TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

VII. CİLT

ESER
OSMAN ÖNDEŞ

TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

VII.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.Elif ÖZMEN - Erdal ÖZMEN
MOPP Marka İletişim Ajansı
bodrum@mopp.com.tr

Baskı - Cilt
Matbaanın adı ve Adresi

ISBN
Deniz Ticaret Odası alacak
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları : 104

1. Baskı
Mayıs 2020
© Telif Hakkı, İMEAK Deniz Ticaret Odası

Başlarken

Türk Armatörleri Birliğinden :

İstanbul Vilâyetince tescil edilen (Türk Armatörleri Birliği) idare heyeti intihabı için 10/8/939 perşembe saat 16 da Galatada Rıhtım caddesinde Kefeli Hüseyin hanında 10 numaralı dairede umumî heyet içtiması yapılacağından müessis azaların işbu toplantıya tesrifleri rica ve ilân olunur.

Türk Armatörleri Birliği

Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne

İstanbul Vilayeti tarafından tescil edilen "Türk Armatörleri Birliği"nin 10 Ağustos 1939 Perşembe günü Saat 16.00'da Galata'da Kefeli Hüseyin Hanı 10 Numaralı dairede ilk Umumi Heyet toplantısı ilanı ve haberi.

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

“Türk Armatörleri Tarihi” için gönderilen mesajlar

**Osman Bey*
Deniz Ticaret Odası tarafından gönderilen “Türk Armatörleri Tarihi” altı cilt kitaplarınızı aldım.
Bugün etraflıca inceledim.
Bu kadar bilgi, fotoğraf ancak çok ince araştırmalar sonunda elde edilebilir.
Sizi candan tebrik ederim.
Bu vesile ile sevgi ve saygılarımı sunarım.

Rahmi M. Koç
Koç Holding Yönetim Kurulu Şeref Başkanı

** Osman Bey,*
“Türk Armatörleri Tarihi”başlıklı 6 ciltlik eseriniz inanılması güç bir emeğin mahsulü olarak gelecek kuşaklara emanet edilecek nadir bir kaynak eserdir.
Böylesine zahmetli bir çalışmayı başarmış olmanızı hayranlıkla karşılıyor ve sizi tebrik ediyorum.

Eşref Cerrahoğlu
Cerrahgil Şirketler Grubu Başkanı

** Osman Bey,*
“Türk Armatörleri Tarihi” adlı eşi, benzeri olmayan Muhteşem eserinizi aldım.
Türk Denizciliğine yaptığınız bu muazzam katkı için sizi candan tebrik ederim.
Saygı ve sevgilerimle,

Pekin Baran
Baran Denizcilik Grubu Başkanı

**Sayın Öndeş*
Türk Denizcilik tarihine ve Güneri Ailesinin gelecek nesillerine de büyüklerini tanımada ışık tutacak bir eser ortaya çıkarttınız. Size şahsım ve şirketim adına teşekkür ederim.
Saygılarımla

Asaf Güneri
Zihni Şirketler Grubu Onursal Başkanı

**Sayın Osman Öndeş*
Sizin imzanızla yayınlanmış olan “Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi” başlıklı eserin önsözünde belirttiğim üzere; “Ülkemizde Gemi Acentelerini bir çatı altına getiren en eski topluluk olan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 tarihinde 28 üyenin birleşmesiyle, ‘Chambre Maritime Des Compagnies de Navigation Etrangers Constantinople,’ o zamanki Türkçesiyle “Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası” olarak İstanbul Galata’da kurulmuştu. Osmanlı İmparatorluğu döneminde kurulan ve Cumhuriyet döneminde faaliyetlerini sürdürerek günümüze kadar gelen bu meslek kuruluşu yüz yılı aşkın süre içinde çok zengin bir kültüre sahip olmuş, gerek ulusal gerekse uluslararası alanda seçkin ve saygı duyulan bir kurum haline gelmiştir. “Bir toplumun varlığını koruyup devam ettirebilmesinin önkoşulu olarak geçmişine sahip çıkmanın önemini idrak etmiş, ülkemizin gelişmesinde rol üstlenen ve tarihin sayfalarında yerlerini almış olan gemi acentelerini çıkartarak ecdadımıza saygıyı ilke edinmiş ve geçmişteki kültürümüzü bugünlere taşımanın yollarını aramıştır. Meydana getirdiği bu eser, Osmanlı İmparatorluğu’ndan Cumhuriyet’e

dek deniz esnafı hakkında XIX. ve XX. Yüzyıllara ışık tutan ilk kaynak eser olmaktadır. Bu eserle, mesleğimize ait kültürel ve tarihî bir boşluğu doldurduğumuza inanıyoruz. Bu eserin meydana gelmesinde duyduğumuz heyecanı aynen koruyarak, sizi uzun yıllardır devam eden Türk Deniz Ticareti tarihi alanındaki çalışmalarınızla kutluyor ve tebrik ediyorum.

Recep Düzgit
Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı

**Osman Bey,*
Ellerinize sağlık,
Muhteşem olmuş!
Ne mutlu bize ki, sayenizde dedelerimiz kayıtlara geçtiler.

Mustafa Taviloğlu
Mudo Kurucu Ortağı ve Onursal Başkanı

**Sayın Osman Öndeş,*
Deniz Ticaret Odası tarafından şahsıma gönderilen Türk Armatörler Tarihi çalışmanızı keyifle incelemiş bulunuyorum. Böyle kapsamlı bir çalışmayı Türk denizcilik literatürüne kazandırdığınız için sizi tebrik ederim. Yıldırım Şirketler Grubu çatısı altındaki denizcilik iştiraklerimizden bahsederek bizi de onurlandırdınız. 20 yıla yakın süredir içinde bulunduğumuz deniz taşımacılığında iz bırakmış olmakla gurur duyuyoruz. Ofis kitaplığımda gururla sergileyeceğim eseriniz için size tekrar teşekkür ediyorum. En içten dileklerimle,

Yüksel Yıldırım
İcra Kurulu Başkanı
Yıldırım Şirketler Grubu

**Osman Bey,*
İyi günler sağlıklı sıhhatli olmanız dileklerimle.
Büyük emek vererek hazırlamış olduğunuz Türk Armatörleri Tarihi adlı 6 ciltlik kıymetli eserinizi aldım. Çok derin bir araştırma ve çalışma neticesinde çıkan bu eseriniz, bizleri çok duygulandırdı. Gelecek kuşaklara bırakılacak çok kıymetli ve değerli eseriniz için sizi tebrik eder, tekrar sağlıklı ve sıhhatli iyi günler dilerim.

Bayram Aslan
İçdaş Holding Yönetim Kurulu Başkanı

**Değerli Dostum Osman Bey,*
Deniz Ticaret Odası tarafından gönderilen "Türk Armatörleri Tarihi" adlı altı ciltlik muazzam eserinizi aldım.
Çok yoğun bir çalışma ile elde edilen bu kadar bilgi ve belge ile hazırladığınız tarihçe geçmişimizi gözler önüne sunarken, geleceğimize de ışık tutacaktır.
Eserinizde; Firmama, şahsıma ve aileme göstermiş olduğunuz samimi yaklaşımlar için teşekkürlerimi sunuyor ve muhteşem eseriniz için sizi tebrik ediyorum.
En halisane sevgi ve saygılarımla,

Yalçın Sabancı
Ya-Sa Holding Yönetim Kurulu Başkanı

** Osman Bey,*
6 ciltlik eserinizi aldım ve inanılmaz araştırma gücünüze ve Denizcilik sektörüne olan derin sevginize gerçekten hayran kaldım.
Samimiyetle diyebilirim ki, merhum Babam Aldo Campaner bu eserinizi büyük takdir ve keyfle sayfa sayfa çevirip tüm anılarını canlandırıp, son derece mutlu olacaktı.
Bu kadar ayrıntılı ve somut bilgilere dayanan bir eseri Türk Denizcilik camiasına verdiğiniz için gurur duymanız en büyük hakkınızdır, tekrar tebrik eder saygılarımı sunarım,

Gino Campaner
Yakın Doğu Deniz Acenteliği A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı

**Değerli Osman Öndeş Bey,*
"Türk Armatörleri Tarihi" adlı 6 cilt olan kıymetli eserleriniz kütüphanemizde baş köşede yer alacaktır. Denizci öğrencilerimiz, ilgili akademik camiamız, denizcilik sektörümüz, paydaşlarımız ve deniz ticaret tarihimiz için paha biçilmez bir kaynak olacağına inandığım bu eseriniz için hem kendim ve fakültem adına teşekkür eder, bu vesile ile iyi çalışmalar dilerim.
Saygılarımla

Prof. Dr. D.Ali Deveci
Dekan
Dokuz Eylül Universitesi Denizcilik Fakültesi

**Osman Bey,*
Öncelikle bu güzel ve tarihe not düşmüş bir eseri sektörümüze kazandırdığınız için, başta şahsınıza ve emeği gecen herkese, sektörümüz adına teşekkür ederim. Başarılarınızın devamını dilerim.

Cihan Ergenç
Er Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı

**Aziz Dostum Osman Bey,*
Muazzam bir emek mahsulü eserin bana ulaştırıldığında aklıma Londra'da Ganmount şirketimin bulunduğu yıllarda bizi ziyarete geldin. O tarihe kadar bizi Türkiye'den deniz ticaret yazarı kimliği ile bir basın mensubu ziyaret etmemişti. Japonya'da inşa edilen gemimizi almaya muhterem eşinle beraber misafirim olarak birlikte gittik. Sizi çok daha yakından tanıdım. İyi ki varsınız.
Selamlar ederim.

Suay Umut

**Osman Bey,*
Moda'da yürüyüş yaparken karşılaşırdık..Aradan çok yıllar geçti, Kızıltoprak'daki Yolaç İş Merkezi'ndeki ofisimde size Armatör Malik Yolaç'ın öyküsünü anlattım. Bilir misiniz ki, Armatör Malik Yolaç'ın hayat hikayesine böylesine özen gösteren ilk siz oldunuz! Şimdi masamın üstünde Deniz Ticaret Odası'nın gönderdiği "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserleriniz var.
"Armatör" kimliğim sayenizde ebeden yaşayacaktır.
Tebrik ederim

Armatör Malik Yolaç

*Osman Bey,
Ülkemize ve denizciliğimize böyle bir muhteşem eser kazandırdığınız için
teşekkür ve tebrik ederim

Mustafa Muhtaroğlu
Energy Petrol Başkanı

---

*Değerli Üstad Osman Öndeş Bey,
Uzunca süredir araştırma ve çalışmalarını yürüttüğünüz "Türk Armatörleri Tarihi" kitabınızı bitirdiğinizi memnuniyetle öğrenmiş bulunuyorum.
Büyük emek verdiğiniz bu kitapla ilgili konuya taraf olan ve kamuoyunun yakinen tanıdığı önemli isimlerin övgü dolu sözleri bizleri de gururlandırdı. Yüksek deneyimli çalışma ve gayretleriniz bizlere ilham vermekte, emsalsiz örnek oluşturmaktadır. En kalbî duygularla tebriklerimi sunuyor, sağlıklı uzun bir ömür diliyorum.

Saygılarımla
Dr. Enver Özsoy

---

*Merhaba Osman Bey,
Değerli eseriniz bana da ulaştı. Tekrar çok teşekkürler ve tebrik ederim. Dedemin bu eser vasıtası ile Armatörlük tarihinde yer alması beni de gerçekten çok mutlu etti.

Zekiye Olgaçay
Armatör Faik Zeren'in torunu

---

*Osman Bey,
Bu kış, soğukalgınlığından dolayı çok rahatsızlandım! Üçüncü defadır tekrarlayan bu hastalık, yaşım nedeniyle de beni çok yordu!
Türk Armatörleri Tarihi başlıklı 6 cilt evimize ulaştı.. Eseriniz benim için umut oldu ve
önce babam Muhip Özyiğit'e ait sayfalara baktım.
Nasıl duygulandım ve ne denli mutlu oldum tarif edemem..
Diğer sayfaları çevirdikçe, kaybolmuş gitmiş nice armatörlerimizin yaşam öykülerinin bu eserde yeniden canlandığını gördükçe hayranlığım daha da artıyor.
Mükemmel bir belge eser meydana getirmişsiniz.
Bu eserin meydana gelmesine ışık tutan Deniz Ticaret Odası ile Türk Armatörleri Birliği muhterem önderlerine ve eserin yazarı olan size, ailem adına da teşekkür ediyorum.

Bilon Gürayman
Muhip Özyiğit'in kızı

---

*Sevgili Osman Öndeş Ağabeyim
"Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı 6 Cilt olan kitabınız, başta Türk denizcilik tarihi olmak üzere hepimize ilham verecek nitelikte bir şaheser olup, her türlü övgüye layık bir eser olmuştur.
Elinize ve yüreğinize sağlık.

Selam ve Sevgilerimle
Engin Özçelik
Genel Müdür
Kaptan Şirketler Grubu

*Sayın Hocam Merhaba,
Denizcilik alanında vermiş olduğunuz hizmetleriniz asla unutulmayacaktır.

Yrd. Doç. Dr. Metin Kopar
Adıyaman Üniversitesi

---

*Sayın Osman Öndeş Bey;
Büyük bir emek ve çalışma sonu ortaya çıkardığınız eseriniz için, Ailem ve geçmişte ebediyete uğurladığımız akrabalarımız Milli Vapurcular Birliği ve Türk Armatörleri Birliği kurucularından Lûtfi Yelkencioğlu ailesi adına sizlere şükranlarımı sunuyorum.

Saygılarımla
Metin Yelkenci
Armatör Lûtfi Yelkenci'nin torunu

Sayın Osman Öndeş Beyefendi dikkatlerine,
Kıymetli Büyüğüm,
Deniz Ticaret Odası tarafından gönderilen, çok titiz ve yoğun bir çalışma sonunda ortaya çıkardığınız "Türk Armatörleri Tarihi" adlı muhteşem eserinizi aldım.
Türk Denizciliğine kazandırdığınız bu nadir eser için sizi ve Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kıran'ı ve Türk Armatörleri Birliği Başkanı Sayın Bedri İnce'yi canı gönülden kutlarım.
Eserinizde Merhum Babam Haşim Mardin ve ailemizi onurlandırdığınız için şahsım ve Mardin ailesi adına size şükranlarımı sunarım.
Sevgi ve Saygılarımla

Yusuf Mardin
Armatör Haşim Mardin'in oğlu

---

* Sayın Osman Öndeş Bey
Türk Armatörleri Tarihi başlıklı eserleriniz evimize ulaştı.
Size nasıl teşekkür etsek!
Emekleriniz sadece hayranlıkla ifade edilebilir.
Ailemizin büyükleri Armatör Mustafa Nuri Andak ve Mustafa Raşid Andak'ın itina ile muhafaza ettiğimiz albümlerinin ve bize intikal etmiş anılarının ölümsüz bir eserde yaşatılmasını sağladığınız için, size bilhassa teşekkür ediyorum.
Sevgi ve selamlarımla

Nermin Andak
Mustafa Nuri Andak'in oğlu
Selim Andak'ın eşi

---

*Kıymetli Osman Ağabey,
Türk denizcilik camiasına kazandırmış olduğunuz ve sabırsızlıkla beklemekte olan muazzam eseriniz "Türk Armatörleri Tarihi" adlı ciltlerin tamamını teslim almış bulunuyoruz.
Bu vesile ile nezdinizde başta sizi ve emeği geçen tüm değerli şahsiyetleri saygı ile kutluyor, fevkalade başarılı, el emeği, göz nuru faydalı eseriniz için öncelikle Deval Aile üyeleri ve şahsım

adına tekrar tebrik ediyor, teşekkürlerimizi sunuyorum.
Saygılarımızla,

Mehmet Çetin Eğerci
Fleet Manager
Deval- Devbulk

**Sevgili Osman Öndeş,*
Bunu nasıl başardın!
Müthiş bir eser..
Osman Öndeş bir daha gelmez!
Çok teşekkür ederim

Kaptan Ferit Biren
Yeni Deniz Kurucu Başkanı

**Sevgili Osman Bey,*
Tarafınızca yapılan bu çalışma Denizcilik camiası için gerçekten olağan üstü ve ölümsüz bir eser olmuştur.

Emir Sohtorik
Semih Sohtorik Management & Agency Inc.
Yönetim Kurulu Başkanı

**Osman Bey*
Öncelikle yapmış olduğunuz 6.ciltlik Türk Armatörleri tarihi çalışmanız için sizi gönülden kutlarım. Şahane ve kalıcı bir eser yarattınız. Sizi tebrik ederim.

Kemal Kenan Can
Yönetim Kurulu Başkanı
Adatepe Denizcilik

**Sayın Osman Bey,*
Deniz Ticaret Odası'nın gönderdiği "Türk Armatörler Tarihi" kitaplarını büyük bir heyecanla inceledim.
Ellerinize sağlık. Çalışmalarımda temel kaynak olacak eserlerden.
Çok çok teşekkür ederim.
En içten saygılarımla.

Dr. Mithat Atabay
On Sekiz Mart Üniversitesi
Fen Edebiyat Fakültesi
Çanakkale

Osman Bey,
Büyük emek ve özveri ile hazırlamış olduğunuz "Türk Armatörler Tarihi" başlıklı eseriniz icin size çok teşekkür ederken, çok da tebrik ediyorum. Kütüphanelerimizin en baş eserlerinden biri olarak bizlerden çocuklarımıza kalacağından emin olabilirsiniz. Bizim için hazırladığınız kitaplar canlı özelliği taşıyacağından, her daim güzel, tatlı, acı anılar ile dolu bize camiamızı yaşatacaktır. Ellerinize, zamanınıza, emeğinize sağlık. Gönülden teşekkürlerimle ve Saygılarımla

Pınar Kalkavan Sesel
Hakan Kalkavan
Denizcilik Grubu Genel Müdürü

Çok Değerli Osman Bey,
Bu ölümsüz eser için, DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve denizcilik sektör mensubu olarak size tekrar teşekkür ediyorum.
Bu tarihi eseri bir trene benzetirsek, son vagona (7.cilte) kendini atmayı başarabilmiş bir ilk nesil Armatör olarak kendimi şanslı addediyorum.
Denizcilik tarihimizde efsane olmuş nice Armatör Büyüklerimizin yanında, benim ve şirketimin adının geçmesi benim için çok büyük bir onurdur.
Sağlıklı ve keyifli günler dilerim..

Burak Akartaş
Yönetin Kurulu Başkanı
Pasifik Denizcilik Grubu

Kıymetli Osman Öndeş Beyefendi,
Yazdığınız eserler Türk Denizciliği için çok faydalı ve eşsiz niteliktedir. Şahsıma gönderdiğiniz, Türk Armatörleri Tarihi isimli eserinizi inceledim. Sizin gibi meslek büyüğümüzün bizlere ve Türk Denizciliğine güzel bir armağanı olmuştur. Gerek okullarda gerekse mekteb-i asli gemilerde Denizcilik mesleğinin; örf, adet, ananeler ile yaşar felsefesini öğrendiğimiz sizin gibi büyüklerimizin olması yeni nesil denizcilere örnek mahiyet arz etmektedir. Eserleriniz; Kütüphanemde ve okulumuzda geleceğimizin teminatı genç Türk denizcilerinin faydalanacağı eserler arasında yerini almıştır. Bu vesile ile Türk Denizciliğine yaptığınız katkılar, bizlere güzel örnek olmanız ve yazdığınız eserler ile geçmişten geleceğe ışık tutmanızdan ötürü size, şahsım ve okulum adına teşekkür ederim. Daha nice güzel ve faydalı yazılarınızı okumak dileğiyle saygılar sunarım.

Dr. Öğretim Üyesi Hasan Bora Usluer
T.C. Galatasaray Üniversitesi
Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

Tamer Kıran
İMEAK-Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

Türk Armatörleri Tarihi konusunda Ansiklopedik bir kaynak eser

İMEAK - Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği ortak neşriyatı olan *Türk Armatörleri Tarihi* başlıklı[1] altı ciltlik eser, 2017 yılında yayınlanmış ansiklopedik bir kaynaktır. Eserin araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş, bu konudaki çalışmalarına devam ederek, ayrıca Türk deniz ticareti tarihinin özellikle XIX. Yüzyılına ait diğer konularını da XII. Cilt ile tamamlamış bulunmaktadır.

Yazar, bukez bütünleyici anlamda eksik kaldığını gördüğü konular üzerindeki çalışmalarını yeni eserinde toplamıştır. Yedinci ve son cildi meydana getiren bu eserde alışılmamış bir çalışma daha yapılmış ve deniz ticaretindeki çatma olayları örneklenerek Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında duçar kaldığı çelişkiler, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki çatma olaylarıyla kıyaslayıcı içerikte esere kazandırılmıştır. Eserin Cumhuriyet öncesi denizde çatma olayları esas alınarak hukukî metinlerini Av. Sema Yerlikaya üstlenmiştir.

Türk armatörleri tarihinin belgelerle kaydedildiği ilk altı ciltlik çalışma, sektörümüzün nasıl bir gelişme kaydettiğini gösterirken, aslında bizim geleceğimize de ışık tutmaktadır. Bu eserin sadece Türk Armatörleri Tarihi ile ilgilenenler için değil, ülkemizin tarihi ile ilgilenenler için de bir kaynak olacağına inanıyorum.

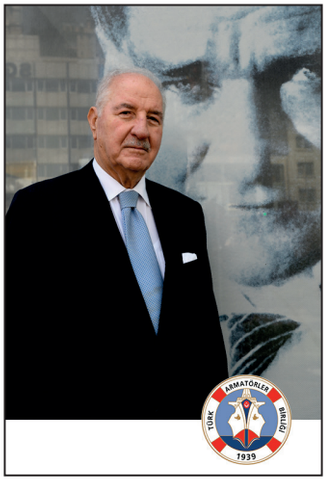
Yazar, çok önemli bir başka çalışma yapmış ve 1858'den 1897'ye kadar olan yüzlerce sayfa tutan *"Lloyd's Register Yelkenli Ticaret Gemileri"*[2] kayıtlarını taramış ve bu kayıtlardaki Osmanlı Yelkenli Ticaret Gemileri'ne veya bir diğer deyimi ile Türk Bayraklı Yelkenli Ticaret Gemilerine ait ayrıntılı bilgilerden oluşan bir dosya meydana getirmiştir.

"Yeni Belgeler Işığında Kayda Geçmemiş Türk ve Osmanlı Reayası Rum ve Ermeni Armatörler" gibi bir bölümde Osmanlı reayası Ermeni ve Rum armatörlerin yaşam öyküleri, kendi hatıratlarından nakledilmek suretiyle ve yine Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivleri belgeleri ışığında ilkkez bu eserde yer almaktadır.

İlk altı cildin sayfa yapısı nedeniyle eksik kaldığını gördüğümüz genç kuşak armatörlerimizin aile ve meslek tarihçelerini de vermek suretiyle bir seriyi daha bütünleştirdik.

Tamamiyle özel bir ihtisas alanı olan çalışmaları nedeniyle, araştırmacı yazar Osman Öndeş'i ve Osmanlı'nın son yüzyılında *"Denizde Çatma İhtilafları"* gibi bir uzmanlık alanını örnekleriyle değerlendiren Av. Sema Yerlikaya'yı ve eserin hazırlanmasında emeği geçenleri tebrik ediyorum.

[1] Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi" 6. Cilt, İMEAK - Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği Yayını ,2017.
[2] Lloyd's Register of Shipping- Sailing Ships; 1860- 1890.



Bedri İnce
Türk Armatörleri Birliği
Yönetim Kurulu Başkanı

Türk armatörlerinin ilk resmî örgütü *"Milli Vapurcular Birliği"* idi. O yıllarda nice mücadele ve çaba sarfedilerek *"Türk Armatörleri Birliği"*ne ulaşıldı.

2014 yılında *"Türk armatörlerinin yaşam öykülerini anlatmalıyız ve arşivlemeliyiz"* diye yola çıkmıştık.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlığını verdiğimiz ve 2017'de 6 cilt olarak büyük aşaması tamamlanan bu eser, böylesine bir amaçla; İMEAK - Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörleri Birliği'nin ortak kararı olarak gerçekleşti.

Araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş, sabırla ve inançla çalışmalarına devam etti. Ben son çalışmalarının taslağını inceledim. Dedemin, babamın zamanında Haliç'in iki yakasındaki yüzlerce mavnayı, o mavnalardaki meşakkat dolu yaşamlarını, onları peşine takıp gemilere yedekleyen ve yeniden Haliç'e getiren römorkörlerden oluşan mahşeri kalabalığı da hatırladım.

Osman Öndeş, bu muazzam denizcilik topluluğunun yaşam öykülerini, çok daha öncelere giderek çalışmış, belgelemiş. Muazzam bir çalışma diyorum; her biri başlı başına ayrı bir arşiv çalışması olan diğer konuların yer aldığı bu yeni temel eser, Türk Armatörleri Tarihi'ni bütünleyen belgelerden oluşmaktadır.

Bu vesile ile değerli dostum Araştırmacı Yazar Osman Öndeş'e seslenmek isterim; *"Nitelikli ve değerli kaleminizle Türk Armatörleri Birliği tarihini aydınlatabilmek ve akıcı bir şekilde aktarabilmek, çok özen gerektiren ve önemli bir iştir. Emeğinizi, çabanızı, zaman - kişi- durum ölçünüzü en doğru şekilde kurguladığınız, satırlardaki gösterdiğiniz özende ayrıntılarıyla heyecan verici şekilde mevcuttur.*

Geçmişe tuttuğunuz ışığı, geleceğe açtığımız kapıları, günümüzdeki güncel bilgileri en doğru şekilde bizlere, gelecek nesillere ve ülkemize kazandırmış olduğunuz eşsiz bir eserdir.
Her bir senteziniz Türk Armatörleri Birliği tarihçesinin bakış açısını yansıtmaktadır."

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, böylesine bir eser dizisiyle gelecek kuşaklara emanet edilmektedir. Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve Osmanlı'nın son yüzyılında "Denizde Çatma İhtilafları" gibi bir uzmanlık alanını örnekleriyle değerlendiren Av. Sema Yerlikaya'ya teşekkür ederim.

Türk Deniz Ticareti tarihi adına temel bir eser

Salih Zeki Çakır
İMEAK- Deniz Ticaret Odası
Meclis Başkanı

Üniversitelerimizin düzenledikleri sempozyumlarda Türk Deniz Ticaret Tarihi bağlamında sunulan tebliğler, yine üniversitelerimizin yayın organlarında yer alan çok değerli makaleler, özünde takdirle anılacak araştırmaların mahsulü olmaktadır.

Ayrıca, Türk Deniz Ticareti tarihini, onu meydana getiren armatörlerini, yaşam dünyalarıyla ve yaklaşımlarıyla inceleyen bir eser olan "*Türk Armatörleri Tarihi*" başlıklı yedi ciltlik eserle, araştırmacı yazar Osman Öndeş, benzersiz bir belge kaynağını meydana getirmiştir.

Geçtiğimiz yakın yüzyıllarda Türk deniz ticaretinin maruz bulunduğu sıkıntıları hep hatırlıyoruz. Nitekim Prof. Dr. İlhan Ekinci'nin[3] çalışmalarında yer alan, Muallim Mehmet Aziz Bey'in 1910'da neşredilmiş risalesinde belirttiği üzere; "*Trabzon'dan Trablusgarp'a, İstanbul'dan Selanik'e kadar üç kıta üzerinde topraklarımızın genişliği adalarımızın çokluğu sebebiyle mükemmel deniz vasıtalarına olan büyük ihtiyacımıza rağmen, deniz ticaretindeki halimiz üzüntü vericiydi.*"[4]

Osman Öndeş, sabırlı, israrcı ve araştırmacı yapısıyla bu kez, yine uzman bir yaklaşımla yelkenliden buharlıya geçiş yıllarındaki Türk Deniz Ticareti Tarihi'ni insan yapısıyla ve gemileriyle belgelemiş bulunuyor. Bu eser Türk Deniz Ticareti Tarihi ve Armatörleri kapsamında meydana getirilmiş ansiklopedik yapıda temel bir kaynaktır.

İMEAK - Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği ortak neşriyatı olan bu eseri nedeniyle araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş'i ve Osmanlı'nın son yüzyılında "Denizde Çatma İhtilafları" gibi bir uzmanlık alanını örnekleriyle değerlendiren Av. Sema Yerlikaya'yı ve eserin hazırlanmasında emeği geçenleri kutluyorum.

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

[4] Muallim Mehmed Aziz Bey; "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risale. İstanbul, 1328. (Bkz.- Prof. Dr. İlhan Ekinci, Of Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü).

Şadan Kaptanoğlu
İMEAK-Deniz Ticaret Odası
Meclis Başkanı Yardımcısı

Türk Deniz Ticaret Tarihi çalışmaları

Meslektaşlarımıza, resmî kurumlara ve öğrenim kurumlarımızın kütüphanelerine Yedinci cildini sunduğumuz *"Türk Armatörleri Tarihi"* başlıklı bu eser, Türk Deniz Ticareti Tarihi'ne ait kaynak eserler bakımından bir milât olmuştur.

İngiltere, Norveç ve İsveç, Almanya, Fransa, Hollanda, Yunanistan gibi va daha başka örnek ülkeler, deniz ticaretini bir yaşam biçimi bildiklerinden, ulus olarak da deniz ticareti tarihlerine sahip çıkmışlardır.

Öylesine daha gerilere gitmeden, 1939'da kurulmuş olan *"Swedish Society for Maritime History"*, bizleri *"Türk Deniz Ticaret Tarihi Araştırmaları Merkezi"* için düşünmeye sevk etmelidir derim.

İsveç'te Lars Bruzelius'un kurduğu *"Bruzelius"* gibi nice araştırma kaynakları; dünya deniz ticareti dünyasının ne denli derin bir kültüre sahip bulunduğunu gözler önüne sermekte. Bunlardan biri deniz ticaret dünyasının sahip olduğu inanılmaz zenginlikteki dil özelliği olmakta. 1801 yılında yayınlanmış *"British Mariner's Encyclopaedia"*, *"A New Universal and Complete Naval Dictionary"* gibi, Henry Neumann'ın 1808 tarihli *"A Marine Pocket-Dictionary of the Spanish, Portuguese, Italian and German Languages"* gibi lûgatlar, İspanyolca, Portekizce, İtalyanca, ve Almanca dillerinde deniz ticareti dünyasının hangi lisanı ve deyimleri kullandıklarını anlatan muazzam lûgatlardan biridir. 1800 - 1899 yılları arasında böyle kapsamlı 100'den fazla kaynak eserin neşredilmiş olması deniz ticareti dünyasının ne denli bir öneme sahip olduğunu göstermekte.[5]

Deniz Ticareti Tarihi Araştırma Merkezi'nin araştırma konuları arasında; gemilerde sağlık, hastalıklar, gemicilerin bakımı ve tedavilerine kadar asırlarca uygulanan yöntemlerin neler olduğunu ve bunların belgeleriyle deniz ticaret müzeleri gibi, araştırmacıların üzerinde durduğu konulardan birini teşkil ettiğini hatırlarsak, yine söz dönüp dolaşıp o ülkelerin denizlerdeki zenginliklerden daha fazla istifade etmesi noktasına gelecektir.

Yıllardır dostlukları paylaştığımız araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş'le *"Türk Armatörleri Tarihi"*nin Yedinci cildi bu yönden atılmış önemli bir adım olmaktadır. İMEAK - Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği ortak neşriyatı olan bu eseri nedeniyle araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş'i, Osmanlı'nın son yüzyılında "Denizde Çatma İhtilafları" gibi bir uzmanlık alanını örnekleriyle değerlendiren Av. Sema Yerlikaya'yı ve eserin hazırlanmasında emeği geçenleri kutluyorum.

[5]Peabody Essex Museum, The Mariners' Museum; National Maritime Museum; NYPL, The South West Maritime History Society Buckfastleigh, Devon.

Recep Düzgit
İMEAK-Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı Yardımcısı
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB),
Türkiye Denizcilik Sektör Meclis Başkanı

"Türk Armatörleri Tarihi" için nasıl karar verildi.

2014 yılında DTO Yönetim kurulundan altı üye ile Dubai'de yapılan BIMCO Toplantısı'na katılmıştık. Toplantıdan kalan dinlenme saatlerinde bazen bir araya geliyor, sohbet ediyorduk. Posidonia Denizcilik Fuarı için Yunanistan'a gittiğimiz bir seferinde Oda Başkanı ve Yönetim Kurulu üyelerinden bir heyetle Pire Akti Miaouli'deki Yunan Armatörleri Birliği -"*Union of Greek Shipowners*" ziyaret edilmişti. İlk başkanları L.A. Embiricos'dan ve yardımcıları A.G.Yannoulaytos, J. Leonidas'tan günümüze dek bir asırlık mazisiyle, bizlere İngilizce ve çok kaliteli bir şekilde basılmış beş cilt "*Yunan Armatörleri Tarihi*" kitaplarını armağan ettiler. Bunlar bir anlamda ansiklopedi gibi çok değerli belge eserlerdi. O yıllarda bizim armağan edebileceğimiz böyle bir eserimiz bulunmuyordu. Bu eksiklik hepimizde üzüntü yaratmış ve arkadaşlarımız arasında da konuşulmuştur.

Sadece "*Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*" gibi bir esere sahiptik. Ben, Dubai'daki Bimco toplantılarından birinde bu konuyu yeniden gündeme getirdim;"*Türk armatörlerinin yazılı bir tarihi yok.. Giderek belgeler, insanlar da kaybolacak. Ben 'Türk Armatörleri Tarihi' konusunda çalışma yapılmalı ve bir eser neşredilmelidir diyorum. Gelin Oda olarak böyle bir esere biz öncülük yapalım. Hatta burada kararını alalım..*" diye öneride bulundum. Tüm arkadaşlarımız hudutsuz bir sahiplenişle olumlu buldular ve İstanbul'a döndükten sonra ilk fırsatta bu konuda resmî adımın atılmasını desteklediler.

"*Türk Armatörleri Tarihi*" fikri böylece hayalden gerçekleşme yoluna girdi. Bu kararı aldığımızda Dubai'den denizcilik tarihi yazarı Osman Öndeş'e telefon ettim. Kararımızı bildirdim. Ayrıca DTO Yönetim Kurulu'nun o tarihte Dubai'de bulunan altı üyesinin onayını aldım. Bilahare finansman onaylarını temin ettim. "*Türk Armatörleri Tarihi*", Türk Deniz Ticaret dünyamızın Soyağacı (Genealogy) kitabıdır ve benzersiz bir belge olarak tarihimize kaydedilmiştir. Sabırla, bıkmadan, aksine hudutsuz heyecanlar duyarak senelerce çalışmalar yapan Osman Öndeş'le nice sohbetlerimiz, dertleşmelerimiz de olmuştur. Hiçbirimiz umutsuzluğa kapılmadık ve artık kaybolmaya yüz tutmuş nice armatörlerimizin günümüzdeki akrabalarına ulaşmak için de takipçi olduk. Başkanımız Tamer Kıran'ın üçüncü ciltten itibaren eserin aksamasını önlemek amacıyla sarfettiği emekleri hayranlıkla ve teşekkürle kaydetmek isterim.

Osman Öndeş, sonuncu cildi meydana getiren yedinci eseriyle de, tarihin boşluklarında kalmış belgeleri bir araya getirmiş ve Deniz Hukuku'nun deneyimli bir ismi olan Av. Sema Yerlikaya ile işbirliği yaparak Kapitülasyonlar devrindeki "Denizde Çatma" olaylarını ayrıca bu esere kazandırmıştır.

İlk gündeki heyecanı aynen yaşayarak, Türk Armatörleri Tarihi dizisinin Yedinci son cildinin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

İçindekiler

Osman Öndeş-Tarihi Doğru Okumak 30
BİRİNCİ BÖLÜM
"Hazine-i Hassa"dan "Şirket - i Osmaniye"ye, "Fevaid-i Osmaniye Şirketi"nden "Mecidiye Şirketi"ne, "İdare-i Mahsusa-i Aziziye"den "İdare-i Mahsusa"ya, "Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi"nden "Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi"ne 34
Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi - Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi 42
Dünya lideri haline gelmiş komşu Yunanistan'la, Türkiye'deki Deniz Ticaretine bakış farklılığı 44
Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin ömrü neden çok kısa oldu 45
Devlet adına tekel yapısında Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi kuruluyor 45
Denizbank ile daha da yoğunlaşan devlet deniz ticaret politikası 47
Üç Kızkardeş- Doğu, Egemen, Savaş 47
Türk Deniz Ticareti'nin insan kaynakları 51
Bunalım Yılları ve "Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti" 52
"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti" ve Mânizâde Hacı İbrahim 54
Harp gemisi alacağız diye Sultan II.Abdülhamid'in devletin serveti olan tüm mücevherleri Paris'te satıldı 60
1913 tarihli ilk Bahriyye-i Ticâriyye Salnâmesi ve "Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti – Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği" 62
"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti-Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği" 21 Aralık 1911 tarihinde kuruldu 64
Dersaâdet Osmanlı Kapudân Ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Nizâmnâmesi 65
1913 yılı itibarıyla muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Müstahdem (Görevli/Kaptanlar) 66
Süleyman Nutkî (Nutku) 73
İzmir Hamidiye Vapur Şirketi 75
Rumeli Beylerbeyi Yahya Hayati Efendi "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi" 77
İzmir Suları Osmanlı Şirketi "Compagnie Ottomane des Eaux de Smyrne" ve "Compagnie Electricité, Tramways de Smyrne / Bruxelles" 78
Neredeyse iki asır boyunca Ticaret armatörlüğü eksikliği hissedilmedi 80
Sultan II. Abdülhamid saltanatı yıllarında Kapitülasyonlar felaketi daha da ağırlaşmıştı 83
Kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nin Yargı Yetkisine Getirdiği Kısıtlamalar 83
Osmanlı İmparatorluğunda Konsolosluk Mahkemeleri (Consular Supreme Courts) 85
Milli Armatörlük firmalarına derin bir özlem vardı 87
Kaptan mekteplerinin kurulması 87
İKİNCİ BÖLÜM
Yelkenliden Buharlıya Geçiş Döneminde Yelkenli Türk Ticaret Gemileri 1800 - 1897 91
Türk armatöre tanınan "Hayriye Tüccarı" ve "Avrupa Tüccarı" ünvanı ve önceliği 100
Avrupa Tüccarı 100
Hayriye Tüccarı 101

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Osmanlı Devleti'nde hakim olan devlet gemi işletmeciliğinin nedenleri üzerine değerlendirme / Yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçişte geç kalmanın nedenleri / Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi 105

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Fevaid-i Osmaniye'den Seyr-i Sefain'e kadar Yolcu - yük gemileri 115
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı tenezzüh vapuru "Hobart Pasha" 116
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı tenezzüh vapuru "Osmanlı" 116
Demir gövdeli, buharlı, tek uskurlu "Dolmabahçe" 117
Yandan çarklı, buharlı, ahşap gövdeli "Hayreddin" - (Ex-Danube) 117
Trabzon - (Ex-Franz, Ex-Enosis) 117
Midhat Paşa-(Port Royal), Ex- Bahr-i Ahmer (Roland),Ex-Bezm-i Alem (Dresden) 117
Üsküdar Vapuru 120
Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret Vapurları 121
Persud ve Şehir Vapurları 121
Manizâde Hacı İbrahim / Midhat Paşa - (Ex-Port Royal) 123
Reşid Paşa- (Ex-Port Antonio, Ex-Rechid Pacha) 123
Bahr Ahmar / Bahr-ı Ahmer - (Ex-Roland) 124
Bezm-i Âlem - (Ex-Dresden, Ex-Helius) 125
Kâmil Paşa - (Ex-Devon) 126
Hasan Paşa 1873 - (Ex-Cornwall) 128
Selâmet - (Ex-Kangaroo) 128
Pandeli Kardeşler 129
Taxiarchis - (Ex-Geotgios Coutzis, Ex-Loukia) 130
Marmara - (Ex-Windsor) 130
Marmara 1873 - (Ex-State Pennsylvania, Ex-Pennsylvania, Ex-State Pennsylvania, Ex-Medine) 133
Babil 1866 - (Ex- Mataura) 133
İzmir (Ismir) 1874 - (Ex-State of Indiana) 134
Mekke 1874 - (Ex- State of Nevada) 135
Gülcemal 1874 - (Ex-Gul Djemal, Ex-Ottowa, Ex- Germanic) 135
Gülnihal – (Ex-Cambridge) 136
Ali Sâib Paşa 1875 - (Ex-Somerset) 137
Ömer Paşa 138
Şehper 138
Malakoff 138
Canik- (Ex-Buckingham) 138
Lütfiye- (Ex- London, Ex- General Garibaldi) 138
Antalya - (Ex-Lomonosoff (Lomonosov), Ex- Antissa, Ex- Antalia) 140
Mersin - (Ex-Imperator Nikolai II, Ex-Mikhail Sidorov, Ex- Antioch, Ex- Mersine) 141
Anafarta - (Ex-Skerryvore) 142
Sakarya - (Ex- Damascus, Ex-Corinthian, Ex-Genova, Ex- Giovanni Lanza, Ex-Giuseppe Garibaldi, Ex-Firâz-ı Osmaniye) 142

Kayseriye - (Ex-Pera) ... 142
Eser-i Cedid - (Ex-Barnesmore, Ex- Eser-i Cedid, Ex-Julia, Ex-N116, Ex-Artemia, Ex- Jon Cuza, Ex-Valetta, Ex-Marie Louise, Ex-Mesut, Ex-Turgut, Ex-Ticaret, Ex-Ordu) ... 143
Plevne - (Ex-Sanda) ... 143
Müverrih-i Nusret- (Ex-Anglia, Ex- Munster) ... 144
Şiar-ı Nusret- (Ex-Columbia) ... 144
Necat 1870 - (Ex-Pollux) ... 145
Rehber vapuru ... 145
Artin Karamanyan, Yasef Şahinoğlu ... 145
İzmirli Levanten William Joseph Jones Angele- (Ex- Nerissa) ... 147
Aslan - (Ex-Leopold II, Ex- Minho) ... 147
Çelikkale 1890 - (Ex-Wandrahm, Ex-Hispania, Ex-Kreta, Ex-Tebea,Ex-Bosporus, Ex-Nedjat, Ex- Necat) ... 149
J. Arvantidi Biraderler/Ümid 1869-(Ex-Umit,Ex-Velissarios, Ex-Cezair, Ex-Algerie,Ex-Orlando) ... 150
1913 yılı itibarıyla muhtelif Ticaret Vapur Şirketleri ... 150
Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi ... 151
Ayvatoğlu Efendi ... 151
Cemal Bey ... 151
Haliç Dersaâdet Vapur İdâresi ... 151
Erdekli Râsim Şirketi ... 152
Filip Efendi -Tirelya Vapur Şirketi ... 152
Gümüşciyân Vapur Şirketi ... 152
Hilal Osmanlı Anonim Şirketi ... 152
Hüseyin Celal Efendi ve Şurekâsı -Trabzon Necât Vapur Koll. Şirketi ... 153
Mânizâde ve Şurekası ... 153
Mudanya Vapur Koll. Şirketi ... 153
Mustafa ve Hacı Ali Bey - Beykoz Vapur Şirketi ... 153
Pandeli Birâderler İdâresi ... 154
Sami Sezar Efendi - Selânik Osmanlı Anonim Şirket-i Bahriyesi ... 154
Toma Efendi ve Şurekâsı ... 154
Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekâsı - Terakkî Vapur Şirketi ... 154
Yani Arvanitidi ve Oğulları ... 155
Yorgi Efendi - Kırlangıç Vapur Şirketi ... 155
Osmanlı Devleti'nin Son Yüzyılında Osmanlı Tebası Rum armatörler ... 156
Arvantidi J. & Fils ... 159
J.Anastassiades ... 160
Giorgio Spiteri, Andrea Spiteri, Carlotta Spiteri, Hristo Fenerciyan ... 161
Uzun Yakup Oğlu Hasan Mahdumları İbrahim Ve Abbas ... 161
Rize'li Güvelizâde Şükrü, Mânizâde İbrahim Ethem, Vasıf Margun Mürşid Mahdumu Galip Yamal, Mânizâde İbrahim Ethem, Rizeli Güvelizâde Şükrü / Lazistan - (Ex- Stentor, Ex- Blanche Amelie, Ex-Tino, Ex- Sofya, Ex- Rize) ... 161
J. Scouryalos ... 162

Osprey - (Ex- Osprey) 162
Henry O. Paterson 162
Türkiye'de krom madenini ilk keşfeden İngiliz levanten James Borthwick Paterson olmuştur 162
Dimitri Demetriadis / Güzel Bartın - (Ex-Opyt, Ex-Mina, Ex-Woitto, Ex-Polyxeni B., Ex-Dimitri Demetriadis, Ex-Bartınlı Bey) 164
Gedikler - (Ex-Don, Ex-Myriophyton / Mürefte) 165
Mihran Nakkaşyan 166
Kayseri - (Ex-Lawang, Ex-Dehomé) 167
Sabah - (Ex- Eduard Bohlen, Ex- Reichstag) 168
Mihran Nakkaşyan; Ümit vapuru- (Ex-Ernesto İlardi, Ex- Sabah, Ex- Seyhun) 169
Konya - (Ex- Perth, Ex- Abroath, Ex- Hellopes, Ex- İskenderun) 170
Kesendire / Kesandra – (Ex-Yarmouth) 171
Tuzla - (Ex-Diana Vernon, Ex-Worthing Belle) 172
Albert Cazes; Minhla 172
Bingazi- (Ex-Prince Napoleon, Ex-Insularie, Ex- Bengazi) 173
İstinye (Ex-Annie) 173
Silivri - (Ex- Damasikini) 173
Tunç - (Ex- Severn) 174
Şahadet 174
Çeşme - (Ex- Trojan, Ex-İnebolu) 174
Nubar Esseyan / Adana - (Ex- Roman) 175
Büyükada- (Ex- Greyhound- Ex- Büyük Ada) 175
Haliç gemiler mezarlığı idi / Yandan çarklı "Büyükada" vapuru da Haliç'te söküldü 176
Gülbahçe - (Ex- John Beaumont, Ex-Gul Bahtche) 178
C. & A. Georgalas / Edremit - (Ex-Kydonai) 178
Aydın - (Ex- Clacton) 178
Anadolu - (Ex- Stirling Castle) 179
Afrika- (Ex-Pelian, Ex- Teheran) 179
Mustafa Raşit Bey, Mustafa Nuri Ve Şakir Bey, Fatma, Betul, Esma Hanımlar Ve Abdurrahman Bey, Trıton Vapur Acenteliği 179
Asur 180
Eser-i Şevket - (Ex- Windsor Castle) 180
Rama P. D'Erasmo / Bandırma- (Ex-Trocadero, Ex- Kymi, Ex- Panderma) 181
Bandırma – (Ex- Fire Queen) 181
Ülgen - (Ex- Medway, Ex- Bandırma) 182
Joseph Aspinall / Pera - (Ex- Samson) 182
Manizâde Hacı İbrahim, Hacı Salih Efendi / Keşkül - (Ex- Euxine, Ex- Bartın) 184
Ereğli - (Ex- Monarch) 184
Erenköy- (Ex- Lancelot) 184
Garb- (Ex- Lake Winnipeg) 184
Bahr-ı Cedîd -(Ex- Florencia, Ex- Glenelg) 186
Kadiriye -(Ex- Lyn) 186

Söğütlü- (Ex- City of Santiago, Ex- Gloucester) 186
Sakarya - (Ex- St.Andrew, Ex- Damascus, Ex, Corinthian, Ex-Genova, Ex-Giovanni Lanza, Ex-Giusepple Garibaldi, Ex-Firâz-ı Osmaniye) 188
Halep - (Ex- Aberdeen) 189
İstanbul - (Ex- Stamboul) 189
Kalamış- (Ex-Haidar Pasha) 190
Yakacık- (Ex-Mona) 190
Kosova- (Ex- Eugenio & Scio, Ex- Enrico Calvet, Ex- Principe, Ex- Asia) 190
Mersin 190
Sakarya 191
Sofular- (Ex- Ixia) 191
Şam- (Ex- Australasian) 191
Şark- (Ex- Gulf of Lions, Ex- Maranhense) 192
Edremit- (Ex-Kydoniai) 192
Kırzâde Şevki Ve Şurekası, Kırzâde Mustafa ve Kırzâde Hüseyin Münir / Trabzon – (Ex-Alberta, Ex-İsmir (Smyrna), Ex-İzmir) 192
Manuk Gümüşciyan / On Temmuz - (Ex-Ruggiero Settimo, Ex-Grangense) 194
Tâif - (Ex- Tycho Bruhe, Ex- Palais Royal) 194
Zonguldak - (Ex- Nonpareil, Ex- Liverpool, Ex- Carmen Sylvia, Ex- Polis Myteline) 195
Nahum Esseyan Ve Ohannes M. Esseyan 196
Tarsus - (Ex- Warrior) 197
Şeref - (Ex- Berenguer, Ex- Rita) 197
Giresun - (Ex - Jerome, Ex - Warwick Castle) 198
Foscolo Mango / Tekirdağ- (Ex-Smyrna, Ex-Matteo Foscolo) 198
Ferah - (Ex - Tantalon Castle) 201
Büyükada - (Ex - Greyhound, Ex - Büyük Ada) 201
Mustafa Zeki, Muratzâde Mahmud Nedim, Mehmet Kasım Başak, Rahmi Yağcı 202
Rifat - (Ex- Offerton, Ex- Eleni) 204
Rahmi Kaptan (Ex-Honfleur, Ex-Chrysallis, Ex-Fauvette, Ex-İhsaniye, Ex-Aydın, Ex-Cihat, Ex-Demirhisar, Ex-Rahmi Kaptan) 205
Fratelli D'Andria Ve Bayan Cantinco Domenica 205
Fratelli Dandria - (Ex- Mauritania) 206
William Joseph Jones /Angele - (Ex - Nerissa) 207
Nomiko A. Theodoridi 207
Helene 207
Nafi Bey / Edirne - (Ex - Princess Alexandra) 208
Cuppa Lambos, Hacı Süleymanzâde Hacı Hüseyin Ve Şurekâsı, Gümüşciyan 208
Seyyar - (Ex - Severn) 208
Thomas Rees, Mehmet Saffet Bey, Şevkizâde Tevfik Bey / Sevinç - (Ex - Mingary) 208
Thomas Bowen Rees, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Denizyolları İdaresi, Denizbank Denizyolları İdaresi, Denizcilik Bankası, Thomas Bowen Rees Ve Francis Werry Aileleri 209

Mersin - (Ex-Emperor Nicholas II, Ex-Imparator Nikolay II, Ex-Michael Sideroff, Ex-Michael Sidoroff, Ex-Antioch) 210
Nilüfer - (Ex - Frederica) 211
Ossian 211
Artin Karamanyan,Yasef Şahinoğlu Ve Ortakları / Pars - (Ex - Himalaya, Ex - Heraclée) 212
Aslan - (Ex - Leopold II, Ex - Minho) 212
Fenerbahçe - (Ex- No.160) 212
Karadeniz 1890 - (Ex - Darmstadt) 213
Karadeniz 1905 - (Ex -Willis, Ex - Wilis) 214
Akdeniz - (Ex - Oldenburg) 214
Giresun - (Ex - Warwick Castle, Ex - Jerome) 215
Nahum Esseyan Ve Şurekası / Tarsus - (Ex - Warrior) 216
Cosmetto Nicolas P. / Nimet- (Ex - King Docemo, Ex - Nubia, Ex – Nicholas / Nicholaeff) 216
Serkis Eleftheriades, İbrahim Bey, Reşit Eskin, Ali Ökten, Serkis Kürkciyan, Ercüment Oydon Florya - (Ex-Norseman, Ex-Monte Blanco, Ex-Rimac, Ex-Inca, Ex-Tarapaca, Ex-Coronel, Ex-San Remo, Ex - Riad, Ex-Adalet, Ex-Reşit) 217
Uşakizâde Muammer Bey, Mehmet Kaptanoğlu/Çankaya-(Ex-Katrena, Ex-Kolchida, Ex-Lukull). 218
Sami vapuru - (Ex - Corcyra, Ex - City of Cadiz, Ex - Aghios Spyridon) 218
Velizade Mustafa Faik, Kalkavanâde Rıza Ve Mahdumu İsmail / Üsküdar - (Ex- Pendarves, Ex-Aikaterini M.Goulandris, Ex-Velizâde) 219
Yelkencizâde Şükrü Ve Yelkencizâde Lütfü, Mustafa Aldıkaçtı, Ahmet Aldıkaçtı, Vehbi Aldıkaçtı Samsun - (Ex- Rhone, Ex- Gabrialla) 220
H.Tayyar ve Cerrahzâde Vapurları 221
Yelkencizâde Salih Zeki 222
Ercümentnur - (Ex-Devonia, Ex- Panormos, Ex- Sofia) 223
Anafarta- (Ex- Skerryvore) 223
Çanakkale- (Ex-Lizard) 224
Yörük- (Ex- General Gordon, Ex- Wren) 225
Tuzla - (Ex-Diana Vernon, Worthing Belle) 226
Burhaniye vapuru 226
Cerrahzâde - (Ex-Manchioneal, Ex-Katla, Ex-Reykjafoss, Ex-Nazar) 228
Cerrahzâde - (Ex-Fayetteville Victory) 228
Mehmet Kazancı 229
Hasan Sadi Birkök 230
Nuri Küçükosman 232
Mehmedzâde Şevket Ahmet Bey, B.Bey, Sadıkzâde Ruşen Oğulları / Platin - (Ex- Tugela, Ex-Anglier, Ex-Karolos, Ex-Neptun) 233
Nazım Kalkavan'a ait "Mete" Gemisi iki Kez Karaya Oturdu / Mete - (Ex- Nigretia, Ex- Scarlet Tower, Torlak Skogland, Ex- Tjomo) 234
Şükrü (Uzunalioğlu) Uzuner Ve Emine Uzuner 235
Sümer - (Ex- Larpool, Ex- Nicolaos) 236

Kaptan Osman Şevki, Kara Mehmet Uzunoğlu / Kaptan Uzunoğlu - (Ex-Carham, Ex-Vicia, Ex-Irish Bruce, Ex-Osman) 237
Cumhuriyet- (Ex- Koroleva Olga/Queen Olga , Ex-Urla, Ex-Cumhûriyet) 237
Ege - (Ex-Tabanan) 240
Yeprem ve Maruke İbranosyan 241
İbranosyan (Meruke) Süleyman Sırrı Bey, Hasan Kadı Bey, Kalkavanzâde Rıza Ve Mahdumları, İbranosyan (Yeprem), Ahmet Sırrı Bey / Turan- (Ex-Maria, Ex-Anita Vidal, Ex- Toro) 244
Yervant Terziyan 245
Harutyan Karamanyan 246
Michael N. Vernikos / Pinelopi- (Ex- Olga) 246
Ereğli - (Ex- Velox) 247
Hacızâde Kemal, Kırzâde Şevki Bey Ve Şurekâsı / Hacızâde - (Ex-Newquay, Ex- Corneille, Ex-Gladstone, Ex- Kırzâde) 247
Naim Ve Halim Şurekası, Musahipzâde Ahmet Bey Ve Nafi Bey, Halim Bey, Aslan Sadıkzâde, Tavilzâde Hafız Mustafa 248
Saadet - (Ex-Medea D., Ex-Medea, Ex-Erissos Kefallinias, Ex-Thyra, Ex-Roumeli, Ex-Rumeli) 250
Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumu İsmail / Kalkavanzâde-(Ex-Ainsdale, Ex- Bollan, Ex-Arktis) 252
Cemal Pehlivan, Muzaffer Pehlivan, Necati Pehlivanzâde 252
Necati Pehlivanzâde - (Ex- Sangstad, Ex- Dea, Ex- Pehlivan) 253
Yako Behar Şerbetçi ve Ortakları 253

BEŞİNCİ BÖLÜM

Türk armatörünün bir zamanlar bitmeyen çilesi; Liman olmadığından, fırtına patlak verdiğinde gemiler ya karaya sürüklenir ya da batık hale gelirlerdi 255
Mustafa Cemal Ve Şurekâsı "Nilüfer" Vapuru 257
Mustafa Cemal ve Ahmet Ferit Beyler 259
Nilüfer - (Ex- Michail, Ex-L'Ancre) 260
Madam Zişan Hanım, Kırzâde Mustafa Kardeşler, Kırzâde Şevki Ve Şurekası, Hacı Selimzâde Hamdi Ve Şerikleri / Koşar- (Ex- Ludworth, Ex-Helena, Ex-Atilla) 260
Mehmet Arif, Osman Marmara Denizi Kaptan / Hatay - (Ex-Iro Maru, Ex-Capt.Négree, Ex-Islah, Ex- Abu Islah) 261
Sadıkzâde Biraderler ve Şerikleri / Dumlupınar - (Ex- Croatia, Ex- Marga Hemsoth, Ex-Alpha, Ex- Marga Hemsoth) 263
Adnan Barsilay Ve İsmet (Benjenk) Benjamen/ Şule - (Ex- Carib Prince, Ex- Fani, Ex- Mihail Arhangel) 263
Sebat - (Ex- Balboa, Ex- Jolly George) 265

ALTINCI BÖLÜM

Osmanli Tebaası Rum Armatör Panos Michail Courtgis 269
Deniz Ticaret merkezi olarak İstanbul 271
Panormos - (Ex- Devonia) 275
Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası, ... 276
Sultan II. Abdülhamid deniz ticaretinin kapsamlı şekilde geliştirilmesini istiyor 276
Courtgi Vapur Kumpanyası'nın Faaliyetlerinin Sona Ermesi 277
Alexandria - (Ex- Ayrshire, Ex- Barletta, Ex- Alexandria) 284

Panos Michael Courtgis'in oğlu Michael (Mitsas) P.Courtgis 287
Banque de Metelin- Midilli Bankası 292
Midilli Bankası iflası ve tasfiye edilmesi 293
Panos Michael Courtgi'nin Kozlu'da işlettiği kömür ocakları ve iflası 293
George (Ioannis) Zarifi 296
George Y. Zarifi ve Zafeiropoulos & Zarifi şirketi 298
Zarifi'nin, Sociéte Zarifi Fils - Zarifi ve Oğulları armatörlük şirketi ve armatörlük anlayışı 299
George Ioannis Zarifi ve Panos Michael Courtgis ilişkisi 301
Zarifis 303
Eleni 303
Hanya'lı Kavurzâde Muallim Mehmed Aziz Bey 306
Osmanlı Tüccar Vapurlarının Sigorta Meselesi 326
Osmanlı Deniz Ticaretinin Çare-i Felahı (Osmanlı Deniz Ticaretinin Kurtarılma çaresi) 326
Debre Mebusu İsmail Paşazâde Mehmed Fuad Bey, Debreli İsmail Bey 328
Dr. P. Matyas, Mehmet Dillizâde, Eskişehir Mebusu Ali Ulvi Bey Ve Madenci Mehmet Arif Bey, Cemal Hakkı (Cebe), İsmail Hakkı ve Ahmet Hamdi Bey, Dr.Nihat. / Zuhal - Zuhalfahrî - (Ex - Baron Hambro, Ex -Taras Bulba, Ex - Olga Methinity, Ex - Vera Geelmuyden, Ex-Nadina, Ex-Kandilli 331
Binbaşı Ali Rıza Bey - (Ex - Lady Martin) 335
Rüsûmât No.1 - (Ex - New Century) 335
Cerrahzâde Haci Eşref / İnayet - Rüsûmât No.2 335
Eyüp Sabri, İsmailbeyzâde Fuad Bey, Selanikli Kerimbeyzâde Tevfik Bey, Giritli Ali Vafi Bey, İbrahim Fikri Bey, İhsan Nami Bey / İttihad - (Ex-Dynamic) 336
Refik Bey, Ahmet Kemalettin, Lütfü Ayral, Sulhiye Ayral, Lütfü Hoşgör, Mustafa Kaptan 340
Feyyaz - (Ex - New Enterprise, Ex - Rüsûmât No.3) 341
Rüsûmât No.4 341
Rüsûmât No.5 - (Ex- Ivernia) 342
Nimet - (Ex - King Docemo, Ex - Nubia, Ex - Nicholas/Nicholaeff) 342
Kırzâde Şevki, Çolakzâde Ömer ve Rasim, Rıza Kalkavan, Sadıkzâde Aslan Galatasaray – (Ex-Beridablik, Ex-Rescuer, Ex-Giacomo Grasso, Ex- Ortensia, Ex- Kydaris, Ex- Urla, Ex- Kısmet) 343
Gelibolu - (Ex- Blonde) 346
Kirzâde Mustafa, Kirzâde Hüseyin Münir 347
Kızılırmak, Sinop ve Zonguldak Vapurları Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir'e kiralanıyor 348
Trabzon – (Ex- Alberta, Ex- İsmir (Smyrna), Ex- İzmir) 350
Tunç - (Ex – Lascar; Ex – Vaskapu; Ex – Vesta; Ex – İnönü) 351
Hacı Yakupzâde Ahmet Nafiz (Yakupoğlu) ve Kaptan Hasan Basri (Tumanbay) 354
Gerze Vapuru 355
Neapolis - (Ex-Wellingdorf, Ex - Citta di Trepani) 356
Müşteri - (Ex- Princess Ena) 357
Nahum Esseyan/ İnayet – (Ex – Biafra, Ex – Energique) 358
Ahmet Nemli 358
Nemlizâdelerin Trabzon öyküsü 1870 yılında Hacı Ahmet Nemlizâde ile başlar 358
Ereğli - (Ex-Ben Voirlich) 360

Binbaşı Rıza Bey–(Ex – Lady Martin) 360
Yakacık-(Ex-Mona) 361
Simeon siniossoglou –"simeon siniossoğlu – "simonaki efendi" 361
Hadji Davut Farkouh / Haci Davut Farkuni, Hadji G. Farkouh / G. Farkuni, İzmirli Farkouh Ailesi ..365
Alexandria-(Ex- Aphroditi, Ex-Reka) 366
Washington-(Ex-California, Ex- Alexandros) 367
Montana-(Ex-Nicholas, Ex- Rhodos) 367
Georgios 367
New York-(Ex- Sophia) 367
Elli–(Ex- Mabel) 367
New Jersey – (Ex-Argo, Ex- Maria) 367
Texas-(Ex-Alberta , Ex- Olympia) 367
Oregon-(Ex- Silfide, Ex- Baron G.Rodich, Ex- Georgios, Ex-Angheliki) 368
Konstantinos- (Ex-Danae) 368
Olga-(Ex- Stefanos) 368
Florida-(Ex- St. Brieuc, Ex Smyrni) 368
Indiana-(Ex- Vasco de Gama, Ex-Auvergne, Ex-Eurotas) 369
Maine-(Ex-Tour, Ex-Moukter) 369
Hacı Davud Farkouh. 369
Doğu-(Ex- Général Gassouin, Ex- Trapex 3, Ex- Matera, Ex- Général Gassouin, Ex- Esso Guyenne, Ex- Demirhan) 374
Ankara-(Ex - Iroquois - Ex - USS Solace) 375
Haci Hüseyinzâde Ali Ve Ali Haydar, Panos Stavropoulos, Mahmud Lütfi 376
Yeni İstanbul-(Ex- Irene morris, Ex- Perveranza, Ex- Carlo V., Ex- Capo Gallo, Ex-Capo) 376
Mahmut Lütfi Bey ve iflası 377
Millet-(Ex- Pelion, Ex-Teheran) 378

YEDİNCİ BÖLÜM

Cumhuriyet Dönemi Türk Armatörleri 381
Hüseyin İlhami Söker 382
Armatör kimliğiyle Hüseyin İlhami Söker / Söker- (Ex- Fort Glenlyon, Ex- Glenlyon) 385
Sema Rabb Cerrahoğlu 386
S/S H. Eşref- (Ex-Skinningrove; Ex- Pierre Paul; Ex-İsafold; Ex- Prado; Ex -Lieutenant Corriol; Ex- Alpha; Ex- Mariam; Ex- Charalambos Vaiannis) 401
Bingül Cerrahoğlu 404
Saeed Rabb Cerrahoğlu 406
Şaban Kasaroğlu 409
Sait Akbaşoğlu 414
Selçuk Vapuru – (Ex-Canadian Harvester, Ex- Dalwanic) 423
İrfan Erdem 425
Levent Karaçelik 431
Yavuz Kalkavan 442
Emir Sohtorik 454

Kenan Torlak....468
Kemal Dadaylı (Şener)....485
Mustafa (Şener) Dadaylı....500
Metin Dadaylı (Şener)....504
Muharrem Dadaylı (Şener)....516
Hüseyin Dadaylı (Şener)....524
Kazım Dadaylı (Şener)....528
Uğur Dadaylı (Şener)....532
Hüseyin Kocabaş....535
Turgut Kocabaş....540
Mustafa Muhtaroğlu....549
Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu....560
Kaptan Sadi Pencap....569
Kaptan Enabir Can....575
Kaptan Recep Can....579
Kemal Kenan Can....582
Yunus Can....585
Burak Akartaş....587
Abidin Gün....601
Murat Gün....605
İlker Meşe....613
Yusuf Kalkavan-Pınar Kalkavan Sesel....622
Hakan Çendik....628

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Av. Sema Yerlikaya'nın Osmanlı İmparatorluğundaki konsolosluklarda kurulu (Consular Supreme Courts -İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi) mahkemelerindeki denizcilik ihtilaflarına ait davalar konusundaki değerlendirmeleri ve yorumu....634
Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ilk uluslararası çatma davası; "Bozkurt- Lotus Olayı"....666
Uluslararası Sürekli Adalet Divanı....668
Sakarya Vapuru Davası - Sakarya Vapuru'nun Batması Nedeniyle Donatanları İle Güneş Sigorta T.A. Sosyetesi Arasındaki Dava'da Güven Sigorta Şirketi'nin Temyiz Cevap lâyihası - Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi kararı - Azınlıkta kalan Hakimin muhalefet nedenleri - Armatörlerin temyiz lâyihası....672

EKLER

EK- 1; Yelkenliden Buharlıya Geçiş Döneminde Osmanlı Yelkenli gemi armatörleri....686
EK- 2; XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti yelkenli gemilerin armatörleri alfabetik kayıtları....697
EK- 3; Resmî kurulmuş olan kaptan ve çarkçı mekteplerinden mezun olanların mülazım kaptan ve çarkçı olarak istihdamları hakkında kanun layihası....740
EK- 4; Erdem Cever Arşivinden Osmanlı Ticaret Vapurları....749
EK- 5; Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları....753
Dizin....760
Kaynakça....773

OSMAN ÖNDEŞ

Belgelere ulaştıkça

"Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserim altı cilt olarak basıldığı Haziran 2017'de bir eksikliği daha da derinden hissetmeye başladım. Bu yöndeki çalışmalarımın başlangıç dönemi yelkenliden buharlıya geçiş yüzyılı olmalıydı. *"From Sails to Steam - (1873 - 1900); Greek Shipping Miracle"* ve Online Denizcilik müzesi olan *"Greek Shipping Miracle"* başlıklı eserler ve tasarımlar, son derece etkileyici çalışmalardan bazılarıdır.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlığıyla devam ettiğim çalışmalarımda, kapsamlı bir anlayışı ortaya koymak istedim; Türk Armatörleri Tarihi dediğimizde, böylesine muazzam bir meslek, sanayi, beceri dünyasını, aynı zamanda Cumhuriyet'in ilk yıllarında devam eden devletçi yapının etkilerini de belgelemenin bütünleyici olacağına karar verdim;

Osmanlı İmparatorluğu'nun başına belâ kesilen Kapitülasyonların Türk Deniz Ticaretinin gelişimini ne denli olumsuz etkilediğini deniz ticaret hukuku kaynağından aktarmak suretiyle örnekledim. Türkler gemi yedekleyemezdi, limanların sahibi değildiler. Gemi acenteleri vapur donatanları hep yabancılardı. Osmanlı'nın son yüzyılında en büyük armatörler Osmanlı tebası olan başkalarıydı. Değil ticaret gemilerinin, Donanma'nın kömür ihtiyacı dahi o başkalarının elindeydi.

Üretimin olmadığı, bunalımlar yaşanan çağın gemilerini, ancak çok yaşlı olanları seçebilerek satın alabilen bir deniz ticaret filosundan bahsediyoruz!

Türk deniz ticaret zabitleri hakkındaki sicil ve meslekî örgütlenme çalışmaları ancak XX. Yüzyıl başlarında Süleyman Nutku ile şekillenmiştir. Süleyman Nutku, Aralık 1911'de "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti"ni kurmuştur. İlk *"Bahriyye-i Ticâriyye Sâlnâmesi"* 1913 tarihlidir. Bu kaynak eser, "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Reisi-(Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri ve Bahriye

Cemiyeti Mensupları Başkanı) mütekâidîn-i bahriyyeden (Bahriyeden emekli) Süleyman Nutkî Bey tarafından cem' ve telfîk (Çalışılmış ve Hazırlanmış) olunmuştur. Birinci defa olarak Matbaa-i Bahriyye'de tab' (Bahriye Matbaası'nda basılmıştır) olunmuştur. Bu eserin aslını sahaflardan buldum ve çalıştım.

Osmanlı kaptanlarının ve makinistlerinin sâlnâmesi ayni zamanda memleketimizde bir sanatın erbabı olan meslek mensuplarını himâye ve teşvik eden ilk eserdir. Bir anlamda günümüzdeki Defav'ın ilk resmî kuruluşu olan "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti" bu salnâmede yer almaktadır.

Kapitülasyonlar engeli ve hükümranlığı karşısında, bir devlet düşününüz ki, kendi sularında meydana gelen çatma olaylarına ait davalara bile bakamıyor olsun.. İstanbul'da yabancı devletlerin mahkemeleri vardı.. Çatma olaylarına onlar bakardı!

Bu konuda da araştırma yaptım; İstanbul veya Çanakkale Boğazı'nda meydana gelen ve hukuk diliyle *"Gemi Çatma olayları"* denilen gemilerin çarpışmasından doğan davaların Osmanlı Mahkemelerinde değil, yabancı devletlerin konsolosluklarındaki mahkemelerde görülmesine ait davaları esere kazandırdım. Bu çalışmalarım Av. Sema Yerlikaya'nın mesleğindeki uzun yıllara dayalı birikimleriyle hukukî bir anlatım ve içerik meydana geldi. Av. Sema Yerlikaya'ya gösterdiği engin alâkası ve çalışmaları için teşekkür ediyorum.

"Gemi Çatma olayları" Av. Sema Yerlikaya'nın bu konudaki çok özel bir çalışmasıdır. Bütünlük arz etmesi bakımından özgün bir kitap kavramında bu eserde yer almaktadır.

"Tarihi Doğru Okumak" ifademi tekrarlıyorum.

Tarihi Doğru okumak, belgeleri araştırmak, resmi arşiv kayıtlarını ortaya çıkartmak, eğer aradığımız bir Türk armatörü ise, aile bireylerine ulaşmak son derece sabırlı ve zor çalışma, araştırma demektir. Bu bir gemi ise, tarihe intikal etmiş bir asrın sınırları içindeki sicil kayıtları ne yazıktır ki ülkemizde bulunmadığından, yurt dışı belgelerden saptamak demektir.

Koç Holding Onursal Başkanı Rahmi M. Koç;

"Osman Bey,

Deniz Ticaret Odası tarafından gönderilen Türk Armatörleri Tarihi 6 Cilt olan kitaplarınızı aldım.

Bugün etraflıca inceledim.

Bu kadar bilgi, fotoğraf ancak çok ince araştırmalar sonunda elde edilebilir.

Sizi candan tebrik ederim.

Zâtıâlinizi mutlak bekliyorum.

Bu vesile ile sevgi ve saygılarımı sunarım"

diye yazmıştı.

Kişiliğiyle çok ayrı bir değer ifade eden Kaptan Ferit Biren çalışmalarımla ilgili olarak; *"Yaptıkların, tarihe ışık tutacak ve toplumsal hafıza özürlü halkımıza gerçekleri belgeleri ile anlatacak. Kutlarım, eline ve beynine sağlık."* diye yazmıştı. Artık rahmete kavuşmuş olan Kaptan Ferit Biren'in değerlendirmesini tevazu ile değil, kıssa'dan hisse alınması amacıyla ve teşekkürle bu satırlara kaydediyorum.

Bu eseri çalıştığım zaman sürecinde fâni âlemden göç eden Yakın Doğu Deniz Acenteliği AŞ. başkanı ve yaşamı boyunca Türk deniz ticaret dünyasının ve armatörlük toplumunun vak'a nüvisti olmuş, benzersiz bir İstanbul efendisi **Aldo Campaner**'e, Sarıoğlu Denizcilik ve Turizm Ltd. Şti. kurucu başkanı Armatör Kaptan **Tahir Sarıoğlu**'na, Dünya Denizcilik Grubu Başkanı Armatör **Suay Umut**'a, İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Başkanı **Necati Aslan**'a, "Kaptanoğlu Denizcilik Koll. Şti." başkanı Armatör **Turgut Kaptanoğlu**'na, Yolaç Denizcilik firmasının kurucusu armatör **Malik Yolaç**'a, duayen gemi inşa tersanecisi ve Armatör **Selahattin Aslan**'a, Gelibolu Gemi İnşaat San. Ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Armatör **Mehmet Aksoy**'a, Yedi Deniz'in kurucusu Armatör **Kaptan Ferit Biren**'e, Aksay Denizcilik kurucusu Armatör **Ahmet Selçuk Sayınsoy**'a Allahtan rahmet diliyorum.

Zamanı,Osmanlı Devleti'nin son yıllarına intikal etmiş ve *"Kartal"* adı verilmiş bir römorkörle örnekleyeceğim; Osmanlıda denizcilik şirketlerinin hemen tamamı yabancılara aitti. Compagnie Remorquage de Pilotage & Sauvetage firması Paris'te kurulu idi ama, sahipleri Kapitülasyonlar sayesinde İstanbul, Gelibolu ve Çanakkale'de römorkör işletmekteydiler, gemi kurtarması yapmaktaydılar. Römorkörleri Fransız bayraklıydı ve tek kuruş vergi de vermezlerdi! Günümüzde *"Kartal"* adıyla yeniden ünlenen römorkör *"Enterprise"* bunlarındı! Kapitülasyon belâsından kalan birkaç yabancı bayraklı römorkörden biriydi. Böylece, Mustafa Kemal Paşa'yı Haydarpaşa'dan karşıya geçirdi denilerek yakın yıllarda ün yaparken, diğer taraftan da Kapitülasyonlar devrinden kalan bir römorkör olarak da yenilenmiş oldu! Ama Mustafa Kemal Paşa'yı İstanbul'dan Samsun'a ulaştırarak 19 Mayıs 1919 Kurtuluş mücadelesinin başladığı bir yadigarı doğru dürüst müze gemi olarak sahiplenmeyi bile beceremedik!

Bu römorkör müze gemi yapılırken, bir an düşündüm; Mustafa Kemal Paşa Samsun'a gitmek üzere hazırlandığı son günde, "Bandırma" vapuru Sarayburnu'na yakın bir şamandırada bağlı stim üstünde bekliyordu. Osmanlı Devletinin işgal altındaki İstanbul kentindeki Bahriye Nazırı Avni Paşa, Mustafa Kemal Paşa'yı ve Karargahını elinde kalan tek deniz vasıtası olan römorkörle Bandırma vapuru'na göndermek istemişti. Olamadı; Mustafa Kemal Paşa sandalla gitti! Devlet bu hale düşürülmüştü! Tarihi belgeleriyle kaydetmezsek; Hafıza özürlü oluruz! Tarihi doğru okumanın gerekçesi budur. Tarihi, belgeleriyle incelemezsek, doğruları bulamayız ve ortalıkta birsürü bilgi çöplüğü oluşur.

Türk Deniz Ticaret Tarihi konularında bireysel konular çerçevesinde, hudutsuz değerde araştırmalar yapan diğer üniversitelerimizdeki bilim insanlarımızın makalelerini, eserlerini, tezlerini hayranlıkla okuyorum. Türk deniz ticaretinin son yüzyıllarına ait araştırma yapmak, özellikle aslını meydana getiren armatörlerimizin yaşamlarına, sahip oldukları gemilere ait bilgi ve fotoğraf bulmak, iğneyle kuyu kazmak gibi zor, sabırlı ve meşakkatli bir çalışmayı gerekli kılar. Ben senelerce metodolojisini tesis etmek suretiyle, tüm bu meşakkatlere katlandım. Bu çalışma yıllarımda sayıları bir avuç bile olmayan deniz ticaret tarihimizin gerçek mensubu ve tutkunu olan birkaç muhterem isme teşekkür etmek isterim; Bu şahsiyetler; Ayhan Kaygusuz, Kayhan Cindemir, Ali Bozoğlu, Erdem Cever ve Aris Bilalis'tir.

. Çalışmalarım sırasında arşivlerimizden ulaşmam gereken risalelere, Cumhuriyet dönemi öncesi basın organlarında yer alan haberlere ulaşmak için yardıma koşan, İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Direktörü **Ayhan Kaygusuz Bey** oldu. Bu belgeleri, Türkiye sathında hangi üniversite kütüphanesi kaydında ise, oradan temin etti ve bana ulaştırdı. Ayhan Kaygusuz Bey'i örnek bir kütüphaneci olarak anıyor ve özellikle teşekkür ediyorum.

. **Kayhan Cindemir** babasının yanında Haliç'te geçen çocukluk ve gençlik yıllarının gemi

onarımları anılarını bilgiye, belgeye dönüştürmeye yaptığı katkılarla, daima teşekkürle anılmalıdır.

. Devlet deniz ticaretinin tarihini, tek başına ve kendi özgün üradesiyle kayda almış olan **Ali Bozoğlu**, tevazu demektir. Sahip olduğu bilgiler ve belgeler son derece önemlidir. Daima teşekkürle anılmalıdır.

. **Erdem Cever**, mesleği deniz ticaretinden çok uzaklarda bir mühendis olmasına karşın, özellikle XIX. ve XX. Yüzyıl ilk yarısına kadar gelen Türk ticaret gemilerinin fotoğraflarından yararlanarak, paylaşarak, bunları aslına uygun şekilde yağlıboya tablolar haline getirmiş ve kimseden tek kuruş beklemeden, benzersiz özellikte bir sergi tesis etmeyi başarmış, sessiz bir kahramandır. İnanıyorum ki bu koleksiyon, gün gelecek kurulmasını hayal ettiğimiz *"Türk Denizcilik Müzesi - Turkish Maritime Museum / Türkisches Schifffahrtsmuseum"* kayıtlarında yer alacaktır. (Bkz. - Ek-4)

Dünya deniz ticaretinin efsanevi ülkesi komşumuz Yunanistan'dan **Aris Bilalis**, Deniz Ticaret Tarihi konularındaki bilgi ve belge çalışmalarıyla hayranlıkla ifade edilecek bir isimdir. Asıl mesleği dışındaki bu merakı bir uzmanlıktır ve saygıyla anılacaktır.

Kendisini tanımamı sağlayan Nicholas A.Vernicos'un asistanı Dimitra Kouvadla olmuştur. Med Trust HmbH'nın tam bağlı ortaklığı olan Med Trust Hellas'ın Atina merkezli grubunun genel müdürü olan Aris Bilalis'e özel teşekkür borçluyum.

Bilgeçliği kadar, dostluğunu kendi özetlediği yaşam öyküsüyle vermek isterim. Şöyle yazmıştır;

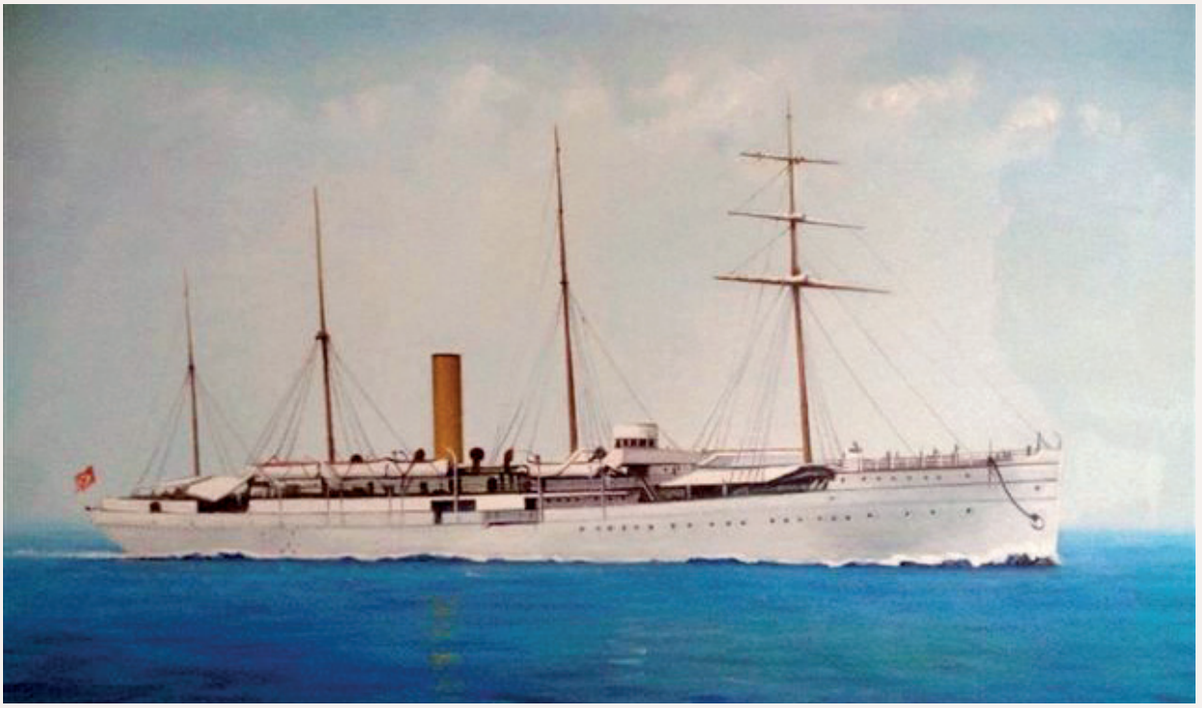
"Kendimle ilgili olarak, ailemin denizle çok az bağlantısı olduğu ve Atina'da doğduğum için neden gemilere bu kadar ilgi duyduğumu gerçekten açıklayamıyorum. Küçük bir çocukken, babamla birlikte Pire sahilinde yürümekten ve feribot çizimleri yapmaktan zevk aldım. Sonra babam onların fotoğrafını çekmeyi teklif etti. Sonra bu gemilerin hikayesi hakkında daha fazla bilgi edinmek istedim. Sonra deniz ticaret tarihine ait kitaplar satın almaya başladım ve bir şeyin diğerine yol açtığını anladım ve hâlâ denizcilik tarihini araştırıyorum, eski fotoğraflar toplayıp makaleler yazıyorum."

Üniversitelerdeki bilim insanlarımızın varlığı, çalıştığım bu esere daha güç katmıştır. Kendilerinden dileğim, özellikle Karadeniz bölgesi üniversitelerimizin Fen - Edebiyat Fakülteleri Tarih Bölümü hocalarımızın, yörelerinde kaybolup gitmiş Türk armatörlerinin yaşamlarını incelemeye önem vermeleri olacaktır. Batılı kaynaklar, kendilerine ait bilgileri, son derece muntazam olarak zaten kaydetmişlerdir! Türk Armatörleri Tarihi başlıklı ve bu çalışmanın sonunucusu olan yedi cilt, kendilerine ışık tutacak çok önemli tamamlayıcı bir kaynak olacaktır.

2014 yılında çıktığım yolda, 2016 yılından bu yana çalışmalarımı hassasiyetle takip eden, destekleyen, katkılarda bulunan, İMEAK - Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a, Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Bedri İnce Bey'e, İMEAK - Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Kaptan Salih Zeki Çakır'a, İMEAK – Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Yardımcısı / BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu'na ve bu eserin her safhasındaki çalışmaları Oda adına gerçekleştiren İMEAK – Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit'e teşekkür ediyorum.

Gelecek sayfalarda kaydedilenler *"Tarihi Doğru Okumak"* adına sarfedilen böylesine bir emek sonucu meydana gelmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM



Tîr-i Müjgan vapuru. Kaynak: Erdem Cever Türk Ticaret Gemileri resim koleksiyonu.

"Hazine-i Hassa"dan "Şirket-i Osmaniye"ye

"Fevaid-i Osmaniye Şirketi"nden "Mecidiye Şirketi"ne,

"İdare-i Mahsusa-i Aziziye"den "İdare-i Mahsusa"ya,

"Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi"nden "Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi"ne..

"*Hazine-i Hassa*"dan "*Şirket-i Osmaniye*"ye geçen bir dönemin ardından Hazine-i Hassa'nın bu kumpanya yapısından ayrılarak "*Hazine-i Hassa Kumpanyası*" adı altında kendi gemilerini çalıştırmaya başladığı yıllara dek, hep devlet teması esas alındığı gibi, unvanı "*Mecidiye Şirketi*" olarak değişen Hazine-i Hassa Kumpanyası'na uzanan yıllarda, Batı dünyasındaki deniz ticareti mantığının bizde devletçilikle sürdürülmeye devam ettiği görülecektir.(6)

1843'de "*Fevaid-i Osmaniye Şirketi*" unvanı "*Mecidiye Şirketi*" olarak değiştirilmişti. 1851'de Sultan Abdülmecid'in emirleriyle kurulan "*Şirket-i Hayriye*" ilk halka açık ulusal bir anonim şirket olabilmiştir.

1870 yılında "*İdare-i Aziziye*" adıyla kurulan ve 1872'de "*İdare-i Mahsusa-i Aziziye*", 1878'de yerini "*İdare-i Mahsusa*"ya bırakırken, 1910'da yasayla kurulan "*Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi*", 1923'de adını değiştirerek "*Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi*" adını aldığında da, 1933'de Münakalât Vekaleti'ne bağlı "*Akay, (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova)*, "*Deniz Yolları Müdürlüğü, (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova)* ve "*Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü*"

olduğunda da, yapılan tüm atılımların temeli devlet armatörlüğü, devlet tersaneciliği, deniz yoluyla devlet taşımacılığı olarak süregelmiştir.

1937'de Denizyolları, AKAY, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, İstanbul, İzmir, Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi İktisat Vekaletine bağlı olarak kurulan Denizbank'a bağlanmıştır.

1938'de Denizbank faaliyete geçmiş, 1939 yılında 3633 sayılı Kanunla kaldırılarak yerine Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü olarak iki umum müdürlük kurulmuştur.

1944'de Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü, 1944 yılında, devlet limanlarını da içersine alan yeni bir yapılanma ile, Devlet Deniz Yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü adı altında yeni bir oluşuma dönüştürülmüştür

İmtiyaz süresi sona eren "*Şirket-i Hayriye*" mülkiyetindeki tüm gemi ve mal varlıkları, Devlet Deniz Yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü Şehir Hatları Müdürlüğü'ne devredilerek, 15 Ocak1945 tarihinde Şirket-i Hayriye fiilen tarihe karışmıştır.

1951'de "*Denizcilik Bankası T.A.O.*" , yurt içi ve yurt dışı sularda ulaşım hizmetleri ile devlete ait tersane, havuz ve benzeri kuruluşların işletmesini yürütmek üzere 1951 yılında, 5842 sayılı Kanun'la kurularak 01.03.1952 tarihinden itibaren faaliyete geçmiştir.

1955'de 110.000.000 TL. sermaye ile 5842 sayılı Kanuna istinaden, 22.6.1955 tarihinde Denizcilik Bankası TAO., T.C. Emekli Sandığı'nın ve diğer kuruluşların küçük hisseli iştiraki ile "*DB. Deniz Nakliyatı TAŞ.*" teşekkül ettirilmiştir. 1983'de Denizcilik Bankası T.A.O, 1983 yılında yönetimsel değişiklik ile ana kurumun unvanı, "*Türkiye Denizcilik Kurumu (TUDEK)*" olarak değiştirilmiştir.

2000 yılına kadar benzer şirket değişimleri Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.03.2000 tarih ve 2000/16 sayılı Kararı'na istinaden, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ile Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş arasında tanzim edilen Hisse Satış Sözleşmesi ile, 24.03.2000 tarihinde tüm varlık, alacak ve borçları ile, hisseleri blok halde yeni sahibine devr edilmiştir. Bu tarih, devletin deniz ticaretindeki hakimiyetinin "*Devletçilik*" yaklaşımının sonudur ki, Batıyla kıyaslandığında arada iki asrı aşan bir zaman farkı vardır ve hemen tüm ticaret gemiciliği yatırımları ne denli önem arz etse de, tamamı devlet armatörlüğü ve işletmeciliği hudutları içinde kalmıştır. Oysa bu yüzyılda, Batı dünyasında ticaret gemiciliğinin hemen tamamına yakın kısmı özel sektör armatörlük şirketlerine ait Okyanus aşırı seferler yapan filolarıyla daha deneyimli ve donanımlı hale gelmekteydiler. Haliyle, tamamı özel teşebbüs olan gemi inşa ve onarım tersaneleri bu değişimin temel halkalarından birini oluşturmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında en büyük filoyu kurmuş olan Osmanlı uyruğu armatörlerden gemilerine kredi sağlamak için Midilli Bankası'nı hayata geçirmiş olan Panos Michael Courtgis'in Fener'deki tersanesi belgeleriyle bu eserde yer almaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin nice harplerden ve savaşlardan galip çıkmış, kapitülasyon felaketini ancak gerilerde bırakmış olduğu ilk zor yıllarında yabancı işletmeleri millileştirirken, bu

durum bir zorunluluk idi. Deniz ticaret filosu kurmak amacıyla yapılan tüm yatırımların Devlet yatırımı görülmüş olması, belki de asırladır devam eden devletçilik alışkanlığının sonucu olarak yorumlanabilecektir. Fakat öncelikle devlet armatörlüğünün esas sayılması, özel sektör armatörlerinin kendi hallerine bırakılmaları, hatta yolcu taşımacılığından engellenmeleri gecikmeyi daha da devam ettirmiştir.

"Denizde yolcu taşımacılığını sadece devlet gemileri yapar" mantığıyla, özel sektör armatörünü yolcu / yük taşımacılığından sadece yük taşımacılığına sınırlı kılmayı yasal yaptırım haline getiren anlayıştır ki, 1932'de özel sektör armatörlerinin gemilerini Haliç'e toplayıp, kendi tespit ettiği fiyatlar üzerinden satın almak suretiyle vahim bir engelleme yapılmıştır!

Mahşeri gemi kalabalıklığını yaşayan İstanbul'da yükü elleçleyecek hiçbir donanım olmadığı gibi, mavnalarla, sandallarla taşınan yükler, son adreslerine sırt hammalları ileulaştırılırdı. Yağlıboya tablo- Ressam Simon Hagopian

Limanların olmayışından dolayı, gemilerin şamandıralara bağlamak zorunda kalışları, veya mevcut rıhtımların gemilerin yanaşmasına yetecek su derinliğine sahip olmamaları yanında, rıhtımlarda vinçlerin dahi olmayışından ötürü, ticaret gemilerinin rıhtımlara ancak kıçtan kara halatlarla bağlandığı 30'lu yıllarda bile, *"Mavna"* filolarının giderek arttığı ve bu mavnaları yedeklemenin sadece römorkörlerle mümkün olduğu hayli uzun yıllar yaşanmıştır.

Gerektiğinde gemileri yedeklemek kadar, mavnaları yedeklemek hizmeti ancak hür teşebbüs yatırımı olabilecek ve uluslararası ifadesiyle *"Towage, Salvage & Pilotage"* hizmetlerini kapsayan *"Özel Gemi Yedekleme"* şirketleri olacak iken, bu hizmetler dahi 1952 yılında yasayla Devlet tekeline alınmıştır. Bu yasa gibi genel devlet yaklaşımı ile gemi kurtarma hizmetleri bütünüyle devletleştirilmiştir. Batı dünyasından böyle tek bir örnek mevcut değildir, böyle

kısıtlayıcı yasa da görülmemiştir! 1967 yılında yürürlüğe giren "827 Sayılı "Rıhtım Resmi Kanunu"nun nedenlerini ve sonuçlarını da özetlemeliyim;[7]

Yabancı memleketlerden Türkiye'ye denizyolu ile taşınmak suretiyle ithâl olunan bütün mallardan; Kıymet esasına - göre, ithalden alınan İstihsal Vergisine tabi olanların, bu verginin matrahı üzerinden, Ölçü esasına göre İthalden alınan İstihsal Vergisine tabi olanların, bu verginin matrahının gümrüklü kıymeti üzerinden, İthalde alınan İstihsal Vergisine tâbi olmayanların CİF kıymeti üzerinden, % 5 oranında Rıhtım Resmi alınmasını yasallaştırmasıyla, İstanbul limanına gelecek gemilerin dahi senelerce Yunanistan limanlarına yük boşaltması yaptığı, oradan TIR'larla liman gümrüklerine geldiği nice ıstıraplı yıllar yaşanmıştır. Değil ki, bu yasa dahi *"Denizcilik Bankası, T. C. Devlet Demiryolları, Türkiye Kömür İşletmeleri tarafından işletilen liman, rıhtım ve iskelelerden yapılan ithalâttan alman Rıhtım Resimleri bu teşekküllere verilir."* hükmüyle devletçiliği ve devlet firmalarını kollarken, *"Gerçek ve tüzel kişiler tarafından işletilen liman, rıhtım ve iskelelerden yapılan ithalâttan alınan Rıhtım Resimleri Hazineye aittir"* diyerek kesin ayrımcılığı sergilemiştir![8]

1989'da "827 Sayılı Rıhtım Resmi Kanunu'nda yapılan değişikliklere ait 3571 Sayılı Yasa *"Rıhtım Resmi Kanunu"*nun adı *"Ulaştırma Alt yapıları Resmi Kanunu"*, muhtelif kanunlarda yer alan *"Rıhtım Resmi"* ifadesi *"Ulaştırma Altyapıları Resmi"* olarak, *"Denizcilik Bankası"* ifadesi de *"Türkiye Denizcilik İşletmeleri"* kavramında devletçiliği korumaktan öteye geçememiştir.[9]

O yıllarda Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı olan Kaptan Metin Leblebicioğlu'nun adeta feryada varan çabaları daima hatırlanacaktır. Bana gelince; Rıhtım Resmi Kanunu'nun Türk deniz ticaretini ve limancılık hizmetlerini maruz bıraktığı yıkıcı etkileri Kaptan Metin Leblebicioğlu'nun anlatımıyla kaydetmiş ve Oda'nın Deniz Ticareti Dergisi'nde ek olarak yayınlamıştım.

Osmanlının XIX. Yüzyıl deniz ticareti dünyasına isimlerini yazanlar, yelkenli gemileriyle yolcu ve yük taşımacılığı yapan fedakâr ve isimleri hatırlanmayan denizcilerdir ki, onların çoğu sadece bir ahşap yelkenli sahibiydiler ve birçoğu da *"Kaptan"* unvanı ile kaydedildiler.

İsimleri bilinmeyen ve sonucunda hatırlanmayan Osmanlı yelkenli ticaret gemilerinin armatörlerini araştırdım ve İngiltere'deki sicil kayıtlarından gemilerinin isimlerini, tiplerini, bu gemilerin sahiplerini isimleriyle, memleketleriyle tespit ettim.

İngiltere'deki sicil kayıtlarından diyorsam, bunun çok düşündürücü olduğunu da imâ etmek istiyorum! Bu bilgiler Türk deniz ticareti tarihine ilk kez kaydedilmiş olmaktadır.

XIX. Yüzyılın son çeyreğinde yelkenli ticaret gemileri yerlerini tamamıyla buharlı ticaret gemilerine bıraktılar. İlk buharlı gemiler 1800'ün başlarında daha ziyade kanallarda ve nehirlerdeki taşımalarda görüldüler. Buharlı gemi demek, ilk safhalarda yandan çarklı gemi demek oluyordu.

1850'den itibaren gemi makinelerinde bir devrim daha meydana geldi. Bu, daha ziyade gemi inşaatında meydana gelen bir devrimdi ve yandan çarklı gemi makinelerin yerine, şaft bağlantılı pervaneli buharlı makineli gemilere dönüştüler. Pervaneli ilk buharlı gemi 1839 senesinde denizlere açıldı. Yine de yelkeni korumuşlardı. Bunun nedeni, uzun mesafeli seyirler

için yeterli kömür ve su depolama imkanları yoktu! Bir de buhar makinelerine o kadar güven duyulmuyordu.

Osmanlı Devleti'nin asırlarca başına belâ kesilmiş olan Kapitülasyonlar nedeniyle yelkenliden buharlı gemilere geçişi, devletin İdare-i Mahmudiye, İdare-i Aziziye gibi devletin kendi kurumları vasıtasıyla olabildi. Bu dönemi, çok ayrı dış kaynaklardan inceleyerek esere kazandırdım. Bu yüzyılda Osmanlıda gemi inşa sanayiinin karşılaştığı engelleri, imkansızlıkları ve imtiyazların yarattığı geri kalışı işaret edebilecek *"Bateau Mouche"* ya da dilimizdeki adıyla *"Muş"* konusunu belgeleriyle çalıştım. Fransa'da Bateau Mouches, küçük ölçekli yolcu taşımacılığı yapan armatörlük idi. Bizde görülen tüm Muş tipi deniz araçları ithal edilirdi!

Sultan II. Abdülhamid devrinin en güçlü armatörlük firması; Midilli Adası doğumlu, İstanbul'a yerleşmiş Osmanlı uyruğu Panos Michale Courtgi veya Courtgis ve sahibi olduğu filoydu. Ayni zamanda Kozlu'da kömür madeni sahibiydi. Osmanlı Donanması'na gemileriyle kömür ikmali yapan en önemli yakıt ikmalicisi (Bunker Supplier) Panos Michael Courtgi idi. Madencilikten vazgeçmek istediğinde bizzat Sultan II. Abdülhamid tarafından kararından geri dönmesi amacıyla destekleneceği duyurulan kişi, Panos Michael Courtgi olmuştur. Yabancılara verilen imtiyazlar sonunda her ülkenin kendi postahanelerini bile kurduğu bir devirde, imtiyazlara rağmen George Zarifi'nin aksine gemilerine Türk bayrağı çeken ve böyle seferler yapan Panos Michael Courtgi, rakipleri tarafından milliyetçilik kavramında hırpalanmak istenmiştir. Panos Michael Courtgi, Türk bayrağından çıkmayı reddetmesiyle de hatırlanmalıdır. Ancak yine hatırlanmalıdır ki, gemi zabitanının yabancı gemici cüzdanı sahibi olması ve Türkçelerinin az olması nedeniyle, filosuna Türk limanlarına sefer yapması yasaklanmak istenen de Panos Michael Courtgi olmuştur. Merkezi İstanbul'da olan Midilli Adası'ndaki Midilli Bankası'nı sırf gemilerine kredi sağlamak için kurmuştu.

XIX.Yüzyıl İstanbul liman kentinde İngilizce ve Fransızca yayınlanan *The Levant Herald* gazetesinde, limana gelen giden gemiler, şirketleri ve acenteleri adresleri yer alırdı. Gemilerin, armatörlük şirketlerinin ve gemi acentelerinin tamamı yabancılardan oluşmaktaydı. Türkiye limanları arasında yolcu ve yük seferleri yapanlar yine yabancılara ait gemilerdi; *"The British & Foreign Steam Navigation Co."* ve acentesi Perşembe Pazarı, Bakır Sokak, Galata'daki C. ve E. Grace gibi, Bankalar Caddesi No.7 Galata adresindeki Edward La Fontaine gibi, Osmanlı Devletinin bu yüzyılında, ilkkez düzenli yolcu ve yük seferleri yapan Panos Michael Courtgi olmuştur. Hatıratı, Midilli Adası'ndaki müzededir. Kapitülasyonların verdiği hudutsuz ayrıcalıklar karşısında Türk armatörlük firmasının varoluşu zaten mümkün olamazdı. Osmanlı devletine ait tüm limanların yük ve yolcu taşımacılığı yabancı bayraklı armatörlük firmalarının elindeydi. O devrin İstanbul'da İngilizce Fransızca neşredilen gazetelerinde bu şirketlerin reklamları yer alırdı. Bu reklamlardan son derece dikkat çekici birini, *"Archipelago American Steam Ship Co."* ilanını örneklerden birini olarak seçtim; Bu şirket *"Indiana"*, *"New York"*, *"Maine"*, *"Montana"* isimli yolcu / yük gemileriyle *"Up & From Adalia"*- Antalya'dan hareketle ve Antalya'ya avdet etmek üzere, alfabetik sırayla; Adramytte - Edremit, Ailvaly - Ayvalık, Alaia - Alanya, Carlovassi - Samos, Chio - Sakız, Constantinople - İstanbul, Dardanelles - Çanakkale, Dedeaghatz - Dedeağaç, Dikily - Dikili, Gallipoli - Gelibolu, Halki - Oniki ada'da Halki Adası, Jaffa- Yafa, Kemer - Kemer, Kiulluk - Küllük/Güllük, Kos, Leros, Lemnos, Makry - Çeşme, Nisyros - Oniki Ada, Phinica - Finike, Selefkia - Silifke, Tigani - Limni, Tripoli - Trablus

iskelelerine / limanlarına düzenli seferler yapmaktaydı. Şirketin genel merkezi İzmir'deydi. Gemilerde birinci ve ikinci sınıf yolcu kamaraları / salonları imkanı sunulduğu belirtiliyordu. Genel Merkezinin İzmir oluşu, limanların / iskelelerin eski çağlardaki adlarının kullanılması yoruma açıktır! Böyle bir ortamda, Panos Michael Courtgi'nin gerek yaşamı ve gerekse armatör olarak gösterdiği başarılı meslek hayatı, Yrd. Doç. Dr. Metin Ünver'in *"Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası, 1883-1911"* başlıklı mükemmel araştırması neşredilinceye dek, ülkemizde incelenmedi, farkedilmedi. Buna karşın Yunanistan kültür çevrelerinde P.M. Courtgis benimsendi ve Michael Ant. Kaitatzides imzasıyla *"Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co. 1883-1911"* başlıklı bir belge eser yayınlandı. Bu eserde Panos Michael Courtgi (Courtgis), bir Yunanlı armatör ve müteşebbis olarak anlatılmaktadır. Midilli Müzesi Courtgi kayıtlarının çoğunluk kopyalarını temin ettim. Bir filatelist olan Michael Ant. Kaitatzides'in eserini de çok değerli Yunanlı deniz tarihi araştırmacısı Aris Bilalis'in benzersiz alâkası sayesinde arşivime kazandırmak ve bu eseri baştan sona çalışmak imkanını buldum. Böylece bu esere, Osmanlı Uyruğu (Tebaası) Rum Armatör Panos Michael Courtgis'in hayatını, aile fotoğraflarını da eklemek suretiyle Türk Armatörlük Tarihi adına benzersiz bir belge daha kazandırmış oldum. Osmanlı Devleti'nin bu yüzyılında gemi sayısı bakımından en büyük filo Panos Michael Courtgis'e aitti ve Türk bayraklıydı. Fakat tonaj bakımından en büyük filo Galata bankeri George Zarifi'ye aitti. Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı uyruğuna geçmesi davetine olumsuz cevap vermiş ve Yunan uyruğunda olmayı onur saymış olan İstanbul'lu Zarifi'nin gemileri Türk bayraklı değildi!

George Zarifi daima banker olarak görüldü, incelendi ve armatörlük yanı asla hatırlanmadı ve önemsenmedi bile! George Zarifi, sadece banker olarak bilinmektedir ve herhalde güçlü bir armatör olduğu göz ardı edilmektedir! Armatör George Zarifi konusunu belgeleriyle inceledim ve bu eserimde ilk defa armatör kimliğiyle George Zarifi'yi okumak imkanı mümkün olacaktır. Osmanlı'nın XIX. Yüzyılında yelkenli gemi armatörleri arasında önemli sayıda Osmanlı tebaası (Uyruk, Osmanlı İmparatorluğu'nun vatandaşı olan kimse) Rum denizciler yer almaktadır. Özünde denizci olan Rum denizcilerin Osmanlı kıyılarında veya adalarında gemicilik yapmaları çok takdir edilecek bir gerçeği yansıtır. Aralarında Panos Michael Courtgis gibi gemilerine Türk bayrağı çeken tek Osmanlı Rum Tebaası Rum armatör dışında hemen hiçbiri "Osmanlılık" aidiyeti duymadan yaşamışlardır. Nitekim Osmanlı başkenti İstanbul gibi, Ege'deki Osmanlı adalarından gelen Rumlar, Osmanlı vatandaşı Ermeni armatörlere karşın Osmanlı olasalar da Yunan benliği taşımaktaydılar. Bu konuda pek çok örnek gösterilebilir. Bu bakımdan Osmanlı kayıtlarında Türk armatörü olarak belirtilen Rum asıllı armatörler, İstanbul doğumlu, Ege Adaları doğumlu olsunlar, *"Greek Shipping Miracle"* gibi temel eserlerde hep Yunan armatörü olarak yazılıdırlar.

2005'den itibaren Pire Ünivesitesi Deniz Ticaret Tarihi Araştırmaları bölümü üyesi olan ve ayni zamanda Ionioan Üniversitesi Tarih Bölümü üyesi olarak görev yapan Katerina Papakonstantinou "18.ci Yüzyılda Yunan Deniz Ticaret Tarihi" başlıklı projesinde *"Deniz Ticaret tarihi alanında çalışma yapan araştırmacılar için halen ulaşılmamış çok belge bulunduğunu"* işaret ederek şöyle diyor; *"Özellikle Akdeniz'de örneğin İtalyan yarımadası, Malta, Fransa veya Hollanda ve Atlantik'te seyir yapan yelkenli gemilere ait çok geniş belge kaynakları, liman kayıtları arşivlerde yer alıyor. Değil ki bu belgeler çok değişik yaklaşımlarla incelenmiştir."*

Osmanlı'nın Ege'deki adalarından en önemlisi sayılan Girit Adası Hanya Arşivlerinde çok

Aziz adıyla inşa edilen yük gemisi yağlıboya tablosu; Kaynak; Erdem Cever koleksiyonu

önemli belgelerin araştırmacılara açık olduğunu Prof. Gelina Harlaftis bana da bildirmişti. Araştırılması gereken kaynaklar, Bulgaristan ve Romanya olarak da ilave edilmelidir. Bu görev Yunan deniz ticaret tarihi kavramına son derece saygılı Atina, Pire üniversitelerinin deniz ticaret tarihi bölümlerindeki bilim insanlarının öndegelen sorumlulukları olmaktadır ve bu alanda çok kapsamlı eserler meydana getirmektedirler.

Kapitülasyonların Osmanlı İmparatorluğu deniz ticaretindeki sınırsız etkisini, ayrıcalıkları göstermek bakımından, "Aziz" isimli yük gemisi arşiv kayıtlarını aktarıyorum; "Aziz" adı verilen genel yük gemisi 1863 yılında İskoçya, Renfrew, Henderson, Coulborn & Co., Tersanesi "Slip Dock 52'de inşa edilen (Official Number 48559) demir gövdeli, buharlı, pervaneli yük gemisi 23 Haziran 1863 tarihinde denize indirildi. Geminin ilk armatörü Londra merkezli J.C. Graves'di ve 14 Kasım 1863 tarihinde Londra limanı'nda tescil olundu. Gemi İngiliz bayrağı taşıyordu. Adı "Aziz" olarak düşünülmesine karşın (Bir yoruma göre Sultan Abdülaziz saltanatı devri nedeniyle) bu isimle seyir yapmadı. Adının "Eugenie" olmasına karar verildi ve kısa bir süre sonra "Princess Dagmar" olarak değiştirildi. 380 grt.,297 nrt., Tam boy: 169.0 ft., Genişlik: 24.5 ft., Derinlik: 12.0 ft. olup, Renfrew, Henderson, Coulborn & Co.Ltd. üretimi 2 genişlemeli buhar ana makinesi 80 mhp. güç üretiyordu. 1885'de ana makinesi Riga merkezli Felser & Co. tarafından 2 genişlemeli 53 nhp. olarak yenilenmiştir.

6 Aralık 1863'de Glasgow'dan İstanbul'a hareket etti. 21 gün sonra Gibraltar'a vardı.

1864'de Glasgow merkezli Hermann Leo Seligmann satın aldı. Haziran 1865'de kredi borçları nedeniyle açık artırma ile satıldı.1866'da Londra merkezli G.Graves satın aldı. 1867'de Riga merkezli Riga Steam Shipping Company satın aldı ve "Riga" adı verildi. Ocak 1867'de Margarete Road'da seyrederken 473 nrt. olan Aoa isimli yelkenli ile çarpıştı. Açık artırma ile satıldı. 1874 - 1878 yıllarında boy verildi (409 grt., 322 nrt.) 1891'de Riga merkezi Rus Rigaer

Dampfsschiffahrts Geselschaft firması satın aldı ve "Ilse" adı verildi. 1918'de Riga merkezli Russian East Asiatic Steamship Company satın aldı. 1921'de Odesa merkezli Black & Azov Seas Steamship Co. satın aldı ve "Ryleev" adı verildi. 1922'de Moskova merkezli Sovtorgloft satın aldı.1934'de Lloyd's Register kayıtlarından silindi.Bu geminin inşa gerekçesi hakkında belirginlik bulunmamaktadır. Ancak çoğunlukla İstanbul bağlantılı olarak Karadeniz ve Ege ağırlıklı seferler yaptığı kayıtlıdır. Ayni şekilde geminin sahibinin İstanbul merkezli Osmanlı tebaası Romen asıllı müteşebbislere ait "Providence" firması olduğu kayıtlıdır. Gemi Kapitülasyonlar nedeniyle ait olduğu ülkelerin bayraklarıyla seyir yapmıştır.

(Hadji) Frangoulis Georgios Andreadis; Kaynak: Greek Shipping Miracle, Andreadis Aile albümü.

Devri anlayabilmek için 1872 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Sakız Adası'nın Vrotados köyünde doğmuş olan zamanının ünlü armatörü Frangoulis Georgios Andreadis'i örnek olarak gösterebiliriz. (Hadji) Frangoulis Georgios Andreadis okulu bitirdikten sonra denizci oldu ve 21 yaşından küçükken ustalık kazanmayı başardı. 27 Temmuz 1900'de adadaki ünlü rahip Peder - Leontios Christoforidis'in torunu olan Vrontados'tan Polytimi Kakaris ile evlendi. Mutlu bir aile kurdular; "Frangoulis", Stratis" ve "Spyros" ismi verdikleri üç erkek çocukları ve "Katerina" ve Athina" ismi verikleri iki kız çocukları oldu.

1901 yılında "*Joannis Moumoutzis*" ismi verilen bir yük / yolcu vapurunu Syros Adası'ndan bir grup girişimci ile satın alarak gemiye ortak oldu. Bu gemideki payı yüzde 1'idi. 1905'e kadar gemi satın almak amacıyla hep para biriktirdi. "*Joannis Moumoutzis*"in satılmasından bir yıl sonra, Andreadis ailesinin üyeleri, "*Katina*" olarak adlandırılan 1877 yapımı Hollandalı vapur Sirius'u satın aldılar. Bu geminin süvarisi olarak görev yapan Georgios F. Andreadis, 1909'da vapurun çoğunluk hisserleri satın aldı. Gemi, 1912'ye kadar Georgios F. Andreadis ve ortakları, Theologos, Leonidas ve Sotirios F. Plytas kardeşlerin mülkiyetinde kaldı ve İstanbullu Osmanlı tebaası Rum armatörlere satıldı.

Georgios F. Andreadis 1911'de, 1882 yapımı "*Alexandros S. Siniossoğlu*" adlı ilk vapurunu bağımsız bir yatırımcı olarak satın aldı. Geminin ismini "*Thetis*" olarak değiştirdi ve Yunan bayrağına tescil etti. Sakız Adası 1912'de Türk yönetiminden kurtarıldığında, (Ana metinde bu şekilde yazılıdır. Bazı metinlerde "Osmanlı Devleti'nin işgalinden kurtarıldığında" yazılı olduğu görülür) Andreadis, Thetis'in kaptanı olarak denizdeydi. Adaya dönüşünde yerel makamlara önemli miktarda para yardımında bulundu. Ömrü boyunca yılda iki kez Sakız Adasının yoksul insanlarına yiyecek ve giyim eşyası dağıtılmasıyla da hatırlanmaktadır.

Buharlı gemi armatörlüğü devrinde, Osmanlı Ermeni müteşebbislerinin çok ciddi gemi sahipliği yapmış olduklarını ilkkez bu eserde kaydetmiş olduğumu belirtmek isterim. Bu konuda; Herbiri çok ciddi müteşebbis armatör oldukları görülen Manuk Gümüşciyan, Bayan J.Gümüşciyan, Naum veya Nahum Esseyan, Artin Karamanyan, Serkis Kürkciyan, Meruke İbranosyan, Yeprem İbranosyan, Madam Zişan, Mihran Nakkaşyan, Bayan Zohrab'ın ve diğerlerinin kimliklerini daha ayrıntılı olarak tespit edebilmek amacıyla, Türkiye Ermeni

Patrikliği'ne de istirhamda bulundum. Bana bir cevap gelmemiştir veya ben ulaşmayı başaramadım! Bir ayrı bölümde ilk 6 ciltte yer verilememiş, veya yer verilse bile bazı yeni bilgilere ve yeni fotoğraflarına ulaştığım daha yakın zamanların Türk armatörlerini anlattım.

Ağustos 1939'da Türk Armatörleri Birliği kurulmadan önce, 16 Mart 1930 tarihi itibarıyla; Milli Vapur şirketleri tarafından Millî Vapurcular Birliği kurulmuştu. Genel Merkezi Sirkeci'deki Kırzâde Han'da idi. Mazisinin 1939'dan da önceki yıllara gittiğini hatırlayalım.

Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi / Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi

"*Sosyete*" kelimesi iki armatörlük şirketinde kullanılmış. "*Sosyete*" Fransızca kökeniyle "*Société*", İngilizce ifadesiyle "*Society*" ise, Türkçeye çevrildiğinde "*Toplum - Topluluk*" anlamını taşıdığından, Yelkencizâde Lütfî, Sadıkzâde Ruşen, Tavilzâde Hafız, Paşabahçeli Cemal ve Naim Beyler 24 Eylül 1933'de biraraya gelip "Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" adını verdikleri bir armatörlük firmasının ilk adımını atmışlar.

"Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" devletin devletçilik hışmından sıyrılmak umuduyla hususi müteşebbis bir avuç Türk armatörünün bulduğu bir isimdi. Birbakıma "Vapurcular Toplumu Türk Anonim şirketi" de denilebilirdi. Devrin yabancı kelime alışkanlığında "*Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi*" olarak ortaya çıktı. Bu şirket 9 Ekim 1933 tarihinde resmen kuruldu ve Emekli Kurmay Albay Ali Rıza Bey Şirket Müdürü olarak atandı. Sadıkzâde Ruşen Bey Yönetim Kurulu Başkanı seçildi.

Tescil edilmiş adı "Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" iken muhtelif yayınlarda "Vapurculuk Sosyetesi Türk Anonim Şirketi" diye de yazıldığından, bir fikir karışıklığı meydana geldiğini belirtmek isterim.

İkinci önemli husus şudur; hususi müteşebbis armatörler, "Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi"ni devletin katı devletçilik siyaseti yüzünden kurmak zorunda kaldılar.

Doç. Dr. Nurşen Gürboğa ve Yrd. Doç. Dr. Murat Koraltürk ortak imzalı *"1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Kuruluşu"*[10] başlıklı makale, baştan sona dikkatle okunmalıdır.

Yazarlar bu makalelerinde denizde İktisadi Devletçilik ve Özel Sektörün sınırlarının 1930'larda Türkiye ekonomisinde devletçi politikalar uygulanmadan önce, korumacı önlemlerle bir geçiş süreci yaşandığına işaret ederek şöyle devam ederler; "İktisadi devletçilikle 1930'larda öne çıkan sektör sanayidir. Bu dönemde, planlar çerçevesinde sanayileşme alanında adımlar atıldı. Bu planlarda gerek üretim için lazım olan hammaddelerin, gerekse üretilecek malların iç ve dış pazarlara sevkiyatı için deniz ulaşımının önemine dikkat çekilir. Örneğin, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda deniz ulaşımı kastedilerek, 'İlk bakışta umumi bir endüstri planıyla alâkadar görünmeyen bu ekonomi branşı, hakikatte, kurulmakta olan yeni Türk endüstrisine çok sıkı bağlarla merbuttur.' ifadesi kullanılır.

Hem Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda, hem de ikincisinde, sektör içinde rekabete karşı başvurulan ve müteakip satırlarda değinilecek olan 2239 sayılı kanunla devlete tanınan tekel uygulamasının önemi de savunulur. Tam da bu noktada, denizcilik alanında tekel durumunun oluşumuna değinmekte yarar vardır. 1920'lerde ve 1930'larda göreceli şekilde büyüyen ticaret filosu, az sermaye yatırılarak alınmış yaşlı ve bu nedenle birçoğu sigorta şirketlerince sigortalanmak dahi istenmeyen gemilerden oluşmaktaydı. Yine bu gemilerin çoğu klaslı ve sigortalı olmadıklarından yabancı limanlara girememekteydiler. Başka bir deyişle bu

gemilerin çalışmak için iç pazardan başka başka çözüm imkanları yoktu. Ancak 1929 Krizi bu pazardaki iş hacminin de daralmasına yol açtı. Gelişen demiryolu ulaşımının etkisi de hesaba katıldığında, sektörün içinde aktörlerin birbirlerine zarar verici boyutlara ulaşan bir rekabete girişiklerine tanık olunur. Bu rekabetin olumsuz etkilerinden deyim yerindeyse sektörün en büyük aktörü olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi de zarar görmeye ve devlet bütçesine yük olmaya başladı.

Sektörde yaşanan bu gelişmeler karşısında 1932 yılına gelindiğinde hükümetin başvurduğu ilk önlem, söz konusu rekabeti denetim altına alarak fiyatları yükseltmek oldu. Hükümet, armatörlerin bir şirket çatısı altında birleşmelerini ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi ile anlaşmaya gitmelerini önerdiyse de bu öneri hayata geçmedi. Bu noktada 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 sayılı *'Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun'* gündeme geldi.(11)

"Hususi Müteşebbis" olarak sıradan hale getirilen özel sektör armatörlüğünü mahveden 1932 tarih ve 2068 Sayılı yasa, dip notu olarak verilemez. Bu yasanın Türk armatörlüğünü nasıl bir idam kararı olduğu, yasanın madde madde okunmasını gerekli kılar.

Bu yasa günümüz diline göre uyarlanan ve *"Hususi Vapur Sahipleri"* diye ifade ettikleri Türk özel sektör armatörlüğü kurumuna ağır bir darbe indiren üçüncü maddesi şöyledir; ***"Türkiye limanları arasında posta seferleri yapmak işinin Devlet idaresine alınması nedeniyle, şimdiye kadar bu işte çalışmakta olan hususî vapur sahiplerinin vapurları aşağıda yazılı koşullar dahilinde Hükümet tarafından satın alınır:***

A) Satın alınacak gemiler öncelikle yolcu ve yük taşımaya ve muntazam posta seferleri yapmaya elverişli özellikte bulunup bulunmadıkları esasından hareketle, bu hususta mevcut yöntemlere göre sınıflandırılır.

B) Bu düzenleme neticesinde yolcu ve yük taşımaya ve muntazam posta seferlerine elverişli olarak ayrılanların seyrüsefer kabiliyetleri derecesi tayin edilmek üzere muayeneleri yapılır. Muayene neticesinde vapurların denize elverişlilik durumları, mevcut sicil kayıtlarıyla beraber tespit olunur.

C) A ve B fıkraları mucibince seyrüsefere uygun olduğu saptanan gemilerin Hükümetçe satın alınmasına esas tutulmak üzere D fıkrasında yazılı heyet tarafından geçerli kıymetleri takdir olunur.

D) Satın alınacak edilecek vapurların geçerli kıymetleri İstanbul'dakî İngiliz Lloyd mühendisinin katılmasıyla, ikisi İktisat Vekâleti, ikisi hususî vapur sahipleri tarafından oluşacak beş kişilik bir bilirkişi heyeti vasıtasıyla takdir olunur. Ancak işbu belirnenen kıymetlere itiraz edenler İstanbul Birinci Ticaret Mahkemesi Başkanlığı'nın hakemliğine müracaat edebilirler. Hakemin vereceği kararlar katidir. İşbu kararı kabul etmeyenler vapurlarını harice satabilirler."

Bu yasa, özel sektör armatörlük dünyasının idam kararı olmuştur. Yasa, kabotaj kapsamına giren limanlar arasında posta seferlerinin devlet tekeline alınmasını öngörmekteydi.(a.g.m) Şilepçilik ve özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, liman içi, körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletmediği limanlar arasında taşımacılık armatörlere bırakıldı. Kanun, faaliyetlerini durdurmak isteyen armatörlerin düzenli sefer yapmaya uygun gemilerini devlete satabilme imkânı da tanıyordu. Kanun, söz konusu düzenlemelere rağmen armatörlerin

desteğini alamadı. Çünkü armatörler devlete tanınan tekel hakkının kriz ortamında kendi faaliyet alanlarının kısıtlanması anlamına geldiğini düşünmekteydiler. Bürokraside de bu düşünceyi paylaşanlar vardı. Ancak hükümet, deniz ulaşımının bir kamu hizmeti olduğu anlayışı ve verimlilik kaygılarıyla bu kanunu desteklemekteydi. Bu yasadan önce ve sonra gündeme gelen ve ekonomide devlet müdahalesini öngören diğer yasalar ve düzenlemeler, devletçilik konusunda hükümet ve bürokrasi içinde ayrılıkların daha da su yüzüne çıkmasına yol açtı. Bu ayrılıkların bir sonucu olarak, korumacı politikaların en önemli mimarlarından olan ve 1930 - 1932 yıllarında iktisat vekilliği yapan Mustafa Şeref Özkan görevinden ayrıldı ve yerine Celal Bayar geldi.

Dünya lideri haline gelmiş komşu Yunanistan'la, Türkiye'deki Deniz Ticaretine bakış farklılığı

Sultan Abdülmecid saltanatı devrinden başlayarak 2000'li yıllara kadar Türkiye'de devlet katından deniz ticareti kavramının nasıl değerlendirildiğini sıralarsak, böyle bir sıralamayı Yunanistan'da yapmanın imkansız ve akıldışı sayılacağını görürüz. Yunanistan'da devlet anlayışı, hür teşebbüs olan deniz ticareti sanayiini tamamiyle özgür saymakla kalmamış, devletçi hiçbir yatırıma da gitmemiştir. Türkiye'de ise Sultan Abdülmecid saltanatı döneminde Tersâne-i Âmire bünyesinde Hazine-i Hassa'ya bağlı Vapurculuk Nezareti İdaresi kurulmuştur. 1843'de Hazine-i Hassa Vapurculuk İdaresi kurulmuştur. Ayni yıl adı Fevaid-i Osmaniye olarak değiştirilmiştir. 1851'de devlete ait olmak kaydıyla Boğaziçi'nde vapur çalıştırmak amacıyla Şirket-i Hayriye kurulmuştur. 1855'de Haliç'te yolcu taşımacılığı yapmak üzere Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi kurulmuştur. Sultan Abdülaziz tahta çıktıktan sonra 1863'de Tuna Nehri'nde yolcu ve yük taşımacılığı amacıyla İdare-i Nehriye kurulmuş ve 1867'de Fevaid-i Osmaniye'nin adı İdare-i Aziziye olarak değiştirilmiştir. 1869'da Basra'da nehir taşımacılığı amacıyla İdare-i Ummanı Osmanî Şirketi kurulmuştur.Belirtilen şirketlerin tamamı saltanata ait devlet firmalarıdır ve anonim şirket halinde görülenleri ise padişah dahil hanedan mensuplarının hissedar oldukları firmalar olmuşlardır.

Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrinde İdare-i Aziziye'nin adı 1878'de İdare-i Mahsusa olarak değiştirilmiştir. 1881'de İzmir Körfezi Osmanlı Vapurları Şirketi ve 1883'de İzmir Hamidiye Vapur Şirketi kurulmuştur. Sultan V. Mehmed Reşad saltanatı devrinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 1910 yılında kurulmuş bir devlet armatörlük firması olmuştur. Cumhuriyet dönemine geçildiğinde, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin adı 1923'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirilmiş, 1933'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi; A.K.A.Y, Denizyolları, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri'nde oluşan üç ayrı devlet firması haline gelmiştir.

1933'de Türk armatörleri, son bir gayretle Vapurculuk Sosyetesi T.A.Ş. adı altında yolcu ve yük taşımacılığı yapacak bir filoyu oluşturacak bir şirket kurmuşlarsa da ömrü ancak üç yıl olabilmiştir. Devlet müdahelesi ile bu şirket lağvedilmiştir. 1936'da İş Bankası, Denizyolları İşletmesi ve Etibank ortalığında Sosyete Şilepçilik T.A.Ş. kurulmuş, 1937'de bu şirketin de ömrü sona ermiş ve Denizbank kurulmuştur. 1938'de Denizbank Umum Müdürlüğü olarak yeniden yapılandırılmış ve bir yıl sonra Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü adını almıştır. 1944'de Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü, Devlet Denizyolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü adı altında tüm deniz ticareti faaliyetlerini yetkisi altında toplamıştır. Ayni sene Şirket-i Hayriye Ulaştırma Bakanlığı tarafından satın alınarak tarihe karışmıştır.

1952'de Denizcilik Bankası T.A.Ş. kurulmuş ve 1955'de D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. faaliyete

geçmiştir. Tüm bu katı devletçi deniz ticareti anlayışı, en azından son devlet kurumu olan D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin 2000 yılında özelleştirilmesiyle Türkiye'de deniz ticareti kavramına olan devlet politikalarındaki değişimin ilk temel adım olmuştur.

Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin ömrü neden çok kısa oldu

Türk armatörünün böylesine horlandığı ve üvey evlat muamelesi gördüğü bir ortamda, Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin yaşaması mucize olurdu. Devletçilikte yaşanan bu önemli değişimden denizcilik sektörü de etkilenmiştir. Bu bağlamda yapılan önemli bir yasal düzenleme 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı "Deniz Yolları İşletme Kanunu"dur. Bu kanun da 2068 sayılı kanun gibi devlete tekel hakkını tanımaktaydı. Ancak 2239 sayılı kanun, 2068 sayılı kanuna göre armatörlere daha geniş bir çalışma alanı sağlamaktaydı. Kanun, armatörlere de kuracakları şirketlerin çatısı altında bir araya gelerek, düzenli posta seferleri yapabilme hakkını tanıdı. Bu bağlamda 1933 yılında kurulan Sosyete Vapurculuk T.A.Ş. ise ancak 1936' ya kadar faaliyet gösterebildi.

Oysa, yolcu taşıma tekeline sahip olan Devlet Denizyolları İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş.'ye ait gemiler yolcuların yanı sıra kapasiteleri elverdiği ölçüde yük de taşımaya devam ettiler. Ancak şilep olarak tanımlanan gemilerin yük dışında yolcu taşımaları mutlak surette engellendi. Bu nedenle armatörlere ait olup da yolcu / yük sınıfından olan gemiler şilebe dönüştürüldü. Bu net ayrım, kısa ömürlü Sosyete Vapurculuk T.A.Ş. deneyimi dışında, armatörlerin yolcu taşımacılığı yapmalarının sonu anlamına geliyordu. Bir başka ayrımcılık daha vardı; şileplerle taşınan yükler Büyük Millet Meclisi konuşmalarında *"Pis"* yük olarak nitelendirilmişlerdi!

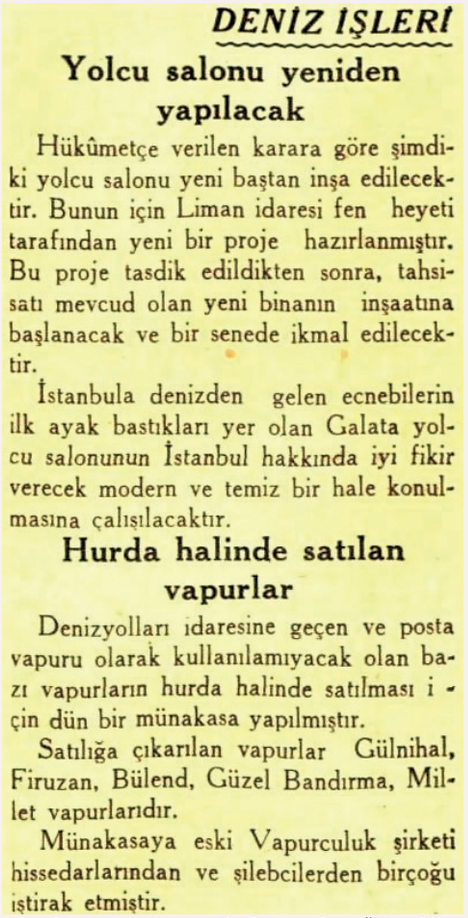
Devlet adına tekel yapısında Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi kuruluyor

Bu kez sosyete Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne nazire olarak kurulan devlet firmasının adı "Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi" olmuştur.[12]

Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin kuruluşu, Hükümetin şilepler satın alacağı, yeni şilepler inşa ettireceği ve işleteceği yönündeki haberler karşısında, hükümetle rekabet edemeyeceklerini düşünerek kaygıya kapılan armatörleri rahatlatmak amacıyla bir başka açıklama da Celal Bayar'dan geldi. Bayar, İktisat Vekili olarak 1937 yılı bütçesiyle ilgili TBMM'de yaptığı konuşmada, devletin şilepçilik faaliyetlerinin özellikle kabotaj hattı dışında gerçekleşeceğini vurguladı. Bayar'a göre armatörlerin kabotaj hattı dışında şilepçilik imkânları çok sınırlıydı. Bu nedenle söz konusu hizmet, yabancı kumpanyalardan satın alınıyordu. Oysa yabancılar navlun fiyatlarını istedikleri gibi belirleyebiliyorlardı. Bu alanda yabancılara olan bağımlılığı sona erdirmek için devlet şilepçilik yapacaktı.

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın revizyona uğramış hali olan ve "1938 Programı" olarak adlandırılan plana göre 23'ü yeni inşa edilecek, beşi satın alınacak toplam 67.000 tonluk 28 parça gemi ile ticaret filosunun takviye edilmesi öngörüldü. Bu bağlamda yurt dışındaki gemi yapımcılarıyla temas kuruldu. Ancak II. Dünya Harbi bu girişimlerin hayata geçmesini engelledi. 28 Kasım 1936'da yapılan anlaşma ile Zonguldak Kömür Havzası'ndaki en büyük işletmeci olan Ereğli Şirketi, Türkiye hükümeti tarafından satın alındı. Madencilik alanında yaşanan bu önemli satışın bedeli olan 3 milyon 500 bin TL'nin on yıl içinde kömür olarak ödenmesi kararlaştırıldı.

Fransa, yüksek navlun maliyeti ve kendi filosundaki şileplere daha öncelikli işler yaptırmak istediğinden dolayı Zonguldak Kömür Havzası'ndan Akdeniz'deki limanlarına kömür sevkiyatının kendi gemileriyle yapılmasını istemiyordu. Bu nedenle ihtiyacın giderilmesi



DENİZ İŞLERİ

Yolcu salonu yeniden yapılacak

Hükûmetçe verilen karara göre şimdiki yolcu salonu yeni baştan inşa edilecektir. Bunun için Liman idaresi fen heyeti tarafından yeni bir proje hazırlanmıştır. Bu proje tasdik edildikten sonra, tahsisatı mevcud olan yeni binanın inşaatına başlanacak ve bir senede ikmal edilecektir.

İstanbula denizden gelen ecnebilerin ilk ayak bastıkları yer olan Galata yolcu salonunun İstanbul hakkında iyi fikir verecek modern ve temiz bir hale konulmasına çalışılacaktır.

Hurda halinde satılan vapurlar

Denizyolları idaresine geçen ve posta vapuru olarak kullanılamıyacak olan bazı vapurların hurda halinde satılması için dün bir münakasa yapılmıştır.

Satılığa çıkarılan vapurlar Gülnihal, Firuzan, Bülend, Güzel Bandırma, Millet vapurlarıdır.

Münakasaya eski Vapurculuk şirketi hissedarlarından ve şilebcilerden birçoğu iştirak etmiştir.

Cumhuriyet Gazetesi'nde yeralan "Hurda halinde satılan gemiler" haberi. 12 Eylül 1936

için Havza'da faaliyet gösteren Etibank ve Türkiye İş Bankası'na başvurdu. Fransa'nın başvurusu üzerine yapılan inceleme ve görüşmeler sonunda, bu iş için üç şilebin satın alınması ve bu amaçla bir şirketin kurulması gündeme geldi. Hükümet, mevcut şilep filosunun büyük ölçüde yaşlı ve yakın bir gelecekte kullanılamaz hale geleceği ve kabotaj hattında bile deniz ulaşımının aksayacağı tehlikesine karşı önlemler aradı. Bu doğrultuda Etibank ve Türkiye İş Bankası'nın bir şilepçilik şirketi kurma girişimini destekledi. Bu bağlamda kurulacak şirkete Denizbank'ın da ortak olması kararlaştırıldı.

"Bu bağlamda Etibank, Denizbank ve Türkiye İş Bankası'nın 3 milyon sermayeyle eşit ortak oldukları ve amacı *'Türk ve ecnebi sularında şilepçilik işleriyle iştigal etmek'* olan Ankara merkezli 'Sosyete Şilep T.A.Ş.' 21 Nisan 1938 tarihli kararname ile kuruldu. Şirket tarafından kısa bir süre sonra İngiltere'den üç şilep satın alındı. 1921 yapımı olan 4584 grostonluk şilebe Bakır, 1925 yapımı olan 3709 grostonluk şilebe Demir ve 1927 yapımı olan 3358 grostonluk şilebe ise Krom adı verildi." gibi açıklama yapıldı.

Şaşırtıcı ve tebessüm ettiren öykünün gerçek yüzü şöyledir; Sosyete Şilep T.A.Ş., Denizbank bünyesinden 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilme kararı alındığında, bu gemilerin sahibinin Muhip Özyiğit olduğu ortaya çıkmıştır.[13] Devlete ait Seyr-i Sefain İdaresi, özel sektör Türk armatörlerinin üyesi oldukları Millî Vapurcular Birliği'nin rekabetinden şikayetçiydi. İktisat Vekili her iki tarafı Ankara'ya çağırmış ve çözüm imkanlarını araştırmıştı. Zaten özel sektör, yolcu gemiciliği yapamaz denilerek TBMM'de bir yasa çıkartılmış ve özel sektör armatörlerinin gemileri haraç mezat üç kuruşa satın alınmıştı.

[6] Süleyman Nutki; "Ticaret-i Bahriye Salnamesi, 1913;
[7] Kasım Sözer;"1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki bilgiler ışığında Cumhuriyetin ilk yıllarındaki Deniz Ticaret yapısının değerlendirilmesi", T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi,Ankara-2006.
[8] Eser Tutel; "Seyr-i Sefain Öncesi ve Sorası".İletişim Yayınları,2006.
[9] Rıhtım Resmi Kanunu (Resmî Gazete ile yayımı : 2.2.1967 - Sayı : 12517) No. 827 Kabul tarihi: 26 . 1 . 1967 ,Madde 1.
[10] 827 Sayılı Rıhtım Resmi Kanunu'ndan yapılan Değişiklikler; (Resmî Gazete ile yayımı : 20.6.1989 - Sayı : 20201) No. 3571 Kabul tarihi: 214 . 6 . 1967 ,Madde 1.
[11] Doç.Dr. Nurşen Gürboğa - Marmara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi / İngilizce Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü Yrd. Doç. Dr. Murat Koraltürk, Marmara Üniversitesi, Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü.Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Bilim Dalı,;"1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Kuruluşu", T.C. İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkilap Tarihi Enstitüsü, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi,Yıl: 2014/1-2, Cilt:13, Sayı: 25-26, Sf. 27-49.
- Prof.Dr.İlhan Tekeli, Selim İlkin; "Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu", Ankara, ODTÜ Yayını, 1982, s.250.
- 2inci 5 Yıllık Sanayi Planı, Başvekalet Matbaası, 1936, s. 335.
- Arzu Varlı, "Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Meselesi", İskeleye Yanaşan" Denizler, Gemiler, Denizciler, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.350-353.
[12] "Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun", Kanun No. 2068,Kabul Tarihi: 9 Eylül 1932,Resmi Gazete'de yayın tarihi: 17 Temmuz 1932.Resmi Gazete:Sayı: 2151.
[13] Bilon Güreyman; " Bir Vatandaşın Zeytin Mücadelesi- Muhip Özyiğit'in Mektupları"Özel Yayın, 2013.

Artık hatalı ve hatta yanlış bilgi aktarmalarına son verilmelidir; tezlerde, unvanlı yazarların makalelerinde bile ayni tekerlemeleri görüyorum. Deniliyor ki, *"Bazı armatörler Seyr-i Sefain İdaresi ile sıkı rekabete giriştiler. Sonunda devlet duruma müdahele etmek zorunda kaldı.. Armatörlerin gemilerinin bir şirket bünyesinde toplanarak bütün hatların Seyr-i Sefain ile paylaştırılması uygun görüldü. Bu amaçla Sosyete Vapurculuk T.A.Ş. kuruldu, ama ömrü uzun olamadı ve 1935'de faaliyetine son verildi.."*

Bu hareketin başlangıcı 1934 yılıdır; Yokluklar içersinden gelen armatörlerin sahip oldukları gemiler, hep Kalafat Yeri'nde devrin imkanları neler ise onarıldıkları ölçüde denizde durabilen çok yaşlı ve yorgun gemilerdi. Neticede Milli Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 28 Nisan 1934 tarihinde Haliç'te Ayakapı'ya kıçtankara bağladığı bir grup gemiyi satışa çıkartmak zorunda bırakıldı;[14] Gemiler T.C. Münakalât Vekaleti Denizyolları ve Limanları Umum İşletme Müdürlüğü'ne satıldı. Bu gemilerden Firuzan, Bülent, Millet, Güzel Bandırma vapurları iki yıl sonra hurda denilerek satışa çıkartıldı.

İlanla yapılan duyuruda;"Posta vapuru olarak kullanılamayacak olan bazı vapurların hurda halinde satılması için münakasa açılmıştır. Satılığa çıkartılan vapurlar; Gülnihal, Firuzan, Bülend, Güzel Bandırma ve Millet vapurlarıdır. Münakasaya eski Vapurculuk Türk Anonim Şirketi hissedarlarından ve şilepçilerden de birçoğu iştirak etmiştir." denilmektedir.[15]

Bu vapurlar gibi İdare-i Mahsusa devrinden kalan *"Gülnihal"* vapuru da 10 Eylül 1936'de bu kez hurda olarak satışa çıkartılmıştır. Özetle, yolcu vapurculuğu yapamaz diye özel sektörden yok bahasına alınan gemiler, iki sene sonra "Posta vapuru olarak kullanılamayacak halde" diye açık artırma ile satışa çıkartılmıştır. Bu vapurlardan *"Firuzan"* vapuru Sadıkzadeler'e aitti. *"Bülent"* ve *"Millet"* vapurları Alemdarzâdeler'e, *"Güzel Bandırma"* Pudancı Ahmet Bey ve Şurekası'na aitti. Bu gemilerin talipleri yine, gemilerini satmak zorunda kalmış olan eski Vapurculuk Türk Anonim Şirketi hissedarları gibi, birçok Türk armatörü olmuştur! Bu ilan hayli ibretlik bir haberi vermektedir! O zamanki devletçilik anlayışı özel sektör armatörlerinin gemilerinin bacası çift çıpa yerleştirip, devlet armatörlük filosu kurmayı pek başarılı bir iş olarak görmüştür!

Denizbank ile daha da yoğunlaşan devlet deniz ticaret politikası

Denizbank dönemi devlet deniz ticaret anlayışının iyice perçinleştiği yıllar demektir; Denizbank 1 Ocak 1938 Tarihinde 3295 Sayılı yasa ile tüm devlet deniz ticareti yatırımlarını ve faaliyetini temsil eder hale geldi. Bu oluşum ile özellikle Almanya'ya 11 yolcu gemisi sipariş edildi. Bu gemilerden en yüksek tonajlı olanlara *"Doğu"*, *"Egemen"* ve *"Savaş"* adı verildi. Bu gemiler 6,261 grt., 2,409 dwt. olan eş gemilerdi ve Hamburg'da Blohm Und Voss AG. tersanesinde inşa edileceklerdi. Bu üç gemi Denizbank'ın yeni baca forsu işlenmiş ve asla bu logo ile hizmete girmemiş olduklarından dolayı ayrı önem arz ederler. Zira Denizbank'ın yelkenleri rüzgarla dolmuş bir yelkenliyi resmeden baca forsunun yer aldığı hiçbir gemisi olmamıştır!

Üç Kızkardeş- Doğu, Egemen, Savaş

Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü tarafından Almanya Blohm & Voss Tersanesi'ne sipariş edilen gemilere; "Doğu", "Egemen" ve "Savaş" adı verildi. DAL kayıtlarına göre Doğu ve Egemen 6,133 grt. ve Savaş 6.130 grt. idi. Tam boy: 117,6 mt., Genişlik: 16,0 mt idi ve 2 pervane, iki adet üç genişlemeli buharlı makinesi 4.600 hp. güç üretiyordu ve azami seyir

[14] Osman Öndeş; "Hurdalık gemiler - Satılık Gemiler" -Türk Armatörleri Tarihi", Cilt II. Sf.76
[15] Cumhuriyet Gazetesi; "Hurda Halinde satılan vapurlar", 12 Eylül 1936. Sf.2

sürati 15 - 16 knots idi. 1. Mevki 65 yolcu, 2.mevki 46 yolcu, 38 yolcu turistik mevki, 480 yolcu 3.mevki kapasitesi vardı. Mürettebat sayısı 87 idi.

Bu gemiler Karadeniz - Akdeniz seferleri için Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü tarafından sipariş edilmelerine karşın, denize indirildikten sonra mülkiyetleri Denizcilik Bankası'na devredildi. "Üç Kızkardeş" adı verilen "Doğu", "Egemen" ve "Savaş" gemilerine ait fotoğraf kayıtlarını, Türk ticaret gemileri konusundaki araştırmalarıyla ve bu gemilerin yağlıboya tablolarından oluşan çok değerli bir koleksiyon yaratmasıyla takdirlere layık Viyana ekonomi Üniversitesi'nden mezun Erdem Cever, DAL - Alman belgelerini çalışmak suretiyle tespit etmiştir.(16)

Doğu yolcu gemisi

15 Mart 1939'da denize indirilen ilk gemi "*Doğu*"nun bacasına tecrübe seyrinin tamamladıktan kısa bir süre sonra ilkkez "*Doğubank*" logosu yerleştirildi. Seyir tecrübesini tamamlamasına ve devredilmeye hazır hale gelmesine rağmen II.Dünya Harbi ihtiyaçları ileri sürülerek tersaneden ayrılmasına müsaade edilmedi ve "*Duala*" adı verilerek DAL- Dauetsche Arika Linien filosuna devredildi. Kısa bir süre sonra da Alman Denizaltı Filosu emrine verildi.(17) 28 Haziran 1941'de Alman 26.cı Denizaltı filotillası'nın yardımcı nakliye ve yatak gemisi ve ayrıca hedef çekme gemisi olarak kullanıldı.Bu süreçte önce Pillau'da, daha sonra Flensburg'ta üssünde konuşlandırıldı. Nisan- Mayıs 1945 Doğu cephelerinden askerlerin ve sivil halkın tahliyesinde mültecileri Batı'ya taşımak üzere seferler yaptı. 10 Temmuz 1945'de İngiliz Kuvvetleri tarafından ele geçirildi ve British Ministry of Transport emrine verildi. Adı "*Empire Oak*" olarak değiştirildi. 1946'da Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği ihtiyaçları doğrultusunda Sovyetlere verildi ve adı "*Pytr Veliki*" olarak değiştirildi. 22 Mayıs 1947 tarihinde Polonya "*Gdynia - America Shipping Lines*"a devredildi ve "*Jagiello*" adı verildi. 1 Nisan 1948'de Genova - Orta Amerika yolcu seferlerine başladı. Kasım 1949'da yeniden Sovyetler Birliği'ne iade edildi ve "Pytr Veliki" adıyla Odessa – Yalta hattında yolcu seferleri yaptı. 20 Kasım 1973'de İspanya Castellon'da söküldü.

Egemen yolcu gemisi

"*Egemen*" adı verilen ikinci eş yolcu gemisi 25 Mayıs 1939'da denize indirildi. 19/20 Aralık 1939 tarihlerindeki tecrübe seyrinden sonra savaş sürdüğü için Türkiye'ye teslim edilmeyeceği bildirildi ve tersanede kalmaya devam etti. 15 Mart 1941'de DAL - Deutsche Afrika Linien'e devredildi ve "*Swakopmund*" adı verildi. Kısa bir zaman sonrasında Alman Donanması hizmetine verildi.(18) 1 Haziran 1941'de Alman 26. cı Denizaltı Filotillasının yardımcı ve hedef taşıyıcı gemisi olarak kullanıldı. Nisan 1945'de Doğu gibi doğu cephesinden askerlerin ve sivil halkın tahliyesinde görev aldı. 3 Mayıs 1945 günü Fehmarn adasının güneydoğu ucundaki Staberhuk önünde bombardıman neticesinde sığ suda devrilerek battı. II. Dünya Harbi sonrasında yüzdürüldü ve sökülmek üzere satıldı.

"Savaş" adı verilen yolcu gemisi

10 Ağustos 1939 tarihinde "Savaş" adıyla denize indirildi. Ekim 1939'daki tecrübe seyrinden sonra II.Dünya Harbi koşullarında, Almanya'nın ihtiyacı olduğundan Türkiye'ye teslim edilmeyeceği bildirildi ve tersanede kalmaya devam etti.(19) 29 Mart 1941 tarihinde "*Daressalam*" adıyla DAL'a (Deutsche Afrika Linien) kaydedildiyse de hizmete girdi ve 26 Nisan 1941'de Alman Deniz Kuvvetleri emrine verildi. 25 Ağustos 1941'de Alman 26. Denizaltı

Filotillası'nın yardımcı ve hedef taşıyıcı gemisi olarak sınıflandırıldı. 16 Temmuz 1944'de denizaltı ana yatak gemisi olarak görevlendirildi. 16 Eylül 1944'de Kiel'de hava saldırısında ağır hasar gördü. Mart 1945'de Kiel Körfezi'ne yapılan hava saldırısında kıç tarafı aldığı isabet sonucu parçalandı. Ancak gemi batmadı! 1946'da geminin geri kalan kısmı DAL tarafından Hamburg Limanı'nda lokanta ve otel olarak kullanılmaya başlandı. 1951'de İngilizler tarafından Sheerness'te (İngiltere) yatak gemisi olarak kullanıldı. Haziran 1953'de Essex, Grays'de söküldü.

Batı dünyasında serbest ticaret ve bağımsız gemi armatörlüğü hep ayni kavramda devam ederken, Lozan Anlaşması hükümleri yasallaşıncaya kadar tüm gemi yedekleme ve gemi kurtarma şirketleri yabancılara aitti. Cumhuriyetin ilk yıllarında ise *"2422 Sayılı Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile fabrika ve havuzlar teşkilâtı hakkında"* kanunla devletleştirildi. *(Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun; Resmî Gazete'de neşir ve ilâm : 8 / Haziran / 1933 - Sayı : 2422), No. 2248, Kabul tarihi 31 Mayıs.1933).*

Bu yasanın Birinci Maddesi'nde yer alan hükümle Türkiye'de ayrıca römorkör sahibi olmak, römorkörlerden oluşan her cins deniz aracı / gemi yedekleme filosu tesis etmek, gemi yedeklemesi yapmak, gemi kurtarması yapmak tamamiyle devletleştirilmiş oluyordu. Oysa, özel sektör armatörlüğü teşvik ve yeni iş alanları açmak gibi bir devlet politikası beklenirdi! O yıllarda ayni uygulamalar Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği'nde, Romanya ve Bulgaristan gibi katı devletçi rejimlere sahip devletlerde yer almaktaydı.

1910 yılına geri döneceğim; Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Osmanlı Mebusan Meclisi'nin 22 Şubat 1910 tarihli, 53.Celse'inde yaptığı konuşmada Türk Deniz Ticareti'nin geleceğine dair görüşleri ibret alınacak değerdedir ve belleklere yer etmesi açısından tekrarlanmalıdır. Diyordu ki; *"Onunla ispat edeceğim ki, bu memlekette yalnız bir armatörlük şirketi değil, 10, 11 tane daha teşkil olunmak lâzımdır, icabeder.*

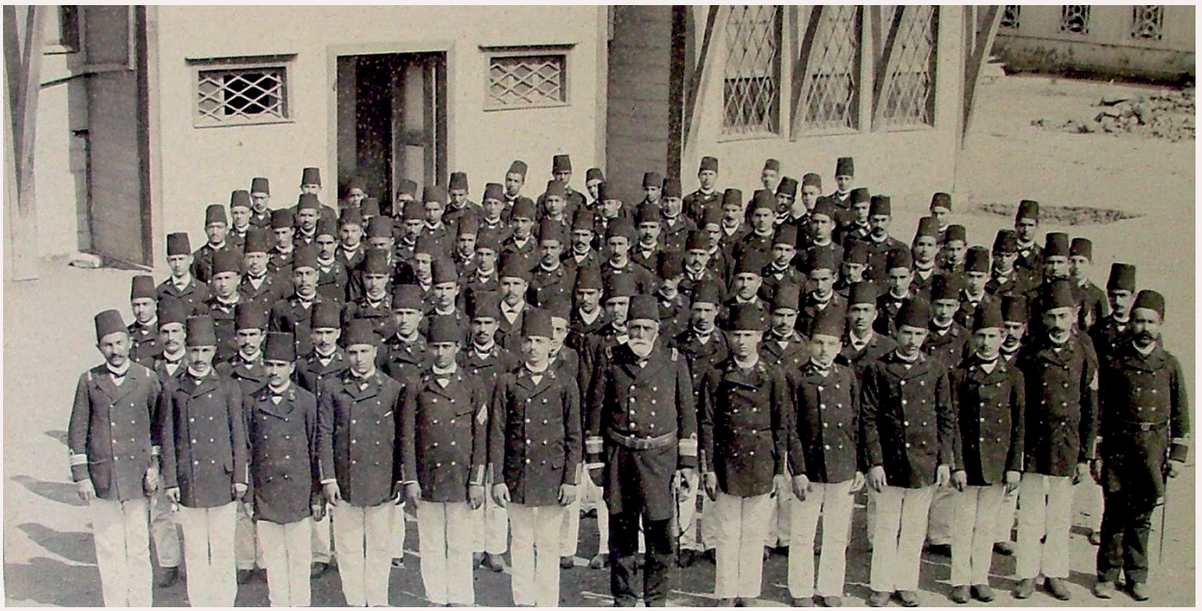
İşte efendiler, Yunanistan Hükümetinin 1890 senesinde malik olduğu ticaret gemilerinin bu senelere kadar vâsıl olduğu dereceyi gösteren istatistiği size okuyorum : 1890 senesinde 108 adet ticaret gemisi ve diğer ayrıntılar. Bu gemiler birkaç şirketin malıdır. Birkere bizim sahillerimizi, bizim nüfusumuzun bir de Yunanistan'ın sahillerini ve ahalisinin miktarını

(16) Erdem Cever; 4 Kasım 1960 İstanbul doğumlu olan Erdem Cever Viyana Ekonomi Üniversitesi'nden mezun oldu. 1980-9185 yıllarında aynı üniversitede master yaptı. Meslek yaşamında tekstil sektörünü tercih etti ve konfeksiyon üretimini takiben 28 sene iplik fabrikalarında ihracat ve pazarlamadan sorumlu olarak (Edip İplik ve Garanti İplik) çalıştı.
"Gemilere olan ilgim çocuk yaşlarımda başladı , köprünün olmadığı dönemlerde arabalı vapur ile karşıya geçerken babama ve dedeme şamandıralara bağlı vapurları sorardım , onlar da bilirlerdi ve anlatırlardı. Ortaokulda ve lisede yatılı okudum , her fırsatta limana gider gemileri gezer , gemi kumpanyalarından broşür ve kartpostal toplardım. İlk gemi kitabını orta II'de ailemle gittiğim Viyana'dan almıştım , dünyanın belli başlı yolcu vapurlarını ve feribotlarını içeriyordu." diyen Erdem Cever, bu merakın 10-15 sene öncesine kadar sürdüğünü ve farklı bir boyut kazandığını belirterek şöyle anlattı; "Artık gemi objeleri toplamaya başlamıştım ve gemi tabloları alıyordum. Ama asıl kilometre taşını, yolcu taşımış olan Türk gemilerinin tablolarını sosyal bir amaç uğruna çizdirmeye başlamamla ve bu tabloları Türkiye'nin her yerinde sergilemeye karar vermemle koydum. Sosyal amacımın özünde, çizdirdiğim bu 150 civarında tabloyu ilgili olan herkesle ve bilhassa öğrencilerle paylaşmak hayali yeralmaktadır."

(17) Ship Spotting.

(18) What Ship Are You.

(19) War Sailors; Norwegian Merchant Fleet WW II;German Book Gesunken und Verschollen von Wolfgang Müller und Reinhard Kramer Koehlers Verlag;Arnold Kludas , Die Schiffe der deutschen Afrika - Linien 1880 – 1945 , Stalling 1975.



Heybeliada'daki Mekteb-i Bahriye-i Cenâb-ı Mülükhâne (Bahriye Mektebi) yanındaki konak tarzı binada eğitim veren Tüccar Kapudân Mektebi zabit namzetleri.

tasavvur ediniz ve bizim ticaretimizle Yunan ticaretini mukayese buyurunuz. Sonra gelecekte bu memlekette ne kadar gemiler, ne kadar şirketler daha teşekkül etmesi lüzumu ortaya çıkar!

Bu istatistik size bir fikri kâfi (Yeterli kanaat) verebilir zannederim. ***Bu memlekette bir milli armatörlük şirketiyle (O da devlet firması olacak) ile idare-i maslahat etmek isteyenler fikirlerinde aldanıyorlar. Bu memlekette 15-20 armatörlük firması teşekkül edecektir. Seyr-i Sefain de o şirketler için başlangıç olacaktır."***

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın 22 Şubat 1910 yılında yaptığı bu konuşmadan yarım asır gibi sonrasında Demokrat Parti Hükümeti Maliye Vekili Hasan Polatkan TBMM'de "1958 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni" hakkındaki açıklamalarında Türk Deniz Ticaret Filosunun desteklenmesine dair şunlar söylemiştir;

Soldan, şiddetli alkışlar arasında kürsüye gelir..

"Muhterem arkadaşlar;

Deniz Ticaret filomuzun takviyesi, ön plâna alınmış ve dış ticaretimizde filomuzun hissesi % 8'den % 22'ye çıkarılmıştır. Türk Ticaret Filosu halen, 1949 yılına nazaran 234 bin ton fazlasiyle 668 bin tona yükselmiştir. ***Son 7 yıl içinde, yolcu gemilerimiz 40 - 72 yaş arasındaki eski gemiler kadrodan çıkarılmak, ceman 36 bin tonluk 11 yeni gemi ilâve edilmek suretiyle yenileştirilmiştir."*** *(Devre: X I Cilt: 2 Içtîma: 1 T. B. M. M. Zabıt Ceridesi Kırkıncı İnikat 19.11.1958 Çarşamba).*

"*Hususi Vapur Müteşebbisi*" diye yolcu taşımacılığı yapması yasaklanan Türk Armatörlük firmaları tarihe karışmıştır. 40-72 yaş arasında olup eskiyen, aralarında özel sektör armatörlerinden devredilen gemilerin de bulunduğu yolcu gemilerinin tamamı devlete ait yolcu gemisidir. Yerine alınan 11 yolcu gemisi de devlete aittir! Akdeniz'de Türk bayrağını gezdiriyoruz diye övünen anlayışın "Nerede hata yaptık!" diye kendine soru sorması gerekirdi.

Türk Deniz Ticareti'nin insan kaynakları

XIX. Yüzyıl Türk armatörleri açısından eğitimli güverte ve makine zabiti yetiştirilmesine yönelik Tüccar Kapudân Mektebi'nin kurulmasına tanık olmuştur. Bu okul, Heybeliada'daki Mekteb-i Bahriye-i Cenâb-ı Mülükhâne (Bahriye Mektebi) yanındaki konak tarzı binada eğitime başlamıştır. Tüccar Kapudân Mektebi, Osmanlı bahriyesine bağlı bir okul olarak görülmüş ve kuruluşu Bahriye Nezareti tarafından sağlandığı gibi, eğitim de ayni şekilde Heybeliada Bahriye Mektebi gibi devam ettirilmiştir.

Osmanlı armatörlerinin de kaptan ve makine zabiti ihtiyacını karşılayacak olan bu okulun kuruluş ve eğitim yıllarına ait arşiv kayıtları şöyledir;

- 20 Ocak 1872'de Ticaret bahriyesinin genişlettirilmesi hususunda en geçerli sayılan Hollanda Ticaret Yasası'nın uygulanması kararlaştırıldı.(20)

- 24 Ekim 1884'de Bahriye Nezareti tarafından İstanbul'da bir Tüccar Kaptan Mektebi açılması gerektiği konusunda çalışmalara başlandı.(21)

- 15 Aralık 1884'de Bahriye Nezareti tarafından Tüccar Kaptan yetiştirilmek üzere bir okul kurulması hususunda nizamname hazırlandı.(22)

- 2 Mart 1885'de sahillerimizde ticaret gemileri için yetiştirilmek üzere Kaptan Mektepleri açılması karara bağlandı.(23)

- 22 Ekim 1885'de Bahriye Nezareti tarafından Azapkapısı'nda gündüz Kaptan Mektebi açılması için çalışmalara devam edildi.

- 1 Şubat 1885'de Bahriye Nezareti tarafından tüccar kaptan eğitimine ait çalışmalar genişletilerek Heybeliada Bahriye Mektebi'nde Yatılı Tüccar Kaptan Mektebi ve Azap Kapı'da gündüzlü bir Tüccar Kaptan Mektebi açılması görüşü ağırlık kazandı.(24)

- Heybeliada Bahriye Mektebi yanında açılan tüccar kaptan mektebine alınacak yirmi beş talebe hakkında Tercüman-ı Hakikat gazetesine 20 Ocak 1886'da ilan verildi.(25)

- 18 Temmuz 1889 tarihine kadar devam eden Azapkapı Leylî Tüccar Kaptan Mektebi'nin kapanması dolayısıyla okulda bulunan Kolağası Tevfik Kaptan'ın Yeni Kapı Liman Başkanı Binbaşı Reşit Efendi'nin Yardımcılığına atanmasına karar verildi.(26)

- Tüccar Kaptan Mektebi mezunlarının, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nce de imtihana tâbi tutularak,Kaptanlık Ehliyeti verilmesi kararlaştırıldı.(27)

- 1887 yılı kayıtlarında Osmanlı Devleti karasularında Türk bayraklı ticaret gemilerinin haklarının koruyacak "Kabotaj Nizamnamesi" adı ile bir nizamname mevcut değildi.Yabancı bayraklı ticaret gemileri kabotaj limanlarında herhangi bir liman vergisi de vermeksizin yük ve yolcu taşımacılığı yapabiliyorlardı.(28)

- Heybeliada'da Tüccar Kaptan Mektebi öğretmenlerinin ikâmeti için altı ev inşa ettirildi. Çalışan işçilerin ücretleri ise taksitle ödendi.(29)

- 1890 yılında Bahriye Mektebi'nin denizden bakıldığından sağ tarafında bulunan kasrın Tüccar Kaptan Mektebi'ne tahsis edilmesi kararlaştırıldı.(30)

- Yüzbaşı Hamid Naci Efendi tarafından hazırlanan "İşaret-i Umumiye" başlıklı eserin Tüccar Kaptan Mektebi dahil bahriye mektebinde okutulması kararlaştırıldı.(31)

- 9 Eylül 1900 tarihinde "Kavaidi Türkiye" adlı eserin ilk okullarla,Tüccar Kaptan Mektebinde okutturulması kararlaştırıldı.(32)

- 16 Nisan 1908 tarihinde Heybeliada Tüccar Kaptan Mektebi'nden mezun olanların Mülazım / Teğmen" olarak kaydedilmeleri kabul edildi.(33)

- Tüccar Kaptan Mektebi eğitimi için örnek alınan İngiltere Ticareti Bahriyesi zabitlerin imtihan programları ile 1894 ve 1906'da yayınlanmış olan Ticareti Bahriye Yasaları Londra Sefareti'nden Bahriye Nezareti'ne gönderildi.(34)

- 1911 yılında Tüccar Kaptan Mektebi olan ahşap binanın yıktırılmasına karar verildi.(35)

Bunalım Yılları ve "Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti"

Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik emperyalist saldırıların yoğunlaştığı XX. Yüzyıl başlarında, devlet artık deniz ticaret filosu oluşturma ve ayni zamanda hususi müteşebbis dedikleri özel sektör gemi sahipliği gibi bir kurumu tesis etmek gibi bir temel yapıya sahip değildi.

1909 Meşrutiyet İhtilâli'ni yapan İttihat ve Terakki Partisi dönemi ve anlayış tarzı bir taraftan devrik Sultan II. Abdülhamid'in izlerini silmek, diğer taraftan tamamiyle çağın dışına itilmiş haldeki donanmayı yeniden kurmaktı."Ticaret gemisi" diye bir fikir mevcut değildi. Enfazla askerî amaçlı olmak üzere "Nakliye Gemisi" düşünülmüştür. Bu dönemde milli üretim anlayışının var olmadığı, tüm eğilimlerin savaş ve savaşmak üzerine kurulu olduğu görülür. Tahttan indirdikleri "Sultan II. Abdülhamid'in Mücevherleri" diyerek, Osmanlı Hazinesi'ne ait mücevherleri dahi Paris'te satmak beceri sayılmıştır.

I.Dünya Harbi savaş rüzgarlarının hissedilmeye başladığı bu yıllarda Donanma devrini tamamladı diye, milletin varını yoğunu İngiltere'ye ve Almanya'ya akıtan anlayışın sahipleri, bu amaçla *"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti"*ni alabildiğine teşvik etmiştir. Bu cemiyet, kendi gemini kendin yapma, dışarıdan satın al cemiyeti olmuştur! Başka çareleri de yoktur! Ülkede gemi inşa sanayii kalmamıştır, ticaret filosu denilecek bir filo da mevcut değildir!

İstanbul Deniz Müzesi Mülga Bahriye Bölümü arşivinde yer alan belgeye göre; İzmir bölgesindeki Kolordu Kumandanlığı emri altında bulunmak üzere Tersâne-i Âmire'ce gönderilecek bir istimbotun dahi mevcut olmadığı, ancak İngiltere'de inşa edilen istimbotlardan İstanbul'a gelen bazılarının İzmir'deki Kolordu'ya tahsis edilebileceği bildirilmiştir. Bu haliyle Türkiye'deki gemi inşa sanayi ahşap gövdeli, son derece basit bir stimbotu dahi inşa edemez olarak görülmektedir ve İngiltere'de inşa ettirilmesi zorunlu sayılmaktadır.(36)

Doç. Dr. Necdet Aysal *"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti"*ni şöyle yorumlamıştır; "Osmanlı Devleti'nde XVIII. ve XIX. yüzyılda yaşanan siyasi ve ekonomik bunalımlara, üst üste kaybedilen ve toprak-itibar kaybına yol açan savaşların gerekli kıldığı yüksek askeri harcamalar da eklenince büyük bütçe açıkları oluşmuş ve bu durum giderek artan bir şekilde ekonomiyi sarsmaya başlamıştır. XX. Yüzyılın başlarında Kuzey Afrika ve Balkanlarda güç dengelerinin değiştiği ve hızlı bir silahlanma yarışının başladığı günlerde, Osmanlı Devleti aleyhine Akdeniz ve Ege'de bozulan dengelerin yeniden kurulabilmesi için donanmanın güçlendirilmesi gerekmekteydi. Bu bağlamda ülkenin içinde bulunduğu ekonomik zorluklar ve donanmanın yetersizliği halkı endişeye sevk etmiş ve donanmanın yeniden modernize edilmesi yolunda çeşitli çalışmaları başlatmıştır. İstanbul'da Belediye Dairesi'nin sağlık şubesinde görevli Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Petraki Papadapulo

ve Belediye Başmühendisi Haşim Beyler, 10 Temmuz 1909'da bir araya gelerek donanmanın yeniden güçlendirilmesi için bütün Anadolu'yu kapsayan ulusal bir kampanya yapmak fikrinde anlaşmışlardır. Başlatılacak bu ulusal kampanyada Osmanlı Devleti'nin nüfusu ve yardımseverliği dikkate alınarak ülkenin yaklaşık 30 milyon kişisinden her ay bir kuruş bağışta bulunmaları istenecek, ayrıca üyelerden toplanacak ayda 40 para aidat ile Donanma Cemiyeti'nin kuruluşu gerçekleşecektir. Cemiyetin kurulma aşamasında gerekli propaganda ve duyuruları dönemin Tercüman - ı Hakikat gazetesi üstlenmiştir. Gazetenin imtiyaz sahibi Nüzhet ve Başyazar Hüseyin Kâzım Beyler, bu yüce maksadın duyurulması ve yayılmasına öncülük etmişlerdir. Cemiyet, ilk toplantısını 19 Temmuz 1909'da İstanbul'un ileri gelen tüccarları başta olmak üzere ordu mensupları, belediyeler, resmi cemiyetler, kulüpler, ruhani reisler ve basın mensupları olmak üzere toplam 28 kişinin katılımıyla Etibba-yı Mülkiye Kulübü'nde gerçekleştirmiştir. Bahriye Mirlivası Rasim Paşa'nın geçici başkanlığında yapılan bu toplantı da cemiyetin adı *"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti"* olarak belirlenmiştir."[37]

Milli üretim fikrinin daha yeşermediği XIX. Yüzyıl Osmanlı devletinde İttihat ve Terakki Partisi Hükümeti'nin tamamiyle şövanist politikaları sonucu, milletin varını yoğunu elinden çıkartarak harp gemisi satın alalım diye çırpındığı bir salgın doğmuştur. Bu yıllarda Türk armatörü yoktur, Türk armatörlüğü gibi bir ticarî ve atılımcılık anlayışı da yoktur. Millet, kendini soyup çıplak kalacak derecede, malını, ürününü, üç kuruşunu dahi cemiyete bağışlayacak, ancak bu salgın boyunca *"Acaba biz gemi inşa edebilir miyiz?"* diyen olursa, aldırış eden de olmayacaktır!

"Çok geniş bir alana yayılan Donanma Cemiyetinin başlıca gelir kaynağı öncelikle milletin kendisi olmuş ve fedakârlık esasına dayanmıştır. Esasında Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bu zor günlerde bu cemiyetin teşkilinden önce de çeşitli kuruluşlar aracılığı ile donanma için yardım faaliyetleri mevcuttur. Ancak Donanma Cemiyeti aracılığı ile halkın yardım istekleri ve yardım komisyonları teşkilatlı bir hale gelerek tek çatı altında toplanmıştır. Bu cemiyet sayesinde, sabit olan ve olmayan yardımlardan kurban derisi gelirlerine, eşya yardımlarına, Donanma Mecmuası satışına, kartpostal, takvim, sergi, sigara kâğıdı, kibrit

[20] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.25Ekim 1884, Dosya No. 222, Sayfa No. 25A
[21] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih:M.15Aralık 1884, Dosya No.217,Sayfa No.8a- 3b.
[22] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.2Mart 1885, Dosya No. 220, Sayfa No. 41A
[23] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.22Şubat 1885, Dosya No.220, Sayfa No. 20A.
[24] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.1 Şubat 1885, Dosya No. 227, Sayfa No. 37A.
[25] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih:M.20 Temmuz 1887,Dosya No.293,Sayfa No. 81A.
[26] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih:M.20 Ocak 1886, Dosya No.234A,Sayfa No. 46A.
[27] Bahriye Arşivi- Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.17 Kasım 1887, Dosya No.278, Sayfa No. 78a
[28] Bahriye Arşivi-Bölüm:Limanlar,Tarih: 18 Temmuz 1889, Dosya No. 217, Sayfa No. 16.
[29] Bahriye Arşivi-Bölüm:Muhasebe,Tarih: M.28 Eylül 1889, Dosya No. 1157, Sayfa No. 117.
[30] Bahriye Arşivi-Bölüm:Şura-i Bahri,Tarih: M.25 Şubat 1890, Dosya No.330, Sayfa No. 16A.
[31] Bahriye Arşivi- Şura-i Bahri, Tarih: M.8Aralık 1890, Dosya No.360, Sayfa No. 207/A.
[32] Bahriye Arşivi-Şura-i Bahri, Tarih: M.9 Eylül 1900, Dosya No. 578, Sayfa No. 213/A.
[33] Bahriye Arşivi-Şura-i Bahri, Tarih: M.16 Nisan 1908, Dosya No.799A, Sayfa No.1A,1B, 1C.
[34] Bahriye Arşivi-Bölüm:Daireler,Tarih: M.26 Ekim 1909, Dosya No. 5, Sayfa No. 10.
[35] Bahriye Arşivi-Bölüm:Daireler,Tarih: M.18 Şubat 1911, Dosya No. 54, Sayfa No. 111.
[36] İstanbul Deniz Müzesi Arşivi- Bölüm: Mülga Bahriye, Tarih: 11 Ocak 1914, Dosya No. 726, Sayfa No. 76-77.
[37] Necdet Aysal; "Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti" Belge Transkripsiyonu Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi Sayı: 62, Bahar 2018, s. 417-426.

hissesi deniz yarışları gelirleri, madalya harçları, rozet, kol düğmesi tiyatro gelirleri, hazine tahvilatı kupon gelirleri, piyango gelirleri, tarım mahsulleri hâsılatı, ikramiye hâsılatı, mülki ve askeri memurların maaş taahhütleri gibi pek çok farklı şekillerde hatırı sayılır bir gelir elde edilmiştir. Söz konusu bu yardımlarla birlikte tahttan indirilen II. Abdülhamid'e ait mücevherlerin gelirleri, hanedan mensuplarının yardımları ve açık arttırmada satılmak üzere verilen eşyaların gelirleri kadar, yurtdışından gelen yardımlar da oldukça önemlidir.

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Harbi'nde yenik çıkması ve Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra ise İttihat ve Terakki Partisi kadar, Donanma Cemiyeti ve Müdafaa-i Milliye Cemiyeti aleyhindeki yayınlar da artış göstermiştir. İttihatçı düşmanlığının olağan görüldüğü bu yıllarda, neredeyse tüm kurumlar İttihatçıların eseri sayılmıştır.

1919 yılında, Müdafaa-i Milliye Cemiyeti'nin Harbiye Nezareti'ne, Donanma Cemiyeti'nin ise Bahriye Nezareti'ne katılmasına dair Bakanlar Kurulu kararı çıkarılmış, Damat Ferit Paşa'nın Sadrazamlığı esnasında da bu dernekler feshedilerek malları Hazine - i Maliye'ye devredilmiştir. Cumhuriyet döneminde ise 1925 yılı itibarıyla, Donanma Cemiyeti'nin malları meselesi tekrar gündeme gelmiştir. 1919 tarihli kararnamenin hükümleri lağvedilirken, Donanma Cemiyeti'nin mevcut emval ve emlakiyle hazineye intikal eden nakitleri ve haiz olduğu hukuk Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir."[38]

"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti" ve Mânizâde Hacı İbrahim

Cemiyet, satın alınacak harp gemilerinin ve ticaret gemilerinin simsarı olan Mânizâde Hacı İbrahim birlikte anılmalıdır. Zira bir tarafta milletin varını yoğunu biraraya getirerek İngiltere'ye ve Almanya'ya harcadığı harp gemileri beklentisi ile diğer tarafta bu gemilerin simsarı olan Mânizâde Hacı İbrahim'in komisyon beklentisi ve hatta şikayetleri görülmektedir.

"Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti"nin açıklaması "Kendi gemini kendin yap" değildir. Aksine "Sen hiç gemi inşa etme, senin hiç gemi inşa tersanelerin olmasın, ama neredeyse üzerindekileri, buğdayını, madenini, Padişah Sultan II. Abdülhamid'in devlet hazinesine ait tüm mücevherleri dahil ne varsa onu bile İngiltere'ye, Almanya'ya verip karşılığında harp gemileri al, kocaman bir donanma kuracağına inan" tarzındadır!

Tüm milletin nasıl bir salgına duçar kılındığını anlatan belgelerin TİTE Kataloğunda belirtilmekte. Ben sadece ibret alınacak bazılarını seçtim;

- Meclis-i Mebusan-i Osmani içtimasında, Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetinin Ziraat Bankası idaresi altına verilmesi teklif edilmiştir.

- Abdülhamid'in mücevheratının müzayedede satışı hakkında talimatname çıkartılmıştır. Bu talimatname ile Sultan II. Abdülhamid'e ait sayılan hazine Paris'te müzayede ile satılacaktır.

- Donanma-i Osmani Muavenet - i Milliye Cemiyeti adına Reşid Paşa Vapurunda verilecek müsamereye ait biletler satışa çıkmıştır.

- Beylerbeyi Donanma Cemiyeti Tiyatrosu'nda, Burhaneddin Bey Heyet-i Temsiliyesi tarafından verilecek olan müsamerenin biletleri satışa çıkmıştır.

- Donanma Cemiyetinin cari hesaplarının faizleri, Girit Zırhlısı için toplanan iane ve Ebu Tayyib Limanı kâtibi Süleyman bin Mehmed Efendinin Donanma ianesi ile ilgili yazı suretleri alınmıştır.

- Cemiyet menfaatine av müsabakası düzenlenmiş olup, geliri Cemiyet'e bırakılacaktır.

- Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti adına tahvil çıkarılmıştır.

- Çanakkale Boğazı'ndan Bahr-ı Sefide geçecek ecnebi gemilerin izin müsaadelerinin, Ferman-ı Sefine-i Hümayuna ulaştırılması hizmetinin, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti namına ihalesi yapılmıştır.

- Brüksel'de bulunan bir litografi fabrikasında (Matbaa), Osmanlı Donanmasının filo halinde litografi baskısının yapılması konusunda hizmette bulunmak istediğine dair, Ressam Haim tarafından, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti İdaresi Riyasetine yazı gönderilmiştir. Reklam özelliğindeki bu levhalar Brüksel'de basılmıştır.

- Erenköy'de havagazı fenercisi Mehmed Ali, Donanma Cemiyetinin himayesi altında, işletmesinin kendisi tarafından yürütüleceği bir şirket kurulmasını önermiştir.

- Gelirinin bir bölümü kendisine bırakılmak koşuluyla vurguncuların elinde bulunan ve yıllık dört- beş bin liralık gelir getirmekte olan bir kaynağın ihbarını yapmak istediği konusunda, Hafız Ali tarafından, Donanma-i Osmani İane Cemiyeti'ne yazı göndermiştir.

- Harp gemilerinin Avrupa'dan satın alınması yerine, ülke tersanelerinde inşa ettirilmesi konusunda, Harbiye Nezareti Piyade Dairesi Üçüncü Ahz-ı Asker Şubesinden Hakkı Bey tarafından, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'ne gönderilen yazı dikkate alınmamıştır.

- Edirne Vilayeti Gümülcine Sancağı'na bağlı Sultan Mevkiindeki ormanda, eski eser kazı çalışmalarına izin alınabilmesi için, Donanma -i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti tarafından aracı olunması önerilmiştir!

- Tüccar Sadpolos, Donanma amblemli mum üretimi yapmasına izin verilmesi konusunda müracaat etmiştir.

- Mürekkep ve Kolonya Fabrikası sahibi Mehmed Ali, Donanma-ı Osmani adına mürekkep ve kolonya satışı yapmasına izin verilmesi konusunda izin talep etmiştir.

- Galata'da Tüccar Müşir Fuad Paşazâde Mehmed Ali, gaz tenekelerine "Donanma Cemiyeti Menfaatine" yazılı etiketler yapıştırarak satmasına izin verilmesi için izin istemiştir.

- İstanbul Çiçekpazarı Altınparmak Handa Gino Bastogo - Freifi Dapula çeşitli mahallere müzik sandıkları, dinamometre gibi aletler yerleştirmek amacıyla kurulan şirketleri ile Donanma Cemiyeti arasında ortaklık kurarak, cemiyete gelir sağlamak istedikleri konusunda teklifte bulunmuşlardır.

- Agence de Commerce International yönetimin, şirketlerinin Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine asker ayakkabısı satışı yapmasının sağlanması halinde, elde edilecek gelirin belirli bir bölümünü Donanma Cemiyeti'ne bırakacaklarını bildirmişlerdir.

- Eczacı İstonyandi üretmiş olduğu mürekkebi Donanma Cemiyeti yararına satmasına izin verilmesi halinde, Donanma için iane vereceğini duyurmuştur!

- Dersaadet Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Yönetim Kurulu üyeliğine Yorgaki Kindros Efendi'nin seçildiğini duyurmuştur.

- Alınacak iki nakliye vapurunun özelliklerini belirten, Paruta Figli Acentesi sahibi bir şahsın mektubu ulaşmıştır!

- C. W. Kellock Şirketi'nden satılacak gemiler için, Osmanlı Devletinin Malta Konsolosu Pouzig Azaryan Efendinin vekil tayin edilmesi kararlaştırılmıştır.

(38) Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü TİTE Kataloğu.

- Donanma Cemiyetinin vapur alacağını haber alan, Walter Seager şirketi (İzmir) teklifte bulunmuştur.

- Donanma menfaatine Ortaköy Ermeni Cemaati tarafından müsamere düzenlenmiş ve Madam Karolin'in üç oyun sahneleyeceği, Beyoğlu'nda Taksim Belediye Bahçesi'nde tiyatro oyunu yapılacağı bildirilmiştir.

- Memleket zenginlerinden, kiralama, satım gibi işlemler esnasında donanma ianesi alınabileceği önerisinin uygulamaya karar verilmesi halinde, Defter-i Hakani Nazırı Mahmud Esad Bey yardıma hazır olduğunu beyan etmiştir.

- Mekteb-i Hukuk talebelerinden Niğdeli Yağcıoğlu Dimosti sigara paketleri içine konulan kağıtların üzerine bir el makinasıyla yerli ve yabancı şirketlere ait reklamların basılması yoluyla Donanma Cemiyeti için önemli bir gelir elde edilebileceğini, reklam gelirlerinin %5'i kendisine kalmak üzere bu konuda hizmette bulunmak istediğini bildirmiştir.

- Kuleli İdadi-i Askeriye muallimlerinden Kolağası Cemil Donanma Cemiyeti'nin gelirinin arttırılması konusunda öneride bulunmuştur.

- Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'ne, kurban derisi ve boynuzlarının bağışlanması teşvik edilirken, makbuzları hakkında çeşitli yazışmalar yapılmıştır.

- Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umumisi'nin, kurban derisi ve boynuzlarının toplatılması ve satın alınması gazetelere verdiği ihale şartnamesi ilanı vermiştir.

- Kurban derisi ve boynuzlarının müzayedesi ihalesini kazanan, Oriental Skin Co. Ltd. şirketi ile Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Reisi Şefik Bey arasında sözleşme yapılmıştır.

- Serdarzâde Hasan, Avusturyalı B. Schwiker ve Fransız Boutel otomat oyun makinası müsaadesi verilmesi karşılığında gelirlerinin bir kısmını Donanma Cemiyetine bağışlayacaklarını açıklamışlardır.

- Girit zırhlısı menfaatine konser düzenlenmiştir.

- Milli Osmanlı Tiyatrosu Heyet-i İdaresi Nureddin'in tiyatro hasılatından Donanma ianesi yapmışlardır.

- Osmanlı Bankası Aydın Şubesinde bulunan Enver ve Niyazi Kruvazörleri ianesinin, bankanın İstanbul şubesine nakledildiği konusunda, Osmanlı Bankası Müdüriyet-i Umumiyesi, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umumiyesine bilgi verilmiştir.

- Muallim Galib, Donanma-i Osmani menfaatine müsamere düzenlemiştir.

- Osmanlı Milli Bandosu Donanma menfaatine muhtelif şehirlerde konserler vermiştir.

- Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti torpido muhribi satın alınması konusunda Mabeyn-i Hümayun-ı Mülûkane yazı göndermiştir.

- Yıldız Sarayı'nda bulunan eşyanın bir kısmının Merkez-i Umumi binasına verilmesi isteği geri çevrilmiştir.

- Drama Sancağı tütün hasılatıyla bir torpido alınması için karar vermiştir.

- Donanma Cemiyeti adına milli piyango tertip edilmiştir.

- İstanbul'daki askeri kıtalardaki kemiklerin, nakliyesi masrafı müteahhide ait olmak ve bir günden fazla bekletmemek şartı ile verilebileceği açıklanmıştır.

- Hacıbayram Ağa Vakfı Camii ve mektebine ait mülkün kiracıları ile ortaya çıkan hukuki sorunun Donanma Cemiyeti tarafından çözülmesi halinde, alınacak olan kira gelirinin bir bölümünün vakıf mütevellisi Hacı Ali Efendi tarafından cemiyete bağışlanacağı açıklanmıştır.

- Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin açtığı toplanılacak kemiklerin ihalesini Mösyö Borgad kazanmıştır.

- Yatılı ve yatısız kız sınai mekteplerinde ne kadar kemik toplanacağı araştırılmaya başlanmıştır.

- Nezaret-i Maarif-i Umumiye, Donanma-i Osmani Cemiyetine; yatılı ve yatısız kız sınai mekteplerinde biriken kemiklerin alınmadığını bildirerek ve bir müddet daha alınmazsa dökülecceğini iletmiştir!

- Amerikan Oriental Agency Şirketi ve Kazlıçeşme'de Fabrikatör Burckard kemik müzayedesi için teklifte bulunmuşlardır.

- Dört adet torpido muhribinin satın alınmış olduğu, ödemeler için memurlar tarafından taahhüd edilmiş olan para yardımının alınması gerektiği konusunda, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umumiyesi tarafından, vilayet ve müstakil mutasarrıflıklara duyurular gönderilmiştir.

- Almanya'dan satın alınan torpido muhripleri ve bu muhriplere konulmak üzere Krupp Fabrikasından top satın alımı konularında, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umumiyesi tarafından, Bahriye Nezaretine yazı yazılmıştır.

- Beşiktaş'ta Arabacı İbrahim Edhem İngiltere'den satın alınacak iki zırhlının ödemeleri için piyango düzenlenerek para sağlanabileceği konusunda öneride bulunmuştur.

- Donanma Cemiyeti menfaatine kullanılacak olan sinematograf makinesinin siparişi ile ilgili çalışmalar başlamıştır.

- Maliye Nezareti, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetine; Almanya'da Schichau Fabrikasından satın alınan dört destroyerin, birinci taksidinin ödenip ödenmediğini ve geri kalan taksitlerin zamanında ödenip ödenemeyeceğinin anlaşılması için, şimdiye kadar ianeden elde edilen hasılatın bildirilmesini talep etmiştir.

- İhtiyarzâde Hayri Beyin, Kastomonu Cide Kazasında bulunan kömür madeni ruhsatı ile ilgili ortaya çıkan hukuki sorunun çözümü için yardım talebinde bulunmuş ve kömür madeni hissesinin yarısını Donanma Cemiyetine bağışlamak istediğini bildirmiştir.

- İstanbul, Konya, Trabzon, Adana, Halep, Beyrut, Şam, Edirne, Selanik, İzmit Vilayet ve Livalarında satışa sunulacak olan tütün ve sigara paketleri üzerinde, uygun bir ibare ile etiket kullanım hakkı tanınması kararlaştırılmıştır.

- İstoyanidi ürettiği mürekkep ve kolonya satışlarının, Donanma Cemiyeti himayesine alınması durumunda düzenli olarak yıllık iane ödeneceğini bildirmiştir.

- Siparişi yapılan destroyerler için imal edilecek olan topların yapımına nezaret etmek üzere Topçu Yüzbaşı Azmi Efendi dün Londra'ya gitmiştir.

- Donanma Cemiyeti ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alınmış olan, Reşid Paşa ve Midhat Paşa Vapurlarının yurda getiriliş masrafları konusunda, Donanma Cemiyeti İdaresi kararını açıklamıştır.

- Donanma Cemiyeti tarafından sipariş edilen ve Almanya'da Elbing Şehri'nde imal olunan 4 torpido muhribinin ücretleri ile ilgili olarak, Donanma Cemiyeti ile Osmanlı, Deutsche Bank,

Wiener Bank ve Rus Ticaret-i Hariciye Bankası İstanbul Şubeleri arasındaki yazışmalar yapılmıştır.

- Donanma Cemiyeti tarafından, Barbaros Hayreddin ve Turgut Reis Zırhlılarının bedellerinin ödenmesi için, Deutsche Baıık'a verilen bonoların Osmanlı Hükümeti tarafından ödenmekte olan faiz ve komisyon ücretleri ve hesaplarındaki yanlışlığın incelenmesi konusunda, Donanma Cemiyeti tarafından Maliye Nezaretine yazı gönderilmiştir.

- Elde edilecek gelirin bir bölümü Donanma Cemiyetine kalmak üzere; çikolata, kurşun kalem, sabun satışlarında ve mağaza ve birahanelerde donanma amblemi ve "Donanma Cemiyeti Menfaatine" levhalarının kullanımlarına izin verilmesi konularında çok sayıda dilekçe verilmiştir.

- Adana Vilayeti Trablus Kazasında bir bira fabrikası kurmak amacıyla Ticaret ve Nafıa Nezaretine yapmış oldukları başvurunun çabuklaşmasının sağlanması halinde, bira satışından elde edilen gelirin belirli bir bölümünü Donanma Cemiyetine iane olarak vereceklerini bildirmişlerdir.

- Sirkeci'de İngiliz Ticaretgâhı sahipleri Edward La Fontaine (Modalı) ve Mahdumları Royal Insurance Kumpanyasına; hayat, yangın ve deniz kazalarına karşı sigorta işlerinin verilmesi yoluyla Donanma Cemiyeti için düzenli bir gelir kaynağı sağlanmış olacağını bildirmişlerdir.

- Padişahı karşılama töreni sırasında esnafın hazırladığı yiyeceklerin müzayede ile satılarak hasılatın Donanma Cemiyeti'ne bırakılması kararlaştırılmıştır.

- Alemdağı ve civarı memba sularının Çengelköy'e nakli ve satışı ile elde edilen gelirin, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetine ait olması gereği belirtilmiştir.

- Gutehoffnungshütte Fabrikası vekili J. Bclart-Lanz, donanma için sipariş edilen vapurların onarımı ve bakımı için yüzer havuz ihtiyacı doğacağını belirterek, gerekli havuzların yapımı ile ilgili teklif mektubu yazmıştır.

- Torpido zırhlıları ve muhriplerinin, ücret karşılığında gezdirilmeleri, resimlerinin kartpostal olarak satışı; ramazanda eğlence yerleri giriş ücretlerine, farkı Donanma Cemiyetine kalmak üzere zam yapılması, tahvil ve pul satışı yollarıyla Donama Cemiyetine gelir sağlanabileceği konusunda çeşitli öneri yazıları vardır.

- 20/06/1326 tarihinde Almanya'dan satın alınan Barbaros Hayreddin ve Turgud Reis Zırhlılarının, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti tarafından yapılan devir teslim protokolü yapılmıştır.

- Cemiyet için gerekli olan hastane gemisi için Hanry Callos, Donanma Cemiyetine teklif yazısı göndermiştir.

- Resmi dairelerde iş takibinde bulunan şahısların ayakkabılarını ellerine almalarının düzensizlik yarattığı, kendilerine terlik verilmesinin bu düzensizliği önleyeceği, hasılatı Donanma Cemiyetine bırakılmak üzere resmi daire papuççuluğunun kendisine ihalesi konusunda, Galata'da Dava Vekillerinden Mustafa Beyin Kâtibi Ömer Oğlu Süleyman tarafından teklif olunmuştur!

- Donanma Cemiyeti üyeleri gemi satın alımı ile ilgili Bahriye Nezareti tarafından on yıllık bir proje hazırlanması ve bu projenin gerçekleşmesi için devlet memurları maaşlarından %3 oranında iane kesilmesi, İzmit Tersanesi'nin Donanma Cemiyeti adına çalışacak sanayi şirketlerine terki konularının hükümete bildirilmesini önermişlerdir.

- Şam Vapurunun havuzdan çıkışı esnasında, havuza dolan kefallerin işçiler tarafından yağmalanmasına izin verilmeyerek, satışlarının sağlanması yoluyla Donanma Cemiyetine gelir elde edilebileceği konusunda, "Donanma aşığı emektar bir memur" imzasıyla Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetine yazı gönderilmiştir.

- Babıali Caddesinde İskon Papasyan Matbaasından Borgos oğlu Gurnik Donanma Cemiyetine gelir elde etmek amacıyla, sigara kutularına yapıştırılmak üzere, Donanma Cemiyeti amblemli bandrol ile öğrenci defterlerine yapıştırılmak üzere, donanma amblemi dağıtımını üstlenmeye talip olduğunu bildirmiştir.

- Mânizâde Hacı İbrahim tarafından Liverpool'dan satın alınan nakliye gemisinin üç adet değil beş adet olduğunu bildiren ve hac mevsiminde olunması ve taşraya gönderilecek bir heyetle, milletin heyecanından faydalanarak iane toplanmasına hız vermek için, Mithat Paşa Vapuru ile Trabzon'dan Çaka'ya kadar bir seyahat düzenlenmesini isteyen ve masraflarını içeren yazıları. Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetinden Bahriye Nezaretine gönderilmiştir.

- Nezaret-i Umur-ı Bahriye, Maliye Nezareti, Dahiliye Nezareti, Harbiye Nezareti ve Sadaret Dairesinden Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetine gönderilen yazıda; Mânizâde Hacı İbrahim Ethem Efendi'nin Liverpool'dan satın alınan vapurların cemiyete ait olup olmadığı, askeri nakliyatta kullanılmak üzere satın alınan vapurların cemiyetçe oluşturulacak bir heyet tarafından idare edileceği kararının hazineye bildirilmesi, cemiyetçe satın alınan vapurların işletilmesi meselesi, Mithat ve Reşid Paşa Vapurlarının İngiltere'den İstanbul'a gelişleri sırasında yakacakları kömürün cemiyetçe karşılanmasını içeren yazışmalar yapılmıştır.

- İngiltere'den asker nakliye gemisi satın alımı ve Reşid Paşa ve Midhat Paşa olarak adlandırılan iki geminin, Bahriye Nezaretine devri konularında, Donanma Cemiyeti tarafından Sadrazamlık makamına, Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine yazılan tezkire gönderilmiştir.

- Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umumusi Riyasetine, sahillerdeki hasta askerleri nakledecek nakliye gemilerinin özellikleri ile askeri nakliyatta kullanılmak üzere, Almanya'dan alınacak olan vapurların bir tanesinin İstanbul'a geleceği, bu vapurun Bahriye Nezaretince bir heyet tarafından muayene edileceği ve neticenin bir rapor şeklinde Harbiye Nezaretine gönderilmesini, askeri nakliyat için cemiyetçe alınması taahhüd edilen gemilerin, hasta askerlerin taşınmasında kolaylık sağlanması için gerekli sıhhi aletlerin alınmasını, İstanbul'a gelen Reşid ve Mithat Paşa Vapurlarının 15 Nisana kadar emre hazır bir şekilde İstanbul Limanı'nda bulunmalarını, Tenedos Vapuru'nun heyet raporlarına göre askeri nakliyat için uygun olduğundan satın alınmasını isteyen yazılar ve heyet raporları göndermiştir.

- 18/11/1326 tarihinde Leslie İnşaat Şirketi Müdürlerinden Herbert Rowell donanma ianesi olarak gönderdiği beş İngiliz Lirasına karşı, kendisine teşekkür yazısı ile makbuzunun gönderilmesini istemiştir.

- Veliaht Yusuf İzzeddin Efendinin himayesinde hasılatı Donanma Cemiyeti menfaatine verilecek konser hakkında yazışmalar ve konser için teşkil edilen gönüllüler listesi ve konser biletleri yayınlanmıştır.

- Cemiyet tarafından satın alınan gemiler için kaptan ve çarkçılar ile daha önceden istenen makinistlerin süratle gönderilmesini ve gemiler için gerekli sefer levazım malzemesinin da ikmal edilmesinin, Bahriye Nezaretinden istenildiğini ve bu işin takip edilerek neticenin bildirilmesi Mânizâde Hacı Hüseyin Efendi'den istemiştir.

- Cemiyetçe alınan vapurlardan birinin lağım gemisi olarak kullanılması teklif edilmiştir! Mithat Paşa ve Reşid Paşa Vapurlarının kazan borularının ve makinasının tamiri, Jerom Vapuru'na Giresun adının verildiğini ve vapur alımları ile ilgili yazışmaları yapılmıştır.

- 01/03/1327 tarihi itibarıyla Trablusgarb'de Mahmud Şevket Paşa Mektebi Müdürü Mehmed Hayri Bey, Donanma Cemiyeti tarafından askeri nakliye için satın alınacak vapurlardan birisinin, Osmanlı Afrikası sahili iskelelerinden Trablusgarb hattına tahsis edilmesi isteğini bildirmiştir.

- Jerome adlı vapurun adının Giresun Vapuru olarak değiştirilmesine karar verildiği, yalnız vapurun fiyatından iane olarak toplanan paranın düşülerek, geri kalanın da iki sene müddetle ödenmesinin kabul edildiğini bildiren yazısı ve Giresun şubesinin 32,400 kuruşluk iane makbuzu eklenerek bildirilmiştir.

Harp gemisi alacağız diye Sultan II.Abdülhamid'in devletin serveti olan tüm mücevherleri dahi Paris'te satıldı.

- Osmanlı Bankasında saklanan Abdülhamid'e ait mücevherattan, cemiyete ait olan kısmının defterinin tanzimi için, Şura-yı Devlet ve Heyet-i İdare azasından Cemil Paşazâde Reşit Bey'in görevlendirildiği hakkında, Maliye Nezareti ile Reşit Beyin kendisine gönderilen yazıların suretleri hazırlanmıştır.

- 12/05/1327 tarihi itibarıyla Sultan II. Abdülhamid'e ait olan ve Donanma Cemiyeti'ne bağışlanan mücevheratın satışı hakkında, mücevheratı inceleyen Kuyumcu Robert Linzeler Maliye Nezaretine verdiği Fransızca rapor ve tercümesi alınmıştır.

- 24/06/1327 tarihi itibarıyla Sultan II. Abdülhamid'e ait olup, özel bir kanunla Donanma Cemiyetine verilen mücevheratın satışıyla ilgili Maliye Nezareti ile cemiyet arasındaki yazışmalar devam etmiştir.

- 04/07/1327 tarihi itibarıyla Donanma Cemiyeti'ne verilen Abdülhamid'e ait mücevheratın meblağını ve listesini gösteren defter hazırlanmıştır. Cemiyete verilen ve Hazine-i Hümayunda bulunan bir sandık mücevheratın yanında, cemiyetten bir memur görevlendirilmesi konusunda Donanma Cemiyetinden, Maliye Nezaretine bir yazı gönderilmiştir.

- Donanma Cemiyeti Maliye Nezaretine 15/04/1328 tarihi itibarıyla harp gemisi alımında kullanılmak üzere Paris'e gönderilen Abdülhamid'in mücevheratının teslim alındığına dair, yazı göndermiş ve Paris'te satış sonucu mücevherlerden elde edilen satış hasılatı belirtilmiştir!

- 16/08/1327 tarihi itibarıyla Donanma Cemiyeti azasından ve eski Bahriye Nazırı Hüseyin Hüsnü, Donanma Cemiyeti'ne gönderdiğiyazısıyla, askeri sevkiyatta kullanılmak üzere İngiltere'den satın alınan vapurlardan ikisinin buhar kazanlarının yenilenmesi ve diğer aksamlarının tamirat şartnamesine göre tamir edilmemesi üzerine, tamiratı yapan fabrika ile cemiyetin mahkemelik olması nedeniyle konuyla ilgili olarak bir takım tespitlerde bulunmuştur.

- 19/08/1327 Bâb-ı âli Caddesi Kahramanzâde Hanı'ndan Tüccar Agop elde edilecek gelirin yarısı Donanma Cemiyetine kalmak üzere, cemiyet adına sabun satışı yapmak istediğini iletmiştir.

- 27/09/1327 tarihi itibarıyla İstanbul'da Romanya Vapurları Acentesi sahibi Hüseyin oğlu Mehmed Tevfık Bey Donanma Cemiyeti'ne bir hizmette bulunmak üzere, Mısır kıtasının bir kaç ülkesinde sigara kağıdı, tütün ve kibrit satışı yapılan mağazalar açmak istediğini, kendisine bayilik verilmesi için Dahiliye Nezaretine dilekçe vermiştir.

- 04/06/1328 tarihi itibarıyla Donanma Cemiyeti'nin, cemiyet tarafından taksitle satın alınan Barbaros ve Turgud Reis Zırhlılarının taksitlerinin son zamanlarda eksik gönderildiğini, bütün şubeler tarafından halka teşviklerde bulunularak, gerekli meblağların halktan toplanmasını isteyen tamimi yayınlanmıştır.

- 28/06/1328 tarihi itibarıyla Almanya'da Molling ve Schirokaver adlı şahıslar, Donanma Cemiyeti adına tertip edilecek piyangonun imtiyazının, kendi şirketlerine verilmesi konusundaki teklif dilekçesi göndermişlerdir.

- 05/12/1328 tarihi itibarıyla Nakliye Gemisi satın alımı ile görevlendirilen Mânizâde Hacı Hüseyin Efendi tarafından, Donanma Cemiyeti'ne sunulan; gemilerin satın alımı, tamiratları, sigorta ve personel masrafları gibi harcamalara ait hesap pusulaları ve makbuzlar ile Hacı Hüseyin Efendi'nin cemiyetten alacaklı olduğu meblağın tarafına ödenmesi talebini içeren yazısı alınmıştır.

- Kemal ve Piri Reis Vapurlarının satın alımı, onarımları ve sigorta harcamalarına ait kayıtlar ile bu harcamaların karşılığı olan tutarların alınmış olduğunu beyan eden makbuzlar alınmıştır.

- 05/12/1328 tarihi itibarıyla Giresun Vapurunun tamiri, mürettebatının maaş ödemeleri, sigorta ve levazımat harcamaları için gereken meblağın, Mânizâde Hacı Hüseyin Efendi'den alındığını beyan eden makbuzlar tanzim edilmiştir.

- 15/02/1329 tarihi itibarıyla Donanma Cemiyeti adına İngiltere'de inşa edilmekte olan, Reşadiye Dretnotu hakkında basında çıkan, "Ödemelerinin aksadığı, dretnotun başka bir ülkeye satılmış olduğu" gibi haberlerin mahiyeti ile ilgili yazışmalar vardır. Zira İngiltere bu gemiyi vermeyecektir!

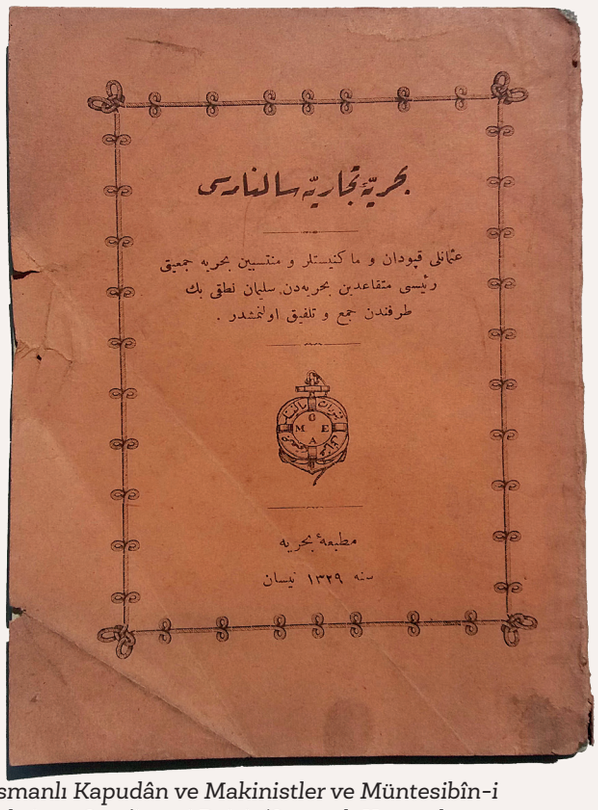
- 24/06/1329 tarihi itibarıyla Donanma Cemiyeti Riyasetine yazılan yazıyla, Reşadiye Dretnotu'nun, İngiliz Donanmasına devr ve nakledilerek, Osmanlı Devletine teslim edilmeyeceği hakkında Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nin, 24 Ağustos 1329 tarihli ve 862 numaralı nüshasında bir makalenin yer aldığı, bu tür yazıların halk arasında üzüntü yaratabileceğini belirten yazı gönderilmiştir.

- Schichau Fabrikası sipariş edilen dört torpido muhribinden ikisinin son taksidinin gönderilmesini, aksi taktirde muhriblerin gelmesinin gecikeceğini bildiren telgraf göndermiştir!

- 30/03/1911 tarihi itibarıyla Türkiye Milli Bankası'nın, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'ne; cemiyet hesabına Londra'da bulunan Mânizâde Hacı İbrahim Efendi emrine gönderilen para hakkında ve Osmanlı İtibar-ı Milli Bankasının, Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'ne talep edilen 50 sandık şekerin karşılanabileceğini belirten yazılar alınmıştır.

- 19/04/1911 tarihi itibarıyla Duke of York ve Duke of Lancaster adlı vapurların tamiri için,

Mânizâde Hacı İbrahim Edhem Bey ile Harry Grayson arasında yapılan mukaveleye, Harry Grayson'unuymayarak,kazanvediğeraletleritamamentamirettirmediği,dolayısıylavapurların seyrüseferini bildiren bir belgenin Ticaret Odasından alınamadığından bahseden, Manizâde Hacı İbrahim Edhem Beyin vekili Ali Şükrü Bey tarafından yazılan şikayet yazısı alınmıştır.



Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Reisi, (Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri ve Bahriye Cemiyeti Mensupları Başkanı) Emekli Bahriye zabiti Süleyman Nutki (Nutku) tarafından hazırlanmış ve Kasımpaşa'da Bahriye Matbaası'nda bastırılmış 1329-1913 tarihli ilk "Bahriyye-i Ticâriyye Sâlnâmesi"nin kapağı. Osman Öndeş arşivi.

- 24/06/1911 tarihi itibarıyla Societe des Quasis, Docks et Entrepots de Constantinople yönetimi tarafından Midhat Paşa, Reşid Paşa ve Despina Vapurları için rıhtımda yer tahsis edildiği konusunda, Donama Cemiyeti'ne yazı gönderilmiştir.

1913 tarihli ilk Bahriyye-i Ticâriyye Salnâmesi ve "Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti – Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği"

Türk deniz ticaret zabitleri hakkındaki sicil ve meslekî örgütlenme çalışmalarının ilk adımı Süleyman Nutku ile şekillenmiştir. Süleyman Nutku Aralık 1911'de "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti"ni kurmuştur. İlk "*Bahriyye-i Ticâriyye Salnâmesi*" 1913 tarihlidir. Bu kaynak eser, "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Reisi, (Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri ve Bahriye Cemiyeti Mensupları Başkanı) mütekâidîn-i bahriyyeden (Bahriyeden emekli) Süleyman Nutkî (Nutku) Bey tarafından cem' ve telfîk (Çalışılmış ve Hazırlanmış) olunmuştur. Birinci defa olarak Matbaa-i Bahriyye'de tab' (Bahriye Matbaası'nda basılmıştır) olunmuştur.[39]

Osmanlı kaptanları ve makinistlerinin salnâmesi ayni zamanda memleketimizde bir sanatın erbabı olan meslek mensuplarını himâye ve teşvik eden ilk eserdir. Bir anlamda günümüzdeki Defav'ın ilk resmî kuruluşu olan "Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti" bu sâlnâme'de yer almaktadır. Derneğin kurucu başkanı Süleyman Nutkî (Nutku) Önsöz'ünde (Mukaddime) şöyle demektedir; Kazandıkları meslekleriyle kaptan ve makinist olarak mesleklerini sürdüren ve geçimlerini sağlayan bu deniz ticaret erbabının memleketin gelişmesiyle ne kadar alâkadar oldukları ve ne derecede önemli bir görev ifa ettikleri bizde henüz takdir edilemediğinden, bu fedakâr ve kanaatkâr gemiciler hiçbir taraftan bir gelen ilgiyle ve takdirle karşılaşmamaktadırlar.

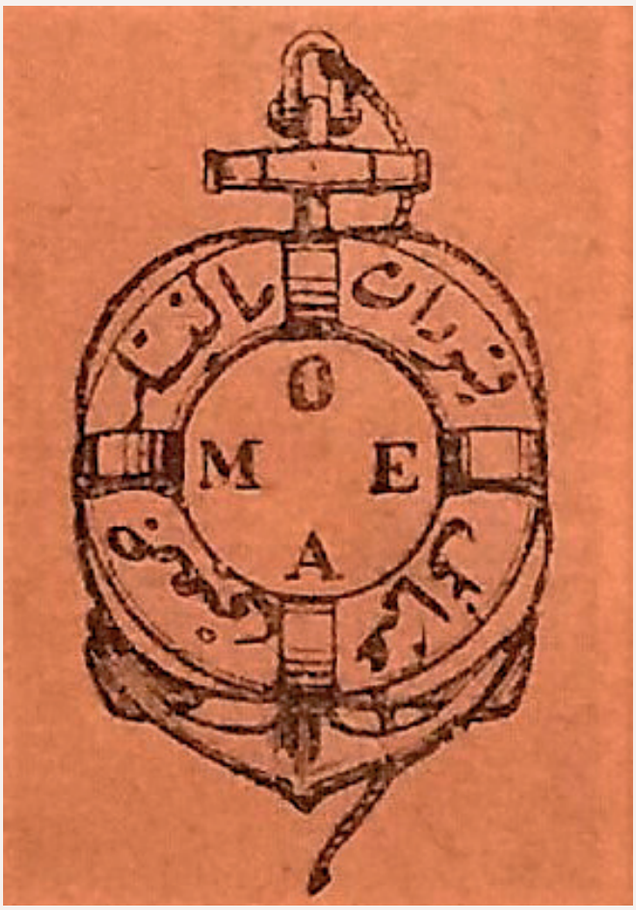
Herkesin yataklarında titrediği fırtınalı bir gecede yağmur, rüzgar karşısında gemilerinde görevlerini sürdürmeye çalışan bu cesur ve sebatkâr gemicilerin kimselere hizmetlerinin ödülünü vermek değil, gördükleri işin ehemmiyetini ve memlekete olan faydasını bile anlamak henüz mümkün olamamış görülüyor.

Deniz ticareti sayesinde dünyamızın büyük yeniliklere, keşiflere mazhar olduğunu tarih ispat ederken, biz bu sınıf sanatkârlarımızı da ne yazıktır, tüm esnaflarımıza aşağılayıcı, küçümseyici sıradan bakıyor isek, ayni küçümseyerek görüyor ve *ihtimal ki memur olamadıkları için yeteneksiz kişiler gibi küçümsemeye yelteniyoruz.* Bizde sanatın bu kadar kıymeti vardır! Bir yerden kendisini yahut malını naklettirmek için haftalarca bir vapur bekleyen tüccar, beklediği yolcusu, akrabası veya bir misafiri vapurla gideceği yere ulaştıktan sonra kendisine o hizmeti veren ve onları denizlerden aşırıp bir başka sahilde iskeleye ulaştıran vapurun kaptanından, makinistinden tüm mürettebatına kadar, bu fedakâr gemicileri takdir etmek yerine, belki verdiği kıymetsiz bir ücret için hakarete bile kalkışır. Bunun birçok misalleri görüldüğü gibi, bu biçare gemicilerin birçok teşebbüslerinde karşılaştıkları zorluklar ve sıkıntılar da bunu ispat eder. Bunların hepsine rağmen biz bu müesseseyi teşkil ile kendi hukukumuzu savunmaya, aynı zamanda bu mesleğin önemini topluma anlatmağa çalışıyoruz. Bunu anlamakla gemicilerin insanlığa yakışır şekilde ücretlerini almaları mümkün olabileceği gibi, memlekette deniz ticaretinin önemini idrak edilecek ve bu suretle senelerden, asırlardan beri diğer Batı Avrupa ülkelerindeki ticaret bahriyelerinde görülen nice başarılar ve gelişmeler karşısında mahkûm olduğumuz zavallılık ortadan kaldırılmış olacaktır. Şayet böyle bir cemiyet daha evvel kurulmuş olsa idi, şüphesiz sorumlu kişiler ve makamlar da ticaret bahriyelilerinin kıymetini ve bizim gibi denizci bir milletin saadet ve servetine, gemicilerin ne kadar büyük katkısı ve etkisi olduğunu anlatırdı da şimdi karşı karşıya olduğumuz bu noksan, Osmanlı gemicilerinin himmet ve fedakârlıklarıyla giderilmiş bulunuyordu.

Hükûmetin resmî onayına uygunluk hâsıl etmiş olan cemiyet, memleketin karşı karşıya bulunduğu şu işsizlik felaketi anında bile varlığını muhafazaya gayret eylemiştir. Memleketimizin İtalya ve Balkan Harpleri ile meşgul olduğu şu iki kanlı sene zarfında yalnız kaptanlarımızın ve makinistlerimizin değil, bütün bahriye mensuplarımızın düştükleri geçim derdine rağmen, bu kurumu yaşatmak için gösterdikleri fedakârlık, hem ticaret bahriyelilerimiz, hem dolayısıyla milletimiz adına hayırla yad edilecektir. Bu gibi cemiyetin vatanın varoluşunda, her alanda ilerlemede ne kadar ehemmiyeti olduğunu bilmeyenler tüm ileri devletlerin Cem'iyyetler Kânunlarını (Dernekler Yasalarını) ve bu yasaların mükemmel bulunmasına ne kadar özel göstermiş olduklarını incelemeli ve değerlendirmelidirler. Biz bu teşebbüsümüzde ne kadar engelleri aştığımızı, müracaat ettiğimiz bazı resmi dairelerde ne kadar sıkıntılara ve zorluklara maruz kaldığımızı ayrı ayrı anlatmaya gerek görmüyoruz. Bir acaip, şaşılacak ve ibret dolu olmak üzere belirtelim ki: "Halîç-i Dersaâdette (İstanbul Haliç'te) meydana gelen olan kazalara sonu gelmeyen can kayıplarına meydan vermemek üzere milletin selametini temin için mavnaların stimbotlarla (Römorkörlerle) yedeklemesini Şehremâneti karar altına alıp, bu maddenin görüşülmesi sırasında muktedir bir bahriye zabiti de bunun işletme yetkisinin *"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti - Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği"* verilmesi halinde uygulamada ve denizde seyir güvenliğinin sağlanmasında pek büyük bir fayda ve güvence temin edebileceğini beyan ettiği sırada, daha yüksek bir makam işgal eden kişi: *"Ben bu müesseseyi resmen tanımam."* demiştir!

Bu aldırmazlığı ve küçümsemesi ile memleketimizin huzuru ve millet namına kurulmuş

olan böyle bir meslekî dernek atılımını daha güçlü kılacak ve gelişmesine katkıda bulunacak bir iyi niyet, medeni cesaret gösterememiştir. Halbuki yaşamını denizlerde geçirmiş, hem deniz ticaretinin eğitimini almış ve hem de denizlerde edindiği tecrübelerle yetişmiş gemicilerden başka kimler yönetim yetkisine sahip ve sorumluluk üstlenmeye yetkili olabilir? Hükûmetin resmî onayına sahip ve denizcilerden oluşan mensuplarını o hükümetin bir yetkilisi olan memurun tanımamaya kalkması Eser-i cehâlet (Cahillik eseri) ve enâniyetden (Bencillik)'ten başka neyle izah edilebilir?



"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti - Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği" logosu; Admiralty Çıpa ve önünde can simidi şekli vardır. Can simidinde "Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti yazılıdır. Ortada latin harfleriyle "Ottoman Mariners & Engineers Association" başharfleri yer almaktadır. Osman Öndeş arşivi.

"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti-Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği" 21 Aralık 1911 tarihinde kuruldu.

Osmanlı gemicilerinin bu birlik ve beraberlik kararlarının sonunda kurulmuş olan bin üçyüz yirmi yedi senesi Kânun-ı Evveli'nin sekizine müsâdif (Rastlayan) olup 1327 Senesi Kanunuevvel ayının sekizi - 21 Aralık 1911 tarihinde kurulmuştur.

Süleyman Nutku şöyle anlatır; Derneğimizin başarılı olması ve fayda yaratılması adına her türlü olası çarelere teşebbüs edilmiş, hatta konularımızı ve sorunlarımızı bildirme ve amaçlarımız uğrunda kendi fedakarlıklarımızla derneğimizin fikirlerini temsil etmek olunarak üzere bir de "*Deniz*" adı verilen bir gazeteye karar verilmiş ve yayınlanmaya başlamıştır. Gazetemizi takip etmeyi vatani ve mesleki bir sorumluluk sayan yardım yapan herkesin nasıl bir görev aşkıyla mesleğin gelişmesi ve memleketimizin deniz ticaretinde ilerlemesi adına nasıl iyi niyetlerle hareket ettiğimizi, nasıl bir samimi endişe ile mütehassıs olduğumuzu anlamışlardır. İlim ve irfanın bir vatanın gelişmesi, uygarlık ve sair her alanda gelişmesi ve ilerlemesi için ne denli önemli olduğunu ve herhangi sınıf olursa olsun kendisine mahsus bir sanayi eğitimini tesis edemeyenlerin asla başarılı olamayacaklarını bilen halkımız bu hususdaki fedakârlığımızı haklı görecekler ve teşvik edeceklerdir. Cem'iyyet-i Nizâmnâme-i Esâsiyye'nin (Dernekler Yasası) incelenmesinden anlaşılacağı üzere, dernek üyeleri, üyelikleri devam ettiği sürece görevli oldukları kurumlardaki maaşlarının yüzde birinin karşılığı olacağı üzere ve genel kurul onayı ile ve seçilmiş yönetim kurulu tarafından muhafaza olunan bütçe ile hem gemicilerimizden

sıkıntıya maruz kalmış olanlara yardım edilecek ve hem de imkanlar dahilinde deniz ticaret ilmi ile ilgili bir çok yayın ve fenni kitaplar cahilliğimizi gidermeye panzehir gibi yetişmiş olacaktır.

Derneğimizin Genel Tüzüğü'nden anlaşılacağı üzere, *"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyetine- Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği"* bütün fedâkarlığı, bütün var oluşu ile daima daha faydalı ve başarılı olmaya çalışmıştır. Değerli millet mensuplarımızdan şunu ümit ederiz ki, bu mesleki birlik beraberlik ve mesleki gelişmeye yönelik teşebbüsümüz ve milletimiz ve yardımseverlerimiz tarafından lâyık olduğu teşvîk ve teavüne (Yardımlaşma) mazhar olur. Zaten bugün Avrupa'nın gerçek anlamda şeref duyduğu, hatta İngiltere'ye üç yüz yirmi milyonluk Hindistan İmparatorluğu'nu kazandıran, bu gibi kişisel atılımlarla kurulmuş Ticâret-i Bahriyye Cem'iyyetleri (Deniz Ticaret Dernekleri / Kurumları) değil midir?

Çok önemli ibret alınacak bir gerçektir ki;, Osmanlı gemicilerinin böyle bir mesleki gelişme adına faaliyetlerinden haberdar olan İngiliz gemici dernekleri bile bize başarı ve tebrik yazıları göndererek, teşvik ve başarı dileklerini iletmişlerdir. Yine şunu ihmal etmeyi noksanlık sayarız ki, bugün dünyanın gelişmesini tesis etmiş ve bir uluslararası kurum haline gelmiş muhteşem İngiliz "Lloyd's" gibi İngiliz şirketi bile Londra'nın "Lloyd "ismindeki kahvesinde birleşme kararı vermiş ticaret bahriyesi sermayedarlarının (armatörlerin) gayretlerinin eseridir.

Bu satırlara kadar ifade ettiğimiz maksadımızın anlaşıldığı ve hizmetlerimizin takdir edildiği ümidiyle kendimizi teselli etmekteyiz. İnşâallâhü - teâlâ (Yüce Allahın yardımıyla) derneğimiz her sene iyi niyetlerle üstlendiği sorumluluklarıyla tesis edeceği başarılarını ve gelişmelerini hak tanır milletimize takdim etmekten bahtiyar olacakır.

"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti - Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği" Reîsi (Başkanı) Süleyman Nutkî (Nutku).

Dersaâdet Osmanlı Kapudân Ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Nizâmnâmesi

Salnamenin devam eden sayfalarında *"İstanbul Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti- İstanbul Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği"* tüzüğü yer almaktadır. Derneğin adı "Dersaâdet Osmanlı Kapudân Ve Makinistler Ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti- İstanbul Osmanlı Kaptanları ve Makinistler ve Mensupları Bahriye Derneği" olarak geçmesine karşın resmî adı *"Osmanlı Kapudan ve Makinistler Cem'iyyeti- Osmanlı Kaptanlar ve Makinistler Derneği"*dir. Bu suretle tüm Osmanlı devleti sahillerindeki gemicilik faaliyeti ile meşgul olan kaptan ver makinistleri kapsayan bir yardımlaşma ve eğitim amaçlı bir dernektir. Amacı doğrultusunda bir vakıf olmaya yönelmiştir.

Derneğin Tüzüğü 14 maddeden oluşmaktadır ve genel yapısıyla derneklerin tüzükleriyle benzerlikler içermektedir. Ancak ilk dört maddesi içerdiği özellikler nedeniyle günümüz Türkçesiyle şöyledir;

Madde 1- Derneğimizin resmen onaylanmış adı;"Dersaâdet Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti" dir. Genel merkezi halen Galata'da on üç numaralı oda olup, derneğin amacı; derneğimize dahil olan Osmalı Kaptan ve makinistleri ile deniz ticaretine dahil olanların görev yaptıkları Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresiyle, şirketler ve şahıslara ait bulunan vapurların armatörlerine karşı gerek Osmanlı yasaları ve gerek iş bu nizamnameyle bağlantılı bulunan tüm medeni hukukuna ve mevzuatına istinaden hukuklarının korumak ve

dernek mensuplarından yardıma muhtaç bir hale düşmüş olanları himaye etmek ve kaptanlık ile gemiciliğin zamana bağlı yaptırımlara ve mevcut yasalara göre ilerlemesine ve gelişmesine hizmet etmektir.

Madde 2 – Bu amaç ve unvan ile teşekkül etmiş olan cemiyetimize Osmanlı vatandaşlığına sahip herkes, cins ve mezhep ayırımı yapılmaksızın, tüm Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri v e gemicileri üye olabilir. Şu şartla ki, üye olacak kaptanların ve makinistlerin ve gemicilerin Dernekler Yasası gereğince yaşı yirmiden az olmayacaktır, bir cinayet, yaralama olayından mahkûm bulunmamak şarttır.

Madde 3 - Cemiyete üye olan kaptanlar makinistler ve bahriye mensubu kişiler giriş parası olarak bir Osmanlı Lirası öder ve her ay üyelik aidatı olarak maaş ve tahsisatlarının yüzde biri kadar cemiyet sandığına ödeme yapmakla mükelleftir. Ayrıca hariçten ve cemiyet üyeleri tarafından, cemiyete yapılacak yardımlar kabul olunur. Gerek üye aidatları (Hass-ı nakdiye) ve diğer yardım amaçlı para yardımları için cemiyet veznedarı tarafından mühürlü ve imzalı cemiyet makbuzu verilir ve bunlardan hasıl olan miktar (Gelir)'ın beş liradan fazlası veznedar ve katip tarafından nemalandırmak amacıyla güvenilir bir bankaya yatırılması şart olduğu gibi, mevcut bütçe Yönetim Kurulu kararıyla evvela cemiyetin zarurî ve hayır hasenat işlerinde sarf olunmak üzere, cemiyet üyelerinden ihtiyaç sahiplerine durumunu beyan etmek şartıyla yardım yapılabilir.

Madde 4 – Yönetim Kurulu her yönetim döneminde içlerinden birini oy çokluğu ile başkan tayin eder. Yönetim Kurulu bir başkan ve on yedi üyeden meydana gelir. Dernek üyeleri, her altı ayda bir kere toplantı yapar ve oy çokluğu ile yönetim kurulunu seçer. Bu heyet yine oy çokluğu ile içlerinden birini veznedar ve bir diğerini Kâtib-i Umumi (Genel Sekreter) olmak üzere seçer.Yönetim Kurulu'nun toplantısı sırasında üyelerden sekizi görev nedeniyle başka yerlerde bulunur ise mevcut dokuz üyeden bir fazlası ile Yönetim Kurulu görevini sürdürebilir.

Derneğin kuruluşunda, Yönetim Kurulu oy birliği ile bahriyeden emekli Kaymakam Süleyman Nutki Bey'i başkan tayin etmiştir.

1913 yılı itibarıyla muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Müstahdem (Görevli) (Kaptanlar)

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresindeki kaptanlarının toplam mevcudu 83 tane olup, bunların çoğu, memleketleri mahalle ve semt adları ile isimlendirilmişlerdir. Bu mevcut kaptanlardan yarısına yakını (35 tanesi) İstanbul ve civarı mahalle ünvanlı kişiler olduğu diğerlerinden 10 tanesinin Rize'li, 5 tanesinin Trabzon'lu, 3 tanesinin Tirebolu'lulu ve Karadeniz kıyı şeridi ahalisinden olduğu (yaklaşık 20 tane kaptan) anlaşılmaktadır. Geriye kalan kaptanlarında Osmanlı coğrafyasının muhtelif bölgelerine (Kayseri'li, Pişmaniye'li, Tekfurdağ'lı, Girid'li, Yakacık'lı v.s.) oldukları ve bir kısmının da sadece isimlerine binaen (Ali bin Mehmet, Mahmud bin Osman, Galip bin İsmail v.s) anıldıkları ve bu isimle kayıtlı oldukları görülmektedir. Bu kaptanların tahsil durumlarını incelediğimiz zaman yirmi iki (22) tane kaptanın (Leyli Tüccar Kapudân Mektebi) yani yatılı ticaret kaptan okulunu, yirmibir (21) tanesini (Nehâri Tüccar Kapudân Mektebi) Gündüz Ticaret Kaptan Okulundan mezun oldukları, kırk (40) tanesinin de Ameli (bizzat çalışarak kazanılan kaptanlık) sınıf kaptanı oldukları görülmektedir. Bu mevcut kaptanlardan iki tanesi olan Büyük Adalı olan Dimestokli ile Asitaneli Hristo gayri Müslim olup, diğerlerinin Müslüman olduğu (81 tanesinin) anlaşılmaktadır.

Osmanlı Seyr-i Sefain (Makine Zabitleri) Makinistleri

Seyr-i Sefain idaresinde görev yapan makinistlerin toplamının yüzonbeş (115) olduğu görülmektedir. Bütün makinistlerin fabrikadan yetiştiği anlaşılmaktadır. Yani okuldan yetişmedikleri, fabrikadan diplomalı (şahadetnameli) veya belgeli oldukları belirtilmektedir. Seyr-i Sefain idaresinde görev yapan yüz onbeş makinistten sadece birinin isim kayıtlarından anlaşıldığına göre gayri Müslim olduğu (Dimitri Veled Nitoli), diğerlerinin Müslüman oldukları anlaşılmaktadır. Yine bu makinistlerden Kasım Paşalı iki (2), Asitaneli (İstanbul), Gerzeli, Kayserili, Akçaabatlı, Kırımlı şeklinde memleket isimleriyle anıldıkları diğerlerinin sadece isim ve baba adları ile kayıt olduğu görülmektedir.

Şirket-i Hayriye İdaresi Kaptanları

Osmanlı'nın ilk Anonim şirketi olup, bir müdür ve yönetim kurulu tarafından idare edilmektedir. Sahip olduğu çalışma sahası sefer yerleri Boğaz'dan Karadeniz sahillerine vapur işletmektedir. Daha sonra Boğaziçindeki iskeleler arası seferlerine devam etmiştir.

Yönetim Merkezi Galata Fermeneciler'de hususi daire

Meclis İdâre Reisi Maliye Nâzırı Sâbıkı Ziya Paşa

Genel Müdür Ali Bey

Güverte İnspektor (Müfettiş) Mustafa Bey

Makine İnspektor (Müfettiş)

Şirketi Hayriye idaresinin otuz üç (33) tanesi asıl on beş (15) tanesi yedek olmak üzere kırk sekiz (48) tane kaptanlarının olduğu görülmektedir. Bu kaptanlardan yirmi beş (25) tanesinin (Ameli kökenli) oldukları anlaşılmaktadır. Yirmi iki (22) tanesinin de liman şahadetnameli olduğu görülmektedir.

Mevcut kaptanların dört (4) tanesinin isimlerinden gayri Müslüm olduğu (Dimitri, Alko, İkesnefon, Anko,) anlaşılmaktadır. Aldıkları memleket isimlerinden, Karaburunlu Ahmet Kaptan, Hasköylü Tahsin, Sarıyerli Sami, Nülceli Mehmed bin Mahmud ve Lanra'lı İbrahim olarak kayıtlara geçmiştir.

Şirket-i Hayriye (Makine Zabitleri) Makinistleri

Şirketi Hayriyenin toplam makinist sayısı yüz yirmi bir (121) olup, bu makinistlerdin birinin İngiltere'den okullu olduğu (İskender Atador Efendi), diğerlerinin ise fabrikadan geldiği görülmüştür. Bu yüz yirmi (121) makinistlerden otuz üçü'nün (33) Gayri Müslim olduğu bunların da Rum, Ermeni, Bulgar kökenli oldukları anlaşılmaktadır. Diğerlerinin seksen sekiz (88)'in Müslüman oldukları anlaşılmaktadır.

Haliç İdaresi Kaptanları

Haliç idaresi kaptanlarının onbeş (15) kaptan olduğu, bunlardan üç (3) tanesinin Tirebolu'lu, iki (2) tanesinin âsitaneli olduğu, birer (1) tane olmak üzere Dersaâdetli, Göreleli, Niğbolulu, Rizeli, Giresunlu, Bebekli, Kanlıcalı, iki (2) Tarambalı olduğu görülmektedir. Ayrıca bu kaptanların (ameli) belgeli oldukları yine kayıtlardan anlaşılmıştır. Bu kaptanların hepsinin isim ve unvanlarından Müslüman oldukları kayıtlardan anlaşılmaktadır.

Haliç İdaresi (Makine Zabitleri) Makinistleri

Haliç İdaresi vapurlarında bulunan makinistlerin sayısının yirmi (20) makinist olduğu mevcut dokümandan anlaşılmıştır. Bu makinistlerin altı (6) tanesinin Gayrimüslim oldukları isim ve ünvanlarından anlaşılmaktadır. Yine bu makinistlerden bir tanesinin Baş mühendis (Annikin), bir tanesinin yardımcı Mühendis (Muavin Kuk Gıran), bir tanesinin de müfettiş olduğu (Yani Hamdiz) görülmektedir. Bu makinistlerden on sekiz (18) tanesinin fabrika kökenli oldukları anlaşılmaktadır. Bunların hepsi Haliç İdaresinde çalışan vapurlarda görev yapmakta olup. Çalıştıkları vapur adları kayıtlarda verilmemiştir.

Motorbot Makinistleri

Motorbot makinistleri toplan altı (6) tanedir. Bunlar; Veli Rauf Efendi, Cemil Efendi, Hidayet Efendi, Rıf'at Efendi, İbrahim Efendi, Vehbi Efendi olmak üzere hepsinin de Müslüman oldukları anlaşılmakta olup, fabrikadan mı, okuldan mı oldukları belirtilmemiştir.

Muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Görevli Kaptanlar

Muhtelif ticaret vapur şirketlerinde görevli kaptanların sayısı bahse konu kayıtta yüzondokuz (119) olarak görülmektedir. Bunlardan onyedi (17) tanesinin "Rizeli", iki (2) tanesinin "Trabzonlu, iki (2) tanesi Tirebolulu, birer (1) tane Giresun Batman, Karadeniz Ereğlisi, Fatsalı, olmak üzere toplam 26 tanesinin Karadeniz ve civarındaki illerden oldukları anlaşılmaktadır. Ayrıca yedi (7) tane Üsküdarlı, (iki) 2 Fatihli, iki (2) Kasımpaşalı, iki (2) tanesinin Asıtane'li ve birer (1) tane Hasköy, Beylerbeyi, Beykoz, Paşabahce, Kartal, Kanlıca, Kasımpaşa, Tophane, Büyükada, Heybeliada, Edirnekapı'lı, Fatih olmak üzere toplam 25 tane kaptanın İstanbul (merkez) semt ve mahallelerinden olduğu anlaşılmaktadır.

Yanyalı Girit'li, Mısır'lı, Lidinnili, Selanikli, Erdekli, Vidinli, Sisamlı birer tane kaptanların kayıtlı olduğu, diğerlerinin ise kendi isimleri ile kayıtlı oldukları anlaşılmaktadır. Bu kaptanlarda (119 kaptandan) onyedi (17) kaptanın Gayri Müslüm oldukları isimlerinden anlaşılmaktadır. Yine bu kaptanların yirmi iki (22) tanesinin "Gece Ticaret Kaptan Mektebinden" diplomalı olduğu, onbir (11) tanesinin gündüz Ticaret Kaptan Merkezinden diplomalı olduğu 76 tanesinin "ameli" kaptanlık belgesine sahip olduğu altı (6) tanesinin bahriye mektebi diplomalı ve iki (2) tanesinin liman şahadetnameli (belgeli) oldukları kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu kaptanlardan elli beş (55) tanesinin (açık) da çalıştıkları yani serbest kaptan olarak çalıştıkları görülmektedir. Diğer kaptanlardan altı (6) tanesinin stimbot'ta, 4 tanesinin yelkenli de 2 tanesinin römorkörde ve diğer kaptanların da her birinin bir vapur şirketinde görev yaptıkları yine kayıtlardan anlaşılmaktadır.

Muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Görevli (Makine Zabitleri) Makinistler

Ticari vapur şirketlerindeki görevli makinist sayısı yüz yetmiş (170) makinist olarak görülmektedir. Bu makinistlerden yirmi sekiz (28) tanesinin Gayrimüslim oldukları isim ve unvanlarından anlaşılmaktadır.Bu makinistlerin hepsinin fabrika'dan geldikleri yani fabrika menşeili oldukları görülmekte olup, okul diplomalı (mektepli) olmadıkları anlaşılmaktadır.

Bu makinistlerin altmış bir (61) makinistin "açık"ta çalıştıkları (serbest olarak) görülmektedir. Bunlardan on beş (15) makinistin değişik ticari vapurlarda çalıştıkları, iki tanesinin stimbot'da çalıştıkları, yine iki (2) (Biri e.g.m.) tanesinin römorkorde çalıştıkları, iki (2) makinistin Osmanlı Selanik Şirketinde çalıştığı ve iki (2) makinistinde fabrikada çalıştıkları kayıtlarda görülmektedir.[40]

Salnâme'de 1913 tarihi itibarıyla kaptanlar ve makinistler isimleriyle, memleketleriyle ve

hangi gemilerde veya nerede hizmet gördükleri hakkındaki bilgiler olmak üzere listelenmiştir. Bu listelerden sadece "Muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Görevli Kaptanlar" listesi esere ilave edilmiştir. Listelerin tamamı Sâlnâme'den izlenebilir.

Muhtelif Ticaret Vapur Şirketlerinde Görevli Kaptanlar

Trabzonlu Mehmed Rıf'at Kaptan Efendi..... Terelya Vapuru Süvarisi
Mehmed Sabri Kaptan Efendi ..... Vazîfe Vapuru Süvarisi
Edirnekapılı Sâlih Sâbit Kaptan Efendi ..... Zonguldak Vapuru Süvarisi
Kırşehirli Muharrem Bahri Kaptan Efendi..... Açıkta
Üsküdarlı Osman Kaptan Efendi Kesendre..... Erdek Vapuru Süvarisi
Selânikli Osman Rahmi Kaptan Efendi ..... Açıkta
Üsküdarlı Mehmed Emin bin İsmail Kaptan Efendi..... Millet Vapuru Süvarisi
Fâtihli Cemal bin Sâlim Kaptan Efendi..... Zahir Vapuru Süvarisi
Kasımpaşalı Hüseyin Hasan Kaptan Efendi..... Başlangıç Vapuru Süvarisi
Hasköylü Celal Kaptan Efendi..... Beykoz Vapuru Süvarisi
Beykozlu Alaaddîn Kaptan Efendi..... Güzel Girit Vapuru Süvarisi
Kadıköylü Mehmed Cemil Kaptan Efendi..... Açıkta
Bosnalı Osman Nuri Kaptan Efendi..... 10 Temmuz Vapuru İkinci Süvarisi
Üsküdarlı Mehmed Sabri bin Akif Kaptan Efendi ..... Tevfikiyye Vapuru Süvarisi
Rizeli Osman Kaptan Efendi ..... Hilal Vapuru Süvarisi
Leon Yaldızcıyân Kaptan Efendi ..... Açıkta
İsmail Hakkı bin Mehmed Kaptan Efendi..... Mehmed Şevket Paşa Vapuru Süvarisi
Paşabahçeli Hüseyin bin Cemil Kaptan Efendi ..... Seyyar Vapuru Süvarisi
Mehmed Refik bin Osman Kaptan Efendi..... Hanefiyye Vapuru Süvarisi
Yanyalı Hâlid Kaptan Efendi ..... Tika Vapuru Süvarisi
Midillili Ahmed Fuad Kaptan Efendi ..... Açıkta
Kartallı Hüseyin Hüsnî Kaptan Efendi ..... Necât Vapuru Süvarisi
Üsküdarlı Ahmed Cemil Kaptan Efendi..... Açıkta
Kanlıcalı İbrahim Kaptan Efendi..... Açıkta
Âsitâneli Bekir Kaptan Efendi..... Açıkta
Mustafa Şerefeddin bin Ömer Kaptan Efendi ..... Açıkta
Üsküdarlı Zeki bin Osman Kaptan Efendi..... Açıkta
Tophaneli Kaptan Ali bin Hüseyin Efendi..... Karadeniz Fener Dubasında

Mısırlı Kaptan Tal'at bin Hurşid..... Açıkta
Üsküdarlı Kaptan Hasan Tahsin bin Ali..... Paşabahçe Vapurunda Süvari
Bartınlı Kaptan Hasan bin Mehmed..... Selânik Şirketinde
Rizeli Kaptan İsmâil..... Açıkta
Rizeli Kaptan Rûşen bin Mustafa..... Rüsûmat Stimbotunda
Rizeli Kaptan Kahraman..... Açıkta
Rumelihisarlı Kaptan Rıza..... Kırlangıç Vapurunda Süvari
Rizeli Kaptan Hacı Ali..... Açıkta
Kaptan Halil İbrahim bin Mehmed Emin..... Açıkta
Kaptan İsmail Şevki..... Açıkta
Kaptan Mustafa..... Açıkta
Kaptan Halil Ali bin Yaşar..... Kırlangıç Vapurunda
Kaptan Yakub Kenan bin İshak..... Açıkta
Kaptan Kara İzzet oğlu İzzet..... İzmir Şirketinde
Rizeli Kaptan Şâtır oğlu İbrahim..... İzmir Şirketinde
Kostantin oğlu Kaptan Yani Radika..... Estefanos Vapurunda
Kaptan Mahmud Hüsnî bin Mahmûd..... Vazife Vapuru İkincisi
Rizeli Kaptan Sabri bin Ali Rıza..... Emniyet-i Umumiyye Stimbotunda
Rizeli Kaptan Osman Cebî Oğlu Süleyman..... Emniyet-i Umumiyye Stimbotunda
Rizeli Kaptan Demircizâde Mustafa..... Emniyet-i Umumiyye Stimbotunda
Rizeli Kaptan Hüseyin bin Cafer..... Karantinanın Zülal Römorköründe
Rizeli Kaptan Kalfaoğlu Edhem bin Mustafa..... Açıkta
Kalkavanzâde Kaptan İbrahim bin Rıza..... Yelkenlide
Rizeli Kaptan Kara Mustafa Oğlu Tevfîk..... Mânizâdelerin Vatan Vapurunda
Rizeli Kaptan Ahmed Cemal..... Beyrut Tenbakurji İdaresinde
Rizeli Kaptan Ali bin Ârif..... Terakki Vapuru İkincisi
Rizeli Kaptan Mustafa bin Süleyman..... Yelkenlide
Karadeniz Ereğlili Hüseyin Avni bin Mustafa..... Sevkiyatta
Kapudân Hüseyin Tahsin..... Heybeliada Vapur İkincisi
Rizeli Hüseyin bin Hacı Sâlih..... Açıkta
Rizeli Hâlid..... Haliç Vapurunda
Osman bin İbrahim..... Açıkta

Manol Kapalî ..... Açıkta
Pinayot Pinaki ..... Açıkta
Talisî Veled Potrpols ..... Açıkta
Tirebolulu Yusuf bin Osman ..... Açıkta
Semizzâde Hâşim bin Ahmed ..... Açıkta
Merfeteli Yanko Teryanda Fili ..... Açıkta
Erdekli Zânî Pandeli ..... Açıkta
Torun Oğlu Hacı Sâlih ..... Trabzon vapurunda
Ziştovili Osman bin Hasan Açıkda ..... Açıkta
Yanyalı Kâzım bin Servet ..... Zahir Vapuru ikincisi
Üsküdarlı Süleymen Hikmet ..... Teberya gölündeki Stimbotta
Heybeli Adalı Nikoli ..... Açıkta
Zarîf Oğlu Halîl ..... Sıhhıye Stimbotunda
Anadolu Hisarlı Server ..... Selamet Vapurunda
Kaşotlu Server ..... İzmir şirketinde
Mahmed Sâmi bin Râşid ..... Açıkta
Mehmed Avni bin Mahmûd Nedim ..... Açıkta
Dimitraki Teodos ..... Açıkta
Vidinli Mehmed Ali ..... Açıkta
Topçu Oğlu Reşîd ..... Açıkta
Feyzî bin Ali ..... Açıkta
Pani Babasidros ..... Açıkta
Büyük Adalı Tor Oğlu Anastas Kaptan ..... Pregipu Stimbotunda
Kapudân Ahmed Nazif bin Ömer Feyzi ..... Açıkta
Âsitâneli Nuri bin Sâlim ..... Açıkta
Kastantin Lasteri ..... Açıkta
Kabilli Oğlu Ömer bin Yusuf ..... Açıkta
Sisamlı Yorgi Koçi ..... Açıkta
Mehmed Said ..... Yelkeni gemilerde
Mahmûd İzzet ..... Açıkta
Hacı Hasan bin Mustafa ..... Açıkta
Avretpazarlı Yusuf Ziya ..... Açıkta

Mahmûd Mustafa	Açıkta
Rizeli Sâlih Ziya	Açıkta
Eginlikli Aristidi Arvanidi	Açıkta
Dimitri Partelopolo	Açıkta
Edhem Fuâd bin Halil	Açıkta
İlyas bin Sâlih	Açıkta
Muhsin bin Osman	Açıkta
Tirebolulu Yusuf	Rejide
Hayri	Açıkta
Çerkes Mehmed bin Ahmed	Rejide
Suvârî Oğlu Ahmed Hüseyin	Rejide
Kostantin Oğlu Yani	Açıkta
Giresunlu Hasan bin Mustafa	Açıkta
Sarı Oğlu Şâkir bin Mustafa	Açıkta
İhsân bin Emîn	Açıkta
Karakaflı Oğlu Ali Osman	Açıkta
Çırpıcı Oğlu Ali Osman	Prenses Zehra Hanımın Stimbotunda
İhsan Sâlih	Sevkiyat römorköründe
Kapudân İbrahim Hikmet bin Mehmed Muhyiddîn	Afif Paşa'nın muşunda
Fatsalı Mehmed bin Hüseyin	Açıkta
Kasımpaşalı Abdullatif	Sârim Römoköründe
Kenan bin Serverî	Açıkta
Rıf'at bin İbrâhim	Haydoya Kumpanyasında
Ömer bin Nuri	Haydoya Kumpanyasında
Beğlerbeğli Âdil	Haydoya Kumpanyasında
Fâtihli Osman Hüsâmî bin Ârif	Haydoya Kumpanyasında
Küçük Mustafa Paşalı Bedreddîn	Millet Vapurunda ikinci
Giritdi Mehmed Şâkir bin Şâkir	Açıkta

Süleyman Nutkî (Nutku)

1913 (H.1329) Osmanlı Ticaret-i Bahriye Sâlnâmesini kaleme alan Süleyman Nutkî'dir. 1851 yılında Aralık ayında doğan Süleyman Nutkî'nin babası, Gemlik Tersane Komutanı ve Korvet Kaptanı, Dz.Gv.Binbaşı Mehmet Seyfi Bey, annesi Hediye Hanımdır.

İlk öğreniminden sonra, 1866'da Galatasaray Rüştiye'sinin Denizcilik Bölümü'ne ve 1867'de, o dönemde İngiliz öğretim kurulu yönetiminde bulunan Heybeliada'daki Bahriye Mektebine girdi. 1873 yılında eğitim İngilizce olan bu okulun üçüncü sınıfını bitirerek "Hüdavendigar" adlı eğitim gemisinde staj yapmak üzere bir yıl süreyle deniz üssü olan Girit'in Suda limanına, Akdeniz ve kuzey Afrika limanlarına yolculuklar yaptı. 1874 yılının baharında Muhbir-i Sürûr adlı okul gemisiyle Kızıldeniz, Umman Denizi ve Hint okyanusundaki eğitim gezilerinden sonra, 1875'te Mülâzım-ı evvel (Üsteğmen) rütbesiyle önce "Aziziye", sonra da Orhaniye savaş gemilerine atandı. Sultan Abdülaziz'in tahttan indirildiğinde Kıdemli Yüzbaşı oldu. 1877 yılında Türk-Rus Savaşının ilânı üzerine, o dönemin savaş gemilerinden biri olan "Mesudiye" zırhlısıyla Batum ve Sahum Kaleleri seferine gitti, dönüşünde başarılı bir sınav vererek "Kaptanlık" ehliyetini aldı. 1878 yılında Aziziye gemisi ile Karadağ ve Yunan isyanlarını bastırmak üzere Adriyatik ve Ege denizlerindeki askerî harekâtlara katıldı. Daha sonra, Girit Ada'sında üstlenen "Mehmet Selim Okul Gemisi"nde başöğretmenlik yaptı. Eğitim alanında ünlenen Süleyman Nutkî Bey, İstanbul'daki "Hüdavendigâr Okul Gemisi"ne süvari olarak atandı. Bu yılda kurulan Bahriye Fen Komisyonuna seçildi. Yöneticisi olduğu ve on beş günde bir "Ceride-i Bahriye" ve ayda bir de "Mecmuâ-i Bahriye"'yi çıkarmış olup, bazı yazıları için kovuşturma başlatıldığı görülmüştür. İngiltere'de yayınlanan "Nautical Magazine" dergisinden çeviriler yapmıştır. 1898 yılında uzun süreden beri üzerinde çalıştığı, "Deniz Müzesi"ni kurdu. Müze açılışında binbaşılığa terfi etti ve üyelikten fen müdürlüğüne terfi ettirildi.

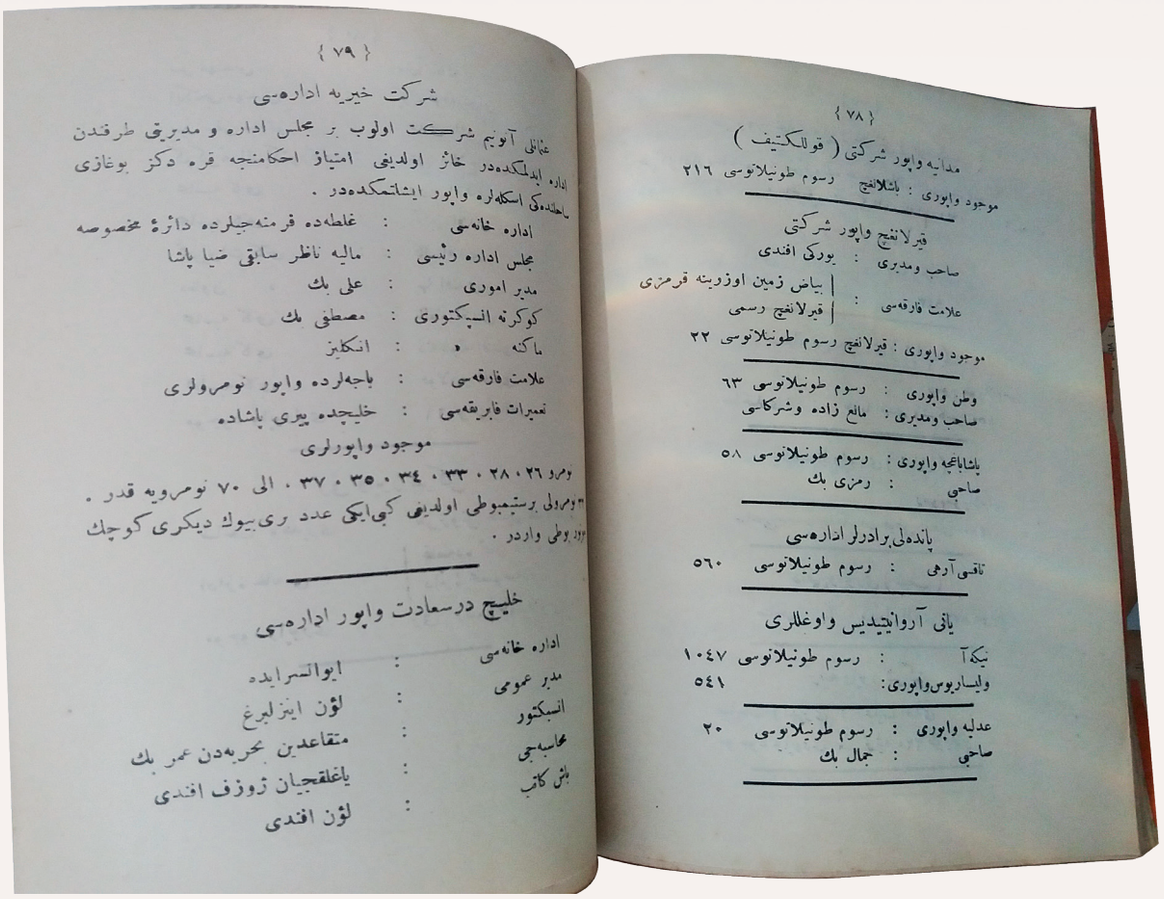
İstanbul Deniz Müzesi'nin "Tarihçe" başlığı altındaki yazı şöyledir; "*Deniz Müzesi, 1897 yılında, II. Abdülhamit'in izni, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın emirleri doğrultusunda 'Müze ve Kütüphane İdaresi' adıyla Tersane-i Amire'de küçük bir binada kurulmuştur.*"

Müze fikrinin sahibi, mücadelesini veren, sabırla hizmet dışı kalmış harb gemilerinden senelerce nice malzemeyi Tersane-i Amire'deki bir depoda biriktiren, muhafaza eden, Deniz Müzesi açılması için Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'ya müracaat eden, Sultan II. Abdülhamid'den müsaade alınmasıyla Deniz Müzesi'ni kuran Süleyman Nutku olmuştur. Eğitime önem veren kişi olarak basılmış kitapları şunlardır: "*Muhaberât-ı Bahriye-yi Osmanî, Istılahat-ı Bahriye, Mühendisin Refiki, Rasadât-ı Bahriyeye Dair, Bir Ders-i Amelî, Namus-ı Bahrî, Ertuğrul Fırkateyni Faciası, Denizde Men-i Müsademe, Basra Körfezi Rehberi, Bahriye Kur'a Neferi, Siyah Kitap*".

Süleyman Nutku Bey kılavuzluk ve kılavuz kaptanlık haklarının hemen tamamiyle yabancıların elinde olmasından yakınarak, bu yönde ilk kılavuzluk teşkilatını kurmuş ve gerçekleştirmiştir.

Eserinde İstanbul Limanı, Marmara Denizi ve Boğazlarda kılavuzluk etmenin ehemmiyeti ve o günkü içler acısı durumu dile getirmiştir.

İkinci Meşrutiyet ilanı üzerine, "Abdülhamit Donanması" adlı bir oyun yazmıştır. Süleyman Nutkî Beyin meslek yazıların birçoğu "*Şehbal, Donanma Mecmuası, Risâle-i Mevkute-i Bahriye*" dergilerinde yayınlanmıştır.



{ ٧٨ }

مدانیه واپور شرکتی (قولکتیف)

موجود واپوری : باشلانغیچ رسوم طونیلاتوسی ٢١٦

قیرلانغیچ واپور شرکتی

صاحب ومدیری : یورکی افندی

علامت فارقه‌سی : بیاض زمین اوزرینه قرمزی قیرلانغیچ رسمی

موجود واپوری : قیرلانغیچ رسوم طونیلاتوسی ٢٢

وطن واپوری : رسوم طونیلاتوسی ٦٣

صاحب ومدیری : مالع زاده وشرکاسی

باشاباغچه واپوری : رسوم طونیلاتوسی ٥٨

صاحبی : رمزی بك

پانده‌لی برادرلر اداره‌سی

تاقسی آرهی : رسوم طونیلاتوسی ٥٦٠

یانی آروانیتیدیس واوغللری

نیکه آ : رسوم طونیلاتوسی ١٠٤٧

ولیساریوس واپوری: ٥٤١

عدلیه واپوری : رسوم طونیلاتوسی ٢٠

صاحبی : جمال بك

{ ٧٩ }

شرکت خیریه اداره‌سی

عثمانلی آلتنجی شرکت اولوب بر مجلس اداره و مدیریتی طرقدن اداره ایدلمکده‌در خائز اولدیغی امتیاز احکامنجه قره دکز بوغازی باشلده‌کی اسکله‌لره واپور ایشاتمکده‌در .

اداره خانه‌سی : غلطه‌ده قرمنه‌جیلرده دائرهٔ مخصوصه

مجلس اداره رئیسی : مالیه ناظر سابقی ضیا پاشا

مدیر اموری : علی بك

کوکرنه انسپکتوری : مصطفی بك

ماکنه « : انکلیز

علامت فارقه‌سی : باجه‌لرده واپور نومروارلری

تعمیرات فابریقه‌سی : خلیجده پیری پاشاده

موجود واپورلری

نومرو ٢٦ ، ٢٨ ، ٣٣ ، ٣٤ ، ٣٥ ، ٣٧ ، الی ٧٠ نومرویه قدر .

٣٠ نومرولی رستیمبوطی اولدیغی کبی ایکی عدد ری‌یوك دیکری کوچك موجود بوطی واردر .

خلیج درسعادت واپور اداره‌سی

اداره خانه‌سی : ایوانسرایده

مدیر عمومی : لؤن اینزلیوغ

انسپکتور : متقاعدین بحریه‌دن عمر بك

محاسبجی : یاغلقجیان ژوزف افندی

باش کاتب : لؤن افندی

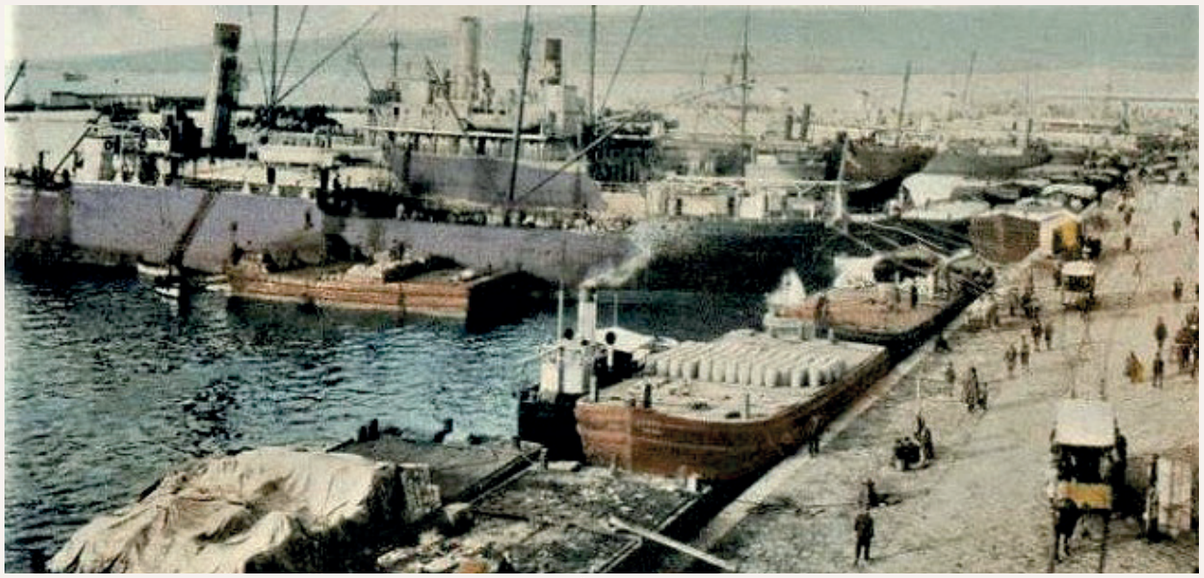
1913 tarihli "Bahriyye-i Ticâriyye Salnâmesi"nin iki sayfası. Kaynak: Osmanlı Kapudân ve Makinistler ve Müntesibîn-i Bahriyye Cem'iyyeti Reisi, (Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri ve Bahriye Cemiyeti Mensupları Başkanı) mütekâidîn-i bahriyyeden (Bahriyeden emekli) Süleyman Nutkî Bey tarafından cem' ve telfîk olunmuştur. Birinci defa olarak Matbaa-i Bahriyye'de tab' olunmuştur. Osman Öndeş arşivi.

Süleyman Nutkî Bey Britannica Ansiklopedisini deniz kitaplığına getirtti diye yapılan jurnaller neticesinde 1904 yılının başında Preveze'deki Komodorluğa fırkateyn kaptanı olarak atandı. Fen komisyonu kaldırıldı ve Nutku'nun çıkardığı dergilerin yayını durduruldu. 1908 yılında Meşrutiyetin ilanı ile İstanbul'a çağrılarak Deniz Basımevi Müdürlüğüne getirildi. Genel Kurmay Başkanı Rasim Paşanın güvenine mazhar olmak için Kızıldeniz (Bahr-ı Ahmer) komodorluğuna atanmış bir yıl orada kaldıktan sonra 1910'da yaş haddinden emekli olmuştur. Akabinde "Osmanlı Kaptan ve Makinistleri Cemiyeti"ni kurdu. "Umman" sonra da "Deniz" adlı dergileri çıkarmaya başladı.

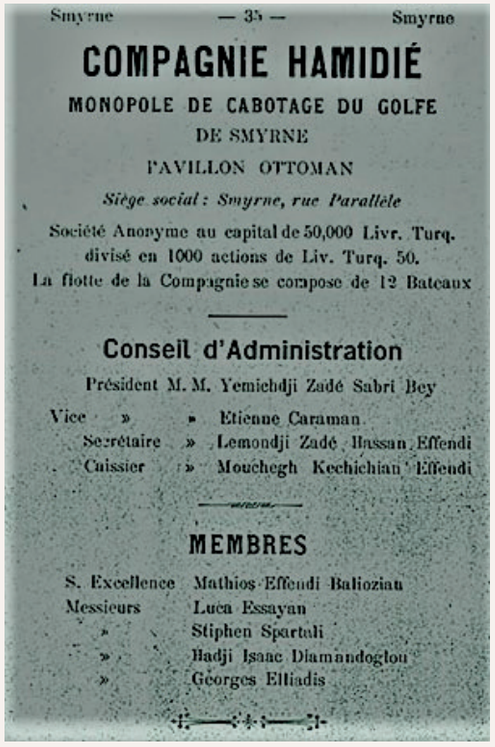
-I.Dünya Harbi sırasında, Türkiye'nin ilk meteoroloji teşkilatını kurdu.

-1918-1922 yılları arasında, işgal kuvvetlerine Türk Deniz hukuku tanıtarak, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Örgütünü kurdu. Böylelikle kılavuzluğu yabancıların elinden kurtararak bunu ulusal bir kurum haline getirerek devlete yeni bir gelir kaynağı sağlamıştır.

İyi derecede İngilizcesi nedeniyle İngiliz Amirali Gambel ona iltifat etmiş ve önem vermiştir. Eğitimciliği yazarlığı ve başardığı eserleriyle Türk denizciliğine çok büyük hizmetler yapmış



1830 öncesinde hiçbir imtiyaz ve izne tâbi olmaksızın İngiliz, Rus ve Yunan bayraklı vapurlarla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktaydı. Üstelik Osmanlı Hükümeti bunların kazançlarından hiçbir pay alamamaktaydı.



Smyrne — 35 — Smyrne

COMPAGNIE HAMIDIÉ

MONOPOLE DE CABOTAGE DU GOLFE

DE SMYRNE

PAVILLON OTTOMAN

Siège social : Smyrne, rue Parallèle

Société Anonyme au capital de 50,000 Livr. Turq.
divisé en 1000 actions de Liv. Turq. 50.
La flotte de la Compagnie se compose de 12 Bateaux

Conseil d'Administration

Président M. M. Yemichdji Zadé Sabri Bey
Vice » » Etienne Caraman
Secrétaire » Lemondji Zadé Hassan Effendi
Caissier » Mouchegh Kechichian Effendi

MEMBRES

S. Excellence Mathios Effendi Balioziau
Messieurs Luca Essayan
» Stiphen Spartali
» Hadji Isaac Diamandoglou
» Georges Eliadis

"Compagnie Hamidié Monopole de Cabotage Du Golfe de Smyrne-İzmir Hamidiye Şirketi'nin ilanı; Yönetim Kurulu Başkan ve üyeleri; Yemişcizâde Sabri Bey, Luca Esseyan, Stiphan Spartali, Hacı Isaac, Diamandoglu, George Eliades, Etienne Caraman, Limoncuzâde Hasan Efendi, Mouchegh Keşişyan. Kaynak: Alex Baltazzi, Levantine Heritage Foundation.

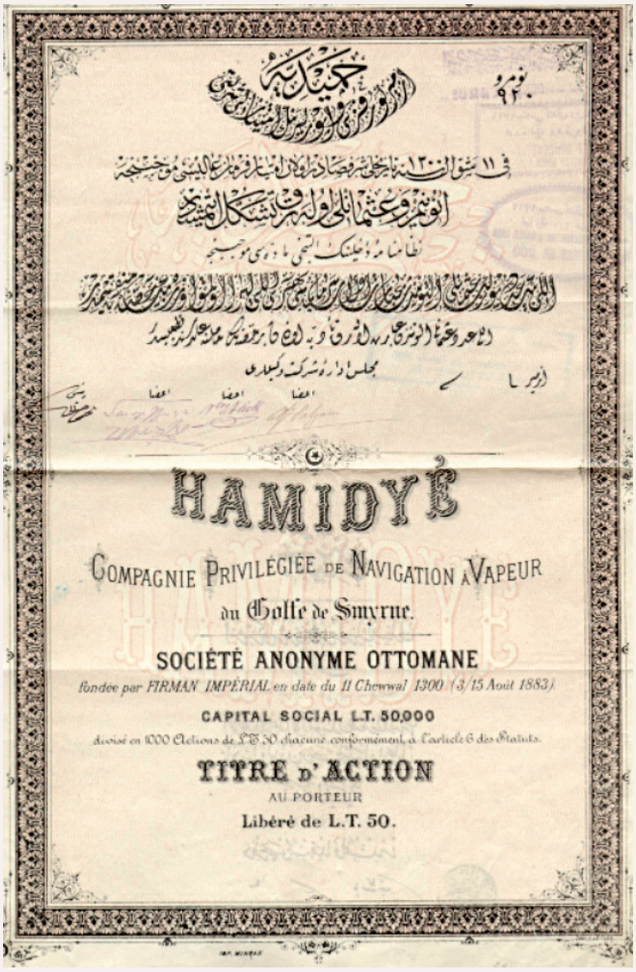
olup, Atatürk Türkiyesini ve Cumhuriyetin ilk adımlarını görebilme şansını elde etmenin huzuru içinde 15 Ekim 1924 yılında vefat etmiştir.[41]

İzmir Hamidiye Vapur Şirketi

1830 öncesinde hiçbir imtiyaz ve izne tâbi olmaksızın İngiliz, Rus ve Yunan bayraklı vapurlarla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktaydı. Üstelik Osmanlı Hükümeti bunların kazançlarından hiçbir pay almamaktaydı.[42]

İzmir Körfezi'nde vapurculuk çalışmaları, Sultan Abdülmecid'in saltanat yıllarında (1839-1861) başlar. İzmir'in geçen yüzyılın ortalarına doğru bir ticaret ve liman şehri olarak hızla önem kazanması, hem Körfez sularında, hem de daha uzakça liman ve iskeleler arasında buharlı vapurlar çalıştırılmasını kaçınılmaz hale getirmişti. Daha sonraki yıllarda Konak ile Alsancak arasında düzgün bir rıhtımın inşa edilmesi de, bu gelişmeyi hızlandırdı.

İstanbul'da olduğu gibi, İzmir'de de vapurla yolcu ve yük taşımacılığına ilk girişenler, yine yabancılar olmuştu; devlet de bu duruma göz yummak zorunda kalmıştı. Günde karşılıklı ikişer sefer yapan Bornova ile Apsis adlarındaki bu vapurlarla bağlantılı olarak, yolculara kolaylık sağlamak üzere Bornova


HAMIDYÉ

COMPAGNIE PRIVILEGIÉE DE NAVIGATION À VAPEUR

du Golfe de Smyrne.

SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE

fondée par FIRMAN IMPÉRIAL en date du 11 Chewwal 1300 (3/15 Août 1883)

CAPITAL SOCIAL L.T. 50,000

divisé en 1000 Actions de L.T. 50 chacune conformément à l'article 6 des Statuts.

TITRE D'ACTION

AU PORTEUR

Libéré de L.T. 50.

Hamidiye İzmir Körfezi vapurlarının imtiyazlı şirketi (Anonim) - Hamidye Compagnie privilegiée de navigation à vapeur du Golfe de Smyrne S.A. Ottomane, 50 LT au porteur. Yayın Tarihi: 15 Ağustos 1883, Dili: Fransızca. Kaynak: Salt arşivi.

iskelesinden Bornova kadar bir de araba servisi kurulmuştu.[43] 1880'li yılların başlarından İzmir çevre yerleşmelerle karayolu bağlantısının yetersiz olması ve buralarda nüfusun artması vapur taşımacılığı kârlı duruma getirdi. İzmir Körfezi'nde 1882-1883 döneminde vapur işletme imtiyazı almak için yerli-yabancı pekçok kişi müracaatta bulundu. İmtiyaz elde etmeye çalışan kurum veya kuruluşlar şöyleydi; Jolly Carmoly ve Şurekası Kumpanyası, Şarl Lusinian, Kadri ve Arif Beyler, Halim Ağa Kumpanyası, Arnabutoğlu Dimitri, Karşıyaka sakinlerinden birkaç müteşebbis, Menekşelizâde Mehmet Emin, Helvacızâde Mehmet Emin, Mehmet Arif, Mehmet Ragıp, M.Sadık, Zare Taktakyan, Uşakizâde Sadık Bey ve Yahya Hayati Efendi, Balyozzâde Matyos, Karabet, İsayi İsayan, Eskinazi Erdit, Kazancızâde Mehmet Efendi, İzmir Belediyesi I. ve II. Daireleri.

Karşıyaka sakinlerinden birkaç müteşebbis, 23 Ocak 1881 günü İzmir Vilayet makamına başvurarak Körfez'de vapur çalıştırma hakkının kendilerine tanınmasını istedi. Bununla da kalmayıp iki de küçük vapur ısmarladığını, bunların yanaşacağı iskeleleri de yine kendileri yapacaklarını bildirdi. Kuracakları şirketin adı "*Şirket-i Hamidiye*" olacaktı. Sermaye olarak da, 5.000 lira değerinde, beş adet yolcu vapurunu gösterdiler. Maarife yardımdan geri kalmayacaklardı; kârdan % 10'unu vermeyi taahhüt ediyorlardı. İzmir Osmanlı reayasından Manisalı Rum asıllı ve İngiliz uyruklu Demetrius Balatazzi, ilk olarak 1875'te, İzmir'den, Körfez içinde Kordelya / Karşıyaka, Karataş ile Göztepe'ye; Körfez dışında da Menemen, Urla, Foça, Çandarlı, Dikili, hatta Ayvalık'a kadar buharlı vapur çalıştırmak için 25 yıllık bir imtiyaz talep etmişti.[44] 1880 yılında, Jolly Carmoly adlı kumpanya da 25 yıllık bir imtiyaz almak amacıyla resmi makamlara başvurdu. Yetkililere yaptığı teklif birkaç yıl önce Baltazzi'nin önerdiği tekliflerden daha cazipti. teklifinde her yıl, karının % 5'ini İzmir'deki Mekteb-i İptidaiye-i Umumiye adlı eğitim kuruluşuna vereceğini vaat etti. Bu teklifi olumlu karşıladı.

1882 yılında resmi makamlardan Körfez ve liman gibi kapalı sularda ancak Osmanlı bayrağı taşıyan vapurların çalışabileceğine dair bir emirname çıktı. Buna göre, yabancı bayraklı

vapurların seferden men edilmesi sağlanmış oluyordu ki, bu çok önemliydi. Şu da var ki, halen çalışmakta olan vapurlar seferden men edilince, İzmirliler, hele hele Karşıyakalılar gerçekten çok zor durumda kalacaklardı. O tarihlerde İzmir Körfezi'nde İdare-i Mahsusa İdaresi'nin vapur çalıştırması düşünülüyordu. Başka kişiler de vapur çalıştırmak için girişimlerde bulunmaktaydılar. Bunların biri de, İzmir'in tanınmış tüccarlarından Yahya Hayati Efendi'ydi.(45)

Yahya Hayati Efendi, 1883 yılının Temmuz ayındaki başvurusunda bir Osmanlı Anonim şirketi kuracağını, vapurlar satın alıp Körfez'de yine iskeleler inşa edeceğini, yolcu bilet ücretlerinin saptanmasını resmi makamlara bırakacağını, ama verilecek imtiyazın da 30 yıl olması gerektiğini bildiriyordu. O da gelirinin bir kısmını, hem de % 15'ini, İzmir'de yeni kurulmakta olan Mekteb-i Sultani'ye verecekti. Böylece 13 Temmuz 1883 günü İzmir Hamidiye Vapur Şirketi resmen kurulmuş oldu. İmtiyaz müddeti 30 yıldı. İzmir Belediyesi I. ve II. Daireleri 6 Mart 1298 (19 Mart 1882) tarihinde vilayet makamına verdikleri bir dilekçe ile liman içinde küçük vapurlar işletmek üzere imtiyaz istemişlerdir. Ancak Belediye dairelerinin "Sermayesi vapur işletmek iktidarı olmadığı" gerekçesiyle uygun bulunmamıştır. Uşâkîzâde Sadık Bey imtiyaz karşılığında yıllık gelirin % 25'ini Belediye Dairelerine vermeyi önermiştir. Arnabutoğlu Dimitri ise 25 yıl süreyle vapur işletme imtiyazı karşılığında Belediye Dairesine yılda 1000 lira, Menekşelizâde Emin Efendi 1200 Osmanlı lirası ödemeyi önermiştir. 22 Aralık 1822 tarihli Meclis-i Vilayet Mazbatasında "*İzmir Limanında ve Körfezinde Ecnebi bayrağı altında olarak Karlo Umberto'nun Rusya bayraklı vapuru gibi, İngiliz ve Yunan bayraklı birkaç vapur daha işlediği*" işaret edilerek bir Osmanlı Kumpanyasına imtiyaz verilmesi istenmekteydi.

Aydın Valisi Ali Paşa da 24 Aralık 1882 tarihli yazısında İzmir limanı ve körfezinde vapur işletmesinin bir imtiyaza bağlı ve artık tamamiyle ihtiyaç haline gelmiş olduğunu belirtilerek bu yetkinin ehliyetli birine verilmesini istemiştir. Buna karşın Umur-ı Nafia Komisyonu 1883 şubatında İzmir Körfezinde işletme olan vapurların herhangibir yetki verilmeksizin işletilmekte olduğunu Juli Kumpanyası vapurlarının yasal bir müsaade olmaksızın çalışmaya devam ettiklerine dikkati çekerek, bu yabancı kumpanya tarafından "*Bir gûna tazminat iddiasının meydana gelmesine meydana bırakmamak üzere hiçbir tarafa yetki verilmemesine*" karar vermiştir.

Rumeli Beylerbeyi Yahya Hayati Efendi "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi"

18 Mart 1883 tarihinde bir dilekçe ile başvuruda bulunan İzmirli tüccar Yahya Hayati Efendi dilekçesinde "*..İzmir Vilayeti körfezini teşkil eden İzmir, Karataş ve Göztepe,Yenikale, Ali Ağa Çiftliği ve Klizman ve Urla ve Karaburun ve Çeşme Ilıcası ve Foça sahilleri dahilinde birtakım birtakım ecnebiler kendi devletlerinin bayraklarıyla donatılmış münferiden veya birlikte küçük ölçekli vapurlar işletmekte ve böyle bir körfez dahilinde yabancıların bir iskeleden öteki iskeleye vapur işletmeye ahden ve kaideten yetkileri bulunmadığını ve bu halin devamının mümkün olamayacağını bildiklerinden*" söz ederek şu koşulları öneriyordu; "Osmanlı Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi'ne uygun bir anonim şirket kurmak. Çıkarılacak hisse senedlerini ada yazılı olarak sadece Osmanlı uyruklara satmak; Kurulacak şirketle İzmir Körfezinde bulunan iskelelere düzenli vapur işletmek;yıllık net gelirin %15'ini İzmir'de yapımı süren İzmir Mekteb-i Sultanisi'ne vermek; Devletçe tespit edilecek tarifeye göre ücret almak; Vapur işletilecek yerlere iskeleler inşa etmek; İzmir Körfezi'nde otuz yıl süreyle vapur işletmek.İzmir Körfezinde vapur işletmek müsaadesi özellikle yabancıların gelirlerinin %30'nu vermek gibi önerilerine rağmen Yahya Hayati Efendi ve ortaklarına verilmiştir. Şirketin ortakları; *Balyozzâde Matyos, Karabet,*

İsayi İsayan, *Arnabutoğlu Dimitri Efendi*, *Urla Tüccarlarından; Eskinazi Erdit*, *Kazancızâde Mehmet Efendi* idi.

İzmir Hamidiye Vapur Şirketi'nin kurulması ve çalışması

Şirketin resmî adı "*Hamidiye Şirketi*" olmasına karşın "*Şirket-i Hamidiye*" olarak kullanılmıştır. Meşrutiyet İhtilali sonrasında adı "*İzmir Körfez Vapur şirketi*" olarak veya kısaca "*Körfez Vapurları*" olarak anılmıştır. İzmir Hamidiye Vapur Şirketi ilk seferlerine 1884 yılının Şubat ayında sekiz vapurla başladı. Zamanla sahip oldukları vapur sayısı 11-13 arasında değişmiştir. Bu vapurları birkısmı ahşap gövdeli, yandan çarklı, buharlı, uskurlu, yelkenli idiler. Şirketin 1884 -1915 yılları arasında yönetim kurulunda yeralan hissedar üyeler, kuruculardan ayrı olarak; "*Arnabutoğlu Haciko Efendi*, *Buhuraki*, *Jean Dalist Dandria*, *Victoria Constantin*, *Buskovich*, *İspartalı İstepan Efendi*, *Hacı Hafız Süleyman Efend*, *Faik Bey*, *Gazazyan Mirican*, *Diyamenoğlu İshak Efendi*, *Yemişcizâde Sabri Bey*, *Tevfik Bey*, *Gukas İsayan Efendi*, *Georgy İliyada Efendi*, *Yosefoğlu Haralambo Efendi*, *Tokadizâde Şekip Bey*, *Gülbek Gürülyan Efendi*, *Con Topuz*, *Yorgi İliadis Efendi*, *Yosefoğlu Haralambo Efendi*" idi.

İzmir Suları Osmanlı Şirketi "Compagnie Ottomane des Eaux de Smyrne" ve "Compagnie Electricité, Tramways de Smyrne / Bruxelles"

1913-14 yılında İngiliz Lloyd gemi sicilinde ise kuruluşun elinde tek bir vapuru olduğu görülüyor: O da "*Gülbahçe*" idi. İzmir Hamidiye Vapur Şirketi'nin 1909 yılında Belçikalılar'ın eline geçmesinden sonra satın alınan Hürriyet ile Müsavat vapurları nisbeten büyükçe ve sağlam vapurlardı. Bunların gelmesiyle geceleri Karşıyaka ile Göztepe'ye yapılan seferler düzene girdi ve 1916'da Şirketin imtiyaz süresinin sona ermesi üzerine vapurların çalıştırılması valilikle geçici bir heyete verildi. "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi'ni ele geçirdi" diye "*Belçikalılar*" başlığı altında belirtilenler aslında Üsküdar - Kadıköy Gaz Şirketi imtiyaz sahibi Charles Georgie, Belçika vatandaşı Kont Andrin Voltermon ve ortağı Terslin Montreaux'yu temsilen Antonyadis ve İbrahim Niyazi Bey idi. Bu müteşebbisler İzmir'de "İzmir Suları Osmanlı Şirketi" - (Compagnie Ottomane des Eaux de Smyrne) için de imtiyaz talebinde bulunmuşlardı. 18 Temmuz 1893'te imzalanan sözleşme çerçevesinde İzmir Suları imtiyazı 47 yıllığına İbrahim Niyazi Bey'e verilmiştir. 1 Mart 1895 yılında İzmir Suları Osmanlı Şirketi (Company Ottomane des Eaux de Smyrna) adıyla resmi olarak kurulan şirketin 3.750.000 frank olarak belirlenen sermayesi 500 franklık 7.500 hisseye bölünmüştür. Şirket nizamname gereğince merkezini İzmir'de kurdu. Fakat asıl yönetim merkezi Liege'deki Crédit Général Liégeois binasında bulunmaktaydı. Cumhuriyetin ilanından sonra şirketin devletçilik ilkesi çerçevesinde satın alınarak millîleştirilmesi gündeme gelmiş ve 1938 yılında görüşmelere başlanmıştır. Bu zaman içerisinde süren müzakereler yönetim kurulunun şirketi satmak istememesi nedeniyle 5 yıl sürdü. Müzakereler neticesinde 8 Kasım 1943'te satış sözleşmesi imzalanmış ve İzmir Su Şirketi, İzmir Belediyesine devredilmiştir.

İzmir Osmanlı Tramvay Şirketi (Compagnie Electricité, Tramways de Smyrne / Bruxelles) de *A. Rosenthall*, *P. Hammelrath* gibi isimlerin yanı sıra *Victor Limauge*, *Edouard Rolin*, *Josse Allard* gibi Belçikalılardan oluşmaktaydı. Osmanlı Devleti altyapı hizmetlerinde Fransa ile birlikte en büyük yatırımcı olan Belçika, İstanbul'da dünyanın en büyük altyapı hizmet konsorsiyumlarından birini kurmuş, İzmir'de tramvay ve su yatırımları yapmış, Selanik altyapı hizmetlerini hava gazı dışında elinde bulundurmuştur. Fransa'nın yatırımlarını Beyrut, Şam, Halep gibi kentlere siyasi emelleri doğrultusunda yoğunlaştırdığı düşünülürse İzmir, İstanbul

ve Selanik'e 50 Milyon Frank civarında yatırım ile Osmanlı Devleti'nde altyapı hizmetlerine en çok yatırım yapan ülke Belçika olmuştur. Belçika sermayesi siyasi ve stratejik kaygılardan uzak, ekonomik kazanım amaçlayan yöntemlerle işini yapmıştır. Belçikalı girişimcilerin Osmanlı ülkesindeki altyapı hizmet yatırımlarının finansmanı Banque de Bruxelles ve Crédit Général Liégeois başta olmak üzere Belçika bankalarınca yapılmıştır.

..Belçikalılar yerli ortaklarla çalışmanın halk ile olan ilişkilerde kolaylık sağladığının bilincinde olmalıdır ki, Selanik ve İzmir'de kurulan şirketlerin yönetim kurulunda yerli girişimcilere yer verilmiştir. Fransız, Alman ve İngiliz sermayedarlarının iş alanlarında tekelci politikalar benimsemesi ve hayat alanları olarak gördüğü iş kollarında rakipleri ele geçirme stratejisini İzmir, Selanik ve İstanbul altyapı hizmetlerinin çoğunda pay sahibi olan Belçikalılarında takip ettiği anlaşılmaktadır. İzmir tramvaylarının kuruluşunda yer almayan Belçika sermayesi İzmir Tramvay Şirketi'ni ele geçirmiş, o zamana kadar yerli şirket görünümünde olan Tramvay şirketi Belçika şirketi hüviyetine girmiştir. Ayrıca İzmir ve sonrasında Selanik elektrik imtiyazları Belçikalılara verilmek zorunda kalmıştır.

İzmir'in işgal günlerinde yabancılar Türk hissedarları zarara uğratarak bu işten vazgeçirmek için her fırsattan yararlanmaya baktılar. Bu arada, Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından kısa bir süre sonra, Guiffray, Rees ve Patterson adlı İzmirli levanten müteşebbisler, körfezde vapur çalıştırmak amacıyla bir şirket kurdular. İstanbul hükümeti onlara yalnız geçici bir müsaade vermekle yetindi. İzmir'in Yunun işgalinden kurtarılmasından sonra Guiffray şirketinin bütün hakları ve vapurları millileştirilmiş ve bu dönemde Uşşakizade Muammer Bey'e devredilmiştir. İşgal yılları sırasında vapur çalıştıran Rees, Whittall ve Ortakları, imtiyazın kendilerinde olduğunu iddia ederek tazminat davası açtılarsa da bir sonuç alamadılar. 5 Ağustos 1925 günü "İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş". adlı yeni bir şirket kurularak Uşşakizâde Muammer Bey'in ve daha önceki Guiffray şirketinin bütün hakları bu yeni kuruluşa devredilmiştir.[46]

[39] Süleyman Nutku; "Ticaret-i Bahriye Salnamesi, 1913;

[40] Kasım Sözer;"1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki bilgiler ışığında Cumhuriyetin ilk yıllarındaki Deniz Ticaret yapısının değerlendirilmesi", T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi,Ankara-2006.

[41] Osman Öndeş; "Süleyman Nutku'nun Hatıratı" (Prof.Dr. Ata Nutku'nun okuduğu 11 defter)- Hayat Tarih Mecmuası sayıları.
- Osman Öndeş; "Türkiye'nin Gemi Yapan Adamları - Endaze" İMEAK DTO Yayını, 2010.
- Nurcan Bal; "Süleyman Nutku'nun Hatıraları", Dz.Kuv.K. neşriyatı. 2015
- Hakim Amiral Fahri Çoker; "Deniz Harp Okulu Tarihi", Dz.Kuv.K.'lığı yayını,1971.
- Amiral Afif Büyüktuğrul; "Osmanlı Deniz Harp Tarihi", Dz.Kuv. K.'lığı yayını 1994.

[42] Dr. Sadık Kurt; "İzmir Hamidiye Vapuculuk Şirketi (1884-1915)", İrade Tasnifi, Meclis-i Mebusan Kısmı, No:3379'da yer alan pekçok belge. İzmir Büyük Şehir Belediyesi, İzmir'de Kamusal Hizmetler Yayını.

[43] Ali Bozoğlu; "Körfez Sularında İlk buharlı Vapurlar" 27 Ocak 2014..

[44] Dr. Sadık Kurt; a.g.m."İzmir Hamidiye Vapuculuk Şirketi (1884-1915)", BOA İradei Dahiliye , No.75434 'de yer alan Humayûn Başkitabeti'nin 30 Haziran 1301 tarihli yazısı göre, padişah buyruğu " Yahya Efendi'nin uhdesine Rumeli Beylerbeyliği payesi" verilmiştir.;Aydın Vilayeti Salnamesi.

[45] Yahya Hayati Efendi 1864 Rize doğumludur. İzmir'e yerleşmiş ve başarılı bir tüccar olarak tanınmıştır. Bayraklı sahilindeki Pittaco, Devries ve Corsini konaklarıyla komşu olan 30 odalı konağı 1873 yılında mimar Andon Gavano tarafından 7 yılda inşa edildi. İç süslemeleriyle dikkati çeken konak Selamlık- Haremlik olmak üzere iki kısımdı.

[46] Prof. Dr. Memet Yetişgin, Arş. Gör. Toroshan Özdamar; "Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri " TAD, C. 37/ S. 64, 2018, 273-308. KSÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

Neredeyse iki asır boyunca Ticaret armatörlüğü eksikliği hissedilmedi

İmparatorluğun her köşesine ulaşabilmek için ticaret gemilerine daima ihtiyaç duyulmuştur; Örneğin,Yemen İsyanı nedeniyle ülkenin hemen her bölgesinden derlenen redif taburları ve silah ve cephane ile ait donanımlar muhtelif iskelelerden vapurlarla sevk edilmiştir. Ayrıca, Selanik ve Girit, Midilli ve sair adalara ayni sevkiyatlar, terhis olan askerlerin memleketlerine gönderilmeleri hep ticaret gemilerine ihtiyaç göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin XIX Yüzyıl yönetim anlayışında şahısların ticaret gemisi sahibi olması yerine devletin ticaret gemisi sahibi olması hep ağırlık taşıdığından, askerin sevki için ya İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlar ya da ihtiyaç fazla olduğunda İzmir'li levanten Hacı Davut Farkuhi, P.Panteleon ve hatta yabancı armatörlük şirketlerinin gemilerini kiralanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Cengiz Çakaloğlu *"Yemen İsyanı ve Trabzon Redif Taburu (1905-1906)"* başlıklı makalesinde şöyle demektedir;[47] "Taburlar, silâh altına alınmalarına dair Padişah iradesinden yaklaşık bir ay sonra mahallerinden hareket etmeye başladılar. İlk olarak Büyükliman Taburu hareket etmiştir. Bu taburun Trabzon Fırkası Komutanı Ferik Hamdi Paşa'nın 4 Mayıs 1905 tarihli bir telgrafından gece saat üç sularında yola çıktığı anlaşılmaktadır. Subaylar dahil 824 mevcut ve 30 katırdan müteşekkil tabur, Padişah yaverlerinden Binbaşı Mehmed Faik ve Tüfengî Mülâzım Aziz Beyler ile birlikte 'Taif' Vapuru'yla Hudeyde'ye doğru hareket etmiştir. Telgrafta iki aylık erzak ile bir aylık kumanyalarının hazırlanarak vapura yüklendiği, subayların yol masrafları ve ailelerine gerekli paranın tamamen ödendiği de ifade edilmektedir.

"Rize Livası taburlarının nakliyatı için Rus kumpanyasına ait bir vapur 5.500 liraya kiralanmış, ancak sonradan bundan vazgeçilerek, bu vapurun Rumeli'den Hudeyde'ye sevk edilecek taburlar için kullanılması kararlaştırılmıştır. Rize Livası taburları için İdare-i Mahsusa'nın Taif, Abdülkadir, Mekke ve Hudeyde vapurları görevlendirildi. "Trabzon Redif Taburu, 16 Mayıs 1905 tarihinde gece saat üçte *'Hudeyde'* vapuru'yla Trabzon'dan ayrıldı. Tabur vapura 809 mevcutla binmişti. Hudeyde Vapuru'nda ayrıca, 820 mevcutlu Polathane Taburu ve Sürmene Taburu'nun 400 mevcutlu iki bölüğüde bulunmaktaydı. Dolayısıyla vapurdaki asker sayısı toplamı 2.029'dur. Vapurun sevkinden Kolağası Raşid Bey ve Tüfengî Şaban Efendi sorumlu idi. Diğer yandan, her tabur için 30'ar katır ile birer aylık kumanya ve ikişer aylık sefer erzakı yüklenmişti.

Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan sonra Ege ve Akdeniz'e açıldıkları ve Süveyş Kanalı üzerinden Yemen'deki Hudeyde limanına ulaştıkları anlaşılmaktadır. Trabzon'dan Hudeyde'ye kadar uzun vapur yolculuğu çok zor şartlar altında gerçekleşmiştir. Çünkü İdare-i Mahsusa'ya ait vapurların çoğu, yabancı vapur şirketlerinden satın alınmış eski vapurlardı. Bunlar yük taşımak için yapılmış olduklarından, insan nakline çok uygun değildi. Hele, uzun bir sefer veya askerî birliklerin nakline hiç müsait değildi. Yük vapuru olduklarından ambarlara bölünmüşlerdi. Temiz hava tertibatı yoktu. Diğer yandan, vapurlarda 1.500-2.000 kişinin mataralarla su alacakları tertibat yapılmamıştı. Verilen kumanya peksimet, soğan ve zeytin gibi yiyeceklerden ibaret olduğundan su ihtiyacı daha da artmıştır.

Vapurlara birbiri üzerine istif edilircesine bindirilen askerler uzun ve meşakkatli yolculuk sırasında sıcak yemek yemedikleri için zayıf düşüyorlardı. Aynı vapura askerlerin yanı sıra erzak ve hayvanlarlar da yükleniyordu. Vapurlardaki bu olumsuz şartlar birçok askerin daha Yemen'e ulaşmadan hastalanmasına ve ölümüne sebep oluyordu. Yolculuk süresince sıcaktan bunalan, yemek yemeyen ve iklim değişikliği sebebiyle yorgun düşen, sağlığı bozulan askerler

Hudeyde'ye indiklerinde de dinlenme ve sıcak yemek yeme imkânı bulamıyorlardı. Diğer yandan, sevkıyat sebebiyle sürekli hareket halinde olan vapurlara gerekli bakım ve onarma fırsatı kalmıyordu. Nitekim Trabzon Taburu'nu taşıyan Hudeyde Vapuru, Hudeyde'den yeni gelmiş ve gelir gelmez tekrar yola çıkmıştı. Trabzon Taburu'nun bindiği Hudeyde Vapuru'na 2.029 askerin bindiği hatırlanmalıdır.

I. Dünya Harbi'nde 7. Kolordu'nun (Yemen) Sıhhî Durumu konusundaki yüksek lisans tezinde Neslihan Bolat[48] Yemen'e karadan bağlantı olmadığı gibi deniz yolu ile ulaşımında zorluklarını işaret ederek şöyle anlatır; "Yemen'e asker nakli için yeterli vapur bulunmadığı ve bu ihtiyacı gidermek için yabancışirketlerden vapur kiralandığı görülmüştür. Üstelik bu iş için de binlerce lira ödenmiştir. Bir tek sefer için İngilizlerin Lloyd şirketine 2.846.000 kuruş kira verilmiştir. Yemen ile Osmanlı arasında irtibat sağlayan diğer bir vapur İdare-i Mahsusa vapurlarıydı. Kırk beş günde bir kere İstanbul'dan hareket eden vapur Kala-i Sultaniye, İzmir, Beyrut, Port Said, Süveyş, Yenbeı'i Bahr ve Cidde'ye uğrayarak Hudeyde'ye gelmekte, burada üç gün bekledikten sonra aynı güzergâhla İstanbul'a geri dönmekteydi. Bu vapurla posta taşınmaktaydı.

Yemen'e giden bir diğer vapur ise, Posta-i Hidiviye vapurlarıydı. Bu vapurlar her on beş günde bir Yemen'de birikmiş ve İstanbul'a gidecek olan postaları alarak; Süveyş'ten Cidde, Sevakin (Sudan) ve Masu' ya uğrayarak Çarşamba günü Hudeyde'ye gelmekteydi. Buradan da İstanbul, Süveyş ve Beyrut postalarını alıp, Cuma günü Aden'e ulaşan vapur burada dört gün kaldıktan sonra aynı güzergâhı takip ederek Süveyş'e gelir ve burada kalırdı. Nemçe Vapurları ise on beş günde bir kere Süveyş'ten hareketle, Cidde, Masu (Muha..) ve Aden'e uğrayarak Hudeyde'ye buradan aynı güzergâhla Süveyş'e dönmekteydi.

İngiliz diplomatları Osmanlı liman kentlerinde her konuda raporlar hazırlamışlardır. Bu raporlar günümüze çok önemli belgeler olarak ulaşmıştır. *Selçuk Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Genel Kültür Dersleri Bölümü'nden Dr. Öğr. Gör. Funda Adıtatar*; 2011 tarihli *"İzmir İngiliz Başkonsolosluğunun Askeri İstihbarat Faaliyetleri (1878-1914)"*[49] başlıklı yüksek lisans teziyle, bir anlamda ticaret gemilerine olan ihtiyacın ne denli karşılanamaz durumda olduğunu da ortaya koymaktadır; İzmir İngiliz Başkonsolosluğu Askeri İstihbarat Faaliyetleri (1878-1914) kapsamında önemli askeri hazırlıkları İngiltere'ye rapor etmiştir. Başlangıç için 10 Ekim'de verilen raporun ardından 26 Aralık 1885'e kadar 21 adet rapor ve telgraf gönderilmiştir: *"30 Eylül'den beri yaklaşık 6000 redif Selanik'e, 500 de Dedeağaç'a gitmiştir*

. İkinci grup rediflerden 19 tabur ve yedekler çağrılmış, 750 redif askeri dün Selanik'e gitmiştir

. 1700 redif askeri Avusturya buharlısıyla Selanik'e gitmek üzere ayrılmıştır.

. 500 redif askeri dün bir Avusturya buharlısıyla Tebe ile Selanik'e ayrılmıştır.

.14 Ekim'de, Yunan buharlısı "Anatolia" ile 750 Redif; 15 Ekim'de Avusturya buharlısı 'Tebe' ile 1700 Redif; 16 Ekim'de Avusturya buharlısı 'Dido' ile 500 Redif Selanik'e gönderilmiştir.

Bell's Asia Minor Şirketi aşağıdaki redifleri Antalya'dan Dedeağaç'a taşımıştır:

- 3 Ekim'de 'Anatolia' ile 500 ve 13 Ekim'de 'Bellona' ile 250 redif. Dün Yunan 'Anatolia' 708 ihtiyat askeri ile Selanik'e gitmiştir"

- 19, 20 ve 22'de telgrafla bildirdiğim ve ayrıca bu gün İzmir'den ayrılan birlikler şunlardır: 18

Ekim'de 700 ihtiyat ve atlarıyla 100 süvari askeri Türk buharlısı 'Dolmabahçe' ile Dedeağaç'a; 19 Ekim'de Yunan buharlısı'Anatolia' ile 710 ihtiyat askeri; 21Ekim'de Avusturya buharlısı'Dido' ile 1500 redif askeri ve 23 Ekim'de Yunan buharlısı 'Anatolia' ile 740 ihtiyat askeri Selanik'e gitmiştir. Burada [İzmir'de] daha birkaç bin asker sefere hazır olmasına rağmen taşıt eksikliğinden gönderilmeleri ertelenmiştir.

- 26, 27 ve 28 Ekimde gönderdiğim telgrafları teyit ederim, İzmir'den aşağıdaki şu birlikler ayrılmıştır: 24 Ekim'de 750 redif askeri Yunan "Rumeli" ile Selanik'e; 26 Ekim'de 2500 redif askeri Avusturya 'Thisbe' ile Preveza'ye; 27 Ekim'de 750 ihtiyat askeri Yunan 'Anatolia' ile Selanik'e gönderildi. Ayrıca, 24 Ekim'de Selanik'e 257 kişiyi bırakmak için Antalya'dan ayrılan 'Anatolia' vapuru yol üzerindeki Mersin'den, İzmir'e getirmek üzere 54 kişi daha almıştır Kaptan Mc Donfull bunların acemi askerler olduğuna inandığını belirtmektedir.

- 5 Kasım'da 1850 redif askeri ve 200 ihtiyat askeri Selanik'e gönderildi, bunlardan 1050 redif askeri Türk buharlısı"Canik" ile geri kalanlar ve ihtiyatlar "Şahper" ile gönderildi. En son gönderdiğim 38 numaralı 31 Ekim tarihli rapordan bu yana ikinci grup rediflerden üç tabur çağrıldı. Antalya'dan henüz buraya gelen konsolos yardımcısı Keun'dan öğrendiğime göre, Konya vilayetindeki birinci ve ikinci gruptan sayıları 23.000'den 24.000'e ulaşan redifler çağrılmış ve bunların yarısı Antalya'dan Dedeağaç ile Selanik'e gitmiştir.

- Avusturya buharlısı "Castor" ayın 9'unda 2100 redif askeri ve 700 ihtiyattan 1500'nü; geriye kalanı da Avusturya buharlısı "Thisbe" alarak İzmir'den ayrıldı. Tabur Komutanı Salih Bey, Garnizon Komutanı Osman Paşa ve yanında çalışanları da "Castor" ile Selanik'e gitti.

- 22 ve 23 Aralık'ta gönderdiğim telgrafları teyit ederim: İkinci grup rediflerden son üç tabur bu limandan ayrılmıştır. İlk iki tabur ayın19 ve 21'inde Türk taşıtı "Selanik" ve " Dolmabahçe" ye bindirilmiş; üçüncüsü ayın 23'ünde "Hasan Paşa" ya bindirilerek gitmiştir. Bütün üç tabur Selanik'e yönelmiştir. Aydın rediflerinden iki birlik 1523 asker Aydın demiryoluyla İzmir'e getirildikten sonra Çeşme'den getirilen 742 askerle birlikte toplam 2265 olmak üzere "Mekke" buharlısına bindirilip İzmir'den Beyrut'a gitmek üzere 23 Haziran sabahı ayrılmıştır. Bana bu şekilde rapor edildi; fakat askerlerin Beyrut'a değil Girit'e gönderildiklerinin muhtemel olduğu doğrudur.

Gemiler; "Hanya", "Medar - ı Tevfik", "Canik", "Şeref Hasan", "Seyyar", Bezm-i Âlem", "İskender", "Şark", "Olimpus", Hacı Davut Faruk'a ait vapur, "Pantelon'a ait vapur" ve "Asır" idi.

1896 yılında Girit'te idarî değişikliklere gidilmesi üzerine tekrar isyan çıktı ve bu kez, adadaki Müslüman - Hıristiyan çatışmasına döndü. Büyük Güçlerin müdahale ettiği bu isyan sırasında bölgeden yapılan asker sevkiyatı hakkında şu rapor ve telgraflar yollanmıştır: *"Tahminimce sayıları 4000 olan Türk süvari taburu geçen birkaç gece süresince İzmir'e geldi. 1000 süvari Pazar günü gemiye bindirildi ve 1500'ü yarın ayrılacak. Varacakları yerin Girit olduğunu duydum."*

İstanbul'dan gelen emirle, Girit'e göndermek üzere 4 tabur ihtiyat askerinin, bir tabur Aydın'dan, diğeri Çine'den, üçüncüsü de Kuşadası'ndan toplanmıştır, dördüncü taburun nereden geleceğini öğrenemedim. Çine'den gelecek askerler, anladığım kadarıyla Kuşadası'ndan gemiye bindirilecektir. Denizli ve Sarayköy taburlarından 779 ve 750 redif askeri geçen Cuma 12 Haziran'da İzmir-Aydın Demiryoluyla bu şehre [İzmir] geldi ve dün Mahrusa Şirketinin'Hasan Paşa' buharlısıyla Girit'e ayrıldı. Ayrıca, İzmir'de 300 katır,

Türklerden ve Hıristiyanlardan oluşan bir komisyon tarafından satın alınmış ve 20 Haziran'da "Pause" ile Girit'e yollanmıştır.

Sultan II. Abdülhamid saltanatı yıllarında Kapitülasyonlar felaketi daha da ağırlaşmıştı

Kapitülasyonlar son padişahların özellikle Osmanlı Devleti'nin en sorunlu dönemine yaklaştığı yıllarda Sultan II. Abdülhamid'in başına bir belâ olarak çöktü. Önceki dönemlerde olduğu üzere, hukuka, ticarete ait her konuda devletin karşısına Kapitülasyonları çıkardılar. Suç işleyen bir İngiliz, Fransız, İtalyan, Belçikalı ve diğerleri, hatta cinayet işlese bile, sadece kendi Sefaretleri'ndeki mahkemelerde yargılanabildi. Büyükelçiliklerinde (Sefaretleri) Bu hadise yargıda da geçerliydi; Osmanlı polisi bir yabancıyı işlediği suç nedeniyle yakalasa, yabancı sefaretler doğruca Padişah makamına şikayet ederler ve suçluyu, hatta katili, çaresiz serbest bırakılırlardı.

Kapitülasyon kelimesi[50] Latince "*Capitulum*" kelimesinden türemiştir. Kelime anlamı olarak kral ya da kilise emirnamelerinin bölümleri anlamına gelmektedir. Yalnız daha sonraları terim, yaygın şekilde bir ülkenin vatandaşlarının başka bir ülkede yararlandıkları adli, mali ve idari hak ve ayrıcalıklar için kullanılmıştır. Zeki Arıkan'a göre Osmanlı Devleti bu tür hak ve ayrıcalıkları 1479'da Venedik'e, 1569'da Fransa'ya, 1580 yılında da İngiltere'ye yapılan ahitnamelerle sağlamıştır. Konuyla ilgili olan imtiyazlar adli imtiyazlardır: Verilen adli imtiyazlarla birlikte "*Devlet tabiiyetinde bulunan yabancılar arasındaki hukuk ve ceza davalarının kendi konsoloshanelerinde görülmesi sağlanmıştır.*" Ayrıca Osmanlılarla yabancılar arasındaki suçlara, mahkemede ilgili konsolosluktan bir tercümanın hazır bulunması kaydıyla Osmanlı mahkemeleri sorumlu idi. Bir yabancının suçundan dolayı hapse atılması ve tutuklanması mümkün olmaz ve tanık olunan suçlarda yabancılar kendi konsolosluğuna teslim edilmek koşuluyla tutuklanabilirdi. Yabancılara ait evlere, otel gibi kamuya açık yerlere girip mahkeme kararını bildirmek tercümanın varlığıyla mümkün olabilirdi. I. Dünya Harbi öncesi kapitülasyonların kaldırılması konusunda girişimler olmuşsa da başarılı olunamamıştır. Hukukun lâik temellere üzerine oturtulmasına kadar her seferinde yabancı devletler, Osmanlı Hukuk ve Adliye sisteminin dinsel temellere dayalı olduğunu öne sürerek yabancıların kullandığı imtiyazların devamını sağlamıştır. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra yönetimde pay sahibi olan İttihatçılar, 1914 yılına kadar kapitülasyonların kaldırılması için batılı devletler nezdinde girişimlerde bulunmuş bunlar sonuç vermeyince de I. Dünya Harbi'nin çıkmasını fırsat bilip kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmıştır. Babıâli'nin bu kararını Avrupalı devletler, müttefikimiz Almanya'da dâhil olmak üzere şiddetli bir şekilde protesto etmişler ancak savaş yıllarında fazla da bir şey yapamamışlardır. Savaştan sonra İstanbul hükümeti tarafından kabul edilen Sevr Anlaşması'nın 261. maddesiyle birlikte daha önce bu haklara sahip olmayan müttefik devletlere de imtiyazlar tanınmıştır. Kapitülasyonların hukuksal olarak tamamen kaldırılması ise Lozan Barış Antlaşması'nın Sulh Muahedenamesi'nin 28. maddesi ile gerçekleşebilmiştir.Yalnız Türkiye Lozan Antlaşması'nın İkamet ve Salâhiyeti Adliye Hakkında Mukavelename gereğince yabancılarla olan ilişkilerini uluslararası hukuk ilkelerine uygun bir şekilde çözmeyi vaat etmiştir. Yabancı devletlerin Türkiye'deki hukuk kurallarının dine dayalı olmasını bahane ederek imtiyaz isteklerini boşa çıkarabilmek için dönemin Adalet Bakanı Mahmut Esat Bey lâik Medeni Kanun'un çıkartılmasını sağlamıştır.

Kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nin Yargı Yetkisine Getirdiği Kısıtlamalar

Prof. Dr. Nevin Ünal Özkorkut[51] "*Kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nin Yargı Yetkisine*

Getirdiği Kısıtlamalar" konulu makalesinde şöyle tanımlama yapmakta; "Her devletin ülkesi üzerinde kural olarak münhasır yetkisi vardır. Bu yetki yasama, yürütme ve yargı alanındaki tüm işlemleri ve vatandaş ya da yabancı olsun ülke üzerinde yaşayan herkesi ve bulunan her şeyi kapsamaktadır. Buna göre, kabul edilmiş uluslararası yükümlülükler bulunmadığı sürece bir devletin ülkesinde yabancı bir devletin yetki kullanması söz konusu değildir. Ancak bir devletin ülkesi üzerindeki yetkisine teamülen ya da bir anlaşma ile uluslararası hukuktan kaynaklanan istisnalar getirilebilir. Buna göre bir devlet, ya ülkesi üzerindeki yetkilerini her hangi bir devlete devretmeksizin kullanmaktan vazgeçer veya bu yetkilerin kullanılmasını başka devletlere geçici ya da sürekli olarak devreder ki, kapitülasyonlar bu ikinci tür istisnalar arasında sayılmaktadır. Doğuşunu kolaylaştıran nedenler arasında başlıca kanunların yerselliği ilkesi yerine bir devlet vatandaşının nerede bulunursa bulunsun, kendi devletinin yetkilerine tâbi tutulmasını kabul eden kanunların kişiselliği ilkesinin hakim olmasının, din farkının ve siyasi ve ekonomik menfaatlerin gösterildiği kapitülasyonlar, Osmanlı İmparatorluğu tarafından da güçlü olduğu dönemlerde bazı devletlere verildi. Ancak zamanla kapsamının ve mahiyetinin değişmesi, faydalanan devlet sayısının artması suretiyle Devletin mücadele etmek zorunda kaldığı büyük bir problem haline geldi.

Osmanlı Devleti, 14. yüzyıl ortalarından itibaren yabancılara ayrıcalıklar verdi, geniş kapsamlı ödünlerin verildiği süreç ise esas olarak Fransa'ya verilen kapitülasyon hakları ile 16. yüzyıldan itibaren başladı ve Osmanlı topraklarındaki yabancılar, kapitülasyonlarla ve antlaşmalarla adli ve idarî alanda, ticari ve mâli konularda bir çok ayrıcalığın sahibi oldular."

"..Osmanlı Devleti'nde konsolosluk mahkemeleri kapitülasyonlarla birlikte ortaya çıkmıştı. Ancak yabancıların kendi aralarındaki anlaşmazlıkları çözmeleri için bir takım ayrıcalıklar daha İstanbul'un fethinden sonra Cenevizlere kendi yargıçlarını seçme, aralarındaki uyuşmazlıkları kendi aralarında, yasalarına göre çözme olanağı sağlanmasıyla verilmeye başlanmıştı. Daha sonra Fransa ve diğer bazı devletlerle kapitülasyonların verilmesi, ayrıca yapılan antlaşmalar ile yabancılara asli ayrıcalıklar verilmesiyle devam etti. Öyle ki Osmanlı Devleti'nde yabancı uyruklu kimseler arasındaki davalar esas itibariyle Osmanlı yargı örgütünün dışında kapitülasyonlar gereği kurulan konsolosluk mahkemelerinde görülürdü. Uygulamada pek çok ayrıntıyı barındıran kapitülasyonların savaşın başında Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonları ilga etmesine kadar devam ettiği görülmektedir."[52]

---

[47] Yrd. Doç. Dr. Cengiz Çakaloğlu "Yemen İsyanı ve Trabzon Redif Taburu (1905-1906") Celal Bayar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih ABD.

[48] Neslihan Bolat; I. Dünya Savaşı'nda 7. Kolordu'nun (Yemen) Sıhhî Durumu; T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

[49] Dr. Öğr. Gör. Funda Adıtatar; "İzmir İngiliz Başkonsolosluğunun Askeri İstihbarat Faaliyetleri (1878-1914)" , Tarih İncelemeleri Dergisi Cilt. XXVI, Sayı. 1,Temmuz 2011.
Selçuk Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Genel Kültür Dersleri Bölümü. (74TNA. FO/195.1732.71. "Wratislaw'dan White'a", İzmir, 26 Eylül 1891 ;75TNA. FO/195.1732.72. "Wratislaw'dan White'a", İzmir, 3 Ekim 1891 ;76 TNA. FO/195.1899.62. "Fitzmaurice'den P.Currie'ye", İzmir, 29 Temmuz 1895 ;77TNA. FO/195.1946.Şifreli telgraf. -Gizli-"Holmwood'tan", İzmir, 28 Nisan 1896 ;78TNA. FO/195.1946.31. "Holwood'tan P. Currie'ye", İzmir, 28 Nisan 1896.)

[50] Alper Ersaydı; "Bozkurt - Lotus Davası Ve Genç Türkiye'nin Hukuksal Yetkinliği" Uşak Üniversitesi, Tarih Okulu Dergisi, Ocak - Nisan 2010 Sayı VI, 33-43.

[51] Prof. Dr. Nevin Ünal Özkorkut ; "Kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nin Yargı Yetkisine Getirdiği Kısıtlamalar", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt 53, Sayı 2., 2004.

[52] a.g.m.

"Ottoman Empire Consulate Courts-Osmanlı İmparatorluğundaki Konsolosluk Mahkemeleri" devlet içinde devlet gibiydiler. Fotoğraf İstanbul'daki İngiliz Konsolosluk Mahkemesi'ndeki bir davayı resmetmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunda Konsolosluk Mahkemeleri (Consular Supreme Courts)

Yabancı devletlerin Osmanı İmparatorluğu'nden ele geçirdikleri hukuki, ticari ayrıcalıklar çok sayıda eser ve makale konusu olmuştur. Kapitülasyonların kıskacındaki Osmanlı İmparatorluğu, özellikle başka devletlerin Hukuk Fakültelerinde de ders maddesi olarak yer almaktadır. Bunlardan dikkatimi çeken bir örnek; Avusturalya Sidney Macquarie Hukuk Fakültesi Karşılaştırmalı Hukuk, Tarih ve Yönetim Merkezi'nin yayınladığı "*Ottoman Empire Consulate Courts*" başlıklı eserde yeralan gemi çatışma veya hukuk diliyle "*Gemi çatma*" olaylarına ait davalardır. Bu davaların hepsi, ait oldukları devletlerin İstanbul'daki konsolosluklarında kurulu mahkemelerde yer almıştır![53]

Osmanı Devleti'nde yabancı devletlerin mevcut konsolusluk mahkemelerinin hükümranlığını bu eser bağlamında kaydeden Peter Bullock, bu rakamı 59 olarak vermektedir! Devlet içinde, bir tane bile değil, başka devletlere ait 59 adet mahkeme olması son derece ağır bir aşağılama olarak asırlarca varlıklarını sürdürmüştür. Bilhassa Osmanlı topraklarında etkin olan İngiliz Levantenlerin karıştıkları hertürlü adlî, ticarî konularda, gemi acentesi, donatanı ve armatörünün gidecekleri mahkeme, olay İstanbul'da ise İstanbul, İzmir'de ise İzmir İngiliz Sefereti mahkemesi idi.

Bir diğer kaynak; National Archives (U.K.) - İngiltere Milli Arşivleri olmaktadır. Bu arşivdeki ilgili belgeler Peter Bullock tarafından taranmış ve digital olarak yayınlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde deniz ticaretinin ve bu toplumun kaynağını meydana getiren gemi sahiplerinin ve vapur donatanlığının ve gemi acenteliğinin, gemi ikmalcilerinin, devam edersek gemi inşa ve onarım sanayiinin, eğitimli insan kaynaklarının alabildiğine gerilerde kalışının gerekçesi "Kapitülasyonlar" üzerinde toplanan, doğrudan veya dolaylı örneklerle verilmiştir ki, sadece İstanbul ve Marmara Denizi ve Boğazlar gibi çevre denizlerde cereyan etmiş gemi çatmalarına ait dava konusu olan bu olaylardan semiş olduklarım, şu başlıklarla yer almaktadır;

1. Buharlı gemi (Brig) Sotir, Buharlı gemi Iser, 1892.
2. Buharlı gemi Nord Kap v., Buharlı gemi Sandhill, 1894
3. Buharlı gemi Diana v., Buharlı gemi Clieveden, 1894
4. Buharlı gemi Macedonia v., Buharlı römorkör Salambo/Diricq, 1898
5. Buharlı gemi Montauk v., Buharlı gemi Luigi Premuda, 1900
6. Buharlı gemi Chittagong v., Buharlı gemi Kostrona, 1901
7. Buharlı gemi Baku v., Buharlı gemi Angele, 1901
8. Buharlı gemi Stephanos v., Buharlı gemi Craiglee, 1906
9. Buharlı gemi Roddam v., Buharlı gemi Messicano, 1916

Kapitülasyon rezaletine dair başka konularda seçilmiş mahkeme örnekleri ayni başlık altında özetlenmiştir. Buradaki hedef, devlet içinde başka devlet mahkemelerinin varlığını göstermektir ki, haliyle böyle bir kıskaç içersindeki Osmanlı İmpatorluğu'nda deniz ticareti, özellikle yelkenden buharlıya geçiş yıllarından Lozan Anlaşması tarihine kadar baskı altında tutulmaya, ezilmeye devam edilmiştir.

Pekçok örnekten biri olması bakımından Bebek önlerinde meydana gelmiş ve İngiliz bayraklı iki İngiliz gemisinin çarpışması sonunda birinin batması, diğerinin ağır hasar alması, kaptan ölmesi ve dört tayfanın boğulması olayının hukuk merkezi İstanbul'daki İngiliz Sefareti'nde olan *"Supreme Consular Court Constantinople, in Vice-Admiralty"*dir.

19 Kasım 1891 günü İngiliz yük gemisi *"Eddlethorpe"*, yine İngiliz bayraklı *"Rugby"* isimli gemiyle Kandilli açıklarında - Bebek önlerinde çarpışmıştır; J.Coverdale & Sons, West Hartlepool inşa Kaptan Webster idaresindeki "Eddlethorpe" gemisi, İstanbul'dan Odesa'ya müteveccihen seyrederken, Rugby isimli İngiliz bayraklı gemi ile çarpışma sonucu süratle yedi kulaç derinliğe gömülmüş, Rugby ise ağır hasar görmüştür. Kaza sırasında tesadüfen oradan geçmekte olan Rus Sefaretine ait bir stimbot denizdeki tayfalarından çoğunu kurtarmış, fakat tayfalardan dördü boğulmuş, ağır yaralı olarak kurtarılan kaptan ise ölmüştür. *(Kaynak:Shields Daily News, Cuma, 20 Haziran 1891)*

Sidney Macquarie Hukuk Fakültesi Karşılaştırmalı Hukuk, Tarih ve Yönetim Merkezi'nin yayınladığı *"Ottoman Empire Consulate Courts"*başıklı eserde denizde çatma davaları dışında, Osmanlı Devleti Mahkemelerini asla önemseyen yapıyı anlatan; *1857* - "R. v. Papalardo, *1859* - Partridge v. James, *1868* - R. v. Calvert, *1869* - The Hebe, *1869* - Forbes v. McCoan, *1873* - The Ellen Constance, *1874.* Mog v. Schutz and Fleming, *1880* - Arsenian, *1880*- Pitts v. La

Fontaine, *1885*- The Yourri, *1888* - Sclias v. Eggleton, *1888* - Guarracino v. Downes, *1888* - Abd-Ul-Messih v. Farra, *1889* - The Ben Voilich v. The Maria, *1894* - Chartered Mercantile Bank v. Joshua, *1895* - In re Societe Vinicole, *1895* -The Sotir v. The Iser, *1897*- R. v. King, *1898* - Silley v. Sarell, *1899* - In re Schjott, *1905* - Afarian and Vartanian, "Joris affair, *1906*, *1913* -The Voroneji, *1916*-The Messicano gibi hayli dava dosyası yer almaktadır.[54], [55]

Milli Armatörlük firmalarına derin bir özlem vardı

Japonya, Shinjuku, Tokyo, Waseda Universitesi öğretim üyelerinden uzmanlık alanı Osmanlı İmparatorluğu Tarihi olan Prof. Dr. Kaori Komatsu, özünde Türk armatörlük kurumunun batıya nazaran çok gerilerde kalışının nedenlerini son derece yalın, öz ve devrin Osmanlı basının görüşleriyle anlatmıştır.[56]

Millî Vapurculuk şirketinin kuruluşu 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşmasının imzalanmasından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda iktisadî sömürgeleşme sürecinin başlamasıyla her türlü sanayi alanında yabancı sermayenin istilası görülmektedir. Bu durumdan denizcilik müstesna değildi. Bu eğilim özellikle vapurculukta daha fazla kendini göstermiştir. Bu vaziyete karşı Osmanlı hükümeti seyirci kalmamıştır. 1837'de yabancı vapurların Boğaziçi'nde sefer yapmaya başladıklarını görür görmez hemen harekete geçmiştir. 1844'te Tersane-i Amire vapurlarıyla yolcu seferlerini başlattırmıştır. Bu konuya ilişkin çıkarılmış iradede günümüz diliyle ve özetle şöyle deniliyordu; "*..Birtaraftan vapurların sayısının artırılması ve büyütülmesi gerekli olduğundan dolayı..ticaret vapurlarının temel ihtiyaçlardan olduğundan dolayı, Padişah Hazretlerinin şanına yakışır ve kaçınılmaz olacağı gibi, ileride ahali ve Osmanlı uyrukları dahi bu vapurların önemini gereği gibi anlayarak, bunların bir armatörlük şirketi marifetiyle işletilmesine dair bir kural tesis edilmek suretiyle toplum yararına bir hizmet gerçekleştirilmiş olacaktır.*"

Deniz hukukunun düzenlenmesi Osmanlı hükümeti, Sultan Abdülaziz döneminde vapurculuğun yaygınlaşması nedeniyle zamanın şartlarına uygun şekilde yeni kanunları arka arkaya çıkartmaya başlamıştır. Bundan güdülen amaç ise deniz ticaretinin gelişmesi ve yabancı sermayesinden yerli sektörünü himaye etmesidir. 1863 yılında çıkan Kanunnâme-i Hümâyûn-ı Ticaret-i Bahriye'de Osmanlı Devleti vatandaşı olmadıkça, bir kişinin Osmanlı sancağı taşıyan bir ticaret gemisinin tamamına veya hissesine sahip olamazdı ve bu şekilde gelir elde edemezdi. Buna karşın Osmanlı vatandaşı olanlar yabancı bayraklı gemilere sahip olabilirlerdi ve Osmanlı bayrağını taşıyan ticaret gemilerine uygulanan ve tanınan haklarla armatörlük yapabilirlerdi.

Kaptan mekteplerinin kurulması

Osmanlı hükümeti, Hukuki düzenlemeden sonra kaptanların ve çarkçılarının eğitimi için okullar kurmuştur. Tüccar Sefaini Kapudan Mektebi'nin tesisi hakkında Bahriye Nezareti'nden Bâb-ı Ali'ye gönderilen 27 Kasım 1884 tarihli yazısında yer almaktadır.Osmanlı Devleti'nin, devlet adamlarının denizcilik siyaseti bunlardan ibarettir.[57] Bundan anlaşılmaktadır ki, deniz ticaretinin öneminin farkında olsalar da, alınan önlemlerin o kadar da yararlı ve etkili olduğu söylenemez. Çünkü 20.ci Yüzyıl başında kabotaj diyeceğimiz Osmanlı limanları / iskeleleri arasında sefer yapan yabancı vapurların oranı %90'a yükselmiştir! Osmanlı deniz ticaretinde asıl hakim olanların tamamı başka devletlere ait armatörlük şirketleriydi.

Prof. Dr. Kaori Komatsu tebliğinde, Deniz Ticaretine yönelik toplumun yaklaşımını ve Osmanlı kamuoyunda deniz ticaretinin nasıl yer aldığını incelemek için zamanın basınında en fazla bu konuya ilgisini göstermiş olan Malûmat gazetesinde yer alan makaleleri örnek vererek anlatmıştır; Deniz ticaretinin önemini ifade edilmekte ve günümüz ifadesiyle ve özetlemek suretiyle şöyle denilmektedir; *"Günümüzde millî servetin artması ve gelişmesi için taşımacılığın düzenli olmasına ve başarısına bağlıdır. Gerekli olan taşıma imkanları bize göre son derece yetersizdir. Bu haliyle yalnız kendi mallarımızı kendi memleketimiz hudutları içinde nakletmemiz yeterli olamaz. Topraklarımın ürünlerini sahillerimize indirip harice sevk ve ihraç etmek suretiyle ile gelir elde etmek için vesa'it-i nakliye-i bahriyeye (deniz ticaret filosuna) ihtiyacımız derkârdır (Aşikârdır- Bilinmektedir)."*

"Ticaretin gelişmesi için temel unsurlardan biri haberleşme ve ulaştırma araçlarıdır. Sahilleri çok uzun olan ve yer kürenin çok önemli bir coğrafi mevkiindeki ve Avrupa ve Asya ve Afrika kıtalarının ulaşım yollarındaki memleketimiz gibi sevahili (Kıyıları) pek çok olan ve yer kürenin ticaret gereksinimleri bakımından en mühim bir mevkini ve Avrupa ve Asya ve Afrika kıtalarının deniz ulaşım yollarının kesiştiği bir mevkiyi işgal eden bir memlekette güçlü bir deniz ticaret filosu en evvel nazar-ı dikkate alınacak bir hususdur."

"Mülkümüzde serveti artırma ve zenginlik için tarımdan sonra gelen bir vasıta varsa o da ticaret-i bahriyedir... Devlet-i Aliye-i Osmaniye Avrupa'dan en çok sahile malik demektir... Avrupa'nın en zengin milletlerine bakarsak, servet ve zenginliğin hep ticaret-i bahriye sayesinde geliştiğini ve güçlendiğini ettiğini görürüz. Ezcümle İngiltere bugünkü servet ve kudreti hep o sayede bulmuştur."

"Ticaret-i bahriye her zaman için en kazançlı bir mülktür. İngilizler cihanın dörtte birini ancak bu sayede, ...deniz ticareti filoları sayesinde kendi tasarruflarına geçirdiler."

Malûmat'ta yayınlanan yazılarda sergilenen tabloların temelinde zamanın, yani 19. Yüzyıl sonundaki dünya ekonomisinde deniz ticaretinin önemi vurgulanır. Bunun üzerine deniz ticareti ile devletin iktisadi gelişmesi arasındaki ilişkiden söz edilir ve Büyük Britanya İmparatorluğu'nun başarısından örnek alarak Osmanlı İmparatorluğu'nun coğrafî şartları, Avrupa'nın herhangi bir ülkesinden daha uzun sahiline sahip olması, üç kıtanın birleştirdiği bir yerde olmasından ve tabii ticaret yollarının merkezinde bulunmasından, bunların sağlayacağı ekonomik üstünlükleri işaret edilerek, okuyucuların dikkati Deniz ticaretinin önemine çekilir. Malûmat Gazetesi, bundan sonra Osmanlı İmparatorluğu'ndaki deniz ticaretin durumunu anlatmaya devam eder. Yazıda, yabancı bandıralı vapurların istilasına karşı tepki gösterilmektedir. *"Ticaret-i bahriye-i Osmaniye'nin mevki ilm-i servet nokta-i nazarından şâyân-ı teessüf olup mahsulat ve mezruat-ı dahiliyemizin bir takım ecnebi tüccar seyr-i sefain kumpanyaları vesatatıyla nakıl ve ihracı kesb-i zaruret etmektedir. ...Belad-ı ecnebiyeden memleketimize sokulan eşyanın bizi ne mertebe mutazarrır etmekte bulunduğunu düşünmekte iken bir de bizim eşyamızın yine ecnebi sefaini vasıtalarıyla sevkini ve bundan ticaret ümidini mülahaza ettiğiniz ki nasıl katmerli zararlara ve telafisi nâ kabil ziyanlara uğradığımızı anlarsınız! Bu zarar ve ziyanların içinde bir de devlet sancağını hamil vesait-i nakliye-i bahriyenin gerek kendi denizlerimizde ve gerek sair denizlerde şân ve şerefle seyahatı mümkün olamamakta bulunması vardır ki ma'nen maddeten en ziyade haiz-i ehemmiyettir."*

"...bugünkü ticaret-i bahriyemiz sevahilimizin ves'atına kıyas edilirse hemen bir nokta-i

mesabesinden görülmektedir. İdare-i Mahsusa ile sâir Osmanlı vapur şirketlerinin hal-i hazırları itibariyle rekabet-i ecnebiyeye karşı ihraz-ı muvaffakiyetleri 'adim-ül-imkan olduğunda asıl düşünülecek nokta bu rekabete karşı bir çare-i tahrisidir. Bir gün Boğaziçi'nde oturulup da tetkik olunsa akşama kadar aşağıdan yukarı, yukarıdan aşağı inip çıkan bir çok sefainden dörtte üçünün İngiliz bandırası altında olduğu görülüyor. Demek ki bugün servet ve sâmân-ı memleketi arttırmak için vapurlara, denizlere, limanlara müracaattan gayri çare yoktur."

"Yetmez tükenmez bir hazine demek olan mülkümüzden müte'addid ecnebi kumpanyaları milyonlarca liraları kendi memleketlerine ithal ediyorlar da bizim İdare-i Mahsusa'mız bunlara rekabetten aciz kalıyor."

"Osmanlıların ticaret-i bahriyesi sahillerimiz ve gemilerimiz bakımından pek yetersizdir... Biz ise bu kadar büyük kıyı şeridine malik bulunduğumuz halde ticaret-i bahriyemizi ileri götüremediğimizden dolayı büyük büyük teessüfler etsek yeri vardır."

"Ecnebiler limanlarımızdan, bitmez tükenmez bir hazine olan mülkümüzden istifade ederek senevî milyonlarca liralarımızı harice çekip götürüyorlar da, biz buna karşı yine ilgisizce bakıyoruz."[58]

Osmanlı deniz ticaretinin o zamanki durumu, coğrafi potansiyeline rağmen "Çok acıklı" durumdadır. Denizcilik sektörü yabancı sermayenin elindedir, her sene büyük bir servet ülke dışına akmaktadır. Malûmat'ın işaret ettiği gibi, bu feci vaziyete başta İdare - i Mahsusa olmak üzere Osmanlı denizcilik sektörü eli kolu bağlı bakmaktadır. Bunun üzerine Malûmat, deniz ticaretinin geliştirilmesi için bazı tavsiyelerde bulunur. Öncelikle denizcilik şirketlerinin çoğalması önerisini yaparak şöyle bir makale neşredilir; *"Bugün şehrimiz limanına bakılırsa şamandıralarda yatan vapurların ekseriyetle ecnebi bandırası taşıdıkları ve bunların Mesajeri Maritime, Pake, Fransine, Loyd ve Elh kumpanyalarına ait oldukları görülür ki bu kadar mute'addid ve haylî müterakki, sermayeli şirketlere rekabet ve münakalât-ı ticariyenin ecnebi şirketleri elinden kurtarılması ancak İdare-i Mahsusa gibi yirmi şirketin tesisine muhtaçtır."*

Malûmat, ne olursa olsun yabancı vapur kumpanyalarıyla rekabet edebilecek Osmanlı denizcilik kumpanyalarının kurulmasına işaret etmektedir ve en az 20 armatörlük şirketi olması gerektiğini söylemektedir. Osmanlı halkı da Osmanlı bandıralı vapurculuğun gelişmesini talep etmektedir. Bu dileği yalnızca Malûmat'ta değil genel olarak Osmanlı kamuoyunda gözlemlemek mümkündür. Mesela İzmir'de neşr olunan Ahenk[59] gazetesinin deniz ticareti üzerindeki görüş de hemen hemen Malûmat ile aynıdır. *"...denizler servetin esaslı, nihayet-i nâpezîr, vâs'i-i menbalarıdır. Nakliyat olamazsa ticaret de olmaz, saadet de. Biz de ise ticaret-i bahriyeye hemen hiç ehemmiyet verildiği yoktur. Bugün Aydın vilayetinde bir buçuk milyon halkız. İçimizde bir gemici var mıdır;... Pandaleyon, Coly Kumpanyalar gibi vapur şirketleri de bizim değil ecnebilerin sermayesiyle vücûd bulmuştur. Biz Osmanlı şirket-i bahriyeleri, başı fesli, Türkçe söyler kapudanlar istiyoruz. Memleketimizde Avrupa'ya, Trablusgarp'a, Tunus'a, Cezayir'e, Fas'a, Hind, Amerika Denizlerine gidip gelir ticaret gemilerinde kapudanlık eder hemşehrilerimizi görmek bizi ebediyen bahtiyar edecek..."*

Deniz ticaretinin ne kadar önemli olduğu, buna rağmen Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilik sektörün gelişmediğini Cumhuriyet'in ilanından sonra hazırlanan Âlî İktisat Meclisi Raporu'ndan da hareketle söylemek mümkündür. *"Millî iktisat faaliyetlerinin*

heyeti umumiyesi içinde deniz ticaretinin ehemmiyeti mahsusası vardır. Deniz ticaretimiz, bu mahiyeti ile mütalâa edilebilmek hususiyetini haiz olmamakla beraber, memleketimizin coğrafî vaziyeti itibarile bir deniz memleketi olması ve bundan başka iktisadî ve hayatî ihtiyacatı noktai nazarından şayanı tetkiktir. Filhakika bizde bugün hatta en iptidaî manada dahi bir deniz ticareti yoktur. Son seneler zarfında müşahede edilen harekât ve sefaini ticariye tonajımızdaki tezayüt bu sahadaki faaliyetimize ehemmiyet atfettirebilecek bir keyfiyet olmaktan uzaktır. ...İstanbul ve İzmir limanlarında ihracat temamen ecnebî sefaini ile yapılmaktadır."

1928 tarihli "*Âlî İktisat Meclisi Raporları*"nda İstanbul gibi büyük bir liman kentinde yaşayarak sabah akşam deniz manzarasını seyreden Osmanlı yöneticileri ve halkının denizcilikle ilgilenmemesi imkânsızdır. Fakat devlet adamları 19. yüzyıldan itibaren gittikçe gelişmekte olankapitalist dünyanın, deniz ticaretinin ne kadar önemli olduğunu yeterli kadar anlamış değildiler. Onların yürütmüş oldukları siyaset, millî vapurculuk şirketinin kurulması, denizcilik hukukların düzenlenmesi, deniz ticareti mekteplerinin kurulması gibi tedbirlerden ibaret ise de maalesef beklenen sonucu alamamışlardır. Bunun sebebi de yerli sermayesinin yetersizliği ve yabancı ülkelerle akdolunan ticaret antlaşmaları ve kapitülasyonlar olduğu bellidir. Deniz ticaretinin böyle ağır şartlardan kurtulup kendini ayakta tutabilmesi için Cumhuriyet döneminin gelmesini beklemek zorundadır.(60)

Ulusal denizlerde ve limanlarda meydana gelen deniz çatmalarından doğan ihtilafların görüldüğü yerler Osmanlı İmparatorluğundaki konsolosluklarda kurulu *(Consular Supreme Courts)* mahkemelerdi. Deniz Ticaret Hukuku bilgi birikimiyle tanıdığımız Av. Sema Yerlikaya çelişkili yılların davalarını kendi yorumlarıyla değerlendirmekle kalmadı, Cumhuriyetin ilk deniz çatışması davası olan "Lotus - Bozkurt Olayı"nı da bu çalışmalarına kattı.

(53) Avusturalya Sidney Macquarie Hukuk Fakültesi Karşılaştırmalı Hukuk, Tarih ve Yönetim Merkezi'nin yayınladığı "Ottoman Empire Consulate Courts" başlıklı eserde yeralan gemi çatışma veya hukuk diliyle "Gemi çatma" olaylarına ait davalar.

(54) Ottoman Empire Consulate Courts Published by Centre for Comparative Law, History and Governance at Macquarie Law School,Sidney, Avusturalya.
- Carter Findley; "Consular Courts in ther Ottoman Empire", Ohio State University, 24 Mayıs 2014.
- Philip Marshall Brown; "Foreigners in Turkey- Their Juridical Status", Princeton University Press, 1914.

(55) William Perkins Collection; The Middle East Centre, St Antony's College, Oxford Üniversitesi.

(56) Prof. Dr. Kaori Komatsu ; "Osmanlılar'ın Deniz Ticareti Üzerindeki Düşünceleri", 9.cu Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu,- Bir Deniz Ticaret Merkezi olarak İstanbul,Tebliğ, 4-5 Mayıs 2017 , İÜ 9.cu Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu – "Bir Deniz Ticaret Merkezi olarak İstanbul", 4/5 Mayıs.

(57) Deniz Arşivi, MKT-435/75 (15 Teşrin-i sani 1300).

(58) Malûmat Gazetesi 1897 -1898 sayıları.

(59) Ahenk Nr.6 (11.3.1895),

(60) Âlî İktisat Meclisi Raporları 1928, s.72.

İKİNCİ BÖLÜM

Haliç'te yelkenli ticaret gemileri - Yıl: 1865-1867 Kaynak: Abdullah Freres.

Yelkenliden Buharlıya Geçiş Döneminde Yelkenli Türk Ticaret Gemileri 1800 – 1897

XIX.cu Yüzyıl Osmanlı devletinde Batı devletlerinde olduğu üzere bağımsız ticaret gemisi anlayışı gibi bir değişim görülmedi. Bu duraksamadan dolayıdır ki, Osmanlı Devleti dahi ticaret gemilerinden oluşan bir filoya sahip olmadığı gibi, bir iki teşebbüs dışında imparatorluk limanları arasında arasındaki yük ve yolcu taşımacılığı hemen büyük çoğunluğu kaptan olan denizcilerin sahip oldukları yelkenli gemilerle sürdürüldü. Buharlı gemiye geçiş hemen 20.ci Yüzyılda görülebildi. Yabancı limanlarla bağlantılı tüm gemi seferleri ise Fransız, İngiliz ve Felemenk gibi Avrupalı armatörlük şirketlerinin temsilcileri olan Levantenlerce ve Osmanlı uyruğu Rum veya Ermeni deniz esnafı vasıtasıyla gerçekleştirildi. Karadeniz'deki durum ayniydi ve 19.cu Yüzyılda İstanbul ile Karadeniz kıyılarındaki Osmanlı uğrakları giderek hep Avrupalı armatörlük firmalarının çoğu tarifeli seferleriyle ulaşılır hale geldi.

Bir zamanlar Akdeniz'den Karadeniz'e olan buğday yükü seferlerinin Karadeniz'den Ege'ye ve Akdeniz'e yöneldiği görülür. Bu seferlerde Ege'deki kayalık ve çıplak adaları birkısmı çok az sayıdaki nüfusuna rağmen, bu gemiler için bir buğday depolama limanı haline gelmişlerdir.

XVIII. Yüzyıl son çeyreğinde Osmanlı filosu, bir zamanlar her şeye gücü yeten Cenova ve Venedik kuvvetlerinden daha büyüktü. Osmanlı filosu, Doğu ve Batı Akdeniz'de olduğu gibi, haliyle Ege'de hakimdiler. Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel yerel denizcilerinin adalardan ve Karadeniz sahilleriden gelme oldukları da bir gerçektir. Osmanlı İmparatorluğunun deniz gücü yine de bu yüzyılın sonlarında, Akdeniz'deki en etkin filosuydu. Napolyon savaşları sonrasında Osmanlı Türk bayraklı filo bir misli daha büyümüş durumdaydı. Ancak 1820'den

sonra İngiliz ticaret gemilerinin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de birinci sıraya yükseldikleri görülür.[61] Bu yüzyıl sonlarında Akdeniz'de "Armatörlük" kavramında hakim olan devletler Fransa, İtalya, İspanya ve Avusturya idi. Bu devletin bayraklarını taşıyan gemiler dahi Batı Akdeniz veya Doğu Akdeniz limanları olmak üzere kısa mesafeli deniz taşımacılığı gerçekleştirebilmekteydiler. Osmanlı İmparatorluğu'nun devlet kavramındaki ticaret amaçlı filosu ise en fazla 120 tonluk yelkenli gemilerden oluşuyordu. Osmanlı Rum gemi sahiplerinin gemileri Türk, Venedik, Trieste, Malta, Livorno, Cenova, Marsilya, ve Cadiz bayraklarıyla seyretmekteydiler.

XIX.Yüzyıl ile beraber, Osmanlı İmparatorluğu kapitülasyonların yıkıcı detkisini daha da ağır şekilde hissetmeye başladığından, dış ticaret her anlamda Avrupalıların eline geçti. Böylece Doğu Akdeniz kavramında Osmanlı İmpratorluğu'nun ihtiyacı olduğu her türlü malın ithalatı ve olası ihracat ürünleri tamamiyle Avrupalı devletlerin gemileriyle yapılır oldu. Bu süreçle birlikte Hristiyan Osmanlı uyruğu olanlar ticaretten daha fazla pay almaya başladılar; Osmanlı Rum ve Ermeni gemi sahiplerinin büyümeleri daha hızlandı. Trieste, Ancona,Messina ve Cenova artık muntazaman uğrak yapılan limanlar oldular. Yelkenli ticaret gemileriyle uzak iskelelere yolcu ve yük taşımaları yapılmaktaydı. Zaten başka çare de yoktu! Bu bakımdan yelkenli ticaret gemileri ve onlara komuta eden kaptanlar ve gemiciler, gerçek anlamda "Deniz kurdu" idiler.

"Yelkenliden Buharlıya Geçiş Döneminde Yelkenli Türk Ticaret Gemileri 1800 - 1897" başlığını verdiğim bu bölüm, XIX Yüzyıl sonlarına kadar giderek Türk armatörünün tarihini, sahibi oldukları gemileriyle ve kimlikleriyle kaydetmek suretiyle daha geniş bir yelpazede tespit etmeyi amaçlamaktadır. Yolcu / yük gemisi armatörlüğü kavramında Osmanlı limanlarında buharlı gemilere sahip olanlar; önce levantenler ve yelkenliden buharlı gemiye geçiş yapan Osmanlı tebaası Rum armatörler olmuştur.

Yabancılar ve levantenler kendi bayraklarıyla Osmanlı devleti limanlarında bayrak, gümrük, liman ayrıcalıklarından yararlanarak yolcu/yük taşımacılığı yaparken, yelkenli gemileriyle hemen sadece Osmanlı devleti kıyıları ve limanları arasında seferler yapabilen Türk gemicilerinin buharlı gemiye geçişleri, zaten mevcut imtiyazlar nedeniyle hayalden ibaretti. Armatör kavramında Türkler hâlâ yoğunlukla yelkenli gemilerle yük / yolcu taşımacılığına devam ederken, Sociètè Commerciale Bulgare de Navigation à Vapeur Bulgar A; Cunard S.S.Cy; Deutsche Levante Linie; Ellerman Line; Folette Volontaire Russe; Fraissant & Co.; Hungarian Levant Line; Johnson Line; Khedivial Mail Line; Sociètè de Navigation à Vapeur le Levant (Anatolie); Compagnies de Navigation à Vapeur de Lloyd Autrchien ; Cie Messageries "Marmara" Rus A.Kanavaloff; Cie des Messageries Maritimes; Moss S.S.Cy.; Navigazione Generale Italiana (Sta Rte Florio & Rubattino); Cie Royale Nèerlandiase ; Hamburg-America Line; Nouvelle Sociètè de Navigation de Syra (Nèa Hèlleniky); Cie de Navigation à Vapeur "Panhèllenique"; Oriantale P.Pantaleon; Papayani Lines; N.Paquet & C.ie; A.Deppe; Service Maritime Roumain; Cie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce; Westcott & Laurence Line; Wilson Line buharlı yük / yolcu gemileriyle İzmir, İstanbul ve Karadeniz limanları olmak üzere muntazam seferler yapmaktaydılar. Yük ve yolcu taşımacılığın hemen tamamı yabancı bayraklı gemicilik şirketlerinin gemileriyle yapıldığı bu yüzyıllardaki gazetelerde, "Shipping" ve "Regular Line of First Class Steamers" gibi tarifeli sefer haberleri yer alırdı.

7 Ocak 1867 tarihli nüshada dikkatimi çeken bir satırı renkli olarak işaretledim; Bu sayfada, Kaptan Walter komutasındaki İngiliz bayraklı "Una" buharlı yük ve yolcu gemisinin Odesa'dan, Kaptan Engelman komutasındaki Rus bayraklı "Oleg"in Batum'dan, Kaptan Mararino komutasındaki Fransız bayraklı "Neva"nın Trabzon'dan, Kaptan Cennac komutasındaki Fransız bayraklı "Hermus"un Selanik, Çanakkale ve Gelibolu uğraklı olarak yük ve 108 yolcu ile 3 Ocak 1867 tarihinde İstanbul'a geldiği, alt satırda ise Kaptan İsmail komutasında Türk bayraklı *"Ereğli"* vapurunun Varna'ya, Kaptan Martin komutasındaki Fransız bayraklı "Yatican"ın İzmir'e hareket ettiği belirtilmekte. Bu duyurular birkez daha, yabancı bayraklı gemilerin Türkiye limanları arasında yük ve yolcu taşımaclığı yaptıkları, ayrıca, *Kaptan İsmail - Ereğli vapuru* haberinde olduğu gibi Türk Deniz ticareti tarihi araştırmalarında herşeye rağmen boşluklar olduğunu göstermekte.

Prof. Dr. Süleyman Uygun *"Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)"* başlıklı makalesiyle, yabancı bayraklı gemilerin enazından Karadeniz limanlarına nasıl hakim olduklarını anlatmaktadır. Bu husus acı bir gerçektir. Türk bayraklı buharlı gemilere geçiş yapılamamamış ve hâlâ yelkenli gemilerle denizde yolcu ve yük taşımacılığı devri kapatılamamıştır. Devamlı tekrarlamak ve hatırlatmak zorundayım; Osmanlı İmparatorluğu'nu Kapitülasyonlar mahvetmiştir! Karadeniz'den Akdeniz'e, Aşağı Tuna'dan Kızıl Deniz ve Basra Körfezi'ne kadar uzayan geniş bir su havzası ve hinterlandına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu böyle bir imkâna rağmen birçok alanda olduğu gibi sivil ve askeri denizcilik sahasında da Avrupalı devletlere göre bir hayli geri durumdaydı.(62) Avrupalı devletler birçok alanda olduğu gibi bu alandaki boşluğu da önemli fırsatlara çevirmeyi bildiler. Buharlı gemi teknolojisinde başı çeken İngiltere ve Tuna havzası ile Adriyatik denizinin avantajlarından sonuna kadar istifade eden Avusturya, kurmuş oldukları buharlı deniz nakliyat kumpanyaları (İngiliz Peninsular & Oriental ve Avusturya Lloyd sayesinde XIX. Yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz ticaretinde en fazla payı elde eden devletler haline geldiler. XVI. yüzyıldan itibaren elde etmiş olduğu imtiyazlar/kapitülasyonlar sayesinde Doğu Akdeniz ticaretinde üstün durumda olan Fransa, XIX. yüzyılın başında geçirdiği siyasi, sosyal ve ekonomik çalkantılar dolayısıyla buharlı deniz nakliyat şirketleri ve gemi teknolojisinde yeterince ilerleme sağlayamadıkları için üstünlüğü İngiltere ve Avusturya'ya kaptırdı.Birbiri ardına kurulan buharlı deniz nakliyat şirketleri Doğu Akdeniz ve dünyadaki geleneksel ticaretin seyrini değiştirdi. Buhar makinasının aynı zamanda sınai kapitalizm, kara ve demiryollarına uyarlanması, şimdiye kadar görülmemiş bir rekabet ortamı meydana getirdi. Sadece siyasi kazançların fırsata dönüştüğü basit ticaret anlayışı, buhar teknolojisi devlet-şirket ortaklıkları ve dış bağlantı ayağını oluşturan ekonomik anlaşmalar/imtiyazlar gibi çok yönlü karmaşık ilişkiler ağından beslenen pazar oluşturmaya yönelik rekabetçi bir ticaret anlayışına büründü. Levant limanları diğer deniz nakliyat kumpanyaları tarafından çoktan keşfedilmişti. Özellikle Fransız Messagerie Maritimes, Avusturya Lloyd, İngiliz ve Rus Kumpanyaları'na ait buharlılar çok sık ve düzenli olarak bu limanlara uğramakta olduğundan pek fazla keşfedilmemiş yeni limanlara ihtiyaç vardı.

Levant limanlarındaki yoğun gemi trafiğine karşın Karadeniz limanları o kadar ticari hareketliliğe sahip değildi. Üstelik konsoloslar raporlarında Fransız vapur kumpanyalarının Karadeniz'e hatlarını uzatmaları için birçok araştırma yapmış ve onları teşvik etmiştir. Trabzon Konsolosu Clairambault, henüz 1846'da İstanbul Fransız elçisine gönderdiği raporunda, bölgede tütün, buğday, mısır, arpa ve sair ürünlerin çok miktarda yetiştiğini, üretimin ihracat

yapılacak kadar önemli miktarda olduğunu, pek çok kez Rostand Vapur Şirketi'nin buharlı gemilerinin Karadeniz seferleri için teşebbüste bulunduğunu belirtmekteydi. Yine Messagerie Maritimes Kumpanyası yönetiminin bölgeye dair 1857'de tanzim ettiği raporda, *"İstanbul-Trabzon hattının kendine özgü, dikkate değer bir oranda emtia trafiği olduğu, ayrıca bu hat üzerinde bolca gıda ürünlerinin bulunduğu, aynı zamanda bölge halkının seyahatlerini neredeyse tamamen deniz yoluyla gerçekleştirdiğinden çok fazla yolcu trafiğinin bulunduğu..."* bildirilmekteydi. Batum ve Poti limanlarına kadar uzayan bir hatta hiçbir Fransız bandıralı şirket seyrüseferde bulunmuyordu. Dolayısıyla Paquet Kumpanyası'nın yönünü Karadeniz'e çevrilerek burada yeni bir hat açması hem şirket çıkarları hem de Fransız tüccarı açısından kaçırılmayacak bir fırsat olarak görüldü. Üstelik Karadeniz liman kentlerinin çoğunda birçok işletmenin imtiyazı Fransız müteşebbislere verilmişti. Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi (Generale de Phares de l'Empire Ottoman), Bakü petrolleri imtiyazı bir Fransız şirkete verilmiş ve bu şirket tarafından işletilmekteydi. Karadeniz hattı her ne kadar 1874'te açılsa da bu hatta düzenli işleyecek bir filonun oluşabilmesi ancak 1878'e denk düşmektedir. Bunun yanında 93 Harbi de Karadeniz'in güvenliğini tehdit ettiği için 1878-79'da düzenli seferlerin başlaması daha gerçekçi görülmektedir. Aynı zamanda Mesajeri Trabzon acentesi ve salnameler de aynı tarihi referans vermektedir.

Paquet Kumpanyası'nın Karadeniz'de düzenli seferlere başlaması Babıali yönetimi tarafından memnuniyetle karşılanmış ve 2 Ağustos 1888'de bizzat şirketin kurucusuna *"hıdamet-i vakıalarından bahşla Mösyö Paquet'e dördüncü rütbeden Osmanlı mecidi nişanı..."* takdim edilmiştir. Karadeniz limanlarına gönderilen navlun genellikle Marsilya rafinerilerinde bolca üretilen şeker ve çimentodan ibaretti. Marsilya'dan yüklenen bu emtia çoğu zaman İran'a kadar uzanan noktalardan gelen kervanların bekledikleri Poti limanında indirilirdi. Bu yol Süveyş Kanalı'ndan geçilerek İran Körfezi'ne kadar giden yoldan daha kısa mesafedeydi. Şirket vapurlarıdönüşte birçok iskeleden aldığı hububat, Poti ve daha çok Batum'dan alınan petrolden ibaretti. Petrol, Giresun ve havalisinde imal edilen 250 litrelik ahşap varillere yüklenerek Marsilya'daki ilk petrol rafineri istasyonuna nakledilirdi.

Karadeniz liman kentleri arasında deniz yoluyla seyahat etmek, bölgenin coğrafi şartlarının zorluğu ve güvenlik kaygıları dolayısıyla kara taşımacılığına oranla daha çok tercih edilmekteydi. Bölge ahalisi tarafından zorunluluktan kaynaklı bir gelenek haline gelen deniz taşımacılığı durağan olmayan yoğun bir yolcu sirkülasyonunu beraberinde getirmekteydi. Bunun yanında özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında savaş, iç karışıklıklar, haç seyahati, mevsimlik işçi göçleri gibi harici kaynaklı etkenlere bağlı olarak düzensiz artış gösteren yolcu sayısı yerel yolcu trafiğini katlamaktaydı. Hatta çoğu liman kentlerinde yolcu taşımacılığından elde edilen gelir emtia taşımacılığını ikinci plana atmaktaydı. Seyahat ya da göç etmek zorunda kalan yolcuların gelir seviyelerinin düşük olması güverte yolculuğuna olan talebi misliyle arttırmaktaydı. Bu nedenle bölgede faaliyet gösteren birçok buharlı nakliyat şirketi gibi Paquet Kumpanyası da sipariş ettiği buharlıları kamara yolcularından ziyade çok miktarda güverte yolcusu taşıyacak şekilde tasarladı. Paqeut Kumpanyası diğer yabancı nakliyat şirketleri gibi her ne kadar bu türden hadiselere girişmişse de Babıali için ücretsiz asker, kamu görevlisi sevk edilmesi, devlete ait postaların ücretsiz taşınması gibi hususlarda önemli hizmetleri bulunmaktaydı. Bu hizmetleri dolayısıyla daha önce de belirtildiği üzere şirket sahibi Nicolas Paquet'e bir onur nişanı dahi verilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğunun güçlü olduğu asırlardan önceki padişahların yabancı devletlere

verdikleri ve vermek zorunda kaldıkları imtiyazlar sonucu içine düştüğü perişanlığı, çok doğru değerlendirmek şarttır. Bu imparatorluğun gerileme devrinde karşılaştığı sıkıntılar durmadan büyümüş,ama imtiyazlar prangasını kırıp atması daima engellendiğinden, daha da perişan hale gelmiştir. Durumu kısaca resmetmek adına, sadece denizcilik alanında neden herşeyin yabancılara terk edilmiş olduğunu anlatmak adına, devletin bahriyresinin hangi imkansızlıklar içersinde olduğu yüzlerce arşiv belgesinden beş on tanesiyle anlatmak, hazindir, ama neyazık ki gerçektir;

- Preklis ve Patra isimli Yunan vapuru külliyetli esleha (Silah) ve tenbekü yükü ile Suriye sahiline hareketi Beyrut Rejisi nezaretine bildiriliyor. Bu yasak eşya ve en meşhur kaçakçılardan ve katil firarilerinden Zedar namına Beyruta geleceği anlaşılmış ise de,bunları yakalamak için elde vasıta bulunmadığından dolayı sorumluluk alınamayacağı Bahr-i Sefid (Akdeniz) seyyar filo kumandanlığından şifreli telgraf ile bildiriliyor. (Deniz Müzesi Arşivi; Fabrikalar Bölümü, Tarih- 26 Şubat 1906, Dosya No.65, Sayfa No.120).

- Selanik'teki subayların birer maaş alamadıklarından bu yana bir ay geçtiği halde, limandaki 5 gemi subaylarının 3 aydan beri maaş alamadıkları. (Deniz Müzesi Arşivi; Fabrikalar Komodorluk Bölümü, Tarih-24 Temmuz 1904, Dosya No.24, Sayfa no. 46).-Sakız Adası halkından gemicilikle uğraşanların teknelerine Yunan bayrağı çektikleri ve Yunan gemilerinde çalışa geldikleri hakkında.(Deniz Müzesi Arşivi; Fabrikalar Komodorluk Bölümü, Tarih- 24 Temmuz 1904, Dosya No.24, Sayfa No.46).-Mülâzımı sâni, Mülâzımı evvel ve yüzbaşıların refahlarını arttırmak için tayin bedellerine ikişer ertayini daha ilave olduğu hakkında. (Deniz Müzesi Arşivi; Fabrikalar Komodorluk Bölümü, Tarih- 15 Teşrini evvel 1905, Dosya No.30, Sayfa No.30).

- Cülûs günü (Padişahın tahta çıkışı) nedeniyle yapılacak geçit resmine subay ve eratın yıllardır elbiselerini alamamalarından ötürü katılmalarının zor olacağı hakkında. (Deniz Müzesi Arşivi; Fabrikalar Komodorluk Bölümü, Tarih- 26 Temmuz 1906, Dosya No.31, Sayfa No.135).

- Bahriye Matbaası için Alikyan Efendi'den iki adet fotoğraf makinesi satın alınması (Deniz Müzesi Arşivi; Sandıklar Bölümü, Tarih- 28 Teşrinievvel 1887, Dosya No.13, Sayfa No.170).

- Donanmadan ve diğer mevkilerden Cuma selâmlığına katılacaklar için Yahudi Mişon'dan alınan yün eldivenler hakkında (Deniz Müzesi Arşivi; Sandıklar Bölümü, Tarih- 28 Kânunuevvel 1889, Dosya No.16, Sayfa No.35).

-Kilitbahir korvetinin İstanbul'dan hareketi sırasında almış olduğu 500 okka galetanın bir kısmı erata yedirilmiş ise de diğerlerinin kurtlandığı hakkında (Deniz Müzesi Arşivi; Komodorluk Bölümü, Tarih- 16 Teşrinisâni 1900, Dosya No.6, Sayfa No.106).

- Bahr-i Ahmer'de (Kızıldeniz) bulunan deniz eratına istihkakları olan elbiseler gönderilmediğinden perişan durumda oldukları. (Deniz Müzesi Arşivi; Komodorluk Bölümü, Tarih- 8 Ağustos 1903, Dosya No.21, Sayfa No.50).

- Malta Adası'nda onarılması kararlaştırılan Selanik'teki Necmi Şevket korvetinin makineleri çalışmadığından Samsun vapuru ile yedeklenmesi kararlaştırılmıştır (Hakkında). (Deniz Müzesi Arşivi; Komodorluk Bölümü, Tarih- 25 Haziran 1905, Dosya No.36, Sayfa No.79).

Yelkenliden buharlıya geçiş yıllarında İstanbul limanında gemiler. Fotoğraf: Sebah & Joaillier.

- İki yıl içindeki terhisler nedeniyle Selanik'teki gemilerde personel kalmamıştır..(Hk) (Deniz Müzesi Arşivi; Komodorluk Bölümü, Tarih- 13 Haziran 1903, Dosya No.19, Sayfa No.27-29).

- Sinop Tersanesi mürettabatının bir - iki erden ibaret kalması nedeniyle Cerrah tayinine (Doktor atanmasına) gerek olmadığı hk.) (Deniz Müzesi Arşivi; Komodorluk Bölümü, Tarih- 19 Teşrinisâni 1908, Dosya No.37, Sayfa No.16-17).

Yelkenliden buharlıya geçiş döneminin çağın değişiminin çok gerisinde kalmış bir devlet vardır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ise özel sektör armatörünün posta vapurculuğu yapması bir yasayla engellenerek, her şeyin zorunlu görülerek devletleştirilmiş olması, ciddi bir hata olarak kaydedilmiştir. Bu yasa hakkında Türk Armatörleri Tarihi başlıklı eserimin Birinci cildinde belgelere ve TBMM Zabıt Cerideleri'ne (Tutanaklar) istinaden bu konuyu yazmıştım. Bu vesile ile bir belgeyi daha esere ekliyorum; Bu belge TBMM Arzuhal Encümeni'nin 2 Aralık 1933 Cumartesi günkü toplantısına ait "Haftalık Karar Cetveli"nden alınmıştır.

1932 yılında neşredilen bir yasayla posta vapurculuğu (Yolcu taşımacılığı) özel sektöre yasaklanarak devletleştirilmiştir. Bu yasa, rakipsiz bir katı devlet armatörlüğü yaratmış ve

özel sektörün yolcu gemiciliği yapması da tarihe karışmıştır. Türk Milli Vapurculuar Birliği adına (Lûtfi Bey) Lûtfi Yelkenci "Deniz Nakliyat Hizmetinin Serbest Bırakılması" amacıyla kapsamlı bir dilekçe hazırlamış ve bunu TBMM Arzuhal Encümeni'ne iletmiştir. (Kayıt No. 227/1685)

Arzuhal Encümeni Lûtfi Bey'in dilekçesini incelemiş ve 29 Eylül 1933 günü toplantıda talebin reddedilmesine karar vermiştir. (2 Aralık 1933 Tarih ve Karar No. 36) Bu karar şöyledir; *"Limanlarımız arasında nakliyat hizmetinin inhisar altına alınmayarak serbest bırakılması talebine dair Lûtfi Bey tarafından gönderilen arzuhal, encümenimize verilmekle keyfiyet İktisat Vekâletinden sorulmuştu.*

Gelen karşılık (Verilen cevap) okundu ve icabı müzakere edildi;

Mesele Meclisi Âlice uzun uzadıya tetkik olunduktan sonra, Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işinin Devlet inhisarına (Devlet Tekeline) alınması kararlaştırılarak, keyfiyet bu suretle kanuniyet kesbetmiş olmakla yapılacak muamele olmadığının müstediye(Dilekçe sahibine) bildirilmesine karar verildi."

Gerçekler böyle olunca yelkenliden buharlıya geçiş devrinden gelerek, imtiyazlar baskısı altında ezilen Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti alanında da maruz bulunduğu tablo, vereceğim bir römorkör örneğiyle bile gayet açık şekilde anlaşılmış olacaktır. Bu örnek İzmir'de kurulu Osmanlı görünümlü Belçikalı levanten armatörlük şirketine ait "Castella" isimli geminin sicilidir. Açıkcası, limanlarımızda çalışan gem yedekleme, gemi kurtarma, kılavuzluk hizmetleri veren firmaların hiçbiri Türk değildir, yabancılardır. Hatta hemen tamamı yabancı bayraklıdır!

Lloyd's Register, böyle bir çalışmanın en kapsamlı kaynağı olan uluslararası ve resmî sicil kurumudur. Bu doğrultuda; Lloyd's Register Foundation arşivini digital ortamda çalışmak suretiyle bugüne kadar bilinmeyen Osmanlı armatörlerini ve gemilerini (Römorkörler dahil) teker teker kayda aldım. Ancak geldiğim noktada şu değişimi de açıklamalıyım; Lloyd's Register Foundation büyük olasılıkla Southampton City Council'in aldığı kararla alışılan izlenme ortamından kaldırılmıştır. Bu değişim araştırmacılar adına son derece olumsuzluktur. Ben ise bu karardan önce çalışmalarımı tamamladığından, şanslı sayılırım. Geç kalsaydım, Osmanlı devletinin son iki yüzyılında yelkenli tekne Türk armatörleri kayıtlarını yapmam imkansız hale gelecekti! Bu bakımdan inceleyeceğiniz eserim çok nadir belgeleri okurlarına ve araştırmacılara kazandırmış olmaktadır.

Bu çalışmanın son derece dikkat istediğini, alabildiğine sabırlı olmaya dayandığını belirtmeliyim. Alfabetik sıralamayla sayfa sayfa ve her sayfada satır satır arama yapılarak ulaşılabilen Türk armatörlerine ait bilgileri, ikinci safhada kopyalanarak kendi digital arşivime kaydettim. Böylece bu belgeler, yeniden çalışma yapmak suretiyle istenilen son belgeleri meydana getirmişlerdir. İlk kademede, yelkenli ahşap teknelerin ulusal ve uluslararası anlamda sicillerinin tespitine başlanılmıştır. Bu kayıtlar Lloyd's Register of Shipping yıllıklarında mevcut kısaltmalar uygulamasının aynidir. Kısaltmaların Türkçe karşılıkları ayrıca verilmiştir.

Muazzam bir değer ifade eden LR kayıtları sayesinde XVIII. Yüzyıldan başlayarak bir geminin

başlıca özelliklerini bu kısaltmalardan öğrenmek mümkün olabilmektedir. Lloyd's Register'de her cilt 500-2000 sayfa arasında bir kapsamı meydana getirmektedir. Her sayfada ortalama 25 gemiye ait bilgi olduğundan, örneğin 847 sayfa olan 1874 yıllığında 21,175 gemiye ait bilgi yer almaktadır.

Lloyd's Register of Shipping buharın ticaret gemilerine uygulanmasıyla, kısa sürede önemli bir değişikliğe gitmiş ve "Sailing Vessels"- "Navires A Voiles" başlığıyla verdiği yelkenli ticaret gemileri bölümüne "Steam Ships - Buharlı Gemiler" sayfalarını eklemiştir. Yelkenli ticaret gemileri bölümü ise zamanla kaldırılmıştır.

Türk bayraklı yelkenli ticaret gemilerinin buharlı gemi döneminde ağırlığı koruduğu görülür. Bu tablo, Osmanlıda Kapitülasyon sömürüsü nedeniyle ticaret gemiciliğinin de başka bayrakların tekelinde kaldığını ifade eder. Haliyle yelkenli gemilerde kalış, Türk gemi inşa sanayiinin doğuşunu da tümüyle olumsuz durumda bırakmıştır.

Türk bayraklı yelkenli ticaret gemilerini bağlama limanları sayesinde tespit etmek en kolay ve kesin yoldur. Ancak Lloyd's Register'e yer,şahıs, liman ve gemi isimleri İngilizce okunduğu gibi yazıldığından hayli zorlayıcı da olabilmektedir. Doğru kelimenin çözümlenmesi ancak bir Türk araştırmacı sayesinde veya çok iyi Türkçe bilen yabancı bir araştırmacı için mümkün olabilir. Bazı örneklemeler yaparsam; "Tellash" - "Telaş" isimli yelkenli geminin adıdır. "Temur Cappu", "Demir Kapı" isimli geminin adıdır. "Hasskioi - Hasköy", "Bogtch Ada - Bozcaada" demektir. "Tidjaret - Hhair - Ticaret-i Hayr" isimli gemidir."Spet Skellesi - Sepet İskelesi"; "Thesmehless - Çeşmeli"; "Utch Kardash - Üç Kardeş"; "Oon Cappan - Unkapanı" olarak çözülmelidir.

Bağlama Limanı olarak bilinen liman kentleri yanında, devrin "Ebulahir İskelesi", "Abdul Vahab İskelesi", "Harramson İskelesi" gibi iskeleler ayrıca bağlama limanı olarak gösterilmektedir. Bartın, Tirebolu, Alaplı, Karaağaç, Şıra, Biga yelkeni gemi inşa kıyı kentleri olarak yoğunlukla geçmektedir. Buna karşın "Meis Adası"nın dikkat çekecek kadar sıkça geçmesi şaşırtıcı veya dikkat çekicidir.

Yelkenli gemi inşaatı ve bağlama limanı olarak geçen isimlerden biri olan "Gideros" şöyle tanımlanıyor; "*Gideros, Kastamonu ilinin Cide ilçesine yaklaşık on kilometre uzaklıkta yer alan; etrafı yemyeşil dağlarla çevrili, göl görüntüsünde bir koydur. Gideros Koyu'nda ilk yerleşim, binlerce yıl öncesine dayanıyor. Tarihi kaynaklara göre koydeki ilk yerleşim Amazonlar tarafından 3500 yıl önce kurulmuş. Ayrıca tarihte korsanların Gideros Koyu'nu saklanma yeri olarak kullandığı söylenmektedir. Bu bağlamda geçmişten günümüze bir çok toplumun yaşam alanı olarak kabul ettiği Gideros Koyu ile birlikte kilometrelerce uzanan sahili, dağları, şelaleleri, koyları, kanyonları ve ormanlarıyla bir doğa harikası olan Cide ilçesini de bilmek ve gezmek gerekir.*"

Bir diğer bağlama limanı yeri "Karaağaç Koyu"; Bu isimde muhelif yöreler var. Ancak bağlama limanı kavramında Ayvalık - Burhaniye sahil hattı ortasında yer alan "Karaağaç" ifade ediliyor.

Yelkenli gemileri inşa eden ustalar, bazı gemi bilgilerinde adlarıyla verilmiştir; Örneğin "İnebolulu Aleko Kahvecioğlu Usta", "Bartın'lı Mehmet Usta", "Amasralı Mustafa Usta", "Vasil

Usta", "Eyüb Usta", "Maestro Yanni Usta", bu isimlerden bazılarıdır. "Thesmehlees İsa Usta" diye yazıldığında, bunun "Çeşmeli İsa Usta" olduğunu anlıyoruz. Bartın, LR kayıtlarında "Parteni" olarak yazılı veya "Parthenius". Bartın'ın yelkenli gemi tersaneleriyle çok önemli bir bölge oluşu her türlü takdirin de üstündedir.

Bartın Tarihi'ni özetle nakleden kaynaklar şöyle anlatıyor; Bartın ve çevresi; M.S. 395 yılında Roma-Bizans bölünmesinden sonra Bizans'ın payına düşmüş, 1084-1096 yılları arasında Kutalmış oğlu Süleyman Beyin bölgede kurduğu Türk Emirliğinin, I.Haçlı Seferleri sonrasında da, yeniden Bizans'ın sınırları içinde yer almıştır. M.S.11. yy. sonlarında, Anadolu Selçuklular'ın; 200 yıllık Selçuklu döneminden sonra 1326'da Candaroğulları Beyliği'nin, 1392'den itibaren de Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliğine girmiştir.Bartın ve Ulus, M.S. 11.Yüzyıl' da Türk hakimiyetine girerken; Amasra, Roma döneminde (M.Ö.64-M.S.395) Satraplıkla yönetilen Bitinya - Pontus Eyaletinin Pontus bölümüne Başkent oldu. Bizans (M.S.395-1460) döneminde 1261-1460 yılları arasında Ceneviz Kolonisi olarak yönetildi;1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katıldı. Bartın, Osmanlı Döneminin 1460-1692 yılları arasında Anadolu Beylerbeyliği'ne bağlı Bolu Sancağı sınırları içinde yer aldı. Bolu Sancağı'nın kaldırılmasıyla 1692-1811 yılları arasında Voyvodalıkla yönetilen Bartın, 1811 yılında da Kastamonu Vilayetine bağlı olarak yeniden kurulan Bolu Sancağı'na bağlandı. Bu dönemde ticari potansiyeliyle bölgenin pazar yeri olan ve On iki Divan adını alan Bartın, 1867 yılında ilçe oldu. 1876 yılında da Belediye Teşkilatı kuruldu.

XIX. Yüzyıl başlarından itibaren incelediğim Osmanlıda ticaret denizciliği, imparatorluğun Ege Adalarındaki Rum ahalinin deniz ticaretindeki etkinliğini ortaya koymaktadır. Bu nedenlerdir ki çok önemli sayıdaki yelkenli ticaret gemisinin adı Rumcadır veya Helen mitolojisinden alınmadır. Yine de söylendiği gibi yazıldığından, LR arşivine geçmiş olan "Zoodogos Pighi", " Zondon Hobki", "Zuzush-bi", veya Türkçe olması gereken " Zedekiyeh Rahmet", "Zimmet Deriyah" gibi gemi isimleri, tekrar ve tekrar hecelenmeyi gerekli kılmıştır.

"Chakkir Hagua - Şakir Ağa"; "Mahounahji - Mavnacı" demektir. "Phillios - Filyos"; " Focchia - Foça"; "Mysia – Bandırma / Erdek"; Çakraz - Amasra", "Kerrasunde - Giresun", "Oonia -Biga"dır. "Evrenye" Kastamonu iline bağlı şirin bir Karadeniz sahil kasabasıdır. Günümüzdeki adı "Gemiciler"dir. Gemi yapılan yerlerden adları sıkça geçen "Çatal Zeytun"; Abana, Yeşilyuva, *Çatalzeytin*, Türkeli, Güzelkent, Ortalık, Ayancık sahil şeridindedir.

Bağlama limanı olarak gösterilen koylardan "Bigados", Selimpaşa demektir. Kasabanın ismi Bizanslılar zamanında "Epivatos" idi. Osmanlılar döneminde "Bigados" ismiyle anılan belde Cumhuriyet döneminde Selimpaşa adını almıştır. Özellikle Karadeniz kıyılarındaki yer isimlerinin Cumhuriyet öncesi adlarından oluşması karşılaştırmayı gerekli kılmaktadır. Yine LR, İngiliz Admiralty'sinin Osmanlı İmparatorluğu deniz kıyıları ve adaları için seyir haritalarında ısrarla kullandığı Roma, Bizans devri adları aynen aldığından, bu konuda da ayrı bir çevirme gerekmiştir. Bir kısmı ise örnek olması açısından aynen bırakılmıştır.

Kaptanların veya gemi sahiplerinin kimlikleri verilirken, bazı unvanlar görülmektedir. Şöyle ki; "*Kapıcıbaşı*", "*Hattab Tüccarı*", "*Hayriye Tüccarı*", "*Muttabbaşı*", "*Tütüncübaşı*" devrin meslek ünvanları olduğu gibi, devlet tarafından tevcih edilen ayrıcalıklı bir çeşit ticaret ünvanları olmaktadır.

Türk armatöre tanınan "Hayriye Tüccarı" ve "Avrupa Tüccarı" ünvanı ve önceliği

Yelkenli gemi sahipleri arasında az sayıda *"Hayriye Tüccarı"* unvanlı olanlar görülür. Yelkenli ticaret gemisi devrinden başlayarak III. Selim ve II.Mahmud devrinde özellikle Türk Armatörüne sağlanan bir anlamda diplomatik ayrıcalık, ilkkez bu satırlarda ortaya çıkartılmış olmaktadır. Bu konu *"Avrupa Tüccarı"* ve *"Hayriye Tüccarı"* arabaşılıkları altında anlatılacaktır.

Avrupa Tüccarı

Avrupa ile müste'min tüccar *(Osmanlı ülkesinde oturmalarına müsaade olunan yabancı devlet tebaası)* statüsünde ticaret yapan gayri müslim Osmanlı tebaasıdır.

XIX. yüzyılın başından itibaren, Avrupa ile ahidnâme (Beratlı)'lı tüccar statüsünde ticaret yapma müsaadesi bahşedilen Osmanlı tebaası gayri müslim tüccara Avrupa tüccarı adı verilmiştir. Osmanlı sınırları içinde, müslüman ve gayri müslim uyruk ile ahidnâmeli devletler tüccarı farklı şartlarda ticaret yaparlardı. Ahidnâmeli tüccarın dış ticarette daha imtiyazlı durumda bulunması yanında, yabancı elçilik ve konsoloslukların kullanacakları tercümanlara cizye vb. tekâlif (Yükümlülük)'ten muafiyet gibi hakların da tanınmış olması, gayri müslim tebaaya son derece cazip görünüyordu.(63)

İstanbul'daki elçiliklerle diğer şehirlerdeki konsoloslukların resmî makamlarla münasebetleri, öteden beri, lisan bilen gayri müslimler tarafından yürütülmekte ve bu nevi vazifelerin görülebilmesi için tercümanlık beratına sahip olmak gerekmekteydi. Tercümanlar yabancı misyonlar tarafından seçilir ve beratlar da yine onlar tarafından temin edilirdi. Elçilik ve konsoloslukların berat temininden maddî menfaatler sağlamaları, zamanla tercümanlık beratı taşıyanların sayısının artmasına sebep oldu. Hakikatte ise bunların çoğu, tercümanlık beratındaki şehirlere hiç gitmemiş, ticaretle uğraşan ve lisan bilmeyen kimselerdi. Tercümanlık beratı suistimalinin önlenmesi için XVIII. yüzyılda zaman zaman bazı teşebbüslerde bulunuldu.

III. Ahmed (1722), III. Mustafa (1758, 1766) ve I. Abdülhamid (1786) bu konuyla ilgilenip yabancı elçilere notalar verdilerse de mesele halledilemedi. 1791 yılında III. Selim devrindeki teşebbüs de istenilen neticeyi vermediğinden Avrupa ile ticaret yapan ve yapacak olan tüccar, kaptan ve gemi sahipleri için özel bir statünün kabulü kaçınılmaz oldu. Bu suretle Avrupa Tüccarı denilen sınıf ortaya çıktı (1802). Avrupa ile ticaret yapmak isteyen ve güvenilir bir şahıs olduğunu ispat eden gayri müslimler Avrupa tüccarı beratı alabiliyorlardı. Bunun için, üzerlerine nâzır tayin edilen Dîvân-ı Hümâyun beylikçisinin bir takrir (Önerge)'i ile berat harcı olarak 1500 kuruş ödenmesi ve beratın İstanbul Kadılığı Bâb Mahkemesi'ne kaydı gerekiyordu. Avrupa tüccarının iki yıl süreyle vazifede kalacak bir başbezirgân ve nâzırları bulunur, bunlar aralarında yaptıkları seçimin "Emr-i âlî" ile tasdikinden sonra vazifeye başlarlardı. İş yerleri ve ticaret yaptıkları devletin ismi, nâzırları tarafından tutulan bir deftere kaydedildiğinden, bunlara "Defterli tüccar" ve Eflak - Boğdan'ın fermanlı tüccarı gibi bir takım olduklarından "Kumpanya tüccarı" da deniliyordu.

Müste'min tüccar hak ve imtiyazları tanınan Avrupa tüccarı, ticaret yaptıkları memleketin tarifesi üzerinden % 3 gümrük resmi ödüyorl, avârız, kassâbiyye vb. tekâlîf-i örfiyyeden muaf tutuluyorlar; kıyafetlerine karışılmıyor, "Mürur tezkiresi" denilen seyahat izinlerini kolayca

alabiliyorlardı. Avrupa Tüccarı sınıfına girenlere iki hizmetkârlarının bulunması, bunlardan birinin İstanbul dışında oturabilmesi hakkı da tanınmıştı. Beratlı tüccara hukukî bakımdan da müste'min tüccar gibi muamele ediliyor ve yabancı tüccarla 4000 akçeyi aşan davaları İstanbul'a sevkediliyordu. Aralarındaki davalar gerektiğinde beylikçi tarafından reîsülküttâba arzediliyor ve eğer "Şer-i şerif"e müracaat lâzım gelirse, çarşamba günleri Reîsülküttâb Odası'nda veya Bâbıâli'de Arz Odası'nda bu davalara bakılıyordu (BA, KK, nr. 7538, s. 2). Müste'min tüccarla olan davalarında ise davalının tâbi olduğu devletin ahidnâmesi esas alınıyordu. İçlerinden birinin ölümü halinde terekesi tesbit edilerek varsa vârisine veriliyor, vârissiz ölenlerin malı hazineye kalıyordu.

1839'da Ticaret Nezâreti'nin kuruluşundan sonra ise Avrupa tüccarlarıyla ilgili işlere Ticaret Nezâreti'nce bakılmaya başlandı. Daha önce beylikçinin yaptığı işi artık Ticaret nâzırı yüklendi. Yani defterli tüccar arasına girebilmek, diğer tüccarın teklifi üzerine Ticaret nâzırı tarafından yapılacak arzla mümkün olabilecekti. Ticaret Nezâreti'ne bağlı bir Ticaret Meclisi'nin (BA, MAD, nr. 21192, s. 3-4), 1850'de ise Ticaret Mahkemesi'nin kurulmasıyla Avrupa tüccarının ticaretle ilgili davaları da artık burada görülmeye başlandı. Ticaret Mahkemesi'nin kuruluşundan sonra yanlış uygulamaları önlemek üzere ticarî mahiyetteki davaların Ticaret Mahkemesi'nde, şer'-i şerife dair olanların şer'î mahkemelerde, müesses kanunlara dair olanların da Âlî meclislerde görülmesi gerektiği hakkında emirler verdi (BA, MAD, nr. 21192, s. 2). Osmanlı Devleti'nin, gayri müslim reâyâsını Avrupa devletlerinin himayesinden kurtararak onlara müste'min tüccar hak ve imtiyazları tanıması, ahidnâmeli devletleri memnun etmediyse de teşebbüsü akamete uğratmak hususundaki gayretleri neticesiz kaldı. Özellikle, devletin gayri müslim tüccar hakkında kesin tavrını ortaya koyduğu 1806'dan sonra yabancı himayesine giren birkaç tüccar olduysa da gayri müslim tebaa artık kendi adlarına ticaret yapmayı tercih etti. Bilhassa Avrupa tüccarı imtiyazının verilişini takip eden yıllarda Napolyon harpleri, bu statüye dahil olan, tarafsız Osmanlı bayrağı ile Akdeniz'de dolaşan, ticaret yapan Rum kaptan ve gemi sahiplerine büyük menfaatler sağladı. Müslüman Osmanlı Gemi Sahiplerine Avrupa limanlarında ayrıcalık sağlayan "Hayriye Tüccarlığı" Sultan II.Mahmud devrinde ortaya çıkıyor. Bu nedenle, Sultan II. Mahmud devrinde Hayriye Tüccarı'nın ortaya çıkışına kadar müslüman Osmanlı tebaası da Avrupa tüccarı adı ile ticaret yaptı. Ancak Tanzimat'tan sonraki uygulamalar bu durumun kısmen bozulmasına sebep oldu. Osmanlı tebaası olanlar, müste'min tüccarla olan davalarında, onlar gibi iyi yetişmiş avukatlarla mahkemeye çıkamamaları ve ticaret davalarının istînaf mahkemelerinde yeniden görülmesinin kanunen mümkün olmaması dolayısıyla çoğu davaları kaybettiklerinden, yeniden yabancı himayesine girmeyi tercih etmeye başladılar (Lutfî, VI, 102).

Hayriye Tüccarı

TDV İslâm Ansiklopedisi'nde(64) Hayriye Tüccarı'nın ne denli önemli bir ticarî ayrıcalık olduğu anlatılmakta. Şöyle ki; XIX. yüzyıldan önce Avrupalı devletler tüccarının Osmanlı topraklarında Osmanlı tâcirlerinden daha elverişli şartlarla ticaret yapması, gayri müslim tüccarın Avrupalı devletlerin himayesine girerek dış ticarette etkin olmasına sebep olmuş, III. Selim devrinde gayri müslim Osmanlı tebaasından isteyenlere Avrupa Tüccarı adıyla berat verilerek Avrupalı tüccar yapısında ticaret imkânı tanınmıştı. Ancak bu defa da Avrupa ile ticaret yapan müslüman tüccar, Avrupalı devletler tüccarı veya Avrupa tüccarının adı ve himayesi altında ve ticaretlerinde onlara bir komisyon vermek suretiyle ticaret yapmak

mecburiyetinde kalmışlardı. Böyle bir tatbikattan şikâyetçi olan müslüman tüccarın gayri müslim tüccarla eşit şartlarda ticaret yapabilmek için teşebbüse geçmesi üzerine kendilerine hak verilmiş, fakat teşebbüs III. Selim zamanında sonuçlandırılamamıştı. Halbuki Avrupa ile olan ticarette müslüman tüccarın da söz sahibi olmaya başlamasıyla, zaman içinde elde edilen kârın Frenkler'den müslümanlara geçeceği fikri ilgililerce memnuniyetle karşılanmıştır. II. Mahmud'un saltanatının ilk yıllarında müslüman tüccara da diğerleriyle aynı statüde dış ticaret yapma hakkı tanınırken bu husus göz önünde bulundurulmuş ve müslüman tüccara verilmek üzere hazırlanan beratın padişah tarafından da uygun bulunmasıyla Hayriye Tüccarı denilen sınıf ortaya çıkmıştır.

İlk Hayriye tüccarlığı beratının veriliş tarihi kesin bir şekilde belirlenememekle beraber 1810 olarak kabul edilegelmiştir. Avrupa ticaretinde müslüman tüccarın da rol oynaması düşüncesiyle kurulmasına rağmen Avrupa tüccarından farklı olarak bunların sayılarına tahdit getirilmiştir. Başlangıçta İstanbul'da kırk, İzmir, Bursa, Şam, Halep, Kıbrıs gibi şehirlerde onar hayriye tüccarı bulunması kararlaştırılmış, fakat çoğu şehirlerdeki kontenjanların kısa zamanda dolması sebebiyle şehbender ve muhtarları tarafından tahdidin kaldırılması hususunda teşebbüste bulunulmuştur. Ancak hayriye tüccarlığının şeref ve itibarının korunması mülâhazasıyla tahdidin tamamen kaldırılması uygun bulunmamış ve mevcut kontenjanlara yirmişer kişi ilâvesiyle sayılar İstanbul'da altmışa, diğer yerlerde otuza çıkarılmıştır. Tahdidin Tanzimat'tan sonra kaldırılarak şartları haiz müslüman tüccarın hayriye tüccarı statüsüne girebilmesine imkân tanınmış olmalıdır.

Hayriye Tüccarı Nizamnâmesi'ne göre Avrupa tüccarında olduğu gibi bunların da İstanbul'da bir şehbenderle iki muhtarlarının bulunması gerekiyordu. Berat almak isteyenler, bulundukları yerin kadı ve idarecilerinden aldıkları iyi hal kâğıtlarıyla birlikte iki de kefil göstererek Dîvân-ı Hümâyun beylikçisi olan şehbendere müracaat ederler; yapılan tahkikat sonunda kontenjan olduğu takdirde ehl-i ırz, dindar, doğruluk ve dürüstlüğü ile tanınanlar arasından en lâyık görülenlere şehâdetnâmeleri, daha sonra da bunlara dayanılarak beratları verilirdi. Avrupa tüccarına nazaran hayriye tüccarının berat harcı biraz daha düşük olup 12 altındı (1200 kuruş). Bunun dışında diğer hususlarda eşittiler. Bunların da iki hizmetkârları bulunur, gerektiği takdirde biri ticaret yapılan yerde oturabilirdi. Hayriye tüccarının ölümü halinde berat, varsa büyük oğluna verilir, oğlu olmaması halinde tâlipler arasında en uygunu seçilirdi. Ticaret Nezâreti'nin kuruluşundan sonra müracaatlar buraya yapılmaya başlandı. Yapacakları seyahatlerde diğer müste'men ve Avrupalı tüccar gibi hayriye tüccarının da yol hükmü (seyahat müsaadesi) almaları, 4000 akçenin üstündeki davalarının İstanbul'da görülmesi, yabancı tüccarla olan anlaşmazlıklarında tüccarın mensup olduğu milletin ahidnâmesine göre muamele edilmesi beratlarda yer alan hususlardandı. 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması öncesinde bazı mallar üzerinde ihraç yasağı bulunduğundan müste'men tüccar ve Avrupa tüccarı gibi hayriye tüccarının da yasaklara uyması gerekiyordu. Gümrük resmi oranları, Balta Limanı Muahedesi öncesinde % 3 iken 1838'den sonra müste'men tüccar gibi ihracatta % 12, ithalâtta % 5 olarak tesbit edilmişti. Gümrük memurlarının bunların dışında resim almaları halinde fazla alınan miktar geri verilirdi. Hayriye tüccarının da gümrük gelirlerine zarar verecek davranışlardan kaçınması gerekiyordu. Böyle bir durumla karşılaşıldığında sadece tüccar değil şehbender ve muhtarları da mesul tutulurdu. Bazı hallerde ise müslüman tüccarı dış ticarete teşvik etmek üzere devlet tarafından kredi temin edildiği, yahut ihraç edecekleri bazı mallar için gümrük muafiyeti tanındığı da oluyordu. Avrupa'da bir güçlükle karşılaştıklarında ise o şehirdeki Osmanlı şehbenderine müracaat ederlerdi.

"*Hattab*" oduncu, odun kırıcı, odun satan tüccar anlamında olduğundan, Hattab Tüccarı olan gemi sahipleri, demektir ki, ahşap ticareti yapmaları nedeniyle gemi sahipliğine de yönelmişlerdir. LR'de "*Muttab Başı*" olarak verilen unvanın aslı "Mûy-Tâb". Mûy-tâbân kişi, mutaf veya kıl dokuyan, kıldan eşya yapan meslek erbabı oluyor. O halde "Muttab başı Recep Kaptan" denilmiş ise, bunun anlamı bölgesinde ayni zamanda mutafların başı olan tüccar demek olmakta. Bağlama limanları başlığı altında, özellikle İstanbul'da, "İstanbul", "Üsküdar", "Unkapanı" "Hasköy", "Yağkapanı" bağlama noktaları, İstanbul liman kenti içinde ayrı Bağlama Limanı olarak verilmektedir.

Ahşap yelkenli ticaret gemilerinde demir levha kullanımının özellikle harp gemilerinde uygulaması çok daha hızla yayılmış bir yapısal değişiklik olmuştur. Özellikle ondokuzuncu yüzyılda gemilerde metal kullanımı artan bir hızla ilgi görmüş ve ahşap kaplamaların daha dayanıklı olmasını sağlamak amacıyla demir saplamalar, vidalar ve bir kademe daha ileri gidilerek demir levhalarda perçin kullanımı yaygınlamıştır. Bilhassa kemerelerin, nihayet buharın gemilerde uygulanmaya başlamasıyla demirin kullanımı ahşabın yerini almayı sürdürmüştür. Ondokuzuncu yüzyıl sonlarında yelkenli ahşap gemilerin artan bir hızla ticaret denizciliğinden kaybolmaya başladığı görülür. Bu süreç Osmanlı Türkiyesi için çok daha uzun sürmüş, önce kapitülasyon meydana getirdiği derin tahribatın yaralarının sarılması uzun yıllar kendini hissettirmiştir.

LR'in 1882 yılı cildinde LR tarafından klaslanan İngiliz ve Yabancı bayraklı gemilerin sayısal ve ülkeler bazındaki dağılımını inceledim; Bu tabloda İngiliz Birleşik Kırallığı 105,441 ton tutarında 55 buharlı sac gemi inşaatını gerçekleştirirken, yelkenli buharlı gemi inşaatı 12,477 ton tutarında 8 gemiye inmiş bulunmaktadır. Demir (Iron) olarak adlandırılan daha başlara ait değişimi ifade eden gemi inşaatı 714,439 ton ve 432 gemi ile hâlâ çok önlerden olmayı sürdürmektedir. Demir(Iron) uygulaması yapılan yelkenli ticaret gemileri inşaatısayısal olarak 67'dir ki, bu rakam yelkennin henüz dünya ticaret denizlerindeki hakimiyetini göstermektedir. Ancak yelkenli ahşap ticaret gemisi 5,350 ton'a ve sayısal olarak 65'e gerilemiştir. Bu değişimi müteakip yıllarda çok daha hızlanacak XIX Yüzyıl sonu itibariyle yelkenli ticaret gemilerin dünya denizlerinden silinecektir. 1882 yılı sonu verilerinde ABD'de inşa edilen gemisacı (Steel) uygulanmış buharlı veya buharlı yelkenli gemi yer almamaktadır. Bu durum Almanya, İtalya, Danimarka, Norveç ve İsveç için de geçerlidir. İngiliz Birleşik Kırallığı kolonilerinde 1882 yılı itibarıyla 5.470 ton toplamında 14 yelkenli gemi inşa edilmiştir. Bu veriler özetlendiğinde ortaya çıkan tablo yelkenli ticaret gemisi inşaatının süratle ortadan kaybolmakta olduğunu gösterir.(65)

Türkiye, hep ayni nedenlerle, kapitülasyonların baskısı altında, yelkenliden buharlı gemi devrine geçmekte son derece geç kalacaktır. O kadar ki onarımını dahi yapamadığı harp gemilerini İngiltere'ye gönderecek, fakat onarım bedelinin ödeyemediğinden aylarca İngiltere'de tutuklu kalan Osmanlı harp gemilerinin varlığı derin sıkıntılara neden olacaktır. Buharlı ticaret gemileri devrine Türk armatörü, benzersiz bir feragatla, kendini adayışla atılmak suretiyle katılmıştır. Onların her biri uzun yıllar dikkatlerden ve takdirlerden uzakta bırakılmış, onurlu gemi sahipleri olarak anılmalıdırlar. Zaten Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği işbirliğinde meydana getirdiğim "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı temel eser, bu sahiplenişin ilk kalıcı belgesi olmaktadır.

Lloyd's Register of Shipping, gemiler hakkındaki bilgileri çok ayrıntılı olarak vermektedir. Çalışmalarımla bu bilgileri daha belirgin hale getirdim ve belgeleştirmiş oldum. Osmanlı uyruğu Rum gemi armatörleri bu listelerde önemli bir payı almaktalar.

A Harfinde tanık olduğum armatör Prodomo Avranidi, eski adı "*Panagaia Myrtidiotien*" olan Brigantine ahşap yelkenli gemiyi satın alıyor ve "*Aşillefa*" adını veriyor. Bağlama limanı İstanbul ve 278 nrt. olan bu gemi, 1868 Şıra Adası inşadır. İlk sahibi S. Kufudaşi olarak yazılı. Geminin adının "*Aşilleas*" olması daha akla yakın geliyorsa da LR'de okunabilen isim "*Achillefa*".

Hristo Lemos'un Meis Adası'nda inşa ettirdiği 1888 inşa ve 225 nrt. "*Archangelos*" isimli Brigantine tipi ahşap gemi Bağlama Limanı Osmanlı İmparatorluğu'nun Sakız Adası'dır.

Kereste Tüccarı Hristopulos Aleksandros ve Şurekası'nın sahibi olduğu 1885 Yunan inşa 210 nettonluk brik tipi gemi "*Armokradi*"nin bağlama limanı İstanbul'dır.

Geminin adı "*Arhova*"; Tipi "Ahşap Brigantine", 260 net ton ve 1868 Yunan yapısı. İnşa yeri için "Greece" yazılı. Armatörü Arhovalı Batumoğlu Ali. Bağlama limanı Arhova'dır

"AYA-AZZ" maddesinde Türk bayraklı yelkenli 56 gemi bulunmakta. Bu yelkenli ticaret gemilerinin 54'ü Osmanlı uyruğu ve çoğunluğu Ege adalarından kaptan olan Rum denizlerden oluşmakta. Meis Adası'nın yelkenli inşa adresi verilmesi, Kaş'ın yerli ahalisinden denizci olan Rumlarla bağlantılıdır. 56 armatör içinde Türk isimli sadece iki gemi sahibi görülmektedir. Bu kişiler; Hayriye Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Oğulları, Moralı Koçzâde Mustafa'dır.

Tamamladığım taramayı Alfabetik olarak yeniden kayda aldım. Böylece LR kayıtlarındaki Türk bayraklı yelkenli ticaret gemilerinin 1897 yılına kadar bilgileri ayrıntılarla tamamlanmış oldu. Araştırmacılar bu bilgilerden hareket ederek, daha geniş bilgilere ulaşmak veya yeni değerlendirmeler yapmak imkanını bulabileceklerdir.[66]

(61) Gelina Harlaftis - Sophia Laiou;" The Rise of the Greek-Owned OttomanMerchant Fleet"- "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820": Editör: Mark Mazower,2008.

(62) Prof. Dr. Süleyman Uygun; "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)"Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 2016; (20): 137-172

(63) Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu; Avrupa Tüccarı, TDV, İslâm Ansiklopedisi 4.Cilt Sf.159-160, 1991.

(64) Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu; Hayriye Tüccarı, TDV, İslâm Ansiklopedisi 17.Cilt Sf.64-65, 1993.

(65) Lloyd's Register of Shipping

(66) Ticarî Yelkenli Gemi Tanımlamaları; Barko / Bark - Pruva ve grandi direkleri, kabasorta mizana direği sübye donanımı olan üç direkli yelkenli gemi. Barkentin / Barkentine - Pruvası kabasorta, diğerleri sübye olan üç direkli yelkenli gemi.
Brik / Birik / Brig - İki direkli ve kabasorta armalı yelkenli gemi. Brigantin / Gulet Brigantine - Brikten küçük, iki direkli hafif armalı pruvası kabasorta donanımlı yelkenli gemi. Kaynak:Lloyd's Register of Shipping.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

*OSMANLI DEVLETİ'NDE HAKİM OLAN DEVLET GEMİ İŞLETMECİLİĞİNİN NEDENLERİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

*YELKENLİ GEMİLERDEN BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞTE GEÇ KALMANIN NEDENLERİ

*HAZİNE-İ HASSA VAPURLARI İDARESİ

Yelkenliden buharlıya geçiş yıllarında İstanbul limanında gemiler. Fotoğraf: Sebah & Joaillier.

Savaş gemileri dışında taşımacılıkta kullanılmak üzere temin edilen vapurların idaresi için bazı şirketler kurulmuştur. Bunlardan Fevâid-i Osmâniyye (1843-1870) yirmi dokuz, İdâre-i Azîziyye (1870-1878) on altı, İdâre-i Mahsûsa (1878-1909) yetmiş üç ve Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi (1910-1923) altmış sekiz gemi ile hizmet vermiştir. Yine deniz ulaşımını sağlamak amacıyla Boğaziçi'nde kurulan Şirket-i Hayriyye'de (1853-1938) yetmiş yedi ve Haliç'te kurulan Halîc-i Dersaâdet'te (1910-1920) on yedi vapur bulunuyordu.(67)

Osmanlı Devleti'nde ticaret gemisi diyebileceğimiz ilk gemi "*Peyk-i Şevket*"tir. Bu gemi 1836 Fransa La Ciotat, Chantier Benet Tersanesi'nde inşa edilmiş olan "*La Phoceén*" olup, 465 grt., 339 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı yolcu ve yük gemisiydi.(68)

.26 Şubat 1838 tarihinde Osmanlı donanması adına satın alındı ve "*Peyk-i Şevket*" adı verildi.

.1839'da Tersane-i Âmire bünyesinde kurulmuş olan Vapurculuk Nezareti emrine verildi ve İstanbul- İzmir arasında düzenli posta seferlerinde kullanıldı. 1843'te Sultan Abdülmecid'in Hazine-i Hassa'dan sağladığı bir fonla Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi adı altında yeni bir vapur işletmeciliği idaresi kuruldu.(69) *Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi*'ne ait vapurlar tüccardan ve halktan büyük rağbet gördü ve vapur sayısı beş yıl içinde 15'e yükseldi. Ancak

bu vapurlarla Boğaz postası, Yeşilköy, Tarabya, Yeniköy, Galata, Büyükdere ve benzeri Boğaz ve çevresi iskelelere seferler yapılmaktaydı.

Görüleceği üzere henüz özel sektör armatörlük kavramı mevcut olmadığı gibi, ticaret gemisi dahi Tersane-i Âmire Vapurculuk Nezareti veya Bahriye Nezareti'ne bağlı tutuluyordu.Bu işletme kuruluşundan 21 yıl sonra *Fevaid-i Osmaniye* adını alarak yeniden yapılanmaya gitti.

Tercüman-ı Ahval gazetesinin 18 Eylül 1864 tarihli nüshasında; "..Hazine-i Hassa'nın mevcut yirmi vapurunun yeni bir idare tarafından işletilmesine ve bu yeni idarenin adının Fevaid-i Osmaniye olmasına karar verildi." haberi yer almıştır."*Vasıta-i Ticaret*", "*Medar-ı Ticaret*", "*Eser-i Ticaret*", "*Vesile-i Ticaret*", "*Peyk-i Ticaret*", *Eser-i Hayr*, *Seyr-i Bahrî*, *Hümapervaz*, *Tâir-i Bahrî* vapurlarından bazılarının Karadeniz ve Akdeniz'de sadece milli limanlara sefer yaptıkları görülür. Ticaret gemiciliğinin ancak bir anlamda kıpırdama gösterir denebilecek yıllarında, Batı dünyasında köklü armatörlük şirketleri meydana geliyor, giderek büyüyor ve Okyonus aşırı posta seferleriyle kıtalar arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapıyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde ayni dönemlerde böyle bir özel sektör deniz ticaret armatörlüğü oluşumu mevcut olmadığı gibi, kapitülasyonlar nedeniyle de zaten mümkün değildi! O kadar ki, Fevaid-i Osmaniye'nin yönetimi 1860 yılına kadar Levantenlerin tekelinde olan tüm gemi acenteliği hizmetlerini temsil eden Fransız Bonnal'ın *"Fevaid-i Osmaniye İdaresi"*nin başarılı olabilmesi için tüm işlemlerinin Fransızca olması yönündeki baskılarla, konşimentolar ve biletler dahi Fransızca olarak basılmaya başlandı. 25 Haziran 1861'de Sultan Abdülmecid'in efatı üzerine tahta geçen baba bir kardeşi Sultan Abdülaziz zamanında Galata'da Kalafat Yeri Kurşunlu Mahzen'de ilk Türk ticaret acenteliği açıldı.(70) Deniz Ticaret Kanunu, Fransa, Hollanda, Belçika ve Prusya'daki örneklerden yararlanılarak hazırlandı. Ayni sene Türk Ticaret-i Bahriye Mahkemesi kuruldu. Ne var ki, ne yapılırsa yapılsın bütün gayretlere rağmen deniz ticareti alanında kapitülasyonlar nedeniyle, ilerisi düşünülmeden bol keseden bahşedilmiş olan imtiyazlardan yararlanan yabancı bayraklı gemilerin tekeline hep yenik düşüldü.

Sultan Abdulaziz zamanında Fevaid-i Osmaniye İdaresi ile birleştirilecek yeni bir vapur kumpanyası kurulması için Bahriye Nezareti'ne verilen tezkere ile Şirket-i Aziziye kuruldu. (18 Ağustos 1870 – 18 Cemaziyelevvel 1287) Fevaidi-i Osmaniye İdaresi 16 Hazifran 1871 tarihinde "*İdare-i Mahsusa-i Aziziye*" adını almıştır ve ilk başkanı ayni gün tayini yapılan olmuştur. Karamanlı bir Rum olan Yuvan Avramidis Efendi çalışkanlığı ve dürüstlüğüyle tanınmıştı ve Rumca bilmiyordu. İmparatorluğun sınırları düşünüldüğünde, mihdat Paşa'nın vezir rütbesiyle 1863'te Tuna Valisi iken 1869 yılına kadar Tuna Nehri'nde çalışmak üzere 7 vapur satın almıştı. Bu vapurlar İdare-i Nehriye adı altında kurulmuş özel bir şirketti Daha sonra "İdare-i Nehhar-ı Osmanî" *adını almıştır. Şirketin kuruluş gerekçesi Tuna Nehri'nde yolcu* ve ticaret eşyası taşımaktı.

Midhat Paşa 1869'da Bağdat Valiliğine atandıktan sonra nehir taşımacılığını canlandırmak amacıyla "İdare-i Umman-ı Osmânî" adı altında benzer bir şirket kurdurmuş ve vapur sayısı 8'e yükselmişti. *"İdare-i Umman-ı Osmânî" Babil, Ninova, Necid, Asur* isimleri verilen daha vapuru daha filosuna katmak suretiyle Basra Körfezi ile Kızıldeniz -Süveyş - İstanbul arasında posta ve yük seferlerine başlamıştır. Ancak bu şirket dahi Midhat Paşa'nın görevden ayrılmasını takiben kötü yönetim ve İngilizlerin oyunları sonunda yok olup gitmiştir.

"*İdare-i Mahsusa-i Aziziye*" düzenli bir şekilde yönetilememiş, çok sık aralıklarla müdürleri değiştirilmiş, ıslahı için kurulan Bahriye Komisyonu'na Bahriye Nazırı'nın başkanlığında Con Avramidis Efendi, Bank-ı Osmanî adına Direktör Mösyö Muschu, Mösyö Foster ve Emil Deveaux, Galata bankerlerinden Mösyö Georges Zarifi ve Leonidas Zarifi, Mösyö Bellü, Mösyö Stefanovich, George Collas Efendiler tayin edilmişlerdir. Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrine gelindiğinde Türk- Rus savaşı patlak verecek, Türk Ordusu batıda ve doğuda olmak üzere iki ayrı cephede çok zor koşullar altında vatanı korumaya çalışacaktır. Batı dünyasında ise, özel sektör yaratıcılığına ve açık rekabete dayalı gemicilik şirketleri daha hızlı şekilde büyümeye devam etmiştir. 1878'de İdâre-i Mahsûsa (1878-1909)'da sona erecek ve 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi 1923 yılına kadar devam edecektir. Deniz ticareti alanında Osmanlı Devleti'ndeki tüm bu değişimler, Marmara Denizi, İstanbul ve Adalar, İzmir, Tuna Nehri gibi bölgesel ve kısmen de askerî amaçlı olarak devam ederken, Batı dünyasında kıtalar arası limanlara gemiler seferler yapmaya devam etmektedir.

Bu konuyu resmetmek amacıyla, Seyr-i Sefain İdaresi'nin kuruluşuna ve yük / yolcu gemilerinin satın alınması görüşmelerine ait Mebusan Meclisi'nde yapılmış iki toplantıyı günümüz diline uyarlayarak ve çoğu yerlerde özetleyerek bu sayfalara kaydettim; Osmanlı Mebusan Meclisi 22 Şubat 1910 tarihli 53.cü toplantısında Nafıa (Bayındırlık) Encümeni tarafından askeri ulaşımın ve ticari taşımacılığın (Yük ve yolcu) için Seyr-i Sefain İdaresine vapur satın alınması ve iskelelerin inşaatı ve onarımları için tahsis edilmesi gerekli bütçe hakkında bir önerge vermiştir.[71] Edirne Mebusu Mehmet Talat Bey önerge üzerine söz almış ve Seyr-i Sefain Şirketi için tahsis edilmesi öngörülen 500 bin lira konusu olduğu belirterek, Harbiye ve Bahriye Nazırları'nın da toplantıda hazır olduklarını ve bu konunun görüşülmesini istemiştir.

Toplantıya katılanların "*Hay Hay*" sesleriyle onaylamaları üzerine Oturum Başkanı önergeyi görüşmeye açmıştır. Söz alan İzmir Mebusu Nesim Mazelyah Efendi ile Kırkilise Mebusu Mustafa Arif Bey'in önergenin henüz kendilerine gelmemesi nedeniyle toplantının öğleden sonraya bırakılması olumlu bulunmamış, fakat Oturum Başkanı önergenin huzurda okunmasını istediğinden toplantı devam etmiştir.

Başkan sözlerine devamla "İhtilaf, böyle bir idareyi teşkil etmenin tayin gerekçesindedir. Devletin ticarete karşışmayacağı ve ticaretle iştigal edemeyeceği ve ticarîişler için bir şirketin/kurumun kurulması gerekiyorsa, resmi kurumları bu konulara karıştırmayarak Nafıa Nezaretine bir ticari şirketin teşkiline aracılık etmek lazım geleceği encümenimizce değerlendirilmiş ve ancak askeri ulaşım ihtiyacının temnini hususunda bir özel ticaret şirketinin (armatörlük şirketinin) kurulması uygun görülmemiştir. Esasen askeri bir taşıma ihtiyacı zaman beklemeyen ve olası en süratle yerien getirilmesi gereken bir husus olmakla, yapılacak masrafları korumak anlamında bu isteğin hususi deniz ticaret firması / firmaları vasıtasıyla da yapılmasına uygun bir idarenin teşkiline encümenimizce itiraz olunmamıştır." demiştir. Hükümet tarafından gönderilip Harbiye ve Bahriye Nazırları hazır oldukları halde Nafıa Encümeninde görüşülerek tadil ve tanzim olunan yasa tasarısı maddeleri her iki encümenin onayı dairesinde olan bir Seyr-i Sefain İdaresinin teşkilini temin etmekte bulunduğundan görüşülmesinin de uygun olacağı belirtilmiştir. Tarih: 17 Şubat 1326 (1910).

Bu önergeyi verenler; Nafıa Encümeni Reisi Selanik Mebusu Rahmi Bey, Şam Mebusu Rüştü

Bey, Üsküp Mebusu Necip Draga, Bingazi Mebusu Yusuf Şetvan, Drama Mebusu Agâh Bey Manastır Mebusu Trayan Nali, Diyarbekir Mebusu Ömer Fevzi, Kozan Mebusu Hamparsum, Edirne Mebusu Faik, ve Sivas Mebusu Ömer Şevki'dir.

Uzun saatler ve hararetle tartışmalarla devam eden oturumda Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa Bahriye Nazırı paşa ile 6-7 hafta çalıştıklarını ve sonunda en namuslu kara ve deniz subaylarından oluşan bir heyeti gemi satın almak üzere Avrupa'ya gönderdiklerini belirterek, şunları söylemiştir; *"En afif (seçkin), en namuslu berriye (İstihkam subayı kavramında) ve bahriye subaylarından oluşan bir seçilmiş heyeti Avrupa'ya gönderdik. Şimdi onlar gemi satın alınmasıyla meşguldürler.*

Diğer almakta oldukları gemileri de buraya gönderecekler. O suretle ki, bunların mubayaasında pek ziyade tasarrufa riayet edildi. Çünkü yalnız bir memlekete müracaat edilmedi. Yalnız bir piyasaya gidilmedi. Almanya'ya gidildi, Felemenk'e gidildi, Belçika' ya gidildi, her bir tarafa gidildi, nihayet İngiltere'ye gidildi. Bu komisyon aleyhinde bir sendika teşkil edemediklerinden ucuz aldık. Eğer bir sendika teşkil etseydi, daha ziyade para vereceğimiz şüphesizdi. Çünkü burada birçok simsarlar sendika teşkiliyle bugün 15 bin, 17 bin liraya aldığımız vapurları bize 22 bin, 25 bin liraya sattırırlar. Ondan eminim. Bu bir taraftan yapıladursun, bu Yemen meselesi çıkması üzerine bu işin ehemmiyeti nazarımda büyüdü... Efendiler, eğer gemiler olsaydı (İmam Yahya isyanı) bu hareketi tamamiyle icra etmiş olacaktık ve şimdi Yemen meselesi halledilmiş olacaktı. Fakat bu hareket bizim gemilerimizin olmamasından ifa ve icra edilemedi ve e bugüne kadar sürüklenip gitti ve belki bu mesele bütün yaz bundan dolayı devam edecektir.

Eğer gemilerimiz olsaydı bu plan tatbik olunacaktı. Ben bile bu gemi tedarikinde bu kadar güçlüklerle karşılaşacağımık beklemiyordum. Çünkü, iki, üç tane Osmanlı şirketi var, onların 10-11 tane vapuru var ve İdare-i Mahsusanın Bahriye Nezaretinin idaresinde 2 - 3 tane yük vapuru var idi. Bu vapurlar vasıtasıyla ben bu planı tamamiyle icra edeceğimi umuyordum. Fakat Osmanlı şirketinin vapurları o esnada burada bulunmadı, Bahr-i Ahmer'de bulundular. Hiçbir vapur elime geçmedi. Bahriye Nezareti elinde bulunan vapurlarından bir, ikisi sakatlanmış bulunuyordu, hareket ettiremiyorduk. İdarei Mahsusanın vapurlarından bir ikisi Karadeniz'de bulunuyordu, oradaki fırtına hasebiyle gelemiyordu. Bu suretle ben vapursuz kaldım ve bu hareketi icra ettiremedim. Şimdi, bu küçük mikyasta bir tecrübesidir. Şimdi bir de büyük bir mikyasta tecrübesi vardır. Bu, ihmal memleketin mahvına sebep olur. İşte bunun içindir ki, bugün ben burada susmayacağım ve bunu kabul etmenizi rica edeceğim. (Doğru sadaları) Doğru olduğunu itiraf ettiniz, teşekkür ederim. Geçen müzakerelerin birinde zabıtnamede okudum, içinizden biri, Harbiye Nâzırı neden vaktiyle istemedi de şimdi ecnebi gemileriyle asker sevkediyor, demişti. Şimdi ona cevap vereyim; İşte görsün, bana teşekkür etsin."

"..Şirket teşkili meselesine gelince; Ben bu memlekette şirket teşkil edilmesin demiyorum. Bilakis ne kadar şirket teşkil edilirse, ben o kadar alkışlarım. Çünkü ordunun menfaatına muvafıktır. Memleketin ticaretine de muvafıktır. Bu öyle şirketlerin teşkiline mani değildir. Böyle bir hülyada bulunanlar varsa onu fikirlerinden çıkarsınlar. Şimdi size bir istatistik göstereceğim. Bundan birkaç hafta evvel Alman gazetelerinde gördüm. Bu işle meşgul olduğum için derhal mecmuama o istatistiği kaydettim. Onunla ispat edeceğim ki, bu memlekette yalnız

bir armatörlük şirketi değil, 10, 11 tane daha teşkil olunmak lâzımdır, icabeder. İşte efendiler, Yunanistan Hükümetinin 1890 senesinde malik olduğu ticaret gemilerinin bu senelere kadar vâsıl olduğu dereceyi gösteren istatistiği size okuyorum: 1890 senesinde 108 adet ticaret gemisi ve diğer ayrıntılar. Bu gemiler birkaç şirketin malıdır. Birkere bizim sahillerimizi, bizim nüfusumuzun bir de Yunanistan'ın sahillerini ve ahalisinin miktarını tasavvur ediniz ve bizim ticaretimizle Yunan ticaretini mukayese buyurunuz. Sonra gelecekte bu memlekette ne kadar gemiler, ne kadar şirketler daha teşekkül etmesi lüzumu ortaya çıkar! Bu istatistik size bir fikri kâfi (Yeterli kanaat) verebilir zannederim. ***Bu memlekette bir milli armatörlük şirketiyle (O da devlet firması olacak) ile idare-i maslahat etmek isteyenler fikirlerinde aldanıyorlar. Bu memlekette 15-20 armatörlük firması teşekkül edecektir. Seyr-i Sefain de o şirketler için başlangıç olacaktır.***

Efendiler, bu atılımı gerçekleştirmemize mâni olmayınız. Birkaç dakika içinde bunu tasdik ve kabul buyurunuz da biz de rahat edelim. Başka söyleyeceğim yoktur. Vereceğim izahat bundan ibarettir. (Alkışlar)"

Tartışmalar yine de saatlerce devam etmiştir. Nihayet Sadrazam İbrahim Hakkı Passa söz alarak şunları söylemiştir; "..Harbiye Nazırı Paşa Hazretleri de söylediler ve bazı rakamlar gösterdiler. Dediler ki, bu memlekette esasen bir Seyr-i Sefain şirketi değil, 10 tane, 15 tane Seyr-i Sefain şirketine ihtiyaç vardır ve hakikati hal de budur. Çünkü, suret-i umumiyyede Osmanlı limanlarına vapur işlemiyor denilebilir. Çünkü, böyle 500 - 600 bin kilometrelik bir sahilde 20 tane limana da vapur işlemezse nasıl olur? O kadar da işlemesin mi? İzmir'e de, Selanik'e de vapur olmasın mı? Yoksa bizim Ege Denizi'nde öyle adalarımız var ki, 2 ay vapur gitmiyor. Bazı adalar vardır ki, kayıkla nakliyat icra olunuyor. Hiç vapur gitmiyor! Bu hakikaten fena bir haldir. Fakat Hükümet bu adamların hepsini toplayıp da, gelin bir şirket yapın derse olmaz. Zaten böyle bir şirket bir tekelcilik demektir. Halbuki zannederim ki ne Hükümet ve ne de Meclis, bu tekel fikrini kabul etmezler ve tekel de olamaz.

Hükümetin burada vazifesi başkadır ve onu arz edeyim; Bizim yapmak istediğimiz Seyr-i Sefain İdaresi, bilinen muayyen olan bir ihtiyaç için, yani askerin faaliyetini temin için yapılıyor. Bu sebeple gemilere ihtiyacımız vardır. Bugün Devletin mâli durumubu ticaret gemilerini satın alıp, yalnız nakliye gemisi amacıyla alıp tutmak, bekletmek için birçok fedakârlıklar üstlenmesine müsait değildir ve bu fedakârlığa girmek de doğru değildir. Paramız da olsa doğru değildir. Mesela bir milyon lira verelim, 40 tane, 50 tane gemi alalım. Onların kaptanlarına, mürettebatına - ki senede birkaç yüz bin lira eder - para verelim. Ordunun ihtiyacı olsun da o vakit kullanalım. Trablusgarp'e 50 tane ihtiyat neferi yahut yeni kura efradı göndermek lazım gelirse, 2 bin kişi taşıyacak vapura 50 kişi yükletelim, bu 50 kişi için o koca vapuru hareket ettirelim. Bu olamaz, bunda hesap yoktur.

Biz ne yapıyoruz? Bu gemiler kendi yağıyla kavrulsun diyoruz. Kendi geliriyle kendi giderlerini çıkarsın diyoruz ve hakikaten çıkarır da. Bu vapurlar Osmanlı limanlarında ticarî taşımacılık yapacağı gibi, arada çıkacak askeri nakliye isteklerini de yerine getirir. Eğer güçlübir ticaret filomuz var ise, Harbiye Nazırı Paşanın dedikleri gibi, fevkalade bir ordu ihtiyacı hâsıl olduğu takdirde, elimizde 8 - 10 bin tonluk gemilerimiz varsa, demek ki, 8-1 0 bin kişi naklinin imkânı var. O arada, bu gemilerle askerî ulaştırma ihtiyacını da temin ederiz. Yapmak istediğimiz budur.

Mevcut Osmanlı gemicilik şirketlerine gelince; Evvela Osmanlı tebaasından olup da, vapuruna başka ülke bayrağı çeken adamları tamamiyle takbih ederim ve bunun için mazeret kabul etmem ve bu mazereti hissiyatım kabul etmez. Bugün biz de yabancı bayraklı gemilere nispetle Osmanlı ticaret gemilerine fena muamele edilmektedir. Bu fena muamele nedir? Kendi gemilerimizden aldığımız bazı vergileri ecnebi gemilerden (Kapitülasyonları işaret etmektedir) almıyoruz. Ecnebi gemilerden alınmayan vergilerin Osmanlı gemilerinden de alınmaması işin en doğrusudur (Alkış) ve zannederim ki bunu yüksek heyetiniz de de kabul eder."

Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın devamla yaptığı konuşmada yer alan görüşleri o yıllarda Türk armatörlerinin karşılaştığı güçlükleri pek acıklı verilerle ortaya koymuştur ki, son derece okunmaya ve ibret alınmaya değer bir konuşma olmuştur. Sadrazam İsmail Hakkı Paşa'nın Encümene hitaben konuşması şöyle devam eder; "Biliyoruz efendim, meşgul olduğunuzdan dolayı teşekkür derim. Bilhassa vatan sevgisiyle tetkik buyurdunuz. Binaenaleyh, bu maksat hâsıl olunca, bugün bir Osmanlı armatörlük şirketinin ecnebi bayrağı çekmesi için, hiçbir maddî ve manevî gerekçesi kalmaz. Bunu yüksek Heyetiniz inşallah temin edecek ve emin olunuz ki, büyük bir sevap işleyeceksiniz. Bendeniz vaktiyle bir komisyonda bulundum. Orada bunu anlatmak için bilmem ne kadar kelime sarfettim, kabil olmadı. O vakit ki, Bahriye Nazırı ısrar etti, Türk bayraklı gemilere uygulanan vergileri kaldırmadı. O vakit öyle hesaplar gördüm ki, insana dehşet verir.

Bugün İstanbul'dan kalkıp, İzmit'e 2 mecidiye, 3 mecidiye ücret ile eşya taşıyan kayıkçı, İzmit Körfezinde işleyen büyükçe kayıklarda çalışan bir biçare kayıkçı, aldığı ücretin yüzde 40'ını, efendiler dikkat buyurunuz yüzde 40'ını, vergi olarak veriyor. Sonra, İstanbul'dan kalkıp, Osmanlı limanlarının herhangi birine binlerce ton eşya götüren bir ecnebi vapuru, hatta o kayıkçı kadar para vermiyor. Bu hakikaten şayanı esef edici bir haldir ve inşallah yüksek Heyetiniz bu haksızlığı çözeceksiniz.

Bu cihet temin olunduktan sonra, halkın hamiyyeti ötesini deruhte eder. Ben ümit ederim ki, Osmanlı bayrağı altında bir vapurun kendi gideceği limana hareket edeceğini gören adam, Osmanlı ticaret vapuru dururken, yabancılara ait vapura müracaat etmez ve zaten ahalimizin bu hamiyetini işittim. İdare-i Mahsusa'nın muntazam postaları işlediği zaman, halk biraz fazlaca fedakârlık etmiş ve hatta fazlaca beklemiş ve bilhassa İdare-i Mahsusa vapuruna eşyasını vermek istemiştir. Binaenaleyh, ümit ederim ki bu müşkülat def olununca, vaktiyle Osmanlı olan vapurlardan yine ecnebi bayrakları derhal kalkacaktır. Bahriye Nezaretince biraz şiddet (Gemilerin muayenesine) gösterilmiştir. Vapurların muayenesi hususunda (Loyd's) denilen ve gemilerin listesini tutan ve sigorta şirketlerinin hepsinden oluşan bir şirket vardır ki, mevcut vapurları her sene muayene ettirir ve kendisince emin olmadığı vapurları listesinden çıkarır. Lloyd's'un defterinde dahil olmayan vapurun fiyatı da birkaç misli düşer ve ben zannederim ki memleketimizde işleyen vapurların hiçbiri Lloyd's Acentasının defterine yazacağı vapurlardan değildir ve bu vapurların esamisi Lloyd's siciline yazılmamasıyla onlar çürük demek değildir, bilakis daha bir müddet pekâlâ işlerler.

Geçen sene (Gürcü)'nün bana müracaatı *(Panos Michael Courtgis)* vaki olmuştu. Bu fazlaca şiddet (Gürcü- Courtgis) gibi, (Midilli) gibi, memleketin evladından olan bir adamı da vapurlarını başka devlet bayrağı çekmeye sevk etmiştir. Gürcü vapurlarının bayrağını

muhafaza ettirmemek için bir dereceye kadar Sadaret nüfuzunu kullandım. Orada Osmanlı Bayrağını muhafaza ettim ve zannederim ki iyi yaptım.

Serfice Mebusu Yorgo Boşo Efendi yapılan açıklamayı teşekkürle karşılamış ve biri İstanbul kıyıları için diğeri uzakyol gemiciliği için ayrı ayrı armatörlük şirketleri kurulmasını önermiştir. Nihayet uzun müzakelerden sonra önerge kabul edilmiştir.

Kurulduğu tarihten 1924'e kadar Bahriye, Harbiye, Nafıa, Millî Müdafaa gibi çeşitli bakanlıklar bünyesinde faaliyetini sürdüren Seyr-i Sefain idaresinde bu dönemde görülen en büyük yapısal değişiklik, idarenin İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanmasıdır. Millî Mücadele bitiminde Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlı bulunan idarenin, ülkede savaş koşullarının sona ermesiyle bir ticaret kuruluşu olarak yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Konu meclise geldiğinde görüşlerini bildiren Millî Müdafaa Vekili Kazım Paşa, idarenin gelişmesi için gereken tüm işlerin yapıldığını belirtmiş, idarenin bağımsız bir kuruluş olarak çalışmasının şimdilik mümkün olamayacağını, bir süre daha çalışmalarının hükümet müdahalesi ve gözetiminde sürdürülmesi gerektiğini söylemiştir.Kastomonu milletvekili Hasan Fehmi Bey ile Erzurum milletvekili Rüştü gibi milletvekilleri idarenin ticari bir kuruluş olması nedeniyle İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanması gerektiğini belirtmişlerdir.

Sonuç olarak idare İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanmış ve kaldırılacağı 1933 yılına kadar bu bakanlık bünyesinde çalışmalarını sürdürmüştür. 1930'lu yıllara gelindiğinde, ekonomik buhranının etkilerinin görülmesi ile şirketin işleri durgunlaşmıştır. Artan durgunluğa çare bulmak amacıyla şirket, yabancı limanlara açılmaya başlamıştır. Bu açılım biraz da konuyla yakından ilgilenen İzmir Ticaret Odasıve basının bazı kalemlerinin teşvik ve tavsiyeleri ile gerçekleşmiştir. Sefer yapılan ilk ülke Mısır'dır. İlk sefer, İstanbul-İskenderiye hattında 11 Temmuz 1930'da Seyrisefain'in İzmir vapuru ile gerçekleşmiştir. Bu ilk sefere beklenen rağbetolmamış, 5 yolcu ile gidilip 45 yolcu ile dönülmüştür. Fakat daha sonra durum biraz daha düzelmiştir. Seferlerden genellikle zarar edildiyse de 1935 yılına kadar sürdürülmüş, bu tarihten sonra kısmen değiştirilmiştir. Örneğin 1933 zararı 300.000 liradır. Abidin Daver, Cumhuriyet, 20 Nisan 1930 tarihli nüshasındaki "Deniz Ticaretimiz" başlıklı makalesinde şöyle yazmıştır; "*(...) Seyr-i sefain şimdi İstanbul'un kalabalık bir semtinde açılmış, 5-10 müşterisiyle kıt kanaat geçinen küçük bir kahveye benziyor. Sadece Türk sularında çalışmaya devam ettiği sürece de daima böyle kalacaktır. Yunan deniz ticaretinin kuvvet ve kudreti, Yunan sularındaki küçük kabotajda değil, dünyanın en uzak limanlarına kadar el uzatmasındadır(...)*"

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında da ticarî amaçlı gemi işletmenin, yük ve yolcu taşımacılığını önceliği devlet kurumları olarak görülmüştür. Bu hususta şikayet edildiği de gerçektir! Mebusan Meclisi 2 Mart 1327 (1911), Çarşamba günü Ayan Meclisi'nin Said Paşa Başkanlığındaki toplantısında "Seyr-i Sefain idaresinin muhtaç olduğu vapurların haddi kifayeye iblağı için tahsisi muktazi mebaliğ hakkında" kanun lâyihasını tartışmış ve karara bağlamıştır.[72]

Oturum Başkanı Said Paşa Maliye Encümeninin önergesini okutmak suretiyle toplantıya başlamıştır. Said Paşa konuşmasında; "Seyr-i Sefain idaresinin muhtaç olduğu vapurların yeterli seviyeye tamamlanması ve iskelelerin inşa ve tamiri için, tahsisi gerekli bütçeye dair Hükümetçe tanzim ve Mebusan Meclisi tarafından tadilen kabul edilen, altı maddeden mürekkep yasa tasarısı, Mebusan Riyasetinin 27 Şubat Sene 1326 tarihli ve 77 numaralı

tezkeresi ile genel heyetten Encümenimize havale edilmiş, görüşler belirtilmiş ve düzenlemeler yapılarak, gerekçeleriyle hazırlanmış olan tutanağında, Seyr-isefain İdaresi için evvelce öngörülen ve teklif edilen, 750 bin liraya ait faiz miktarının daha sonra 500 bin liraya indirildiği halde dahi, esası kabul edilerek rakamın tashih olunmaması gereği, yapılan incelemeden ve Encümene davet olunan Harbiye Nâzırı Paşa Hazretleriyle, Mebusan Maliye Encümeni Reisinin açıklamalarından anlaşıldığını" belirterek "Hükümetin kefaletiyle istikraz olunacak 500 bin liranın inhası için tayin olunacak müddete göre, deniz ticaret ulaşımının dahi temin etmek maksadıyla, bilhassa askerî amaçlı ulaştırma hizmetlerinin süratle temini için Hükümetçe lüzum gösterilen Seyr-i Sefain İdaresi'nin teşkili Encümenimizce de muvafık görülerek yasa tasarısı aynen kabulü tensip kılınmış olup, umumi heyetinizin kararına arz olunur."demiştir. İlk söz alan Topçu Generali Nuri Rıza Paşa *"Uzak yoldan maksat Basra ve daha uzaklara vapur işletecek misiniz?"* diye sorunca, Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa *"İcap ederse işletiriz. Mesela Trablusgarp'a işleteceğiz."* cevabını vermiştir.

Meclisi Mebusan'da 1911 yılındaki toplantıda Uzakyol gemi çalıştırılması Basra veya daha uzaklar ve hatta icap ederse Trablusgarp olarak görülürken, Avrupa ile Amerika, Avusturalya ve bütünüyle Uzak Doğu'ya tamamı özel sektör armatörlük firmalarına ait tarifeli posta vapurları çalışmaktaydı. Topçu Feriki Rıza Paşa bu cevap üzerine itiraz edrek; *"Cidde, Hudeyde, Trablusgarp, Basra Körfezi, buralara vapur işletilecekse katiyyen olamaz, çünkü oraları tutmaz."* deyince, Gazi Ahmet Muhtar Paşa araya girerek; "İktidar derecesinde." diyerek ortasını bulmaya çalışmıştır.

Mahmud Şevket Paşa, "Cidde ve Hudeyde'ye haliyle askeri ulaştırma imkanını tesis etmiş olacağız.Ticaret gemi işletmeciliği başka bir konudur. Şimdiki halde bu gemiler iki kısma ayrılacak ve o suretle işleyecektir. Yani tarife tertip kılınacak, o tarife mucibince haftada bir kere mi, 15 günde bir kere mi o tarifede gösterecek surette, muntazaman o postayı icra edecek. Biz askerimizi, efrad-ı müstebdelemizi (Tezkere almış askerler) muvafık surette işlemekte olan vapurlarla nakledeceğiz. Fakat Cidde'ye, Hudeyde'ye icap ederse Basra'ya da yine bu idarenin yedek gemileri olarak bazı gemileri devreye alacağız. Çünkü hiçbir şirket yoktur ki, filosundaki gemilerin tamamını başka işlerde kullanması beklenemez. Buna karşın birkaç gemisini ihtiyat olarak bulundurur. Şuracıkta Haydar Paşa'ya işleyen iki vapurun da behemahal bir ihtiyat vapuru olacaktır ki, onlardan birisi bir kazaya duçar olacak olursa, bunun gibi bu İdarenin de bir ihtiyat filosu bulunacaktır. O ihtiyat filosunu icap ettiği vakitte biz Hudeyde'ye, Cidde'ye hatta Basra'ya kadar işletebileceğiz. Lâkin muntazam surete 15 günde bir, ayda bir, Hudeyde'ye veya Basra'ya vapur işletmek buyurduğunuz gibi zor bir meseledir. Bu İdare, şimdi bu surette kurulur ve ileride inşaalah Allahın lûtfu ile gelişir ve büyürse, belki oralara da muhtazam seferler icra eder, tarifeye muvafık surette işletir."

Bu konuşmalarda uzakyol posta ve yük vapuru seferleri denildiğinde akıllarına sadece Hudeyde, Cidde, Basra ve belki Trablusgarplimanları gelmektedir. Buna karşın Avrupa limanlarına muntazam yük / yolcu seferleri düzenlenmesi asla akıllarında yoktur! Topcu Paşası Rıza Paşa ile Mahmud Şevket Paşa arasında görüş ayrılığı nedeniyle konuşmalar olmuş, sonunda oturum başkanı Said Paşa; "Uzakyol ve Yakınyol seferleri deniz ticaretine yarar getirecek şekilde yapılacak deniliyor. Bundan maksat askeri ulaştırmayı güvence altına olmak olduğu şekilden anladığını belirtmiştir. Mahmud Şevket Paşa cevaben şunları söylemiştir; "Maksat budur, fakat sınırlı olaraksadece askerî ulaşıma tahsis edilecek olursa,

bu, gerek Harbiye ve gerek Bahriye Nezâretlerine mâli yük getirecektir. Bunu yaşatmak, idare etmek lâzım. Bizim sadece buna para ayırmak zor!. Bu maksada bağlı ticaret meselesi de dikkate alınmış deniz ticaret işletmeciliğini de idare edecek."

Aristidi Paşa, Mahmud Şevket Paşa'ya hitaben; "Müsaade buyurur musunuz Paşa Hazretleri? Bundan evvel yine Harbiye Nâzırı Paşa Hazretlerinin teklifleriyle 5-6 gemi alınmak üzere müsaade verilmişti. Bu gemiler kurulacak Seyr-i Sefain İdaresi'ne mi ait olacak, yoksa o ayrı bir şey midir?" diye soru yöneltince, Mahmud Şevket Paşa ; "Hayır efendim, zâten bendeniz 150 bin lirayı aldıktan sonra, Bahriye Nâzırı ile müzakere ettik. Kendisine ayni doğrultuda bir heyet gönderdik, Avrupaya gittiler ve gemileri satın aldılar. Tabiidir ki, gemiler gelir gelmez Bahriye Nâzırı arkadaşıma teslim ettim ve kendim o gemilerle meşgul olmadım ve şüphesizdir ki, olmayacağım. O gemiler de kendisine teslim edildiği için Bahriye Nâzırı onları geldiğinden itibaren bu İdareye teslim etti. çünkü onun için de bir külfet teşkil eder. Bu sekiz gemiyi aldık ve sekiz gemiyi idare etmek müşkildir. Lâkin bir denizcilik şirketi ticaret eder ve ticaret vasıtasıyla kendisini yaşatır, kendisinin idaresini işletmesini temin eder." diyerek bu sekiz geminin nasıl işletileceği hakkındaki görüşlerini açıklamıştır.

Topçu Rıza Paşa herbiri aslında Atlantik aşırı posta seferleri yaparken satın alınmış olan sekiz vapurun yönetiminin doğrudan doğruya Hükümet tarafından mı, yoksa bir şirkete mi havale olunacağı hakkında soru sormuş, oturum başkanı yazılı metinde yer aldığını belirtmesine karşın Rıza Paşa israrcı etmiş; "*Müsaade buyurun, bu pek mühim olduğu için bir şey daha anlamak isterim. Şimdi Paşa Hazretleri bu vapurlara tayin buyuracağınız mürettebat, kaptan ve zâbitân kendilerine mahsus bir bütçeye mi, yoksa Bahriye Nezâreti Bütçesine mi dahil olacaklar?*" diye sorarak bilgi talep etmiştir. Bu soru son derece önemlidir. Zira herbiri tamamiyle yolcu vapuru iken ve herbiri özel armatörlük şirketlerine ait iken satın alınan bu vapurların, kaptanının, mürettebatının ve sair zâbitânın maaşlarının bağlı olacakları şirket tarafından mı, yoksa Bahriye Nezareti bütçesinden mi ödeneceği konusu tartışılmaktadır. Bu safhada dahi ticaret denizciliğinin hâlâ devletçilik faaliyeti ve görevi gibi görüldüğü anlaşılmaktadır.

Mahmud Şevket Paşa önergenin okunmasını istemiş ve üçüncü maddede "Elyevm mevcut Seyr-i Sefâin İdaresinin idare biçimi özel bir şekilde düzenlenecek nizamnâme ile icra edilip, dahili yönetimi de bağımsız bir hale ifrağ olunacak ve Bahriye Nazırının denetleme ve gözetiminde bulundurulacaktır. İzah buyurdukları gibi, bu İdare-i Mahsusa Bahriye Nezâretine tâbi olmayacak. Bahriye Nâzırı olan zât, aynı zamanda İdare-i Mahsusa'nın da Nâzırı olacak" hükmü ortaya çıkmıştır. Günümüz ifadesine göre sadeleştirirsek; Bahriye Nâzırı, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin komutanı olduğu gibi, Seyr-i Sefain gibi özünde ticarî amaçlı bir armatörlük şirketinin de komutanı/başkanı olacaktır!

Topçu Feriki Rıza Paşa'nın yorumları son derece dikkat çekicidir ve çelişkileri işaret etmesi bakımından da önemlidir. Nitekim sorar; "*Bahriye Nâzırı ne ile teftiş edecek? Farz ediniz ki, Seyr-i Sefâin'in onursal başkanı Bahriye Nâzırı'dır. Bu vapuru ne ile teftiş edeceksiniz? Emrinizdeki bulunan bahriye subaylarından oluşan heyetinizle, değil mi? Eminizdeki bulunan çarkçı zâbitânına yaptırmayacak mısınız? Madem ki maiyetinize yaptıracaksınız, o halde Seyr-i Sefain Bahriye Nezareti'ne aittir.*"

Özel sektör deniz ticaretinin düşünülemediği bu yıllarda, nasıl bir görüş çelişkisi yaşandığı

Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın açıklamasında yer alır; "*Mesele şudur efendim; arz edeyim: İdare-i Mahsusa da Bahriye Nezâretine tâbidir; fakat ne lâzım gelirse, meselâ, bir gemiyi tamir etmek lâzım gelirse, İdare-i Mahsusa Bahriye Nezâretine yazar, müsadesini talep eder. Verdiği yazı, dairelere gider. Odadan odayı dolaşır. Birçok günler, birçok vakitler böyle kaybedilirdi; fakat yine bu İdarenin bir bağımsızlığı var. Mesela, yolcu taşımak için Bahriye Nezâreti'ne katiyyen müracaat edecek değildir. Yalnız, her bir bağımsız idare, bugünkü günde bir nezârete tabidir. O nazır, o idareyi Meclis-i Mebusan ve Ayana karşı temsil eder ve savunur. Demek ki, bu İdarenin bu iki Meclisi Âliye karşı müdafaası Bahriye Nâzırı olan zâtın şahsına aittir. Bu kastedildiği için ve idareye bir tam bağımsızlık verilmek istenildiği için böyle yapıldı.*" deyince Rıza Paşa şiddetle itiraz eder ve "*Teessüf ederim, bu, Meşrûtiyyetle izah edilebilir bir husus değildir. Meşrûtiyyetle idare olunan bir memlekette evrak günlerce bir kalemde kalmamalı. Meşrûtiyyetle idare edilen bir devlette böyle mühim şeyler bir şahsa tevdi edilemez. Nezâretin ilgili kademelerinden geçmeli. Bir vapur onarıma muhtaç ise, bu durum ilgili daireye havale edilmeli, keşfi icra edilmeli. Bu mühim vazife bir şahsa tevdi edilecek olursa, bendenizce muvafık değil.*" der.

Özünde sahip olduğu yolcu gemileri nedeniyle, bir özel armatörlük şirketi olması gereken Seyr-i Sefain'in Bahriye Nazırı'na mı, Bahriye Nezareti'ne mi bağlı olması tartışmaları hayli devam etmiş ve sonunda mebuslardan Legofet Bey, isim ve makam arasında gidip gelen bu tartışmayı sonlandırmak istemiştir. Oturum Başkanı bundan sonra yasa tasarısını oya koymuş ve Aristidi Paşa hariç bir oya karşı yasa kabul olmuştur.

(67) Prof. Dr. İdris Bostan; "Gemi - Fevaid-i Osmaniye" , İslam Ansiklopledisi, C.14, Sf.5.

(68)La Ciotat Tersanesi - Yüzyıllar boyunca, La Ciotat'ın tarihi, denizcilik faaliyetlerinin evrimi ile yakından bağlantılıdır. İlk kuruluşu 1429 olarak kabul edilmiştir. XVI. Yüzyılın başlarında, yelkenli teknelerin üretildiği bu alan çevresinde, gemi marangozları, halat ve alet imalathaneleri giderek artış göstermiştir.1720'deki "Büyük Veba"salgını sırasında vebadan etkilenmeyen La Ciotat, Marsilya'nın ticari merkezi olmuş fakat 1789 devrimi ve Fransa İmparatorluk savaşları etkisiyle düşüş göstermiştir. XIX. Yüzyıl başlarında buharlı gemilerin giderek artması, tersanede temel bir değişikliğe neden olmuştur. Bu dönemde ahşap gövdeli gemiler yerini demir, sac gövdeli kömürlü buharlı gemilere bırakırken, yelkenli buharlı gemiler dahi giderek azalma göstermiştir 1835 yılında, Mole Bérouard iskelesinin inşası ile limanın kapasitesi iki katına çıkarılmış ve Louis Benet "La Cale" tersanesini kurmuştur. Joseph Edouard Vence ile birlikte, 1836'da, Akdeniz'in İngiliz buharlı gemisi olacak ilk vapuru "Le Phocéen I" i inşa etmiştir. Kaynak: L'Historie des Chantiers de la Ciotat-Parallèlement, un industriel, Louis Benet, "Installe, en 1835, une usine de machines à vapeur à La Ciotat. Il voudrait bien se lancer dans la construction navale mais, si l'expérience locale ne manque pas pour la conception des "coques" (grâce, en particulier, à Vence), la technologie de la vapeur reste encore l'apanage des Britanniques...Il fera donc venir d'Angleterre ingénieurs et systèmes de propulsion, et lancera avec Vence, en 1836, le premier paquebot à vapeur Français de la Méditerranée: Le Phocéen I".

(69) Eser Tutel; " Seyr - i Sefain Öncesi ve Sonrası", İletişim Yayınları, 1997. Sf. 25-31.

(70) a.g.e. Sf.43-51.-Sf.58.

(71) Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, 13.cü Topantı, 22 Şubat 1326 (1910);Münakalâtı askeriye ve ticariyenin temini zımnında Seyr- i Sefain İdaresine vapur mubayaası ve iskelelerin inşa ve tamiri için tahsisi muktazi mebaliğ hakkında kanun layihası ve Nafıa Encümeni mazbatası.

(72) TBMM Seyr-i Sefain Görüşmeleri; Devre 1, Cilt 2, 42.inci Toplantı, Meclisi Ayan Zabıt Ceridesi, 2 Mart 1327 (1911) Celse:4.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Fevaid-i Osmaniye'den Seyr-i Sefain'e kadar yolcu- yük gemileri.

Osmanlı devletinde hakim olan devlet gemi işletmeciliğinin nedenlerinin başındaki engelin artık çok alıştığımız şekilde birinci temel nedenini yabancılara tanınmış olan imtiyazların koskoca bir imparatorluğun çöküşünde en önemli bir neden olduğunu biliyoruz. Ayrıca katı devletçilik anlayışının Meşrutiyet İhtilali felsefesine rağmen hükmünü sürdürdüğünü de görmekteyiz.

Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrinde İdare-i Mahsusa'ya ait 101 gemi mevcuttu. Sayısal olarak çok büyük görünen bu filodaki gemilerden; *Ali Saib Paşa*, *Aslan*, *Bezm-i âlem*, *Garb*, *Halep*, *Hasan Paşa*,*İzmir*, *Kâmil Paşa*, *Kaplan*, *Medine*, *Mekke*, *Nimet-i Hüda*, *Sakarya*, *Taif*, *Tunç* isimli gemiler Kızıldeniz, Basra körfezi, Trieste, Bingazi Trablusgarpiskeleleri aradında yolcu/yük taşımacılığı yapmaktaydılar. Ancak bu hatlarda da bir taraftan yabancılara verilmiş ticaret ayrıcalıkları, diğer taraftan gelişen gemi inşa tekniklerinin yarattığı yeni gemilere sahip olamayış ve gemi adamı eğitimindeki zayıflık sonucu, bu hatların hemen tamamı yabancı bayraklı gemi şirketlerinin hakimiyetine yenik düştü. Gemilerin büyük çoğunluğu bakımsızlıktan, tamamiyle çalışma ömrünü tamamlamış olmalarından dolayı, önce Sirkeci ile Sarayburnu sahili boyunca Yalı Köşkü'nde itibaren "Hurda gemiler bağlama alanı" haline dönüşen sahile bağlandılar. Bu sahilde yer kalmayınca, bukez Haliç'te Hasköy'den başlayarak hizmet dışı kalmış gemiler kıçtan kara bağlanmaya başlandı. Haliç'te de yer kalmayınca Paşabahçe Koyu'nda demirletilerek kaderlerine terk edildiler. Bu gemilerin birkısmı bulundukları yerde battılar. Bazıları sığ suda iseler dibe oturmuş halde kaldı.Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında o yüzyıl Avrupasının Okyonus aşırı seferlerde çalışan ve herbiri özel sektör armatörlük firmalarından hayli sayıda çok önemli posta vapurlarını satın almıştır. Fakat bu gemilerin çoğu askerî amaçlı nakliye gemisi olarak kullanılmış ve bazıları silahlandırılmıştır.

Ayrıca isimlerinde "Ticaret" kelimesi olan; "*Vasıta-i Ticaret*", "*Medar-ı Ticaret*", "*Eser-i Ticaret*", "*Vesile-i Ticaret*", "*Peyk - i Ticaret*" gibi gemilerin son derece zayıf kalmış özel sektöre ait ticaret bahriyesiyle hiçbir ilgisi de yoktur. Bu gemilerden çoğu Fevaid-i Osmaniye adına satın alınmış ve Donanmada "*Silahlı vapur*" olarak görev almışlardır.

Bazı örneklere bakarsak;

Kılıç Ali vapuru 1858'de "*Constantinople*" adıyla inşa edildi. 15 Mayıs 1858'de Southampton'dan İstanbul'a hareket etti. Temmuz 1858'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi adına satın alınarak "*Kılıç Ali*" adı verildi. Son olarak 1890'da Selanik'te istasyoner gemi olarak görev yapıyordu. Bu posta vapuru da 1909'da İzmir'de satıldı ve 1924'de İzmir'de söküldü.

Hümapervaz vapuru- Fevaid-i Osmaniye İdaresi adına Glasgow Govan Alexandria River Clyde bölgesi tersanelerinde 1842-1843 yıllarında inşa edilmiş ve devrine göre yük/yolcu tarzı 672 grt., yandan çarklı bir vapur olmasına karşın, 1857'de Osmanlı Donanması'na devredilmiş ve Silahlı Vapur olarak kullanılmıştır. 1870'de yeniden Fevaid-i Osmaniye'ye devredilmiş Kadıköy- Yeşilköy iskeleleri arasında yolcu seferleri yapmış ve 1879'da hurdaya çıkartılmıştır.

Sudaver vapuru - New York, Brown & Bell Tersanesi'nde 1833- 1834 yıllarında Bangor & Boston Steam Ship Co. adına inşa edilmiş 385 grt. ahşap yandan çarklı bir yolcu/yük vapuru. Fevaid-i Osmaniye İdaresi tarafından 1844'de "*Yeni Dünya*" adı verilmiş, 1845'de adı "*Sudaver*" olarak değiştirilmiş veOsmanlı Donanması'na devredilmiş ve Silahlı Vapur olarak kullanılmıştır. 1883'de Tersane-i Âmire'de sökülmüştür.

Gemlik vapuru - 1848 River Clyde yolcu/yük tipi 219 grt. vapur. Ayni sene Fevaid-i Osmaniye İdaresi filosunda yer aldı. 1862 yılında Osmanlı Donanması'na devredildi ve silahlı vapur olarak donatıldı. 1904-1909 yıllarında bağlı kaldı ve sökülmek üzere satıldı.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı tenezzüh vapuru "Hobart Pasha"

1869 yılında Port Glasgow, William Hamilton & Co, Bay Yard tersanesinde Kızak No.2 olarak inşa edilen ahşap gövdeli yandan çarklı yolcu vapuru "*Hobart Pasha*"[73] 27 Nisan 1869 günü denize indirildi.Tam boy: 168.5 ft., Genişlik: 20.4 ft., Derinlik 9.f ft. idi. Tonajı 390 grt. gibi varsayılmıştır, fakat kesin değildir. Glasgow, David Rowan & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 104 nhp güç üretiyordu. 13 Mayıs 1869 günü yapılan seyir tecrübesi sırasında azami seyir sürati 15.5 knots olarak kaydedildi.[74]

. 17 Mayıs 1869 günü Queensland'dan İstanbul'a hareket etti. Gibraltar, Malta uğraklarını yaparak İstanbul'a intikal etti.

. "*Hobart Pasha*" yolcu vapuru Osmanlı İdare-i Mahsusa adına sipariş edilmişti. İstanbul Limanı'na tescil olundu. Adının "*Heybeli*" olarak değiştirildiğine dair sicilinde kesin olmayan bir kayıt bulunmaktadır.

. Bu gemi hakkında tespit edilmiş başka bir bilgi yoktur.[75]

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı tenezzüh vapuru "Osmanlı"

1869 yılında Port Glasgow, William Hamilton & Co, Bay Yard tersanesinde Kızak No.1 olarak

inşa edilen ahşap gövdeli yandan çarklı yolcu vapuru *"Osmanlı"* 27 Nisan 1869 günü denize indirildi. Tam boy: 178 ft., Genişlik: 21 ft., Derinlik 10 ft. idi. Tonajı 370 grt. 436 nrt. idi.

. Queensland'dan İstanbul'a hareket etti. Gibraltar, Malta uğraklarını yaparak İstanbul'a intikal etti. *"Osmanlı"* yolcu vapuru Osmanlı İdare-i Mahsusa adına sipariş edilmişti. İstanbul Limanı'na tescil olundu.(76)

Demir gövdeli, buharlı, tek uskurlu "Dolmabahçe"

1856'da Glasgow, A. & J.Inglis Shipbuilders, Engineers And Boilmakers Tersanesinde tek uskurlu 834 grt. yolcu gemisi olarak inşa edildi. *"Dolmabahçe"* adıyla Fevaid-i Osmaniye filosuna katıldı. Çoğunlukla Köprü - Yeşilköy hattında çalıştırıldı.1896'da Osmanlı - Yunan Savaşı nedeniyle Osmanlı Donanması emrine verildi ve Silahlı Vapur olarak donatıldı. 1898'de İdare'ye iade edildi ve 1909'da söküldü.(77)

Yandan çarklı, buharlı, ahşap gövdeli "Hayreddin" – (Ex- Danube)

Yandan çarklı ahşap gövdeli J & R. White, West Cowes, Isle of Wight inşa 484 grt.'lik nakliye gemisinin ilk adı *"Danube"* idi.

. 1857'de inşaatına başlanan *"Danube"* 1858'de hizmete girdi. 15 Mayıs 1858'de Fevaid-i Osmaniye adına satın alındı ve "Hayreddin" adı verildi.

. Kadıköy- Yeşilköy ve sair Boğaz bağlantılı yolcu seferlerine verildi.

. Osmanlı Donanması emrine verildi ve Silahlı Vapur olarak donatıldı. 1892'de Beyrut Limanı'ndan istasyoner gemi olarak görevliydi. 1908'de Beyrut'ta sökülmek üzere satıldı.(78)

Trabzon - (Ex- Franz, Ex- Enosis)

İnşa adı *"Franz"* olan 632 grt., 369 nrt., 1200 dwt. 1891 Kockums, Malmö inşa nakliye gemisi.1918'de Göteburg, Franz Rederi A/B filosunda iken 1922'de Yunanlı armatör G. A. Dracoulis satın aldı ve "Enosis" adını verdi. 26 Nisan 1922'de Türk gambotu tarafından Karadeniz'de ele geçirildi ve Trabzon'a getirildi.

. Mayıs 1922'de *"Trabzon"* adı verilen yük gemisi 1924'de hizmetdışı edilerek 10 yıl bağlı kaldı ve on yılın sonunda hurda olarak satıldı.

Midhat Paşa - *(Port Royal)*, Ex- Bahr - ı Ahmer (Roland), Ex- Bezm - i Alem *(Dresden)*

1906 ve 1911 yılları arasında Seyr-i sefain İdaresi adına satın alınmış olan Port Royal'e Midhat Paşa, Roland'a Bahr Ahmar (Bahr - ı Ahmer) ve Dresden'e Bezm - i âlem adları verilmiştir. Okyonus tipi olan bu yolcu gemilerinin hepsi satın alınmalarından önce, özel sektör armatörlük firmalarına aitti. Bu gemiler Okyonus aşırı muntazam seferler yapıyorlar, Avrupa ile Amerika, Güney Amerika, Uzak Doğu ve Afrika limanlarına programlı olarak yolcu ve ayni zamanda yük de taşıyorlardı. Osmanlı Devleti Seyrisefain adına satın aldığında, bu gemilerin özel sektör bağlantısını sona erdi, askerî amaçla kullanılması konusunu ağırlık kazandı. Ayrıca bu gemilerin Cidde, Hudeyde ve hatta Basra'ya kadar sefer yapabileceği vaad edilmiştir(79) ve devlet malı olmuşlardır. Açıkca görülmektedir ki; tamamiyle bir hür teşebbüs armatörlük ve gemi işletmeciliği konusu olmasına rağmen, bu gemiler hakkında ağırlıklı karar veren kişi

Harbi Nazırı'dır ve gemilerin Okyonus aşırı seferlerini akla bile getirmeden, ancak Hudeyde, Cidde ve Basra'ya muntazam sefer yapılabileceği müjdesini vermektedir. Bu husus Mebusan Meclisi'ndeki genel görüşü ve anlayışı yansıtmaktadır.Gemilerin ömrü üç yıl kadar olmuş ve Kasım 1914'de Rus harp gemilerinin açıtğı ateş sonucu batırılmışlardır. Gemilerin son seferine ait önemli bir belge Midhat Paşa gemisinin kâtibi Hasan Basri Efendi'nin tuttuğu hatıratıdır. Bu hatırat oğlu Prof. Dr. Bedrettin Görgün'ün teşebbüsüyle 2009 yılında YKY'da *"Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları"* başlığıyla neşredilmiştir.

Ziver Öktem ve Cemile Kesim Moralıoğlu'nun Osmanlıca'dan günümüz diline çevirdiği hatıratın önsözünde şöyle anlatlmaktadır; "Enver Paşa'nın atak ve yanlış kararı ile açılan Kafkas Cephesi'nde büyük ikmal sıkıntxısı yaşayan, düşmanla ve soğukla mücadele edip kırılan ordumuza askerî ve destek mazemeleri, hatta 4 uçak, bir uçak bölüğü ve asker götrüren Mithat Paşa, Bezm-i alem ve Bahr-i ahmer gemileri,yine Enver Paşa'nın emri ile korumazsız olarak İstanbul Boğazı'ndan çıkmış ve Trabzon'a gitme emrininalmışlardı. Bu gemiler o devrin Okyonus aşırı seferler yapmış yolcu ve yük taşıyan büyük tonajlı ve kıymetli gemleri idi. Bu sırada Osmanlı Donanması'na mensup harp gemileri Doğu Karadeniz ve kuzeyde Rus sahilleri civarında idiler. Sivastopol, Kerç Boğazı, Yalta, Odesa, novorrosiski topa tutulmuştu. Buna misilleme olarak, Rusların Rostislav zırhlısı ve diğer harp gemileri lojistik önemi büyük olan Zonguldak limanını topa tutmuş, ticaret gemilerini batırmış, kömür yükleme tesislerine büyük zararlar vermişlerdi. Bu Rus harp gemileri bu bombardımandan dönerken üç ikmal gemimize rastladılar ve topa tutarak, torpido atarak üç gemiyi de batırdılar.

6 Kasım 1914 günü batırılan 3 gemimizde tam sayı belli olmamakla berasber üç bin civarında şehit verildi. Torpido, top atışı isabeti ve diğer silahlarla yapılan bombardıman sonunda gemilerde yangın çıkmış, binlerce kişi şehit olmuş, ve genmiler de batmıştır. Sağ kalanlardan bir kısmı fırtınalı ve soğuk Karadeniz sularında Rus gemilerine alınmış ve Sivastopol'a getirilmişlerdir. Bu tutsakların bir kısmı Sivastopol'da hastahanede, bir kısmı da Sibirya'da esarette ölmüşlerdir. Uzun yıllar Sibirya'da esir olarak tutlanlardan Bizm-i Alem vapuru Mülazım Kaptanı İhya Kaptan da esaretten kurtulanlardan biri olmuştur. Esaret sırasında Hasan Basri Efendi'nin tuttuğu günlükleri muhafaza eden İhya Kaptan'dır ve bu hatırat oğlu Prof. Dr. Bedrettin Görgün'e intikal etmiştir.[80]

Hasan Basri Efendi 26 Ekim 1914 Cumartesi günü Trabzon'a posta yolula hareket etmek üzere gemiye yük ve yolcu aldıklarını belirterek şöyle devam eder; "Lâkin kömür yetiştirilemediğinden Pazar gününe kaldık. Pazar sabahu hareket olundu. Posta yaparak Trabzon'a vardık. Yükün tamamı boşaltılmadan Rize'ye gidip, oranın yük ve yolcusunu da tahliye ettik. Yalnız Rize'de haber aldığımıza göre orada posta tarikiyle gelen Rus vapurlarının demir bırakmadan avdet ettiğini söylediler. Hatırımıza bir şey gelmedi. Fakat bir saat sonra İstanbul'dan,liman idaresinden alınan emir üzerine her halde bir fenalık olduğunu anladık. Gelen emir aceleyle İstanbul'a hareket edilmesi ve Boğaz'dan girilmediği taktirde Osmanlı klimanlarından birine iltica olunması hakkında idi. Rize'de işimiz bittiğinden yükleme yapmayarak Trabzon'a hareket ettik. Zira gemide askeriye ait eşya ve cephane vardı. Trabzon'da tahliye yapıldı.Trabzon'un hiçbir konuda haberi yoktu. Sadece posta memuru sekiz bin lira kadar bir para var ise de Posta Nezareti'nde aldığı emir gereğince bu paraları bize veremeyeceğini beyan etti. Her halde bir tehlike var ki, nedir, burası meçhul olarak İstanbul'a yol verildi.1 Kasım 1914, Alaturka saat altı yedi civarında İstanbul Boğazı'ndan girdik. Gelip

rıhtıma yanaştık. 5 Kasım 1914 Perşembe sabahı Sağlık Meclisi'nden gelen bir doktor gemiyi gezdi. Evvelce geminin Hilâl - i Ahmer (Kızılay) gemisi olacağını bilmiyorduk. Merkezden hareket edeceğimiz emri verildi. Limandan bir diğer emir aldık. Süratle kömür ikmaline çalışıyorduk. O gün oğlum Emin Efendi gelmiş ve kendisinin beraber götürümesi hakkında rica ediyor.Düşündüm, bu sefer bana her neden ise pek karışık göründüğünden, eve gitmesi hakkında nasihatlar vererek, belki sefer uzar diye iki lira vererek eve gönderdim...

..O gece öğleden sonra 7.30'da hareket emrini aldık Bahr-i Ahmer – Bezm-i Alem ile beraber rıhtımdan hareket olundu Büyükdere de gemimize gelen Liman Reisi Nizamettin Bey yolların gayet emin olduğunu, hatta araba yolu gibi gideceksiniz gibi ifade ile içimizi rahatlatıyor. Orada Beykoz önünde karanlık bir gemi gözüküyor isede ne olduğunu anlayamadık. Bir aralık kılavuz gemisi işaret verdiğinden bizde peşinde olarak alaturka saat üçbuçuk var idi Boğaz'a girdik ve o ölüm saçan mayınların arasından korku içinde geçtik. Emir üzerine gemide hiçbir fener ve aydınlık yok. Her taraf kapalı ve borda ve silyon fenerleri kamilen söndürülmüş idi. Bununla beraber deniz gayet durgun ve mehtap gayet güzel. Adeta latif bir gece idi. Böylece iki saat kadar yol aldık. Herkeste bir düşünce var. Bir aralık sol taraftan bir fener parladı. Bu işaret bize pek çok düşündürdü. Herhalde bizim harp gemilerimizden birisi olmasına karar verdik. Çünkü dışarıda bizim donanmanın bulunması hakkında ümidimiz pek çok idi. Zaten İstanbul'da aldığımız kapalı zarf bize her halde Ereğli üstlerinde donanmayle buluşmak gibi büyük ümitler vermiş idi. Her üç geminin on knots süratle hareket etmesi tarzındaki emirle yolun hesabı yapılarak orada donanmanın o saatte bulunacağı gibi bir fikre kapılmıştık. Bizim gemi kömürün fenalığından dolayı beş mil gibi azami sürat yapabiliyordu. Bu halimiz nedeniyle diğer gemiler bizi beklemeye mecbur oluyorlar. Aman yarabbi bir gemiyi koruması olmaksızın denize çıkarmak ve içinde bu kadar eşya ve askeri malzeme bulundurmakne büyük hata.

6 Kasım 1914 Cuma Sabah yataktan kaktım ilk işim etrafa bakmak oldu. Ereğli üstlerine yakın bir mesafede idik. Çay içip gemide bizden başka kimse olmadığından eski elbiselerimi giydim. Hava da oldukça sis var önümüzde giden Bahr-ı Ahmer ve Bezm-i Alem gemisi ara sıra sis içerisinde kayboluyorlardı. Bizde Ereğli ile Zonguldak arasında bulunuyorduk. Sahilden beş altı parça parça geminin dumanı göründü; sis ve uzak bulunması gemileri ferk ettirmiyor. Fakat sahilden gelmesi sebebi ile her halde bizim donanma olmasına hükmederek yolumuza devam ediyorduk. İstanbul'dan aldığımız kapalı zarf açıldı; doğru Ünye'ye gideceğimiz ve orada Onuncu Kolordu Komutanı emrine gireceğimiz yazılı idi. Beş altı dakika sonra top sesleri işittik sis nedeni ile ne olduğunu anlayamadık. Nihayet bizim donanma Rus donanması ile harp ediyor hükmünü verdik. Top sesleri artıyordu. Biz ise yolumuza devam ediyordu. Zaten makinede ocak çekilmiş, istim az olduğundan üç, dört mil kadarsürat yapabiliyorduk. Bir aralık sis dağıldı Bahr-i Ahmer vapuru geri dönmüş lakin makine kaportaları üstünde şiddetli alev ve yangın gözüküyordu ve Bezm-i Alem gemisi ise büyük bir şiddetle bombardıman ediliyordu. Biz yine anlamadık; mutlak Rus Donanmasının taarruzu üzerine bizim donanma yetişip harbe tutuştular ve bizim donanmanın verdiği işaret üzerine Bezm-i âlem ve Bahr-i Ahmer geri döndüler fikri oluşmuştu. Bizde gemiyi Ereğli istikametine çevirdik lakin istimin azlığından geminin yürümüyor ve dümen makinası çalışmıyordu. Bir aralık bir geminin üstümüze gelmekte olduğunu gördük Süvari, üçüncü, dördüncü kaptanlar ile çarkçıbaşı köprü üstünde bulunuyorduk. Tekmil mürettebat ne olduğunu anlamak için güverteye toplanmıştı. Gelen gemi bizim Muavenet-i Milliye büyüklüğünde gözüküyor, bizde onlardan

biri olmasına karar verdik, bakıyoruz.. Yarım mil kadar bir mesafe kaldığı zaman birden bire baş direğine Rus bandırasını çektive ayni anda ilk mermi üstümüzde patladı. İsabet eden mermi birinci kamaradan girdi, ikinci mermi sancak tarafında mataforayı parçalayarak vinçci Hüseyin'in bacağını yaraladı ve onun feryadı bütün bütün ortalığı dehşete verdi. Mürettebat ne yapacağını şaşırdı. Süvarinin emri üzerine beyaz büyük bir masa örtüsü baş direğe çekildi ise de Ruslar ateşe devam ettiler. Çarkcıbaşı bana haydi ne duruyoruz birer yelek bulalım dedi beraberce aşağıya indik ve birer mantar yelek alarak oradan dışarıya çıktık. Mevla rahmet etsin Çarkçıbaşı Salih Efendi'yi son görüşüm oldu. Gemide kargaşa hakimdi. Herkes bir yerlere koşuyordu. Kamarot Madam Eleni gelmiş 'Aman bey beni bırakma' diye benden medet umuyordu. Orada bulunan iki kişi 'Beybaba ne duruyorsun denize atla' diyorlardı. Ailemi çocuklarımı göz önüne getirdim kendilerine kalben veda ettim.Ne yapalım Allahın takdiri böyle imiş diyerek son kelime-i şehadet ederek kendimi deniz attım. O mantar yelek ile kurtulacağım diye bir ümit beslemiyordum. Denize düştüğüm anda iki kere yuvarlandım battım çıktım.Çünkü güverteden atlamış idim.Gemi ağır ağır suya gidiyordu. Ruslar yüz metreden attıkları mermi yeterli değilmiş gibi, son olarak gemiye bir torpil attılar. Denizde bir iki yuvarlandıktan sonra elime bir ambar kapağı geçti. Evet, bu ambar kapakları çok kişinin hayatını kurtardı. Deniz artık fırtına halini almış elimdeki kapağın altından kaldırıyor benim üstüme çıkarıyordu.Vaziyetim fena idi; hem yoruldum hem de su yutuyordum.O aralık Atıf Kaptanı gördüm. Kendisine seslenerek 'Bu tahtaya gel' dedim.Tahtanın her iki tarafından birimiz tuttuğundan bu sefer tahta dengesini buldu, rahat etmeye başladık...Zavallı gemi nihayet başı yukarı dikilerek kıçının üstünde kayboldu. Gemimizle birlikte bizim de ümidimiz kayboldu. Tam bu sırada Rus gemisinden askerler denize el incesi atarak bizim gemicileri alıyorlardı. Bizde oraya doğru gittik; bize de el incesi attılarsa da tutamadık. Zira tutacak kuvvetimiz kalmamıştı. Onlar halimizi anladılar. Atıf kaptanla bana çarmık indirdiler. Gemiye çıktık; arkamıza birer Rus kaputu verip başaltına götürdüler. Rus askerleri sandıklarından kendi eski pantolon, fanila gibi eşyalarını çıkartıp bizlere verdiler."

Üsküdar Vapuru

İlk adı "*Nikola*" olan 140 beygir gücünde buhar ana makinesine sahip vapur İngiltere'den satın alınmış ve "*Üsküdar*" adı verilmiştir.Daha sonra Saraydan gelen teklif üzerine ismi "*Savn-ı Bârî - Koruyucu Yaratan / Yaratıcı*" adını almıştır.

Ticaret Nezareti tarafından işletilen vapur bir süre sonra 200 hisse üzerinden satışa çıkarılmış vebu hisselerin her biri 4000 kuruş olarak belirlenmişti. Vapurun geliri, hissedarları tarafından paylaşılmak, mirasçılarına intikal etmek ve gerektiğinde hisseden vazgeçmek şartlarıyla satışa çıkmıştı. Vapur için bir kumpanya kurulmasına karar verilmiş, kumpanyanın müdürü ile diğer yetkilileri belirlenmişti. Vapur Trabzon, Selanik, Sinop, Samsun, Varna, Ereğli gibi limanlara yolcu ve yük taşıyordu. 1843'te 6 kez, 1845'te 21 kez sefer yapmıştır. Ayrıca asker sevkinde de kullanılıyordu. 1845'de yelkenli gemilerin Karadeniz Boğazı'na yedeklenmesini yapmıştır.

Üsküdar Vapuru'nun hissedarları için Meclis-i Umur-ı Nafia tarafından 23.maddelik bir nizamname hazırlanmıştı. Bu nizamname BOA, İ.DH, 1352, 1 Za 1256 / 25 Aralık 1840'da yer almaktadır. 1839'da "*Mecra-yı Ticaret*" Vapuru ile çarpışarak Tersane-i Âmire'ye çekilmiş, ardından 1847'de yıpranmanın sonucu olarak, 1848'de ise Trabzon'da karaya oturmasından

dolayı tamire muhtaç bir hale gelmişti. Vapurun makine ve diğer aletleri iyi olsa da teknesi pek kullanışlı değildi. Bu nedenle 1846 Mart ayında teknesinin yeni baştan inşası gerekmiş ve Trieste'ye gönderilmesine karar verilmişti. Bu amaçla Trieste'ye 70.000 florinlik ihtiyaç poliçesi çekilmesi için Hoca Hazar'a bir yazı yazılmış ve 300.000 kuruşu tüccar Alyon'a vermesi istenmişti. Vapurun ihtiyaç duyduğu teknesinin yenilenmesi, yeniden inşa edilmesi, makine ve diğer aksamının montaj işlemi Trieste'de yapılmış ve bu masrafı karşılamak için Hazine-i Hassa'dan farklı zamanlarda toplam 400.000 kuruş gönderilmiştir. Sonuçta teknesi yenilenmiş, makine ve diğer aksamları da yeniden düzenlenmiş, vapurun İngiltere'den getirilmiş olan yedek makine ve aksamı, bedeline hesap edilerek 143 lira Alyon tarafından poliçe çekilmişti. Ayrıca komisyon bedeli ile birlikte gerekli olan 96.228,5 kuruşun Zöhrab tarafından senedi geldiği zaman ödenmesi istenmişti.

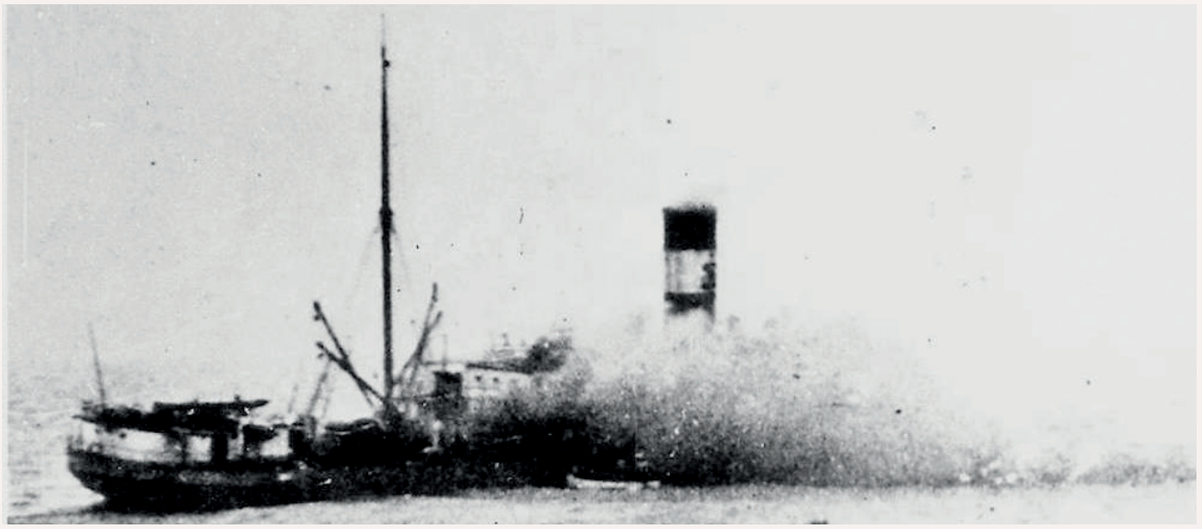
Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret Vapurları

Haliç'e girmiş olan yelkenli gemileri Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından dışarı çıkarmak üzere yedeklemek ve ihtiyaç duyulduğunda Trabzon, Samsun ve Akdeniz iskelelerine sefer yapmak amacıyla 1847'de İngiltere'ye yeni vapur siparişleri verilmişti. Bunun için Osmanlı Devleti'nin Londra Elçisi Kalimaki ve Şehbender Zöhrab aracı kılınmıştı. Vapurun masrafı için Alyon tarafından şehbendere poliçe verilecekti. Londra'da işe yarar vapurların ne kadara alınabileceğini iyice araştırdığını belirten Zöhrab, vapura ait keşif defterlerinin tercümelerini Bâbıâli'ye göndermiştir. Bu defterde, düşünülen vapurlarla ilgili üç seçenek bulunuyordu. Bunlardan 120 ve 150 beygir gücünde olacak vapurlar küçük olup büyük ve ağır hizmetlerde kullanışa elverişli değildi. Üçüncü seçenekteki 200 beygir gücünde olan vapurlar ise her türlü kullanıma uygundu ve Boğaz'da birkaç gemiyi birden çekip çıkarmaya (yedeklemeye) elverişliydi. 200 beygir gücündeki vapurların her biri 4000'er kiseden (18.000 lira), tahminen 9000 kiseyi (40.500 lira) bulacaktı. Bu miktarın yarısı Kömür Kumpanyası'nın Tersane Hazinesi'yle diğer yerlerdeki alacakları ve kazancından, diğer yarısı ise padişah tarafından verilecekti.Osmanlı Maliyesi vapurlar için yukarıdaki tahmini hesabı yaparak kendini ona göre ayarlamış oluyordu. Ancak Londra'da vapurlar belirlendikten sonra fiyatlarındaki durum hiç de tahmin edildiği gibi olmayacaktı. 23 Temmuz 1848'de İstanbul'a gelen Nümayiş-i Ticaret 30.501 lira, Medar-ı Ticaret ise 31.314 lira 28 şiline mal olmuştur. Bu miktarlar, Ereğli Kömür Kumpanyası'nın temettuât (Kârlar) ve bâkaya (Bütçeden kalan) tahsilatından karşılanmıştır. İstanbul'a gelip Hazine-i Hassa tarafından idare edilen bu kumpanya vapurlarının, bir sene sonra, makineleri ile tekneleri arasında uyumsuzluk göze çarpmış ve bunun üzerine her iki vapur da Londra'ya gönderilmiştir. Vapurun tekneleri küçük ve makineleri büyük olduğundan makinelerine göre gemiler inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir! Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret'e göre uygun makinelerin imal edilmesi işi yine Londra Şehbenderi Zöhrab'a sipariş edilmiş ve bu nedenle vapurun 12.000 lira poliçesi gönderilmek üzere tüccar Baltazzi'ye haber verilmişti. Londra'da yapılan çalışmalar sonunda vapurun yeni tekne ve makinesinin sorunu çözülmüştür.

Persud ve Şehir Vapurları

Her iki vapur, yine yelkenli gemileri Boğaz'dan dışarı çıkarmak (Yedeklemek) ve ticarette kullanılmak amacıyla Hazine-i Hassa Kumpanyası tarafından İngiltere'de inşa ettirilmiştir. *Nümayiş - i Ticaret ve Medar - ı Ticaret* vapurlarının teknelerine göre makinelerinin küçük

kalma sorunu üzerine Osmanlı Devleti, makinelere göre gemi inşa edilmesi konusunda Londra'da daha dikkatli davranmış ve iki yeni vapurun inşası işini takip etmesi için yine Zöhrab Efendi İngiltere'ye gönderilmiştir; yapılan çalışmalar sonucunda, Persud Vapuru 9 Ekim 1851'de İstanbul'a gelmiştir.



1900 inşa ve ilk inşa adı "Port Royal" olan yolcu/yük 1911'de Manizâde Hacı İbrahim tarafından satın alındı ve "Midhat Paşa" adı verildi. Aynı sene Osmanlı Donanma Cemiyeti adına Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya devredildi. 4 Kasım 1906 günü Sivastopol'dan hareket eden Rus Donanması'ndan Rostislav ve Kagul muharebe gemileri ile Grevnj, Bepokojnyj, Prontizitel'ny, Derzyij muhripleri Zonguldak'ı bombalamak üzere seyrederken, 5 Kasım 1906 günü Kilimli önlerinde rast geldikleri Bezm-i Alem, Bahr-i Ahmer ve Mithat Paşa gemilerini de top ateşi ve torpido atışı ile batırdılar. Fotoğrafta Midhat Paşa vapuru batarken görülmekte. Kaynak: Shipwreck.uk. Fotoğraf- Alb. Kirill Vasilyev.

(73) Ebedi uykusuna İstanbul'da yatmış İngiliz asıllı bir Osmanlı paşası: Hobart Paşa; Charles Hobart Hampden, ya da Hobart Paşa (1822-1886) İngiltere'de soylu bir ailenin üyesi olarak doğdu. Eğitiminin ardından, denizciliğe merakı dolayısıyla 1835'te İngiliz Bahriyesi'ne girdi, 1842'de subay oldu. Üç yıl kadar, Güney Amerika kıyılarındaki kaçak köle tüccarlarıyla mücadelede görevlendirildi. Kırım Savaşı'nın (1853-56) Baltık Cephesi'nde Ruslara karşı savaştı. 1861'de albaylığa terfi edildi. Savaşsız geçen dönemlerde subaylara serbest çalışma hakkı tanınmasından yararlanarak, ABD İç Savaşı'nda (1861-65) Kuzey'in kuşattığı Güney limanlarında abluka yarıcılık yaptı. Abluka altındaki şehirlere tüketim malları ve silah sattığı zaman boyunca yakalanmaması, ona büyük ün ve para kazandırdı. 1867'de yeni maceralar aramak üzere Akdeniz gezisine çıktı. Osmanlı Bankası direktörü olan ağabeyi Lord Vere Henry Hobart'ın yardımıyla Osmanlı devlet adamlarıyla tanıştı. Keçecizâde Fuat Paşa'nın teklifiyle Osmanlı Bahriyesi'ne katılarak 1869'da Girit İsyanı'nın bastırılması işini üstlendi. Başarısı üzerine koramiralliğe terfi edildi. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Karadeniz Donanması komutanıydı. Kaybedilen topraklardan Osmanlı ülkesine sığınmak zorunda kalan halkın tahliye sürecinde görev aldı. 1881'de Osmanlı Donanması komutanı oldu. 1886'da rahatsızlandı ve tedavi için gittiği İtalya'da öldü. Vasiyeti üzerine İstanbul'da Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı'na gömüldü. Kaynak: Hobart Paşa'nın Anıları, Çeviren Derin Türkömer, İşKültür Yayını,2010.

(74) Clyde Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(75) Port Glasgow'daki William Hamilyon & Co. tersanesinde inşa edilen Türk devletine ait yandan çarklı buharlı "Hobart Pasha" seyir tercübesine çıkacak; Greenock Telegraph, 29 Nisan 1869, Sf.1.

(76) Clyde Built Ships & Shipbuilding; Scotland Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(77) Clyde Built Ships & Shipbuilding; Scotland Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(78) Clyde Built Ships & Shipbuilding; Scotland Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(79) a.g.e. Sf.24-25.

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

MANİZÂDE HACI İBRAHİM

Midhat Paşa - (Ex-Port Royal)

Bristol merkezli, Imperial Direct West India Mail Service Co. Ltd. (Elder, Demster Co.) adına 1900 yılında Middlesborough, Sir Raylton Dixon & Co.Ltd Tersanesi'nde inşa edilen 4455 grt.'luk yolcu/yük gemisi *"Port Royal"* adıyla inşa edildi.[81] Hizmete girdikten sonra 1901-1911 yılları arasında Antiller bağlantılı olarak seferler yaptı. 476 Kızak Numarası ile inşa edilen *"Port Royal"*ın Middlesborough, Richardsons, Westgarth & Co. üretimi 2 adet 3 genişlemeli ana buhar makinesi 799 nhp gücündeydi azami sürati 14 knots'du. Tam boy 112,8 mt. ,Genişlik 14.2 mt. ve Derinlik 6.7 mt. idi.

. 1911'de Manizâde Hacı İbrahim tarafından satın alındı ve "Midhat Paşa" adı verildi.[82] Ayni sene Osmanlı Donanma Cemiyeti adına Osmanlı İdarei Mahsusa'ya devredildi. Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ile birlikte hiçbir Osmanlı harp gemisi tarafından korumaya alınmaksızın Zonguldak'a müteveccihen seyrederlerken 4 Kasım 1906 günü Sivastopol'dan hareket eden Rus donanmasından Rostislav ve Kagul muharebe gemileri ile Grevnj, Bepokojnyj, Prontizitel'ny, Derzyij muhripleri Zonguldak'ı bombalamak üzere seyrederken, 5 Kasım 1906 günü Kilimli önlerinde rast geldikleri her üç gemiyi de top ateşi ve torpido atışı ile batırdılar. Bezm-i Alem'in güvertesinde *"Edremit"* ve *"Tarık Bin Ziyad"* adı verilmiş iki uçak da[83] bulunmaktaydı.

Reşid Paşa - (Ex- Port Antonio, Ex- Rechid Pacha)

19 Temmuz 1909 tarihinde kurulmuş olan *"Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti"* adına milletin varını yoğunu hibe etmesiyle toplanan varlıkların paraya dönüştürülmesi sayesinde Almanya'dan harp gemileri satın alındı. Ayrıca İngiltere'den Bristol merkezli Imperial Direct West India Mail Service Co., Ltd. (Elder, Dempster & Co.) özel sektör armatörlük şirketine ait Okyonus tipi yolcu gemisi olan *"Port Royal"* ve *"Port Antonio"* satın alındı. 1901 yılında İngiltere Hartlepool, Middlesborough Sir Ralyton Dixon & Co.Ltd..tersanesinde inşa edilen 4458 dwt., 2482 nrt. (Kızak No. 477) Okyonus aşırı seferler için planlanmış yolcu / yük gemisi *"Port Antonio"* (Official Number: 111315) 22 Mart 1901 günü denize indirildi ve Temmuz 1901'de hizmete girdi. Tam boy: 370.2 ft., Genişlik: 46.5 ft., Derinlik: 22.0 ft. ve Middlesborough, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd. yapımı 2 genişlemeli 3 silindirli buhar ana makinesi 799 nhp güç üretiyordu. Port Antonio 2 şaft, 2 pervaneliydi ve azami seyir sürati 14 knots idi. Sipariş vermiş olan ilk armatörlük şirketi Bristol merkezli Imperial Direct West India Mail Service Co.Ltd. (Elder, Dempster & Co.) idi. 100 birinci sınıf ve 50 ikinci sınıf yolcu kamarası bulunan Port Antonio Avonmouth- West Indies seferlerine verildi. Imperial Direct West India Mail Service Co.Ltd. Küba ile Jamaica arasındaki derin rekabete neden olan muz pazarlarını korumaya yönelik ticarî savaş nedeniyle kurulmuştur; Amerikalı United Fruit Co. / UFC şirketinin Küba'da kendi muz çiftliklerini oluşturmayı kararlaştırdığı zaman İngiltere bunun Jamaika ekonomisi için olumsuzluklara neden olacağı endişesini duymuştu. Kısa adıyla UFC, Jamaika muzlarının en büyük alıcısıydı.[84] 1898'de Sömürge Sekreteri Joseph Chamberlain, Jamaika muzlarının ihracatına kolaylık getirilmesi amacıyla 1899 sonlarında Elder Dempster'dan Alfred Jones'a bir öneride bulundu. İnşaatı halen yarıda olan iki gemiye destek olunacaktı. Buna karşılık Alfred Jones Jamaica'ya onbeş gün aralıklarla yolcu ve muz yükü servisi tesis edecekti.Bu amaçla 1900'da Direct West India Mail Service Co. Ltd

Reşid Paşa vapuru Hilâl-i Ahmer adına Donanma emrinde hastahane gemisi olarak hizmet verirken.

armatörlük şirketi kuruldu ve İngiliz bankaları vasıtasıyla Elder Dempster firmasına yıllık 40.000 Sterling bir destekleme kredisi sağlandı ve ilk sefer 23,000 hevenk muz yüklemek suretiyle Mart 1901'de Port Morant'dan Avonmouth'a başladı. Bu sonuç Elder Dempster'i memnun etmemiş ve verilen krediyi bile karşılayamayacak zararlara neden olacağını görerek 1910'a kadar devam ederek, gemileri sattılar ve piyasadan çekildiler. Elder Dempster Grubu bünyesinde yeni bir armatörlük firması kuruldu ve bu şirkete "Imperial Direct Line" adı verildi. Bu şirkete 1932/33 yılına West Indian şirketi de ortak olarak katıldı. Şirket; 1901'de "*Port Royal*" ve "*Port Antonio*" adını verdiği Okyanus aşırı seferler için iki eş gemi, ve yine ayni seriden "*Port Maria*", "*Port Morant*" ile Batı Afrika hattı için "*Delta*", "*Garth Castle*", "*Port Kingston*", "*Port Henderson*" gemilerini inşa ettirdi. "*Port Antonio*" 1912'ye kadar Avonmouth - West Indies hattında programlı seferler yaptı.

1912'de satışa çıkartıldı ve "Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti" adına İstanbul'dan Mânizâde Hacı İbrahim satın aldı ve "Reşid Paşa" adı verildi. Geminin Lloyd's Register'deki kaydı "*Rechid Pacha*" yazılımı tarzındaydı. Ayni sene Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi ve Bakan Savaşı ihtiyaçları doğrultusunda donanma emrine verildi. 1914- 1919 yıllarındaki nakliye ve hastahane gemisi olarak hizmet verdiği yıllardan sonra yeniden Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ve kısa zaman sonra Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. Ferah ve rahat bir yolcu gemisiydi ve 1924 yılına kadar Karadeniz, Ege bağlantılı olarak tarifeli posta seferi yaptı. 1929'da adı "*Reşid Paşa*" olarak uyarlandı.[(85)] 1934'de sefer programından çıkartıldı ve Donanma emrine verildi. İzmit Üssü Bahrî önünde bağlanarak depo gemisi olarak kullanıldı. Gölcük'te Denizaltı Filosu ana yatak gemisi olarak hizmet verdi. 1940'da hurdaya çıkartılması kararıyla iç donanımları sökülmeye başlandı.

Bahr Ahmar / Bahr - ı Ahmer - (Ex-Roland)

Sir W.G. (William George) Armstrong, Mitchell & Co.Ltd.adına Elswick- on-Tyne, Newcastle, Low Walker Tersanesinde 1893 yılında inşa edilen yolcu/yük gemisine "*Roland*" adı verildi.1

Mayıs 1893'de denize indirilen "*Roland*", Ağustos 1893'de armatörlük firması Bremen merkezli Norddeutscher Lloyd adına hizmete girdi. 595 Kızak No.'su ile inşa edilen "*Roland*", 3603 grt., 2290 nrt. idi. Tam boy: 345.0 ft., Genişlik 43.8 ft. ve derinlik 25.8 ft. olup, Wallsend Slipway & Engineering Co.Ltd. üretimi olan 3 genişlemeli 365 nhp güç üreten ana buhar makinesi ile azami seyir sürati 11.5 knots'du. 1893-1911 yılları arasında Bremen- Newyork, Bremen- Southampton- Baltimore, Bremen- Güney Amerika gibi posta seferleri yaptı ve ayrıca özel olarak Çin'e Alman keşif heyetini götürdü. 1911'de "*Darmstadt*" ve "*Oldenburg*" Okyonus aşırı posta seferleri yapan yolcu/yük gemileriyle birlikte Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alındı ve "*Bahr-ı Ahmer*" *(Kızıl Deniz)* adı verildi. Rumeli'den yaralı ve muhacirleri Anadolu'ya nakletmek üzere Mısır Kızılayı tarafından hazırlanıp sevk edilmiş olan Bahr-ı Ahmer Vapuru'nda 5 doktor, 1 eczacı, 24 hastabakıcı ve 2 hademeden oluşan bir sağlık heyetinin idaresi altında 100 yataklık bir hastane teşkil edilmiştir. Bu vapur Selanik ile İzmir arasında birçok seferler yapmış, 8 Mart tarihine değin bin kadar yaralı ile on bin kadar muhacir nakletmiştir..[86] 5 Kasım 1914'de Kdz. Ereğlisi açıklarında Rus Donanmasına ait Sviataj Evstafij isimli muhribin açtığı ateş sonucu battı..[87]

Bezm-i Âlem - (Ex- Dresden, Ex-Helius)

1888'de Glasgow, Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.Ltd tezgahlarında Norddeutscher Lloyd -Nord German Lloyd, Bremen adına 336 Kızak No.'su inşa edilen Okyonus tipi posta vapuruna "*Dresden*" adı verildi..[88] 1 Aralık 1888'de denize indirildi. 5 Ocak 1889'da hizmete giren "*Dresden*" 4,802 grt., 3,505 nrt. idi. Tam boy 119 mt., Genişlik 14.2 mt. Derinlik 9.8 mt. olan "*Dresden*" in Fairfield Engineering üretimi tek genişlemeli buhar ana makinesi 260 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 13 knots'du. 38 adet Birinci mevki ve 20 adet İkinci mevki kamarası bulunuyordu. 1888-1909 yıllarında tezgahlarında Norddeutscher Lloyd -Nord German Lloyd filosunda Bremen - Newyork, Bremen- Sydney, Kuzey ve Güney Atlantik ve Afrika hatlarında muntazam posta seferleri yaptı. 1903'de Liverpool merkezli Houston Line Ltd.- British & South American Steam Navigation Co. satın aldı ve "*Helius*" adını verdi. Kasım 1903'de British & American Steam Navigation Co.Ltd. (R.P. Houston & Company) satın aldı. Mart 1904'de Londra merkezli Union Castle Mail Steamship Co.Ltd. satın aldı ve adını

Bezm-i Âlem vapuru yağlıboya resmi; Kaynak: Erdem Cever Koleksiyonu.

değiştirmedi. 1906'ya kadar Okyonus aşırı posta seferleri yaptı. Haziran 1906'da Osmanlı Donanması adına nakliye gemisi olarak kullanılmak üzere satın alındı ve "*Bezm-i Alem*" adını verildi.. Rus Donanması'ndan Rostislav ve Kagul muharebe gemileri ile Grevnj, Bepokojnyj, Prontizitel'ny, Derzyij muhripleri Zonguldak'ı bombalamak üzere devam ederlerken 5 Kasım 1906 günü Kilimli önlerinde rast geldikleri her üç gemiyi de top ateşi ve torpido atışı ile batırdılar.(89)

Barrow-in- Furness'de kurulu Barrow Shipbuilding Co. tersanesine inşa edilen "Pembroke Castle" isimli Okyonus tipi dört direkli yolcu / yük gemisi 6 Eylül 1883'de denize indirildi. Geminin ilk armatörlük şirketi Londra merkezli Donald Currie & Company Ltd.'dir.

."*Pembroke Castle*" adı verilen 3,946 grt. ikinci Okyonus tipi posta / yolcu vapuru 1883 yılında ve Londra- Güney Afrika uğraklı olarak hizmete girdi. Bu gemi Castle Line'ın genellikle ayni seferleri yapan dört gemisinden biri olmasına karşın, daha ağırlıklı olarak Güney Afrika Posta seferlerini yaptı. 1896'da Londra merkezli Castle Mail Packets Co.'ya satıldı. 1900'da Union Line ile Castle Line birleşince kurulan Union- Castle Mail Steamship Co.'ye devredildi. 1906'da Osmanlı İdare- i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*Tir-i Müjgan*" adı(90) verildi. 1908'de adı değiştirilmeden Osmanlı Donanması'na devredildi. Ağustos 1915'de İstanbul'da Trabzon'a seyrederken Bafra Burnu, Kızılırmak civarında Rus harp gemileri ateşiyle batırıldı.(91)

Kâmil Paşa - (Ex- Devon)

XIX. Yüzyıl dünya deniz ticareti alanında Osmanlı deniz ticaret filosu, ancak içine kapalı, tamamı ikinciel ve birçoğu da yaşlı gemilerden meydana gelmekteydi. Osmanlı İdare-i Mahsusa adına satın alınan gemilerin tamamı Okyonus aşırı seferler yapan gemilerdi. Satın alındıktan sonra Okyonus seferleri hayal olduğu gibi, çoğunlukla askerî amaçlarla kullanıldılar. İdare-i Mahsusa'ya 1885-1887 yıllarında İngiliz Great Western Steamship Co. Ltd. filosundan 5 yolcu gemisi satın alınmıştır. Bu gemiler Okyonus seferleri yapan ve o devrinden kurallarına göre yolcu / yük tipi gemilerdi. Great Western Steamship Company 1837'de kuruldu. İlk inşa edilen gemi 19 Temmuz 1837'de denize indirilen 1,340 grt. olan "*Great Western*"dir. İlk seferini 8 Nisan 1838'de Bristol NewYork'a yaptı. 23 Nisan 1838'de New York limanına ulaştı. 7 Mayıs 1838'de New York'dan hareketle 22 Mayıs 1838'de Bristol'a ulaştı. Mevsim süresinde 9 Bristol- New York seferi yaptı. Kış başlarından limana bağladı ve 25,000 Sterling bedelle Royal Mail Company'e satıldı. Bu şirket filosunda 10 yıl boyunca Southampton ve West Indies arasında tarifeli seferler yaptı. 1857'de Vauxhall'de hurdaya çıkartıldı. 1846'de şirket Okyonus seferlerini sona erdirdi ve yeniden yapılanmaya gitti.

İkinci Great Western Steamship Company 1871'de Great Western Steamship Line adıyla kurulduysa da 1881'de adını Great Western Steamship Company, Limited olarak değiştirdi. Filosundaki gemilerle Bristol (Daha sonra Avonmouth) - New York limanları arasında yolcu ağırlıklı tarifeli seferler yapan bir filo kurdu. 1887'de New York'a son yolcu seferi yapıldı ve 1895'de faaliyetini tatil etti. 1871 - 1877 arasında Bristol - New York,1877 - 1887 arasında Avonmouth - New York,1879 - 1884 arasında Avonmouth - Quebec – Montreal yolcu /posta seferleri yapan bir filoya sahipti. Filosundaki 1873 inşa 1,872 grt. olan "*Corwall*" isimli yolcu gemisi 1885'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*Hasan Paşa*" adı verildi.

. 1878 inşa 1,856 grt. "*Devon*" 1886'da Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*Kâmil Paşa*" adı verildi.

. Eski adı *"City of Santiago"* olan 1880 inşa 2,400 grt. *"Gloucester"* 1886'da Great Western Steamship Company Ltd. tarafından satın alındı ve ayni sene Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "Söğütlü" adı verildi.

. 1875 inşa 1823 grt. *"Somerset"*, 1889'da 1885'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve *"Ali Saib Paşa"* adı verildi.

1878 Greenock, James Edward Scott, Cartsdyke West Tersanesi'nde 19 Kızak No. ile inşa edilen demir gövdeli buharlı 1856 grt., 1186 nrt. genel yolcu/yük gemisi "Devon" (Official Number: 78624) 9 Mayıs 1878 tarihinde denize indirildi. Tam boy: 285.6 ft., Genişlik: 35.6 ft., Derinlik: 17.9 ft. ve Glasgow, James Howden & Co. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 275 hp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Bristol merkezli Great Western Steam Ship Co.Ltd.- M. Whitwill & Sons idi.1886 yılına kadar Avonmouth - Quebec – Montreal arasında Okyonus aşırı yolcu / posta seferleri yaptı.

. *"Devon"* 1886'da Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı, İstanbul limanına tescil edildi ve *"Kâmil Paşa"* adı verildi.[92] 1909 yılında hizmetdışı bırakıldı.

---

[81] Teesbuiltships.co.uk.

[82] Mithat Paşa, Osmanlı Devleti'nde maliye, idare ve eğitim alanlarında devrimsel nitelikte birçok yenilikleri gerçekleştirmiştir. 1876 Kanun-i Esasi'nin hazırlanmasında ve I. Meşrutiyet'in ilan edilmesinde öncü olmuştur.Herbiri hayranlıkla ve teşekkürle anılacak ve tamamı halkın refahına dönük çalışmaları arasında Ziraat Bankası'nın çekirdeğini oluşturan Memleket Sandığı ayrı bir önem taşımaktadır.Sultan Abdülaziz'in şüpheli ölümü sonrasında İstanbul'a getirilen Mithat Paşa, Sultan suçlanarak Yıldız Sarayı'nda yargılandı ve idama mahkum edildi.Sultan II. Abdülhamid bu cezayı ömür boyu hapse çevirdiyse de Arabistan'da Taif Kalesi'ne sürgün edilen Mithat Paşa 8 Mayıs 1884 gecesi boğularak öldürüldü.

[83] Prof. Dr.Bedrettin Görgün; "Hasan Basri Efendi - Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları", YKY,2009.

[84] Tees Built Ships; Lloyd's Register;Bristol National Archives; Prof. Peter N. Davies; "The Trade Makers: Elder Dempster in the West Africa, 1852 - 1972,1973-1989"International Research Maritime Economic history Association" Yayını No.19, St.John's, Newfoundland, 1973 ve Oxford University Press 2017.

[85] Mustafa Reşid Paşa (1800-1858);Tanzimat'ın ilanında ve uygulanmasında önemli rol oynamış bir devlet adamıdır. Başarılı bir diplomat olarak da tanınan Mustafa Reşid Paşa dört kez Hariciye Nazırlığı, altı kez de Sadrazamlık yapmıştır. Tanzimat hareketinin öncüsü olan Reşid Paşa, devletin içine düştüğü kötü durumdan kurtulmak için bir ferman hazırlanması gerektiğini devrin padişahı Sultan Abdülmecid'e izah etmiş ve Gülhâne Hatt - ı Hümayunu olarak da bilinen Tanzimat Fermanı bizzat Mustafa Reşid Paşa tarafından yazılmış ve padişah tarafından onaylanmıştır.1858 yılında İstanbul'da vefat etmiştir.

[86] Yrd. Doç. Dr. Ahmet Zeki İzgöer, Msc. Ramazan Tuğ; "Padişahın Himayesinde
Osmanlı Kızılay Cemiyeti 1911-1913 Yıllığı",Türkiye Kızılay Cemiyeti Yayını, 2013.

[87] Wrecksite.eu;Tyne Built Ships; Grace Guide.

[88] Teesbuiltships.co.uk.

[89] Teesbuiltships.co.uk.; Library Congress; Ships built in the United Kingdom;Ships built in 1883, Ships of the Union-Castle Line, Naval Ships of the Ottoman Empire;Scottish Built Ships.;N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.2, Sf.784.; Ship Wrecks.

[90] Tirimüjgan (1819?-3 Ekim 1852),Ölüm tarihini 26 Nisan 1853 olarak gösteren kaynaklar da vardır. Abdülmecid'in ikinci kadınefendisi ve II. Abdülhamid'in öz annesidir.

[91] Ships Wrecks;Teesbuiltships.co.uk.;

[92] Sadrazam Kâmil Paşa-1808 yılında Arapkir'de doğdu. Akkoyunlu ailesine mensuptur. İstanbul'da iyi bir tahsil gördü. Divan-ı Hümayun kaleminde dört yıl çalıştı. 1833 yılında Mısır'a giderek Mehmet Ali Paşa'nın hizmetinde bulundu ve kızı Zeyneb Sultan'la evledi. Mirliva rütbesiyle geldiği İstanbul'da Meclis-i Vala ve Maarif Meclisi üyeliği, ardından Ticaret Nazırlığı'nda bulundu. 1854 yılında ikinci defa Ticaret Nazırlığı'na getirildi. Aynı yıl Meclis-i Al-i Tanzimat başkanı oldu. 1856 yılında tekrar Meclis-i Vâlâ Başkanlığı'na getirildi. İki yıl bu vazifeyi yürüttü. İstifa edip Mısır'a gitti. Sultan Abdülaziz Han padişah olunca yeniden İstanbul'a geldi. 5 Ocak 1863 tarihinde Sadrazam Keçecizâde Fuat Paşa'nın istifa etmesi üzerine sadrazamlığa getirildi. Bu görevdeyken Haziran 1863'te Devlet Şurası Başkanı oldu. Divan-ı Ahkam-ı Adliye Nazırlığı vazifesini de üstlendi. Hastalığı nedeniyle 1875 yılında bu görevden ayrıldı. 1876 yılında İstanbul'da vefat etti. Devrinin başarılı devlet adamlarındandı. Dürüst ve iyiliksever bir kimse olarak tanındı. Abdülaziz Han'a karşı hürmetkardı. İstanbul'da birçok hayır ve hasenatı vardır. Bunların başında hanımı ile birlikte yaptırdıkları Zeynep Kâmil Hastanesi gelmektedir. Ayrıca cami, okul ve çeşme gibi hayrat eserleri bırakmışlardır. Arapça, Farsça ve Fransızca bilirdi. Kaynak-TDV İslâm Ansiklopedisi, Zeynep¬Kâmil Hastanesi'nin Kuruluşu Ve Vakfiyesi; Şeref Etker, Feza Günergun, Abdullah Köşe -Osmanlı Bilimi Araştırmaları V/2 (2004).

1873'de Richardson, Duck & Co, Stockton Tersanesi'nde Bristol merkezli Great Western Steamship Co. adına inşa edilen 1,872 grt.. tek baca, üç direkli, demir gövdeli, tek pervaneli yolcu gemisi "Cornwall", 1885'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "Hasan Paşa" adı verildi. Erdem Cever Koleksiyonu

Hasan Paşa 1873 - (Ex- Cornwall)

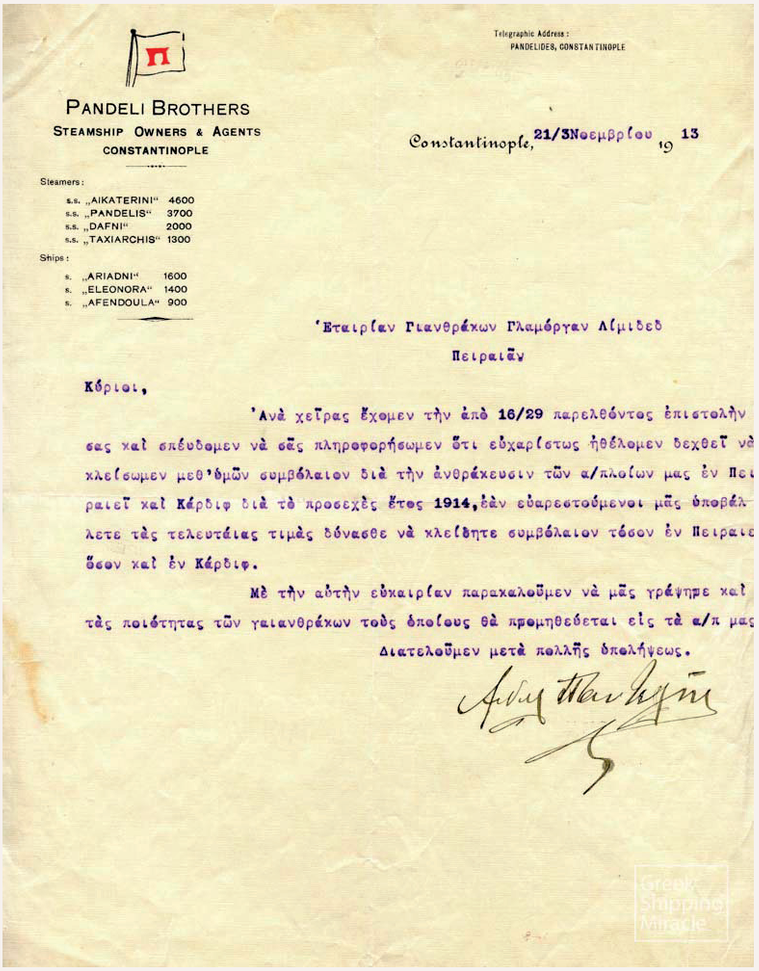
1873'de Richardson, Duck & Co, Stockton Tersanesi'nde Bristol merkezli Great Western Steamship Co. adına inşa edilen 1,872 grt. Tam boy: 280 ft., Genişlik 35.1 ft., tek baca, üç direkli, demir gövdeli, tek pervaneli, azami seyir sürati 10 knots idi.[93]

."*Cornwall*" adı verilen yolcu gemisi 22 Ekim 1873'de denize indirildi. 31 Ocak 1874'de Middlesborough'dan ilk hareketle Newyork-Bristol seferine başladı. Mayıs 1885'e kadar Bristol- Newyork seferlerine devam etti. Ekim 1885'de Türkiye'ye satıldı ve "*Hasan Paşa*" adı verildi.[94]

Selâmet - (Ex-Kangaroo)

1853'de Laurence, Hill &Co., Port of Glasgow Tersanesinde yeni kurulmuş olan Australasian Pasific Mail Steam Packet Co.adına inşa edilen 1,773 grt', 687 nrt.,üç direkli ve ayrıca yelkenli yolcu/yük gemisine "*Kangaroo*" adı verildi. Laird Brothers, Birkenhead üretimi 2 genişlemeli buhar ana makinesi 160 nhp güç üretiyordu. Demir gövdeli, tek pervaneli, azami seyir sürati 10 knots olan "Kangroo";Tam boy 257.4 ft. Genişlik 36.2 ft., ayni zamanda yelkenli idi. 20 Ağustos 1853'de denize indirilen "*Kangroo*" 7 Mart 1854'de Australasian Pasific Mail Steam Packet Co. adına hizmete girdi. Ancak planlanan Avusturalya seferlerini yapamadan, Şubat 1854'de İngiliz Deniz Kuvvetleri / Admiralty'nin Kırım Seferi ve Uzak Doğu seferlerine bağlı personel

nakliyatı için kiralandı.1856'de Inman Line tarafından satın alındı ve 30 Temmuz 1856'dan itibaren de Liverpool- Philadelphia yolcu/yük seferlerine verildi. 11 Şubat 1857'de Liverpool - Queenstown - New York seferlerine başladı. 1859'da onarıma alındı ve boyu kısaltıldığı gibi boyutlarında da değişi,klik sağlandı. Bu büyük onarımdan sonra 1719grt., 1169nrt, Tam boy: 257.4, Genişlik: 36.2,Derinlik: 19.9ft. olarak değişti.[95] 1867'de Liverpool merkezli T.L. Birley'e satıldı. 1867 William Inman (Philadelphia Steam Packet Co), Liverpool'a satıldı. 1869 Edward Bates, Liverpool firmasına satıldı. 14 Nisan 1869'da son seferini Liverpool - Queenstown - New York olarak tamamladı. 1870'deLondra'dan Çine denizden haberleşme kablosu döşenmesi için Londra merkezli Telegraph Construction & Maintenance Co Ltd.'e kiralandı. 1876'da Londra merkezli Telegraph Construction & Maintenance Co Ltd. trafından satın alındı. 1876-1888 sürelerinde kablo gemisi olarak tadil edildi, ana makinesi değiştirildi ve iki direkli hale geldi. 1888 Thomas C. Scott & Co. Osborne, South Shields firması satın aldı. 1889 William Miller, London firması satın aldı. 1890 Thomas C Scott, South Shields satın aldı.



Telegraphic Address :
PANDELIDES, CONSTANTINOPLE

PANDELI BROTHERS
STEAMSHIP OWNERS & AGENTS
CONSTANTINOPLE

Steamers :
s.s. „AIKATERINI" 4600
s.s. „PANDELIS" 3700
s.s. „DAFNI" 2000
s.s. „TAXIARCHIS" 1300
Ships :
s. „ARIADNI" 1600
s. „ELEONORA" 1400
s. „AFENDOULA" 900

Constantinople, 21/3Νοεμβρίου 1913

Ἑταιρίαν Γιανθράκων Γλαμόργαν Λίμιτεδ
Πειραιᾶν

Κύριοι,

Ἀνὰ χεῖρας ἔχομεν τὴν ἀπὸ 16/29 παρελθόντος ἐπιστολήν
σας καὶ σπεύδομεν νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν ὅτι εὐχαρίστως ἠθέλομεν δεχθεῖ νὰ
κλείσωμεν μεθ'ὑμῶν συμβόλαιον διὰ τὴν ἀνθράκευσιν τῶν α/πλοίων μας ἐν Πει
ραιεῖ καὶ Κάρδιφ διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος 1914, ἐὰν εὐαρεστούμενοι μᾶς ὁποβάλ
λετε τὰς τελευτέιας τιμὰς δύνασθε νὰ κλείσητε συμβόλαιον τόσον ἐν Πειραιεῖ
ὅσον καὶ ἐν Κάρδιφ.

Μὲ τὴν αὐτὴν εὐχαιρίαν παρακαλοῦμεν νὰ μᾶς γράψητε καὶ
τὰς ποιότητας τῶν γαιανθράκων τοὺς ὁποίους θὰ προμηθεύεται εἰς τὰ α/π μας
Διατελοῦμεν μετὰ πολλῆς ὑπολήψεως.

Greek Shipping Miracle

Pandeli Brother Steamship Owners & Agents - Constantinople" başlıklı 21 Kasım 1913 tarihli evrak; Basılı olan bilgilerde; Pandeli Brothers'a ait; 4600 dwt.'luk "Aikaterini", 3700 dwt.'luk "Pandelis", 2000 dwt.'luk "Dafni", 1300 dwt'luk "Taxiarchis" ve 1600 dwt.'luk "Ariadni", 1400 dwt.'luk "Eleonora", 900 dwt.'luk "Afendoula" vapurlarının isimleri yer almaktadır.

. 1892'de Naum Esseyan satın aldı ve "Selâmet" adını verdi.

. 1900'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı. 1901'de hurdaya çıkartıldı.[96]

PANDELİ KARDEŞLER

Pandeli Kardeşler, Yunan Deniz Ticaret Tarihi kayıtlarında "Yunanlı armatör" olarak kayıtlıdır ki, bu kayıt bir yönüyle doğrudur. Zira Osmanlı tebaası İstanbul'lu bir Rum olmasına karşılık, Pandeli ailesinin vapurları da Kapitülasyonlar sayesinde Yunan bayraklı olarak kabotaj hatlarında yolcu ve yük seferleri yapabiliyorlardı.

İstanbul'lu Pandeli ailesinin Zannis, Dimitrios ve Vasilios isimli üç erkek çocuğu vardı. Kurdukları armatörlük şirketi "Pandeli Brothers" dır. Pandeli

ailesi I.Dünya Harbi sonunda İstanbul'dan ayrılmıştır. Zannis ve Dimitrios Pire'ye ve Vasilios Londra'ya yerleşmiştir. Pandeli ailesi İstanbul limanında römorkörleriyle hizmet verdikleri gibi, mavnaları da bulunuyordu. Başlangıçta Türk bayraklı buharlı yolcu/yük gemilerinden oluşan bir filoya da sahiptiler. Sonradan hepsi Yunan bayrağına geçmiştir. "*Taxiarchis*" bu vapurlardan biridir. Shipwreck kayıtlarında "*Taxiarchis SS was a Turkish cargo steamer of 885grt.*" Türk yük gemisi olarak geçmektedir. Bu kayıt da doğrudur. Zira İstanbul'lu Pandeli Kardeşler sahibi oldukları vapurlarla çoğunluk Osmanlı kabotaj iskeleleri arasında, hatta tarifeli seferler yapıyorlardı.

İstanbul sakini Pandeli Biraderler'in Pire limanına kayıtlı olan vapurlarından biri 1891 J. Readhead & Sons, South Shields inşa 2411 grt., 1490 nrt. yolcu / yük gemisi "*Pandelis*" idi. Bu vapur St.Ives merkezli E.Hein & Son adına "Tregurno" adıyla inşa edilmişti. Pandelis Biraderler 1911'de satın aldılar ve "*Pandelis*" adını verdiler. Pire limanına tescil olundu.1918'de İngiliz Hükümeti adına kiralanmış ve 1919'da Pandeli Biraderler'e iade edilmiştir.(97)

Taxiarchis - (Ex- Geotgios Coutzis, Ex- Loukia)

. Craggs, Robert & Sons Ltd., Middlesbrough, Kızak No. 87 olarak inşa edilen geminin 1880 yılı adı "*Geotgios Coutzis*" idi. Tam boy: 59.6 mt., Genişlik 9.1 mt., 3 genişlemeli Shanks A. & Sons. Yapımı buhar ana makinesi mevcuttu. 1906'da Pire merkezli Philikos & Co. satın aldı ve "*Loukia*" adı verildi.

. 1912'de Pire limanına kayıtlı Pandeli Biraderler satın aldı ve "*Taxiarchis*" adı verildi.

. "*Taxiarchis*" çoğunlukla Osmanlı kabotaj denizlerinde seferler yaptı ve 7 Mart 1915 günü Zonguldak Limanı civarında Rus muhripleri tarafından top ateşi ile batırıldı.(98)

Marmara - (Ex- Windsor)

Pandeli Kardeşlerden Zannis Pandeli'ye ait "*Marmara*" vapuru Aralık 1911 Tarih ve No.174 Sicil kaydı ile Pire limanına kayıtlı idi; 1866 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon Tersanesi Castle Yard'da 77 Kızak No.'su ile inşa edildi (Official Number: 55119). 554 grt., 322 nrt. demir gövdeli buharlı genel yolcu/yük gemisi "*Windsor*" 13 Temmuz 1866 günü denize indirildi. Tam boy: 210.5 ft., Genişlik: 28.4 ft., Derinlik 13.5 ft. ve Paisley, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 120 nhp güç üretiyordu. Ana makinesi J.Shaw & Co., Newcastle'da 2 genişlemeli 130 nhp güç üreten bir makine ile değiştirilmiştir. 1886'da Leith, Hawthorn & Co. yapımı 3 genişlemeli 120 nhp güç Üreten makineyle değiştirilmiştir. İlk armatörlük firması Leith merkezli George Gibson & Co. idi. İlk bağlama limanı Leith'dir.

. 1907'de İstanbul'lu Osmanlı tebaası armatör Pandeli Kardeşler satın aldı ve "*Marmara*" adını verdiler.

. 1912'de Rusya'dan G.N. Courovaclis satın aldı ve "*Odessa*" adı verildi.

. 1912'de Leghorn'dan G.Montefiore firması satın aldı ve "*Generale Ameglio*" adı verildi.

. 1915'de Genova'dan Giovanni Mordini satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi. 1917'de İtalya'da söküldü.(99)

Canları nasıl isterse..

Osmanlı Devleti'nin maruz bulunduğu Kapitülasyonlar fekaletine yüzlerce örnek vermek mümkündür. Araştırmacılar konuyla ilgili tüm belgeleri, devletin nasıl acz içinde kaldığını, Osmanlı İmparatorluğu'nun geri kalışının temelinde bu imtiyazların olduğunu örnekleriyle belirtmişlerdir. Limanlar da yabancıların elindeydi; Sultan II. Abdülhamid birçok limanın devlet adına satın alınması için ne kadar teşebbüste bulunduysa, çaresizlik içinde imtiyaz sözleşmelerini yenilemek zorunda kalan padişahlardandır! 1901 yılında İstanbul Limanı'nın imtiyazını devlet adına almak istediğinde Fransız Sefiri derhal müdahale etmiş ve Fransız şirketi satmak için akla hayale gelmeyecek yüksek bir fiyat ileri sürmüştü. İzmir limanı için yaptığı teşebbüs yine imtiyaz engeline takılmış ve her iki limana ait imtiyazları yenilemek zorunda kalmıştı.(100)

Deniz Ticareti alanında da durum ayni felaketi istediği gibi sürdürmekteydi; Osmanlı tebaası Pandeli Biraderler örneklerden biridir. Osmanlı tebaası idiler ama, Yunanlı olarak hareket ediyorlardı. Armatörlük firmaları Pire'de idi. Vapurlarına Yunan bayrağı çekiyorlardı ve Osmanlı iskeleleri arasında rahatlıkla yolcu ve yük taşımacılığı yapıyorlardı. Bu durum hemen tüm Osmanlı tebaası (Vatandaşı) Rum armatörler içinde geçerlidir. Bu nedenledir ki, Greek Shipping Miracle veya diğer Yunan Deniz Ticaret tarihi kaynaklarında Osmanlı tebaası olan Rum asıllı armatörler Yunan armatörü olarak yer alırlar. Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul veya Ege adalarından olsunlar Panos Michael Courtgi haricinde diğerleri asla Osmanlı vatadaşı olmak gibi bir aidiyet duygusuna sahip değillerdi. Bu nedenledir ki, görünüşte Osmanlı tebaası ılan Rum armatörler, gemilerine daima Yunan bayrağı çekmişler, fakat Kapitülasyonların verdiği serbestiyer sayesinde Osmanlının kabotaj iskeleleri, limanları gibi tüm iskelelerine, limanlarına rahatlıkla sefer yapmışlardır.

(93) N .R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.2, Sf..784.;Ships Wrecks.

(94) Tanınmasını sağlayacak lâkabı olmadığından hangi Hasan Paşa olduğu saptanamamıştır. Ancak Cezayirli Gazi Hasan Paşa olması akla gelmektedir. (O.Ö)

(95) Caledonian Maritime Research Trust; Clyde Built Ships.

(96) John M.Maber; "North Star to Southern Cross" , p.60-61 ; N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.1, Sf.239.

(97) Shipping and Shipbuilding Research Trust, teesbuiltships.co.uk, Wrecksite, Lloyd's Register of Shipping.

(98) Teesbuiltships.co.uk, Wrecksite, Lloyd's Register of Shipping.

(99) Enver Ziya Karal; "Osmanlı Tarihi- Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876.." C.VIII.,Türk Tarih Kurumu, 2011, (Nafia - Denizyolları, Deniz Ticareti- 461-465..)

(100) Tyne Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

Marmara (Ex-Medine) vapuru;Kaynak: Ships Wrecks,Scotland Built Ships.

Marmara 1873 - (Ex-State Pennsylvania, Ex-Pennsylvania, Ex-State Pennsylvania, Ex-Medine)

. 1872 yılında (Official Number: 68027) Govan Glasgow'da kurulu London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co.Ltd. Middleton Tersanesi'nde inşa edilen demir gövdeli buharlı yolcu / yük gemisi 2472 grt., 1593 nrt. "*Pennsylvania*" 12 Şubat 1873 günü Glasgow'dan Larne (İrlanda)'e uğrayarak New York ilk seferini yaptı. Tek bacalı, üç direkli idi ve azami seyir sürati 12 knots idi. Tam boy: 331.5 ft., Genişlik: 36.3 ft., Derinlik 21.1 ft. ve Govan Glasgow'da kurulu London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co.Ltd.yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 400 nhp güç üretiyordu.[101] İlk armatörlük firması Glasgow merkezli G.W. clark, P. Dougall & T.Reid (State Line Steam Ship Co.Ltd ve başkanı T. Merrow idi. İlk bağlama limanı Glasgow'dur. Gemide 65 Birinci sınıf, 35 İkinci sınıf ve 400 Üçüncü sınıf konaklama imkanı vardı. 18 Nisan 1873 tarihinde Glasgow- Larne - New York seferleri yapan ayni isimdeki başka bir gemiyle karıştırılmamak gerekçesiyle adı "Pennsylvania" olarak değiştirildi. 19 Aralık 1873-27 Mart 1891 tarihleri boyunca Glasgow- Moville- New York seferlerini yaptı ve 1891'de Glasgow merkezli J. A. Allan Line'e satıldıysa da seferlerine devam etmedi

. 1893'de Cidde'de Mithat Paşa'nın kurduğu Osmanlı Hamidiye Vapurculuk Şti. satın aldı ve "*Medine*" adı verildi.

. 1894'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "Marmara" adı verildi.

. 1895'de Osmanlı Donanması'na devredildi ve topla donatıldı ve askerî nakliye gemisi olarak sınıflandırıldı.

. 1897'de yeniden Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya devredildi.

. 1912'de Osmanlı Donanması'na devredildi. Ancak hizmet dışı sayılarak bağladı.

. 1915'de yeniden hizmete alındı.

. 5 Eylül 1915 tarihinde Kefken önlerinde Rus muhripleri tarafından top ateşiyle batırıldı

Babil 1866 - (Ex- Mataura)

1886 yılında Millwall Ship & Grawing Co. tersanesinde inşa edilen bastonlu 1,786 grt. ve demir gövdeli ve yelkenli yolcu/yük gemisi "*Mataura*"nın azami seyir sürati 10 knots idi. Panama, New Zealand & Australia Royal Mail Co. adına inşa edilen gemide 100 birinci sınıf ve 62 İkinci sınıf yolcu kapasitesi bulunuyordu. Aylık ring seferleri halinde Sidney, Wellington ve Panama olmak üzere dört gemilik bir programla devam etti. Bu seferler Panama Railroad şirketi ile de bağlantılıydı. 9 Temmuz 1866'da Londra- Sindey seferini yaptı. Kömür tüketimi günlük 30 ton olduğundan servis hiçbir şekilde kâr etmedi ve şirket 1868'de bu seferleri durdurdu. Şirketin diğer üç gemisi Royal Mail Steam Packet Co.'ye kiralandı ve müteakiben devredildi.

. "*Mataura*" Filistin Valisi Midhat Paşa vasıtasıyla Bağdat'ta kurulu "Ottoman Ocean Administraion"e satıldı. Silah donatımı yapıldı ve "*Babil*" adı verildi.

.1912'de Marmara'da askeri malzeme, cephane ve sair donatımlarıla yüklü olarak seyrederken karaya oturdu ve 1913-20 yıllarında söküldü.[102]

İzmir vapuru (Ex- State of Indiana); Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu.

İzmir (Ismir) 1874 - (Ex- State of Indiana)

2,528 grt.,Tam boy 329,9ft., Genişlik 36.2 ft., tek baca, üç direkli, demir gövdeli, tek pervaneli, azami seyir sürati 12 knots olan yolcu gemisi "*State of Indiana*" Glasgow, Whiteinch'deki Messrs. Thomas Wingate & Co.Tersanesinde inşa edildi. Armatörlük şirketi State Line Steamship Company idi ve gemiyi Glasgow- Newyork hattında sefere almak amacıyla planlamışlardı. Geminin inşaatı devri açısından mükemmeliyeti temsil eder. Kızakta iken sefere çıkacak kadar inşaatı tamamlanmıştı. Tüm kamaralar çok zevkli bir şekilde döşenmişti ve yolcuların rahatı ve denizde geçecek günlerini zevkle geçirmeleri için en lüks ve estetik yüklü malzemeler kullanılmıştı. Salonlar geniş, iyi aydınlatılmış, havalandırmalı ve beyaz emaye ve altın yaldız kaplama süslemelerle göz alıyordu.

. İkinci sınıf kabinler, salon ve yatak odası olarak konforlu bir şekilde döşenmişti. Evli çiftler, aileler ve tek kadınlar ve erkekler için ayrı bölmeler sağlanmıştı.[103] 27 Ağustos 1874'de denize indirildi ve 16 Eylül 1874'de hizmete girdi. Gemide 75 Birinci sınıf, 30 İkinci sınıf ve 550 Üçüncü sınıf yolcu taşıma kapasitesi mevcuttu.16 Eylül 1874'de Glasgow'dan hareketle Larne ve Newyork bağlantılı olmak üzere sefere başladı. Glasgow ve Belfast hareketli Newyork seferleri 1891'e kadar devam etti ve son seferini Glasgow, Moville ve Newyork olarak yaptı. State Steamship Co. 1890'dan beri iflas durumunda olduğundan tasfiye edilmeye gitti. 1890 sonlarında State of Indiana vapuru Allan Line'e satıldı ve son olarak Glasgow- Newyork seferi yaptı.

. 1893'de Osmanlı İdare - i Mahsusa'ya satıldı ve "*Ismir -İzmir*" adı verildi.

. Nisan 1912'de İzmir Körfezi girişinin kapatılması amacıyla Yenikale önlerinde "*Adana*", "*Saadet*" ve "*Sultaniye*" isimli vapurlarla birlikte "*İzmir*"de batırıldı. Ancak "*İzmir*" vapuru Yenikale önlerinde karaya oturtulmuş, 1913 yılında sökülmek amacıyla hurdacılara satılarak tarihe karışmıştır.[104]

Mekke vapuru (Ex- State of Nevada); Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu.

Mekke 1874 - (Ex- State of Nevada)

2,488 grt. olan "*State of Nevada*" adı verilen yolcu gemisi 1874'de İngiliz State Line adına London & Glasgow Co. tersanesinde inşa edildi. Tam boy 332.1ft., Genişlik 36.3ft., tek baca, üç direkli, demir gövdeli, tek pervane ve 12 Knots azami seyir süratine sahipti.(105) 75 Birinci sınıf, 30 İkinci sınıf ve 550 Üçüncü sınıf yolcu alabiliyordu. 2 Haziran 1874'de denize indirildi. 19 Temmuz 1874'de Larne'den Newyork'a ilk seferini yaptı. Newyork'a 19 Aralık 1874'de beşinci ve son seferini yaptıktan sonra Red Star Line'e kiralandı. Red Star Line filosunda Antwerp - Newyork arasında yedi sefer yaptı. 2 Haziran 1876'da Glasgow - Larne- Newyork seferine verildi ve bu hatta 20 Mart 1891 tarihine kadar çalıştı. Allan Line'e satıldı; 25 Nisan 1891 ve 2 Eylül 1892 süresinde Glasgow – Moville - Newyork ring seferlerine devam etti.

. 1893'de Osmanlı İdarei Mahsusa şirketine satıldı ve "*Mekke*" adı verildi.

. I.Dünya Harbi'nde batırıldı.(106)

Gülcemal 1874 - (Ex- Gul Djemal, Ex- Ottowa, Ex- Germanic)

1874 yılında Ocean Steam Navigation Co.Ltd - White Star Line (William Samuel Graves) adına Belfast, Harland & Wolff tersanesinde inşa edilen 5,048 grt. Oykonus tipi yolcu gemisine "*Germanic*" adı verildi.(107) Kızak No. 85, Tam boy 455 ft. Genişlik 45.2 ft., iki baca, yelken donanımlı dört direk, tek pervaneli olup,ana makinesi Londra, Maudslay, Sons & Field yapımı idi. 220 Birinci sınıf, 1,500 Üçüncü sınıf yolcu kapasitesine sahipti. 15 Temmuz 1874 tarihinde denize indirildi.24 Nisan 1875'de hizmete girdi. 20 Mayıs 1875'de Liverpool'dan hareketle Queenstown (Cobh) ve Newyork seferine başladı. Temmuz 1875- Nisan 1877 süresinde Queenstown-Newyork seferlerini yaptı. 1895'da yeniden inşa edilircesine büyük onarım ve yenilemeye tabi tutuldu; 3 genişlemeli yeni ana makinesi, ilave bir güverte ve çapları genişletilen bacalarına ait tüm bu yenilemeler Harland & Wollf Tersanesi'nde gerçekleştirildi. 13 Şubat 1899'da Newyork'da rıhtımda bağlı yatarken, ağır kar yağışı sonjucu güvertelerinde

biriken karların ve buzların yarattığı ağırlık dengesini bozduğundan devrildi. Yeniden yüzdürüldü ve onarıma alınarak hasarlar giderildi. 7 Temmuz 1899'da Queenstown- Newyork seferlerine başladı. 23 Eylül 1903'de son kez Liverpool - Queenstown - Newyork seferini yaptı ve American Line'e kiralandı. 23 Nisan 1904'den itibaren Southampton - Cherbourg - New York muntazam seferlerine başladı. 2 Ekim 1904'e kadar altı sefer yaptıktan sonra 1905'de Dominian Line'e satıldı ve "*Ottawa*" adı verildi. 250 İkinci sınıf ve 1,500 Üçüncü sınıf yolcu taşıyacak şekilde tadilat gördü ve 27 Nisan 1905'den itibaren Liverpool - Quebec - Monteral seferlerine başladı.

. Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi tarafından satın alındığından 15 Mart 1911'de Liverpool'dan İstanbul'a hareket etti. "*Gülcemal*" adı verildi ve Türk bayrağına tescil edildi.

. Balkan Harbi nedeniyle askeriye tarafından hastane gemisi olarak kullanıldı. Daha sonra İdare'ye iade edildi. İdare'nin en büyük gemisi oldu. 10 Mayıs 1915'te Amerika'ya giden Türk bayraklı ilk gemi oldu; 1920 ve 1921 yıllarında Amerika'ya toplam 4 sefer yaptı.

. Jorj Dedeoğlu vapur acentesi vasıtasıyla Ottoman-American Line şirketi kiralanan Gülcemal, ilk seferine Köstence - İstanbul-Napoli ve Marsilya üzerinden New York'a 9 Ekim 1920 günü başladı. New York Limanı'na 31 Ekim 1920 günü ulaştı. Gemideki 956 yolcunun çoğunluğu Osmanlı tebalı Ermeni ve Rumlar ile Rusya'dan kaçan Yahudi mültecilerdi.

. İngiliz denizaltısı E-12 tarafından 1915'te Marmara'da torpillenen Gülcemal, iki yıl sonra yeniden hizmete girdi.

. 1937'de hizmet dışı bırakıldı ve Haliç'e bağlandı. Uluslararası Lloyd kayıtlarında adı en son 1945 yılında yer aldı. 1949 yılına gelindiğinde limanda ardiye gemisi olarak kullanılıyordu.

. 1950'de yüzer otel haline getirileceğine dair söylentiler çıktıysa da 75 yaşındaki gemi hurda olarak İtalyan firmaya satıldı ve bir açık deniz römorkörü tarafından yedeklenerek, sökülmek üzere Messina Limanı'na götürüldü.[108]

Gülnihal – (Ex-Cambridge)

1886 yılında Hull, Earle's Shipbuilding tersanesinde Great Eastern Railway adına inşa edilen "*Cambridge*" yolcu gemisi 11 Ekim 1886'da Cambridge Belediye Başkanı Mr. W. B. Redfern tarafından denize indirildi. 1,194 grt. ve Tam boy: 280.5 Ft. (85.5 mt), Genişlik: 31 ft. (9.4 mt.), Derinlik:15.2 ft. (4.6 mt.) ve azami seyir sürati 14.5 knots idi. Kısa adıyla GER - Great Eastern Railway (başlıca Londra Liverpool Street Station / tren garından Norwich'e seferler yapmaktaydı. Şirket 1923'de Londra ve North Eastern Demiryolu grubuna katılmıştır. Harwwich onüçüncü asırdan buyana ana kıta Avrupa limanlarına posta ve yolcu seferleri yapılan ana limanlardan biri olmuştur. Demiryolu 1854'de Harwich'e ulaşmıştır ve Great Eastern Railway (GER) 1862'den itibaren deniz yoluyla taşımacılığa yönelmiştir. Başlangıçta kiralanan yolcu gemileriyle yeni Continental Pier'den Rotterdam ve Antwerp bağlantılı yolcu seferleri yapılırdı. Şirketin sahip olduğu ilk yolcu gemisi 1878 inşa yandan çarklı Princess of Wales idi. Amsterdam, Antwerp, Archangel, Berlin, Bruges adı verilen yolcu gemilerinden sonra 1876'da 1196 grt. olan sac gövdeli pervaneli yolcu gemisi "*Cambridge*" hizmete girmiştir. Şirketin en son gemisi 1917 inşa 1,419 grt. olan "*Kilkenny*" idi. GER 1 Ocak 1923'de London and North Eastern Railway Company ile birleşti. 1886-1912 yıllarında Harwich - Rotterdam - Antwerp limanları arasında yolcu seferleri yaptı.

. "*Cambridge*" 1912'de Anglo - Ottoman Steamship Co'ya satıldı ve "*Gül Nihal*" adı verildi.

. I. Dünya Harbi yıllarında 1913'de Hilâl-i Ahmer'e bağlı olarak hastahane gemisi hizmeti verdi ve Çanakkale'de yaralanan askerleri İstanbul'a taşımakta kullanıldı.Mütareke'den sonra tekrar başlayan savaşın önemli bir kısmı Gelibolu taraflarında cereyan ettiğinden, Kızılay tarafından Gelibolu ve Çanakkale'de birer büyük sabit hastane ile bir de seyyar hastane kurulmuştu. Bu hastanelerde toplanacak yaralı ve hastaların İstanbul'a nakli pek elzem görüldüğünden nakliyat için bir vapur hazırlanması kararlaştırıldı. Osmanlı Seyr-i Sefâin Genel İdaresi ile 7 Şubat 1913 tarihli yapılan anlaşma hükmüne göre Gülnihal Vapuru, Osmanlı Kızılay Cemiyeti'nin emrine verildi. Kömür vs. gibi her türlü gereçlerinin hazırlanması Kızılay Cemiyeti tarafından üstlenilmiş olan vapurda gerekli değişiklik ve düzenlemeler derhal yapılıp tamamlanarak 350 yaralı kabul edip tedavi edecek şekilde doktor ve memurları tayin edildi, vapur 7 Şubat Cuma günü akşamı birinci seferini yapmak üzere İstanbul'dan Şarköy'e doğru hareket etti.

Gülnihal ilk seferinde Gelibolu'dan aldığı 198 yaralıyı sağ salim İstanbul'a ulaştırmıştır. Ancak ikinci seferinde Çanakkale'den 540 yaralı, biçare ve zayıf bindirilmiştir. Bu izdiham sonucunda yaralılar haliyle sıkıntılar çektiğinden en fazla üç yüz elliden fazla yaralı bindirilmemesi için gerekli tedbirler alınmıştır. Vapurda yaralı ve hastaların yirmi dört saatten fazla kalması yüzünden yol esnasında tedavi ve bakıma ihtiyaç görülmesi pek muhtemel olduğu için vapurda bir sağlık heyeti görevlendirildiği gibi aşçıları da tayin edilip mutfak gereçleri hazırlanmıştır. Kızılay Çanakkale Hastanesi Gülnihal *(Eserde geminin adı Cambridge yazılı- Bu geminin ilk inşa adıdır .Hizmet verdiği sırada adı Gülnihal idi O.Ö.)* Sağlık Heyeti Kadrosu Baştabip Dr. Şevket Bey, Operatör Akif Tevfik Bey, Eczacı Yaver Efendi, İdare Memuru Cevdet Efendi, Kâtip Ali Efendi ve on beş hastabakıcı ile aşçı ve hademe görevlendirilmişlerdi.[109]

Ali Sâib Paşa 1875 - (Ex-Somerset)

1871 yılında kurulmuş olan Bristol merkezli Great Western Steamship Company Ltd. adına 1875 yılında Stockton, Middlesborough, Richardson, Dock & Co. tersanesinde inşa edilen "1823 grt. "*Somerset*" isimli yolcu / yük gemisidir.

Great Western Steamship Co.Ltd'den satın alınan yolcu gemilerinden biri 1873 inşa ve 1,872 grt. olan "*Cornwall*"dır. 1885'de Osmanlı İdarei Mahsusa adına satın alınmış ve "*Hasan Paşa*" adı verilmiştir. (Bkz- Hasan Paşa). İkinci yolcu/yük gemisi 1,856 grt. 1878 inşa "*Devon*"dur. 1886'da Osmanlı İdarei Mahsusa adına satın alınmış ve "*Kâmil Paşa*" adı verilmiştir. Üçüncü yolcu/yük gemisi 2,004 grt. olan 1880 inşa ve inşa adı "*City of Santiago*" olan "*Gloucester*"dir. 1886'da satın alınmış ve "*Söğütlü*" adı verilmiştir. Dördüncü yolcu/yük gemisi 1,823 grt. 1875 inşa "*Somerset*"tir. 1886'da Osmanlı İdarei Mahsusa satın almış ve "*Ali Sâib Paşa*" adı verilmiştir.

"*Somerset*" yolcu gemisi 1871 - 1877 yılları arasında Bristol - New York, 1877 - 1887 arasında Avonmouth - New York seferleri yaptı ve 1879'dan itibaren Kanada bağlantılı olarak 1879 - 1884 Avonmouth - Quebec - Montreal posta seferlerine devam etti. Great Western Steamship Co.Ltd. Bristol City Line'nın Kanada hattındaki ağır rekabeti karşısında bu seferlerini 1884'de durdurmuş ve 1887'de Newyork'a son seferine başlamıştır. Şirket 1895'de faaliyetine son vermiş ve "*Somerset*" 1886'da Osmanlı İdarei Mahsusa firmasına satılarak "*Ali Saib Paşa*" adı verilmiştir.[110]

Denizcilik tarihi adına arşiv kaynaklarına büyük titizlik gösteren Batı ülkelerinde, özellikle

İngiliz, Norveç, Hollanda ve Almanya arşivlerinde gemilere ait çok ayrıntılı belgeler yer almaktadır. XIX. Yüzyılda Avrupa- ABD ve Kanada uğraklı ve tarifeli seferler yapan "*Somerset*"in tüm sefer programlarından bir sayfayı örnek olması amacıyla bu sayfada yer almaktadır. Somerset'in sefer bilgilerinin diğerleri gibi, titizlikle kaydedilmiş ve arşivlenmiş oluşu hayranlık verici olduğu kadar, bizler için de düşündürücü olmalıdır.(111)

Ömer Paşa

1860 yılında İngiltere Glasgow'da inşa edildi. Tersanesi tespit edilememiştir. Ana buhar makinesi 60 nhp. güç üretiyordu. Tek uskurlu ahşap bir nakliye gemisi idi. 1866'ya kadar silahlı vapur olarak Osmanlı Donanması'nda hizmet verdi. 1866'da Fevaid - i Osmaniye İdaresi'ne devredildi ve dahili yolcu vapuru olarak kullanıldı. 1868'de hizmet dışı bırakıldı.1879'da Tersane-i Âmire'de söküldü.(112)

Şehper

1856 yılında İngiltere West Cowes'daki J. Samuel White tersanesinde Fevaid-i Osmaniye İdaresi adına "*Şehper*" adıyla, yandan çarklı yolcu / yük gemisi olarak inşa edildi.

. 420 grt. ve ahşap gövdeli idi. Tek genişlemeli ana buhar makinesi 280 bhp. güç üretiyordu.
. 1866 yılına kadar Osmanlı Donanması'nda silahlı vapur olarak hizmet verdi.

. 1866'da İstanbul'da Fevaid - i Osmaniye İdaresi'ne devredildi.

. 1883'de hizmet dışı bırakıldı.(113)

Malakoff

1855 yılında İngiltere Dumbarton William Denny & Renkie Tersanesinde inşa edilen 826 grt. demir gövdeli tek uskurlu ve280 nhp güç üreten tek genişlemeli buhar makinesine sahip nakliye gemisi Osmanlı Donanması'nda silahlı vapur olarak hizmet verdi.

. 1866'da Feviad-i Osmaniye İdaresi'ne devredildi. Silahsızlandırılarak yolcu / yük taşımalarında çalıştırıldı. 1883'de hizmet dışı bırakıldı.

Canik- (Ex- Buckingham)

North Shields merkezli George Dryden Dale armatörlük firması adına Middlesbrough, Backhouse, Dixon &Co., Cleveland Dockyard'da 1871 yılında "*Buckingham*" adıyla inşa edilen yolcu / yük gemisi 3 Haziran 1871'de denize indirildi. 1046 grt. ve Tam boy:222.5 ft., Genişlik 30.2 ft., idi . Richaqrdson & Sons yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 115 nhp güç üretiyordu.

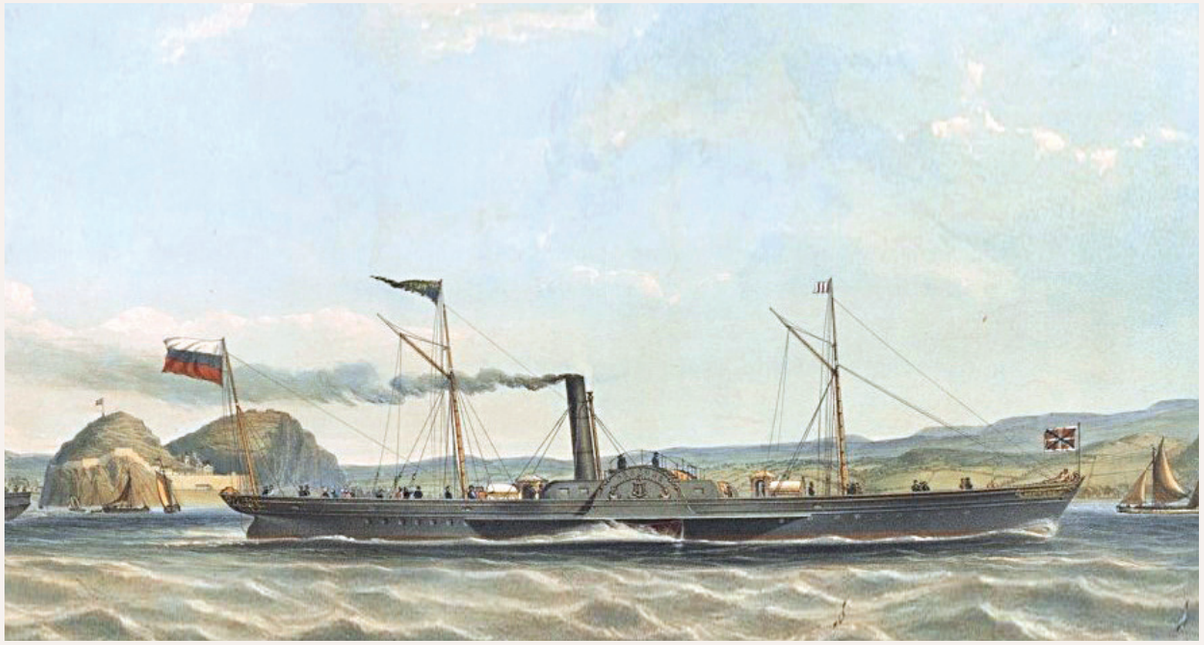
. 1874'de İdare - i Aziziye adına satın alındı ve "*Canik*" adı verildi.

. 1878'de İdare-i Mahsusa filosuna devredildi.

. 6 Ocak 1898'de Trabzon'dan yüklü olarak İstanbul'a sefer yaparken Karadeniz Ereğli önlerinde battı.(114)

Lütfiye- (Ex- London, Ex- General Garibaldi)

1854'de Renfrew J.W.Hoby &Co. (James William Hoby) tersanesinde Londra merkezli Brighton & Continental Steamships Co. adına inşa edilen yandan çarklı demir gövdeli iki



James William Hoby (J. W.Hoby & Co.) 1854 inşa yandan çarklı demir gövdeli "Lütfiye" ile benzer özelliklere sahip yolcu/yük gemisi "Neptune". Kaynak: Royal Museum Greenwich.

direkli ve 341 grt. yolcu/yük gemisi "*London*", Ross & Duncan yapımı 2 genişlemeli 110 nhp buhar makinesine sahipti. Genova merkezli İtalyan armatörlük firmasına satıldı ve "*General Garibaldi*" adı verildi.(115)

. 1870'de İdare-i Mahsusa-i Aziziye tarafından satın alındı ve "*Lütfiye*" adı verildi.

. 12 Ocak 1883'de Sarayburnu önlerinde battı. (e.t.)

(101) N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.2, Sf..865.; Scotland Built Ships. Ships Wrecks; Lloyd's Register of Shipping.

(102) John M. Maber North Star to Southern Cross ; Will Lawson; Pacific Steamers.

(103) The Illustrated London News, Oct 17, 1874;Clyde Built Ships & Shipbuilding.

(104) N.R.P. Bonsor; " North Atlantic Seaway", C.II.

(105) Cyle Built Ships, Scotland Built Ships; Lloyd's Shipping Register.

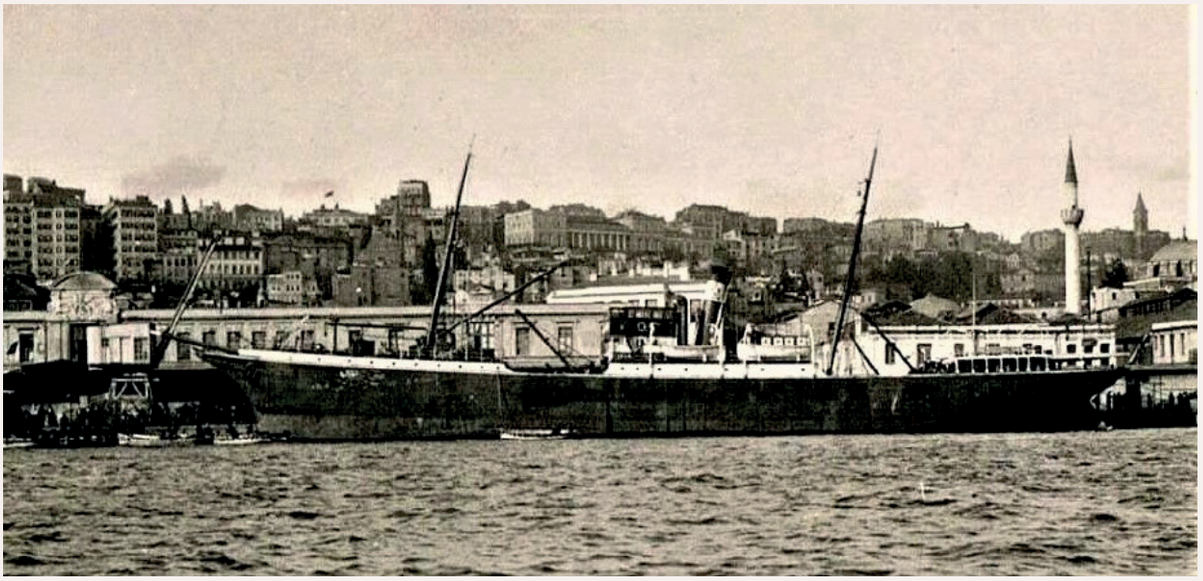
(106) N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway", C.II, Sf. 866.

(107) Scottish Built Ships; Harland & Wolf Shipyard arşivi;N.R.P.Bonsor;North Atlantic Seaway, C.II, Sf.757.

(108) Kaptan Oktay Sönmez; "Anılarda Gemiler", İşkültür Yayını, 2008.; Ali Bozoğlu; "Ayyıldızlı Gemiler", İmeak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayını, 2018.

(109) Yrd. Doç.Dr. Ahmet Zeki İzgöer, Msc. Ramazan Tuğ; "Padişahın Himayesinde Osmanlı Kızılay Cemiyeti 1911-1913 Yıllığı- Türkiye Kızılay Cemiyeti yayını, 2013.

(110)Ali Saib Paşa (d. ?, Talas, Kayseri – ö. 1891, İstanbul) 1851 yılında Mekteb-i Harbiye'den Kurmay Yüzbaşı rütbesiyle mezun oldu. 1876-1877 Osmanlı-Sırp Savaşı'nda gösterdiği üstün başarılarından dolayı Müşir rütbesine terfi etti.Nisan 1877-Mayıs 1878 tarihleri arasında 3. Ordu Komutanı, Şubat 1879-Ağustos 1891 tarihleri arasında Tophane Müşiri ve Eylül 1885-Ağustos 1891 tarihleri arasında ilaveten Serasker olarak görev yaptı. Manastır ve İşkodra valilikleriyle Tophane Nazırlığı ve iki defa da Seraskerlik görevinde bulundu.1891 yılında İstanbul'da vefat etti. Mezarı Sultan II. Mahmud Türbesi'nin bahçesindedir. Kaynak:- Sinan Kuneralp, "Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)", Prosopoprafik Rehber, İstanbul 1999, S. 65.
Deniz ticaret tarihi kaynaklı eserlerde "Saip" olarak yazılıdır ki, yanlıştır. Aslı "Sâib"dir ve anlamı "Yağmur getiren bora" dır. "Sâib-ül - bahr - denizin med ve cezr'den sonra kıyıyı basıp dulduruğu su" demektir. Kaynak; Ferit Devellioğlu; "Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lûgat".1962.



Antalya vapuru Tophane Rıhtımı'nda

Antalya - (Ex- Lomonosoff (Lomonosov), Ex- Antissa, Ex- Antalia)

1890 tarihinde William Dobson & Co. Low Walker Tersanesinde inşa edilen 2 pervaneli sac gövdeli, yolcu yük gemisi *"Lomosnosoff"* 27 Aralık 1890 tarihinde denize indirildi ve Mart 1891'de hizmete girdi. 977 grt., 480 nrt., Tam boy: 226.5 ft., Genişlik: 30.0 ft., Derinlik: 20.8 ft. idi. Hawtorn, Leslie & Co. Ltd, Newcastle yapımı 3 genişlemeli 2 buhar ana makinesi 121 nhp güç üretiyordu. Mart 1891'de Archangelsk, Arhangel-Mourmansk Steam Navigation Co. tarafından teslim alındı. 1920'de Newcastle'den W.Martin & Son satın aldı. 1922'de Liverpool merkezli Egypt & Levant Steamship Co. Ltd adına T. Bowen Rees & Co. tarafından satın alındı. Ancak T.Bowen Rees İzmir'li ünlü levantenlerdendir ve şirketine ait bina Pasaport İskelesi karşısındadır. Gemiye *"Antissa"* adı verildi.

. Antissa'nın, İngiliz bayraklı olarak Geminin Pire-İskenderiye seferlerine ait listeler mevcuttur. Geminin İngiliz bayraklı olması işletmeci armatörlük firmasının Yunanlı olmasından ileri geliyordu. Türkiye sahillerine kapitülasyonlar yararlanarak daha rahat uğrak yapmak imkanını elde ediyordu.

. Lomonosoff veya Rusca adıyla Lomonosov 29 yıl boyunca Arkhangelsk, Onega ve Severodvinsk ve Barent Denizinde Murmansk uğrakları yaptı. Gemiye adı verilen Mikhail Lomonosov, Arkhangelsk Oblast Kholmogory'den olan bir ünlü düşünürdü.

. 1920 ihtilalinden sonra Murmansk'ta olan bir grup Belçikalı ve İngiliz subaylar ve askerler şehrin Bolşevikler tarafında işgali sonucunda öldürülmekten korkarak Lomonoff'u ele geçirdiler ve Norveç'e kaçırdılar. Norveç'e gittkten sonra gemiti sahiplerine iade etmek kararındaydılar.

. 1921 sonunda Sovyet armatörlük firmasından İzmirli levanten T. Bowen Rees, Liverpool'da kayıtlı New Egypt & Levant Shipping Co.Ltd. adına satın aldı ve *"Antissa"* adını verdi. T. Bowen Rees filosuna aldığı gemilere "Antiope, Antar, Antioch, Anteros, Antinoe, Antonio" adlarını vermiştir. Bu gemilerin adları İzmir Pasaport'daki T. Bowen Rees binasının giriş holinde ahşap gemi dümen dolayı trabzonlara yazulı bulunmaktadır.

. 1924'de Seyr - i Sefain İdaresi satın aldı ve "*Antalia*" adını verdi.

. 1930'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'de T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1952'de Denizcilik Bankası T.A.O.'ya devredildi.

. Ekim 1955'de hizmet dışı bırakılarak Haliçte söküldü.

Mersin Vapuru yağlı boya tablosu; Kaynak: Erdem Cever Koleksiyonu / arşivi.

Mersin - (Ex- Imperator Nikolai II, Ex- Mikhail Sidorov, Ex- Antioch, Ex- Mersine)

1896 tarihinde Archangel, Murmansk, Archangelsk, Arhangel - Mourmansk Steam Navigation Co. Adına William Dobson & Co. Low Walker Tersanesinde 75 Kızak No.'su ile inşa edilen 2 pervaneli sac gövdeli, yolcu yük gemisi "*Imperator Nikolai II*" 28 Şubat 1896 tarihinde denize indirildi ve Nisan 1896'da hizmete girdi. 1186 grt, Tam boy: 72.5 ft. Genişlik 9.8 ft. 1917'de Archangel, Murmansk'da satıldı ve "Mikhail Sidorov" adı verildi.

. 19 Ekim 1922'de İzmir Levantenlerinden T. Blowen Rees Liverpool'da kayıtlı şirketi adına satın aldı ve "*Antioch*" adını verdi.

. 1924'de Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alındı.

(111) The Ship List; " Somerset / Ali Saib Pasha 1875; Built for Great Western 1875. Mostly Bristol or Swansea - New York. Some Canada sailings. Sold Turkish owners 1886 - became Ali Saib Pasha".

(112) Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, The Ottoman Steam Navy, 1828-1923, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1995, ISBN 1-55750-659-0, Sf.214-215.

(113) Ships of J. Samuel White Cowes, Isle of Wight, England

(114) Tees Built Ships resmi sicil arşivi.

(115) Scottish Built Ships;J.W.Hoby & Co. 1854 built ships.

. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'de TC Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları

İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi. 1952'de Denizcilik Bankası T.A.O.'ya devredildi. 1959'da hizmet dışı bırakıldı ve Haliç'te söküldü.

Anafarta - (Ex- Skerryvore)

1898 Dundee, Caledon Ship Co. inşa 1394 grt. yolcu-yük gemisi "*Skerryvore*", Tam boy: Genişlik: Derinlik ve buhar makinesi 1030 nhp idi. Azami seyir sürati 10 knots'du.

. 1926'de Türkie Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı ve "*Anafarta*" adı verildi.

. Şubat 1958'de hizmetdışı bırakıldı ve Haliç'e bağlandı.

. Nisan 1959'da Hurdacılık TAŞ'ye satıldı ve Haliç'te söküldü.

Sakarya - (Ex- Damascus, Ex- Corinthian, Ex- Genova,Ex- Giovanni Lanza, Ex- Giuseppe Garibaldi, Ex- Firâz- ı Osmaniye)

1856 yılında Dumbarton,William Denny & Bros Tersanesi'nde 59 Kızak No.'su ile inşa edilen 1214 grt., 825 nrt. demir gövdeli buharlı pervaneli yolcu / yük gemisi "*Damascus*" (Official Number: 16246) 30 Eylül 1856 tarihinde denize indirildi. "*Damascus*" ilk olarak "*St.Andrew*" adıyla sipariş edilmişti. Fakat bu sözleşmeye ait gecikme nedeniyle sözleşme iptal edilerek yeni bir sipariş olarak devam edildi. Tam boy: 253.5 ft., Genişlik: 32.0 Ft., Derinlik: 22.2 ft. ve 2 genişlemeli Dumbarton, Tulloch & Denny yapımı buhar ana makinesi 200 hp güç üretiyordu. Ana makinesi 1870'de Greenock, Greenock Foundry Co. tarafından 2 genişlemeli ve 165 hp. olarak yenilendi. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli The British & Foreign Steam Navigation Company idi. "*Damascus*" 27 Ekim 1856'de Glasgow limanına tescil edildi. Eylül 1860'da P.Denny & J.McAusland- William Denny & Bros. tarafından satın alındı.Adı değiştirilmedi. Şubat 1862'de Glasgow merkezli James & Alexander Allan - Montreal Ocean Steanship Co. (Allan Line) satın aldı. Eylül 1870'de J. & A.Allan, Hugh Allan ve Diğer Ortaklar satın aldı ve "Corinthian" adı verildi. 1881'de Cenova merkezli Francesco Zenoglio satın aldı ve "*Genova*" adı verildi. 1883'de Cenova merkezli Paolo Gaggino satın aldı ve "*Giovanni Lanza*" adı verildi. 1883'de Cenova merkezli Stefano Castagnola satın aldı ve adını değiştirmedi. 1885'de Societa di Assicurazioni L'Italia ABD'ye göçmen gemisi olarak sefer yapmak amacıyla satın aldı ve "*Giuseppe Garibaldi*" adı verildi.

. 1886'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Firâz - ı Osmaniye*" adı verildi.

. Ağustos 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi ve "*Sakarya*" adı verildi.

. 1912'de Haliç'te söküldü.

Kayseriye - (Ex-Pera)

1868 Sunderland James Ling (J.Ling) inşa 1262 grt.,993 nrt. olan demir gövdeli yük gemisi. İlk adı "*Pera*" idi.

. Tam boy: 224.3 ft., Genişlik: 33.2 ft., Derinlik: 17.5 ft. olan "*Pera*" hakkında Lloyd's Register 1869 kaydında "*Sold Medit - Sold Mediterranean*" ibaresi vardır. Bunun dışında alıcı hakkında bir açıklama bulunmamaktadır.

. 1874 yılında İdare - i Mahsusa-i Aziziye adına satın alındı ve "*Kayseriye*" adı verildi. 1909'da hizmet dışı bırakıldı.

Eser-i Cedid - (Ex-Barnesmore , Ex- Eser-i Cedid, Ex- Julia, Ex- N116, Ex- Artemia, Ex- Jon Cuza, Ex- Valetta, Ex- Marie Louise, Ex- Mesut, Ex- Turgut, Ex- Ticaret, Ex -Ordu)

1879'da Liverpool, Royden Thos & Sons tersanesinde Indra Line - Liverpool merkezli Santa Clara Steam Ship Co. adına Kızak No.200 olarak inşa edilen 1535 grt. "*Barnesmore*" yolcu / yük gemisi Mayıs 1890'da hizmete girdi. Tam boy: 79.1 mt., Genişlik 10.3 mt. Derinlik 5.5 mt. ve 2 genişlemeli Liverpool, J. Jack & Sons yapımı buhar ana makinesi 163 nhp güç üretiyordu.

. 1898'de İdarei-i Mahsusa- Aziziye adına satın alındı ve "*Eser-i Cedîd*" verildi.

. 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1912'de Pire merkezli Fokius & Co. firması sayın aldı ve "*Julia*" adını verdi.

. 1915'de Bandar Abbas limanına tescil edildi.

. 1915'de Çarlık Rusya Donanması tarafından elkonuldu ve "*N116*" borda numarasıya yardımcı silahlı gemi haline tadil edildi.

. 1919'da Beyaz Rus Ordusu güçleri tarafından el konuldu ve "*Artemia*" adı verildi.

. 1919'da Sulia merkezli Coudougris satın aldı ve "*Jon Cuza*" adını verdi.

. 1921'de Malta, Valetta merkezli A. Rizza satın aldı ve "*Valetta*" adını verdi.

. 1922'de İstanbul'lu Osmanlı reayası E. Countrians satın aldı ve "*Marie Louise*" adını verdi.

. 1924'de Hacızâde Mesut satın aldı ve "*Ticaret*" adını verdi. Adını "*Mesut*" olarak değiştirdi.

. 1925'de Sofuzâde Sudi Ahmet Bey satın aldı ve "*Turgut*" adını verdi.

. 1927'de Kırzâde Şevki Bey "*Kırzâde Şevki ve Şurekası*" adına satın aldı ve "*Ordu*" adını verdi.

. 1930'da Kaptanzâde Yekta Bey satın aldı. Adını değiştirmedi.

. 1933'de ödenmeyen borç nedeniyle Ziraat Bankası ve Kalkavanzâde Rıza Bey'e devredildi.

. 1934'de Kaptanzâde Yekta Bey ve Kalkavanzâde Rıza Bey ortak olarak sahiplendiler.

. 1935'de Kaptanzâde Yekta Bey yeniden geminin armatörü oldu.

. 22 Ekim 1937'de Kızkulesi önlerinde Hamidiye kruvazörü ile çarpışma sonucu battı.

Plevne - (Ex- Sanda)

1912'de "*Plevne*" adı verilen 1892 Dundee, Thompson & Co. inşa genel yolcu / yük gemisi

"Sanda" nın ilk armatörlük firması Clyde Shipping Co. idi. Bu şirketin dört gemisi Türkiye'ye satılmıştır; 1892 inşa *"Dungeness"*, 1926'da satılmış ve *"İnebolu"* adını almıştır. İnebolu 11 Kasım 1935'de İzmir Körfezi'nde ağır fırtına sonucu batmıştır.

. 1895 inşa *"Lizard"* 1925'de *"Çanakkale"* adı verilmişti. 1959'da hurdaya çıkartılmıştır.

. 1898 inşa *"Skerrywore"* 1926'da satılmış ve *"Anafarta"* adı verilmişti. 1956'da hurdaya çıkartılmıştır.

. 1892 Thompson & Co., Dundee inşa "Sanda" 1154 grt. ,480 nrt., Tam boy:74.1 mt., Genişlik 7.0 mt., Derinlik: 4.8 mt. olan yolcu / yük gemisi idi. 3 genişlemeli Thompson & Co. yapımı ana buhar makinesi ile azami seyir sürati 10 knots'du.

. 120 yolcu için salon ve 50 birinci sınıf kamarası vardı. Clyde Shipping Co. filosunda Dublin, Falmouth, Plymouth, Southampton, Newhaven, Sussex hattında tarifeli yolcu ve yük seferlerinde yeraldı.

. Ekim 1912'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alındı ve *"Plevne"* adı verildi.

. Kasım 1913'de kadro dışı bırakılarak hurdaya terkedildi!

Müverrih - i Nusret- (Ex-Anglia, Ex- Munster)

1860'da Hull, Martin Samuelson & Co. tersanesinde inşa edilen 2913 grt.,1625 nrt yolcu / yük gemisi *"Anglia"* ayni sene Atlantic Royal Mail Shipping Navigation Co. firmasına satıldı ve *"Munster"* adı verildi. Tam boy: 110.2 mt, Genişlik: 12.2 mt, Derinlik: 8.5 mt. sac gövdeli 2 genişlemeli buhar ana makinesine sahipti. M.Samuelson & Co. tersanesi 1864'de Humber Ironworks and Shipbuilding Co'ya satıldı. Bu süreye kadar bazıları yandan çarklı olmak üzere ilk saç gövdeli 71 buharlı posta vapurlarını inşa etti. Bu gemilerden *"Spurn"*, *"Gertrude"*, *"Lord Cardigan"* pervaneli gemiler Hull - St.Petersburg arasında sefer yapan ilk buharlı gemiler oldular. *"Munster"* Kasım 1863'de Liverpool limanında seferden alınarak bağladı.

. 1866'da satışa çıkartıldı ve Osmanlı Devleti adına satın alınarak *"Müverrih-i Nusret"* adı verildi.

. 1867'de gemiye 2 top monte edilerek silahlı vapur haline dönüştürüldü.

. 1901'de sökülmek üzere hurdaya çıkartıldı.

Şiar- ı Nusret- (Ex- Columbia)

Royal Atlantic Steam Navigation Company adına Archibald Denny Tersanesinde 1859'da 24 Kızak No.'su ile inşa edilen Okyonus aşırı yolcu vapuru *"Columbia"* 1860 yılında Royal Atlantic Steam Navigation Company'e ait Galway Line grubunda hizmete girdi. 1858'de kurulmuş olan Galway Line, 1860'da Newfoundland'dan Boston'a olmak üzere posta *(Mail Contract)* seferlerine başlamıştı. Şirket sözleşmeye rağmen yüksek işletme maliyeti nedeniyle dört sefer sonrasında bu hattı 1863'e kadar iptal etmek zorunda kaldı. Sözleşme 1863'de yenilendiyse de, 1864'de bu hattan tamamiyle çekildi ve gemileri satışa çıkardı.

. Gemilerden *"Columbia"* 1866'da Osmanlı Devleti adına satın alındı ve Donanma'da silahlı vapur olarak donatıldı. 1901'de hizmet dışı bırakılarak, söküme verildi.

Necat 1870 - (Ex-Pollux)

1,523 grt, Tam boy 349.7ft, Genişlik 38.4ft, tek baca, üç direkli ve demir gövdeli, tek pervaneli, azami seyir sürati 10 knots, 45 Birinci sınıf, 500 Üçüncü sınıf yolcu kapasitesine sahip "*Pollux*" yolcu vapuru 27 Ağustos 1870 tarihinde Glasgow, A & J. Inglis Tersanesi'nde denize indirildi. Siparişi veren armatörlük firması Amsterdam, Koninklijke Nedelandsche Stoomboot Maatschappij (Royal Netherlands SS Co.) firması idi. İlk seferine tek ring sefer olmak kaydıyla 8 Ağustos 1872 tarihinde Marseilles, Menton, Gibraltar ve New York olarak başladı. 13 Şubat 1879'da Catania - Messina - Palermo - New York - Amsterdam seferlerine verildi. 31 Mart 1880'de Rotterdam - Plymouth - New York seferini yaptı. 3 Mart 1881'den itibaren Amsterdam - New York seferlerine geri döndü ve 3 Mart 1881'de kadar bu limanlar arasında Okyonus aşırı yolcu seferlerini sürdürdü. 1882'de Holland America Line ile yapılan görüşmeden sonra şirket Pollux'u Amsterdam - New York hattından çekti ve başla limanlara yönlendirdi. 1885'de ana makinesi yenilendi ve programlı seferlerini 1907'ye kadar sürdürdü.

. 1907'de Barzilay - Benjamin Vapurculuk firması satın aldı ve "*Nedjat - Necat*" adı verildi.

. 1 Ekim 1915'de Karadeniz'de Kozlu açıklarında seyrederken Rus harp gemilerinden açılan ateş sonucu battı.

Rehber vapuru

1890 Yılında İngiltere Londra'da J. W. Thames tezgâhlarında sac gövdeli buharlı ve yandan çarklı yolcu vapuru olarak inşa edildi. 1890'da Osmanlı İdare-i Mahsusa adına hizmete girdi ve 5 Aralık 1915 yılında Sakarya nehri ağzı önlerinde battı.

ARTİN KARAMANYAN, YASEF ŞAHİNOĞLU

Gemilerin çalışabilmesi için elzem olan kömür ihtiyacının karşılanması yanında Osmanlı Donanması'nın kömür ihtiyacı, giderek kömürle çalışan elektrik santrallerinin ihtiyaçları, kömürün İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, Sakız, Midilli ve daha birçok liman kentine ve iskelesine ulaştırılması devriinde hem kömür taşıyacak vapurlara ve hem de yeni kömür ocaklarına olan ihtiyacı artırmıştır. Bu ihtiyacın karşılanmasında Osmanlı Donanması'nın ana kömür ikmalcisi durumundaki Panos Michael Courtgis, aslında '*Navigation A Vapeur "Egée" Panos Michael Courtgi & C- Costantinople*' adında armatörlük firmasının sahibi idi. Gemilerine kredi sağlamak amacıyla George Zarifi ile Midilli Bankası'nı kurmuştu. Bu eserde hakkında çok kapsamlı anlatım yer almaktadır.

Artin Karamanyan ve Yasef Artinoğlu da George Zarifi ile ayni zamanda Kdz. Ereğlisi'nde kömür ocakları işletmekteydi. Karadeniz Ereğlisi - Zonguldak bölgesinde kömür ocaklarının daha fazla açılması ve işletilmesi amacıyla 1897'de çıkartılan teşviklere bağlı olarak madencilik faaliyetinde bulunan madencilerden Osmanlı vatandaşı olmayan yalnız bir madenci tespit edilebilmiştir.

Teşvik uygulamalarını takip eden yıllarda, dikkat çeken bir diğer şirket de Karamanyan Kumpanyasıdır. Alacaağzı, Kilimli, Kozlu, Liman ve Zonguldak mevkilerinde bulunan ocakların bazıları Karamanyan Kumpanyası ve Yasef Şahinoğlu tarafından ortaklarca işletilmekteydi. Artin Karamanyan kumpanyası bu dönemde çok sayıda (19 ocak) ocak sahibi olan şirketlerdendir. Kömür ocakları sahibi olarak sadece kömür çıkartmakla kalmayan

Aslan vapuru (Ex-Leopold II, Ex- Minho), Yağlıboya tablosu; Kaynak: Erdem Cever Koleksiyonu/Arşivi.

Artin, Aram ve Hrant Karamanyan kardeşler, kendileri gibi kömür ocakları sahibi olan Yasef Şahinoğlu ile kurdukları Karamanyan, Şahinoğlu ve Ortakları Şti. vasıtasıyla kömür taşımaya yönelik şilepler satın almışlardır.Bu gemilerden birincisi "*Himalaya*" isimli 808 grt. ve 1871 inşa genel yük gemisidir. Londra merkezli Glover Brothers firmasına aitken 1877'de West Hartlepool merkezli Steel Young & Co. tarafından satın alınmış ve 1886'da Karamanyan, Şahinoğlu ve Ortakları'na satılmıştır. Gemiye "*Heraclee*" adı verilmiştir. Bu gemi 1888'de İdare-i Mahsusa tarafından devralınmış ve "*Pars*" adı verilmiştir. 1912'de hurdaya çıkartılmıştır; "*Devlet 1890 ve sonrası yıllarda bir taraftan ihtiyaç duyduğu kömür üretimini artırmaya çalışırken diğer yandan da maden sahalarının yabancılar eline geçmesi anlamına gelecek hatalı bir uygulama yapılmasından da son derece tedirgindir. Aynı endişe maden havzasında ocak işleten madenciler tarafından da paylaşılmaktadır. Dokuz madencinin imzası ile Sadarete (Başbakanlık) gönderilen telgrafta, Artin Karamanyan, Yasef Şahinoğlu ve Zarifî kumpanyalarının elinde bulunan kömür ocaklarının bir yabancı kumpanyaya satılacağından söz edilerek duyulan endişe ve mahzur dile getirilmektedir. Madenlerin asla yabancıların eline geçmeyeceğini, bu konuda Padişahın emir ve fermanı bulunduğunu hatırlatan Sadaret Makamı, Bahriye Nezaretini bu konuda bir kez daha uyarmıştır (21 Mart 1311/2 Nisan 1895).*

"*Düzenli müracaat kayıtlarının bulunduğu 1892-1900 (Mali 1308-1315) yıllarında, Kömür Havzası'nda kömür madeni aramak üzere 115 adet mürâcaat yapılmıştır... Bu dönemde dikkat çeken bir diğer şirket de Karamanyan Kumpanyasıdır. Alacaağzı, Kilimli, Kozlu, Liman ve Zonguldak mevkilerinde bulunan ocakların bazıları Karmanyan Kumpanyası ve Şahinolu Yasef tarafından ortaklaşa işletilmektedir. Halaçyan Kumpanyası, Gürcü (Armatör ve Banker Panos Michael Courtgis) Kumpanyası, hem maden işleten hem de Kilimli'de kok fabrikası olan Ereğli Şirketi büyük şirketlerdendir. Ayrıca (Armatör) Artin Karamanyan ve Aslıoğlu Kumpanyası bu dönemde (1900-1901) çok sayıda (19 ocak) ocak sahibi olan şirketlerdendi. Seri halde ocak toplayan bu şirket bu ocakları Pancirî Bey ve Kartalî Efendilere 1.000.000 kuruş karşılığında satıp devretmiştir. Bundan sonra bu ocaklarında Pancirî Bey ve Kartalî*

Efendiler yarı yarıya pay sahibi olmuşlardır. Spekülatif bir şekilde toplanan bu ocakların bir sonraki döneme hazırlık olduğu, takip eden dönemde bu ocakların Fransız Hükümetinin verdiği tehdit notası sonucu bir Fransız şirketi olan Ereğli Şirketine devredilmesi ile ortaya çıkmıştır."

1865 yılında, Liverpool'da Jones, Quiggin & Co. Tezgâhlarında yük gemisi olarak yapılan 1690 gros tonluk sac gövdeli *"Venezuelan"* 1891'de Karamanyan Şirketi (İstanbul) tarafından satın alınınca adı *"Saadet"* olarak değiştirildi. Uzunluğu 79,1 metre ve genişliği 9,7 metre, su kesimi 5,4 metre idi. J. Jack & Co. Yapımı 4 silindirli compound buhar makinesi vardı. Uskurluydu.

Kömür ocaklarının imtiyaz sahipleri arasında bulunan Artin Karamanyan Vasiloğlu'nun kardeşleri Aram ve Hrant'la birlikte Kilimli'de 2, Zonduldak'ta iki kömür ocağı bulunmaktaydı. Çok zor koşullarla sahile taşınan kömür, bir nev'i mavnalara yüklenir ve açıkta demirlemiş gemilere nakledilirdi. Karamanyan şirketinin *Saadet* ve *İnayet* isimli iki şilebi aynı zamanda Donanma gemileri için kömür ikmal ederdi. Özellikle kömür ticaretinden büyük varlık tesis eden Karamanyan ailesi 1875'de Heybeliada'da inşa edilmiş olan Grand Bretagne Otelini satın alarak Karamanyan Hotel adını vermişlerdir. 1896'da İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı. 1909 yılında hizmet dışı bırakıldı. 1912 Nisan'ında İzmir, Yenikale'de battı. Birinci Meşrutiyet yıllarında (1876) İstanbul'daki çeşitli gemi firmalarının toplam 77 gemisi olup bunlardan biri de Saadet'tir. Daha sonraki yıllarda banker, madenci ve armatör olarak Artin, Aram ve Hırant kardeşler tarafından aynı isimle kullanılmak üzere satın alınmıştır. Kardeşlerin vefatından sonra Ohannes Karamanyan'ın kızı Areknaz'a intikal etmiş ve otelin adı 20 Kasım 1928'de "Karamanyan Hotel" olarak değiştirilmiştir. 22 Ekim 1931'de ise Artin Karamanyan'ın oğlu Arak ve onun vefatından sonra 28 Ağustos 1940'da David Mizrahi ailesine intikal etmiştir.

İzmirli Levanten William Joseph Jones

Angele- (Ex- Nerissa)

2000 grt., 1250 nrt. demir gövdeli pervaneli genel yük gemisi, 1877 yılında Palmer's Ship Building & Iron. Co. Ltd. Jarrow tersanesinde (Kızak No. 354) inşa edildi ve "Nerissa" adıyla 22 Ağustos 1877'de denize indirildi. Tam boy: 286.0 ft., Genişlik: 34.7 ft., Derinlik: 24.2 ft. ve Palmer's Ship Building & Iron Co.Ltd. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 209 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli J.Fenwick & Son idi.

. 1896'da İstanbul'dan, İzmir'e yerleşmiş Jones ailesinden, Francesaca D'Andria'nın eşi William Joseph Jones satın aldı ve gemiye eşine ithafen *"Angele"* verdi.

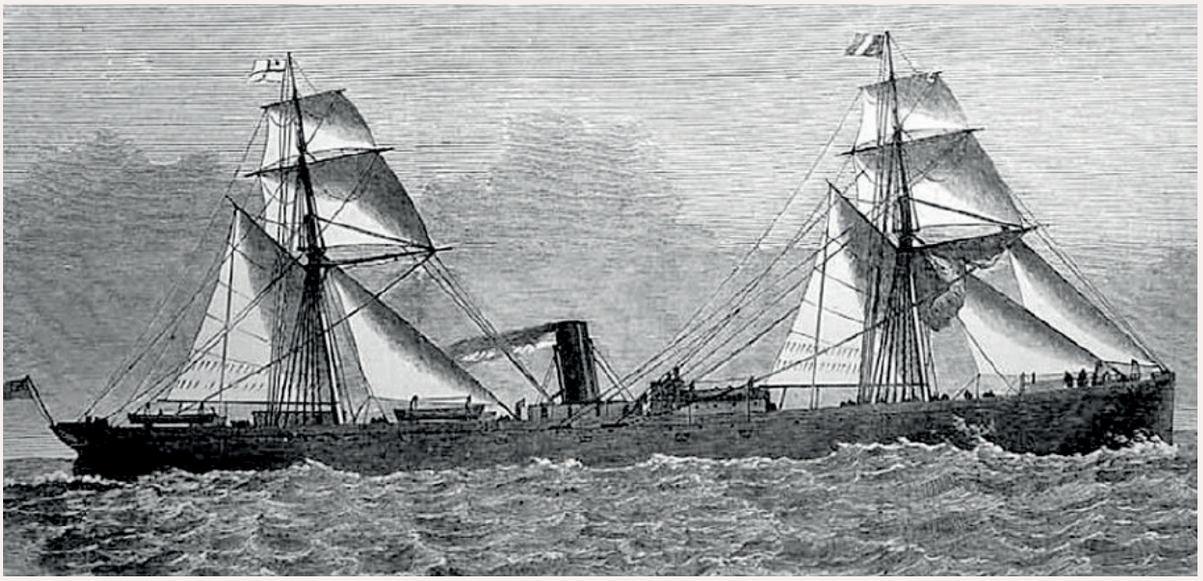
. "Angele" 1897'de Angele Steam Shipping Co.Ltd. (Fratelli D'Andria) adına Malta'ya tescil edildi.

. 1899'da Marsilya merkezli Axel Busck & Cie satın aldı ve *"Mirelle"* adı verildi.

. 15 Ağustos 1907'de Barry'den Oran'a kömür yüklü olarak seyrederken Peniche'de karaya oturarak battı.

Aslan - (Ex- Leopold II, Ex- Minho)

Glasgow, Barclay,Curle & Co. tersanesinde inşa edilen (Kızak No. 227) 2540 grt., 1491 nrt.



Aslan vapuru Leopold II. adıyla (Antwerp - Valparaiso arasında posta seferi yaparken. (Aslı yağlıboya tablo).

yolcu ve yük gemisi "*Leopold II*" 17 Ekim 1872'de denize indirildi. Şubat 1873'de hizmete giren Leopold II'nin ilk armatörlük şirketi Londra merkezli Belgian Royal Mail Co.Ltd.ve işletmeci şirket Londra merkezli Ryde & Co.'dur. 15 Şubat 1873'de Londra limanına tescil olarak hizmete girdi. Tam boy: 350.4 ft., Genişlik: 36.8 ft., Derinlik 27.5 ft. ve Glasgow, Barclay, Curle & Co.Ltd. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 450 nhp güç üretiyordu. 1874'de Londra merkezli Royal Mail Steam Packet Co.Ltd. satın aldı ve "*Minho*" adını verdi.

1878'de Glasgow merkezli Archibald Ross satın aldı. 1881'de Glasgow limanına tescil edildi.

. 1888'de İstanbul'dan Artin Karamanyan, Yasef Şahinoğlu ve Ortakları satın aldı ve "*Aslan*" adını verdi.

. 1888'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı.

. 1 Nisan 1901 günü Kızıldeniz'de askerî birlikleri taşırken karaya oturarak battı.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

1870'de Middlesborough, Withy,Alexander & Co. tersanesinde inşa edilen (Kızak No. 15) 746 grt., 515 nrt. yolcu ve yük gemisi "*Himalaya*" 7 Ocak 1871'de denize indirildi. Şubat 1871'de hizmete giren Himalaya'nın ilk armatörlük şirketi West Hartlepool'dan Glower Brothers (Glower & Company)'dir ve West Hartlepool limanına tescil edilmiştir. Tam boy: 200.8 ft., Genişlik: 28.5 ft., Derinlik 16.3 ft. ve Thomas Richardson & Sons yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 96 nhp güç üretiyordu.

. 1877'de West Hartlepool'dan Steel, Young & Co. firması satın aldı. Geminin adını değiştirmedi. 1886'da West Hartlepool (Londra) merkezli Maharu Petroleum Oil & Produce Co.Ltd. satın aldı ve "*Heraclee*" adını verdi.

. 1886'da İstanbul'dan Artin Karamanyan, Yasef Şahinoğlu ve Ortakları satın aldı ve "*Pars*" adını verdi.

. 1910'da Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi satın aldı.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Glower Brothers'a ait "*Bosphorus*" isimli bir yelkenli buharlı,pervaneli yolcu / yük gemisi de büyük olasılıkla Trabzon'lu Zohrab ailesiyle olan bağlantı nedeniyle, cevap aramaktadır; 7 Temmuz 1849 tarihinde İngiltere, Blackwall, C. J. Mare & Co. Ltd. tersanesinden inşa edilen 531.4 grt. üç direkli ,tek güverteli demir gövdeli, pervaneli yolcu yük gemisi "*Bosphorus*" Glower Brothers adına Bayan S.Zohrab tarafından denize indirildi. Zohrab ailesi kayıtlarında Trabzon ve Erzurum'da olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu başka bölgelerinde de Zohrab soyadlarına rastlanılmaktadır. Gemiye "*Bosphorus*" adının verilmesi dikkat çekici olduğu kadar, İstanbul - Malta - Liverpool arasında sefer yapmak üzere planlanmış olması da bir başka dikkat konusudur. 2 genişlemeli buhar ana makinesi Maudslay, Sons & Field yapımı ve 300 ihp güç üretiyordu. 150 ton kömür yüklemesi yapabilmekteydi. Geminin baştarafından bir erkek başı ahşap büstü yer almaktaydı. 17 Temmuz 1849 tarihinde Londra limanına tescil edildi. 21 Ekim 1867'de Cape Colony, Zitzikamma Burnu'nda karaya giderek parçalandığı tarihe kadar haptığı tüm seferler gemiye ait jurnal kayıtlarında mevcuttur. Bu kayıtlardan hareketle 16 Eylül 1849'da Liverpool'dan Malta uğrağı yaparak İstanbul'a hareket etti.

. 11 Ekim 1849'da İstanbul'dan İzmir'e hareket etti.

. 13 Ekim 1849'da İzmir'den Malta'ya hareket etti.

. 21 Mayıs 1850'da İstanbul'dan Malta'ya hareket etti ve Malta'da Gibraltar devam etti.

1855'de İstanbul'da Kırım Harbi için seferler yaptı.

. 3 Mayıs 1856'da Malta'dan İstanbul'a geldi.

Çelikkale 1890 - (Ex-Wandrahm, Ex-Hispania, Ex-Kreta , Ex-Tebea, Ex-Bosporus, Ex-Nedjat, Ex- Necat)

1890 yılında J.C.Tecklenborg, Geestemunde Tersanesinde Hansa Line adına inşa edilen 2,578 grt. Okyonus tipi yolcu gemisi "*Wandrahm*" 1 Kasım 1890'da hizmete girdi. Tam boy: 96.00 mt., Genişlik 11,90 mt., Derinlik 7,36 mt. ve 1060 Bhp güç üreten ana makinesi Buckauer Maschinen Fab., Magdeburg yapımı idi. 1 Mart 1891'de ilk Okyonus aşırı seferini Hamburg-Newyork olarak yaptı. 15 Temmuz 1891'de Hamburg - Quebec- Montreal seferini başladı. Mart 1892'de Hamburg America Line tarafından satın alındı ve "*Hispania*" adı verildi. 13 Ekim 1894'de bu isimle Hamburg- Montreal hattında seferlere başladı. ABD bağlantılı olarak; çoğunlukla Newyork - Montreal - Philadelphia ve Baltimore değişimli seferlere devam etti. 26 Mart 1898'de Stettin - Newyork seferlerine başladı. Sekizinci ve son seferini 29 Ekim 1900'da yaptı. 22 Şubat 1911'de Hamburg'dan Boston seferine başladığında Stettin merkezli Emil Retzleff armatörlük firmasına satıldı ve ismi 1914'de "*Kreta*" olarak değiştirildi. 1915'de adı "*Tebea*" olarak değiştirildi. 1917'de Antwerp limanında çok ağır bir infilak sonucu ciddi hasar gördü. 1919'de I. Dünya Harbi galipleri tarafından elkonuldu ve Belçika'ya savaş tazminatı olarak verildi.

. 1922'de Danzig merkezli F.Reinhold armatörlük firmasına satıldı ve "*Bosporus*" adı verildi.

. 1929'da Barzilay & Benjamin armatörlük ortaklığına satıldı ve "*Nejat*" adı verildi.

. 1963'de Ahmet ve Mehmet Koşar Koll. Şti. adına satın alındı ve "*Çelikkale*" adı verildi.

. 1964'de Haliç'te bağladı ve 4 Eylül 1964'den itibaren Kalafatyeri'nde söküldü. 74 yaşındaydı!

J. ARVANTİDİ BİRADERLER

Ümid 1869 - (Ex-Umit,Ex-Velissarios, Ex-Cezair, Ex-Algerie, Ex-Orlando)

1,473 grt. olan "*Orlando*" 1876 yılında Thos. Wilson, Sons & Co. Ltd., Hull armatörlük firması adına C & W. Earle, Hull, İngiltere tersanesinde inşa edildi. Tam boy: 260.4 ft., Genişlik 32.2 ft., tek baca, iki direkli, 44 Birinci sınıf, 36 İkinci sınıf yolcu ve ayrıca önemli sayıda güverte ve ambar yolcusu alabilecek yolcu gemisi idi. Aralık 1869'da denize indirildi. Baltık ve Kuzey Denizi limanları ve Hull arasında yolcu seferleri yaptı. Hull'e trenle gelen yolcular için doğrudan Okyonus aşırı yolcu gemilerine geçmek çok kolay oluyordu.

.1897'de boy verildi; 275 ft. ve 1,610 grt. oldu.

. 1909'da Oran merkezli Fransız armatörlük şirketi Paul Castanié - Castanié J. & P. Fréres firmasına satıldı ve "*Algerie*" adı verildi.

. 1913'de adı "*Dzezair*" olarak değiştirildi.

. 1914'de adı "*Djezair*" olarak değiştirildi.

. 1914'de İstanbullu armatör J. Avrantidi Biraderler satın aldı ve "*Velissarios*" adı verildi.

. Kasım 1914'de Alman ve Türk subaylarından oluşan bir heyet tarafından nakliye gemisi olarak kullanmak amacıyla değerlendirildi. Fakat çok harap durumda olduğundan bu tasarıdan vazgeçildi.

. 1914 yılında Arvantidi J. & Fils adına Syros Adası'nda "*Velissarios*" olarak Yunan gemi siciline kaydedildi.

. 1916'da Donanmanın ihtiyaçları nedeniyle yeniden gündeme geldi ve Osmanlı Seyrisefain İdaresi adına satın alınarak "*Ümit*" adı verildi.

. 1919'dan 1922'ye kadar bağlı kaldı. 1922'de Karadeniz'e asker sevkiyatı için yeniden hizmete alındı. 1923'de Türk armatörlerine satıldı ve "*Ümid*" adı verildi.

. 17 Mart 1924'de Türk muhacirleri almak için geldiği Girit Adası'nda mendireğe bindirerek parçalandı.

1913 yılı itibarıyla muhtelif Ticaret Vapur Şirketleri

Belirtilen ticaret vapur şirketlerine ait bilgi Süleyman Nutku'nun 1913 tarihli 1329-1913 tarihli "*Bahriyye-i Ticâriyye Salnâmesi*"nde yer almaktadır. Bu listenin Bureau Veritas'in 54.cü Yıl özel kataloğunda daha ayrıntılı olduğu görülecektir. Ancak bu listeler birbirlerini bütünleyici olmalarından dolayı önemli sayılmalıdır.

Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi

Kurucusu: Mısırlı Halil Paşazâde Abbas Paşa

İdarehanesi (Yönetim Merkezi) Galata'da, Arabyan Han'da idi.

Genel Müdür ve Güverte Enspektörü Yusuf Bey,

Makine Enspektörü (Müfettiş) Ali Bey idi.

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Mavi zemin üzerinde ehram şeklinden oluşuyordu.

Mevcut Vapurları:

780 grt. Tahir,

529 grt. Heybeliada,

179 grt. Kınalıada idi.

Ayvatoğlu Efendi

480 grt. olan "*Despina*" isimli vapurun armatörü idi.

Cemal Bey

"*Adliye*" Vapuru armatörü idi.

Haliç Dersaâdet Vapur İdâresi:

Merkez İdarehanesi: Ayvansaray'da idi.

Müdür-i Umûmî (Genel Müdür) : Leon Engelberg

Enspektor (Müfettiş) : Bahriyeden emekli Ömer Bey,

Muhasebeci: Jozef Yağlıkcıyan Efendi,

Baş Kâtib: Leon Efendi,

Sermühendis: Metargin,

İkinci Mühendis: Paul Kurainson,

Seyr-i Sefer Müfettişi: Hamdi Bey,

Güverte Enspektör Kâtibi: Ali Selâhaddîn Efendi,

Muhasebe Kâtibi: Robin Efendi,

Muhâsebe Kâtibi: Albert Efendi,

Tahrirât Kâtibi: Kemal Efendi,

Katip yardımcısı: Nihâ Efendi,

Muhasebe Kâtibi: Balta Efendi,

Muhasebe Kâtibi: De Lallo Efendi,

Muhâsebe Kâtibi: Colaru Efendi

Mevcûd Vapurları : 11 numaraya kadar.

Erdekli Râsim Şirketi

İdarehanesi, Galata'da Gabriel Couteau'nun Couteau Hânı'nda idi.

Şirketin Sahibi ve Müdür-i Umûru (Genel Müdür): Erdekli Rasim Bey idi.

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine etrafı kırmızı Z harfi ve ortasında çifte kırmızı çapalı flama idi.

Şirketin Mevcut Vapurları:

297 grt. Bandırma,

415 grt. Erdek idi.

Filip Efendi -Tirelya Vapur Şirketi

İdarehanesi Galata'da idi.

Sahibi ve Müdürü: Filip Efendi idi.

Mevcud Vapuru : 220 grt. olan "*Tirelya*" idi.

Gümüşciyân Vapur Şirketi

İdarehanesi, Galata'da Liman Han'da idi.

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Siyah zemin üzerine yatay kırmızı bir hattan oluşuyordu.

Şirketin Mevcut Vapurları:

1743 grt. Mahmud Şevket Paşa,

2140 grt. Seyyâr,

1486 grt. On Temmuz,

780 grt. Zonguldak idi.

Hilal Osmanlı Anonim Şirketi

İdarehanesi, İstanbul Rıhtım Hanı'nda idi.

Yönetim Kurulu Başkanı: Davâ Vekili: Behrâm Efendi,

Güverte Enspektörü: Şevket Bey,

Makine Enspektörü: Kadri Efendi,

Müdürü : Girit'li Nâfi Bey idi.

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Kırmızı Zemîn üzerine beyaz Hilal.

Mevcut Vapurları:

935 grt. Hilal,

602 grt. Güzel Girit,

319 grt. Millet. idi.

Hüseyin Celal Efendi ve Şurekâsı -Trabzon Necât Vapur Koll. Şirketi -

Merkez İdarehanesi Bahçekapısı Han'da idi.

Şirketin Sahibi: Hüseyin Celâl Efendi ve Şurekâsı.

Müdür-i Umûmî (Genel Müdür): Hâfız Said Efendizâde Esad Bey,

Şirketin Mevcut Vapurları:

943 grt. Necat idi.

Mânizâde ve Şurekası

İdarehanesi Galata'da idi.

Mevcud vapuru: 63 grt. olan "*Vatan*" idi.

Mudanya Vapur Koll. Şirketi

İdarehanesi Galata'da idi.

Mevcûd Vapuru : 216 grt. olan "*Başlangıç*" idi.

Mustafa ve Hacı Ali Bey - Beykoz Vapur Şirketi

İdarehanesi Galata Kara Mustafa Paşa Sokağı'ndaydı.

Sâhibi ve Müdürleri: Mustafa ve Hacı Ali Beylerdi.

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine yatay iki kırmızı hattan oluşuyordu.

Şirketin Mevcut Vapurları:

870 grt. Beykoz,

240 grt. Hanefiyye idi.

Pandeli Birâderler İdâresi

Merkez Galata'da idi.

Mevcut vapuru 860 grt. olan "*Naksi Ârhî*" idi.

Pandeli Efendi,826 grt. olan "*Defni*" isimli vapurun armatörü idi.

Remzi Bey, 85grt. olan "*Paşabahçe*" vapuru armatörü idi.

Sami Sezar Efendi - Selânik Osmanlı Anonim Şirket-i Bahriyesi

İdarehanesi, Galata Kara Mustafa Paşa Sokağı'ndaydı.

Meclis İdare Reisi (Yönetim Kurulu Başkanı): Sami Sezar Efendi,

Müdür-i Umûmî (Genel Müdür): Setrak Efendi,

Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine iki kırmızı Hilal arasında kırmızı çapadan oluşuyordu.

Şirketin Mevcut Vapurları:

26 grt. olan Kendire,

181 grt. olan Tevfikiyye,

344 grt. olan Hikmet-i Hayır,

Takriben 50/60 grt. olan Seyyâre,

Katrin idi.

Toma Efendi ve Şurekâsı

Merkez idarehanesi Galata'da idi.

Şirketin Mevcut Vapurları:

450 grt. İstefanos idi.

Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekâsı - Terakkî Vapur Şirketi

Merkez İdarehanesi Galata Rıhtım Caddesi Liman İdaresi yanındaki özel binada idi.

Sahibi ve Müdürü: Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekası idi.

Mevcud Vapuru: 190 grt. olan "*Terakki*" vapuru idi.

Yani Arvanitidi ve Oğulları

İdarehanesi Galata'da idi.

Sahibi ve Müdürü : Yani Arvanitidi ve Oğulları,

Mevcut vapurları:

1047 grt. olan "*Nika*"

541 grt. olan "*Velisaryos*" Vapuru idi.

Yorgi Efendi - Kırlangıç Vapur Şirketi

İdarehanesi Galata'da idi.

Sahibi ve Müdürü: Yorgi Efendi,

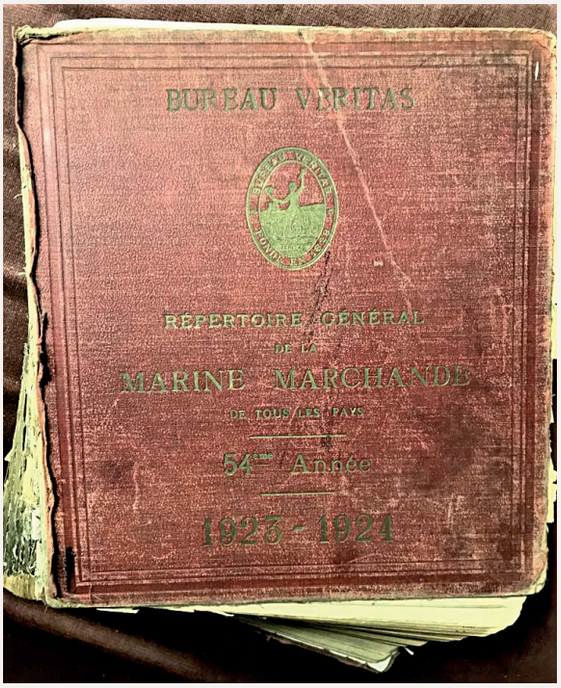
Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine kırmızı kırlangıç resminden oluşuyordu.

Mevcud Vapuru: 22 grt. olan "*Kırlangıç*" vapuru idi.

Bu listeye "*Üsküdar*", "*Nümayiş - i Ticaret*", "*Medar - ı Ticaret*", "*Persud*" ve "*Şehir*" Vapurlarını da eklemek mümkündür.(116)

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

Osmanlı Devleti'nin Son Yüzyılında Osmanlı Tebası Rum armatörler



Lloyd's Register of Shipping benzeri bir eser; "Repertoire General de la Marine Marchande de tour les pays, 54eme Année"; Kaynak: TDİ Arşivi

Türk Deniz Ticareti tarihini çalışırken, son derece önemli bir kaynak esere ulaşmamı sağlayan TDİ'nin arşiv sorumlu memuru Aytekin Akça'a teşekkür ediyorum. Tamamiyle dağıtılmış olan arşiv belgelerinden geriye kalan eserler arasında olup, kayda aldırdığını belirttiği bu eser Bureau Veritas'ın 54.cü kuruluş yıldönümü nedeniyle yayınladığı, Lloyd's Register of Shipping tarzında gemi sicil kataloğudur.

Bu kataloğun baskı tarihi 1923- 1924 olmasına karşın, sicil kayıtları verilen şirketler ve vapurlar bu tarihten çok önceki yıllara aittir. Türkiye bölümünde çoğunlukla Osmanlı tebaası (Reâyâ) Rum, Ermeni ve bir de Musevi armatörlerin adları ve sahip oldukları gemilere ait bilgiler yer almaktadır. Türkiye sayfasındaki Osmanlı armatörleri şöyledir;

Ağa Muhammed Cafer (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur .. Ja- Art (!)

Ayvatoğlu Kardeşler (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Despina.

Alexatos Kardeşler (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Marie.

Anastassiadis & Fotiadi (İstanbul) - Sahibi olduğu vapurlar - Heraclia, Stephanos.

Antodio Hristo Foro (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Kileodolos

Aslan Gazi Mehmed (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - İstanbul.

Arvanitidi Files J. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Velisarios.

Cantarine, Emile & M. Joffredy (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - (Belçikalı armatörlük firması).

Compagnie Generale De Tramways, De Transports & D'Electiricité (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Roi Albert.

Dimitrios Pandeli (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Efendioğlu.

Esad Paşa ve Salahaddin (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Yok.

Farkouh G. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - ABD tabiiyetinde İstanbul'lu levanten.

Fenerciyan H. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Leinster.

Grech, V.S.E. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Dalhouse (Yedekleme ve kurtarma römorkörü).

Hamidiye Co. (İzmir) - Sahibi olduğu vapur - Gülbahçe.

Hasan Mahdumları İbrahim & Abbas (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur – Zafer - i Millî.

Mânizâde İbrahim Ethem (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Karaman /Kahraman.

Mânizâde Hüseyin Sabri (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Altay.

Mânizâde Kadı İbrahim Ethem (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Keşkül.

M.Kalkavanzâde Rıza ve Oğulları (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Kırım.

Mehmet Satvet Bey (Bursa) - Sahibi olduğu vapur - Başlangıç.

Peterson H.O. (İzmir) - Sahibi olduğu vapurlar - Cleo, Euterpe, Thalia P.

Patrikios D.G. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Demirtaş.

Potamianos J & Şurekası (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Poseidon.

Rizzo R.V. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Hawk.

Scouryalos J. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Osprey.

Simeon Siniossoglou. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Siniossoglou, Alexandros Siniossoglou.

Smyrna International Ferry Services Ltd. (İzmir) - Sahibi olduğu vapur - Eleine.

Tevfik Bey (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Ettehade.

Trianaphylie & Co. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Aydın (Aidine).

Turkish Mines Ltd. Şti. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Tris - Hierrehis.

Van Der Zee & Co. (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Hollandalı armatör /İstanbul'lu levanten.

Vasıf Maroun Mürşid (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Lazistan.

Vali oğlu İbrahim Halil Paşa (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Zafer.

Yani Mozelo Efendi (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Mariam.

Yelkenci Lûtfi Bey (İstanbul) - Sahibi olduğu vapur - Samsun.

İstanbul'lu Osmanlı Rum tebaası Rum armatörlere ait bir liste Yunan Deniz Ticaret Tarihi yazarı Prof. Dr. Gelina Harlaftis'in "*A History of Greek Owned Shipping- Routledge,1995-2000*" eserinde yer almaktadır. Bu sıralamaya göre, Osmanlı tebaası İstanbul'lu Rum armatörler şöyleydi:

- Abadjis Per. A. ..... 913 nrt.'luk 1 vapur.
- Ambatiellos P. ..... 1220 nrt.'lik 1 vapur.
- Andreou G. ..... 953 nrt'lik 1 vapur.
- Arvantidi Biraderler ..... 1475 nrt.'lik 2 vapur.
- Byron ..... 192 nrt.'lik 1 vapur.
- Cardiacopoulos N. ..... 1151 nrt.'lik 1 vapur.
- Cosmetto Nicolas P. ..... 1100 nrt.'lik 2 vapur.
- Courtgi P.M. ..... 3265 nrt.'lik 5 vapur.
- Dandria S. ..... 2244 nrt.'lik 4 vapur.
- Delagraamatice Demostones ..... 1089 nrt.'lik 1 vapur
- Foscolo Mango ..... Toplam 657 nrt.
- Girad Vernudaki ..... Toplam 453 nrt.
- Lagoudaki A. ..... Toplam 418 nrt.
- Lambros P. ..... Toplam 188 nrt.
- Levantis E. ..... Toplam 1247 nrt.
- Negroponte D.A. ve Caroussi ..... 903 nrt.'lik 1 vapur
- Nicolaou M. ..... Toplam 1422 nrt.
- Pandelis Zannis ..... Toplam 3877 nrt.
- Pandelis Dimitrios ..... 474 nrt'lik 1 vapur. .
- Pandelis Vasilios ..... 945 nrt.'lik 1 vapur.
- Pandermaly ST ..... 424 nrt.'lik 1 vapur.
- Pantaleon P. ..... 2412 nrt.'lik 2 vapur.
- Poriaz A. ..... 582 nrt.'lik 1 vapur.
- Potammianos J. ..... 314 nrt.'lik 1 vapur.
- Siderideos S.A. ve XA ..... 7066 nrt.'lik 5 vapur.
- Simeon Siniossoglou ..... 1254 nrt'lik 1 vapur.
(Sahibi olduğu bir başka vapura ait yağlıboya tablo Londra'da Siniosoglou ailesindedir)
- Svorono Constantine ..... 2933 nrt'lik 7 vapur.

- Vafopulo Biraderler ..... 249 nrt.'lik 1 vapur.
- Vernicos N..... 124 nrt.'lik 1 vapur.
- Yamaly ..... 190 nrt.'lik 1 vapur.
- Zarifi L..... 2534 nrt.'lik 2 vapur.

ARVANTİDİ J. & FILS

J. (Yorgi) Arvantidi, Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı muteber tüccar armatörlerdendi. Sahibi olduğu Arvantidi Han, Karaköy Kemankeş Mustafa Paşa Caddesi'nde idi. Asıl ticaret alanı gazyağı tüccarlığı olup, zamanla armatörlüğe yönelmiştir. Aile kökleri Kadıköylüdür. Yazları Büyükada'da günümüzde Çankaya adıyla anılan caddenin deniz tarafındaki *"Arvanitis Köşkü"* olarak kayda geçmiş köşkünde yaşardı.

Büyükada Çankaya Caddesi deniz tarafındaki Arvanitis (Arvantidi) Köşkü.

Çoğunluk İstanbul Rum armatörlerin Banker ve Armatör Georgios Zarifis gibi sahibi olduğu vapurların hepsi Yunan bayraklıydı. Bu vapurlardan *"Heraklios"* 1896 William Pickersgill & Sons Ltd. Soutwick (Sunderland) inşa 2878 grt. sac gövdeli buharlı genel yük gemisiydi. Tam boy: 94.5 mt., Genişlik: 13.1 mt., derinlik: 7.8 mt. ve 3 genişlemeli bu har ana makinesi 252 nhp. güç üretiyordu, azami sürati 8 knots idi. İlk armatörlük firması Londra merkezli Japp & Kirby

idi ve "*Otterspool*" adıyla hizmete girmiştir. 1900'da Massey W.A. & Sons firması satın almış ve "*Hull City*" adı verilmiştir. 1911'de İstanbul'dan J. Arvantidi & Fils satın almış ve "*Heraklios*"- (*Bizans İmparatoru Heraklius*) adı verilmiştir. 26 Eylül 1917'de Tunus ve Bougie'den Oran'a sefer yaparken, Cezayir'in Charchell açıklarından Alman U - 63 denizaltısı (Gemi komutanı Heinrich Metzger) tarafından torpido atışıyla batırılmıştır.(117)

J. Arvantidi ve Oğullarına ait bir diğer vapur 1872 Middlesbrough, Backhouse & Dixon inşa "*Steinimachos*" genel yolcu / yük vapuru idi. Bu vapuru satın aldığında Osmanlı tebası idi, liman siciline kaydettiği Sakız Adası da henüz Osmanlı Devletine aitti.

. Stenimachos, 668 grt. Tam boy: 57.9 mt., Genişlik: 8.2 mt., Stockton –On -Tees yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinası 85 hp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Middlesbrough merkezli Muller, Charles E. idi ve geminin ilk adı "*Hilda*" idi. 1883'de Riga merkezli Sengbusch A. G. & Co. satın aldı ve "*Oscar*" adı verildi. 1893'de Odesa merkezli Dimitriev P.,. satın aldı ve adı değiştirilmedi. 1897'de Odesa merkezli Karapatnitskiy L. I. satın aldı ve adı değiştirilmedi. 1912'de Odesa merkezli Rosentein M. & J. Bros satın aldı ve adı değiştirilmedi. 1915'de Çarlık Rusya adına el konuldu ve harp gerekçeleri doğrultusunda nakliye gemisi olarak kullanıldı.

. 1920'de Arvantidi J. & Fils satın aldı ve "*Steinimachos*" adı verildi. Sakız Adasına tescil olundu.

. 18 Ocak 1925 günü Kalamata girişinde çimento ve buğday yüklü olarak kayalıklara bindirerek battı.

Arvantidi J. & Fils'in sahibi olduğu 1876 Dundee, Gourlay Brothers & Co., Camperdon inşa 1268 grt. 823 nrt. yolcu / yük gemisi gibi 1894 inşa "*Chalkydon*"- (Kadıköy) adını verdiği gemisi ve diğerleri hep Yunan bayraklı sefer yapmışlardır. Kendisi İstanbul'da ve yazları Büyükada'da yaşamasına rağmen, Yunan uyruklu olarak kalan, fakat Osmanlı tebası Arvantidi J. & Fils'i Osmanlı Devleti son yüzyılında kapitülasyonlar esasında bir Türk armatörü olarak görmek tartışmaya açık olacaktır ve böyle birçok örnek bulunmaktadır. J. Arvantidi gibi İstanbul'lu Osmanlı Rum tebası Nicolas P. Cosmetto'ya ait "*Stadion*" bir yolcu / yük gemisi di. 1868 Hull, Thomas Wilson & Sons inşa ilk adı "*Nero*" ve ilk armatörü Londra'dan George Scoram idi.

. 1905'de Madam Athina E. Pabrittiov - Arvantidi J. Fils ortaklığına satıldı. Adı değiştirilmedi.

. Madam Athinia ve J. Arvantidi İstanbul'dan Nicolas P.Cosmetto'ya sattı. "*Stadion*" adı verilen bu vapur da Pire gemi siciline kaydedildi. 1910'da hizmet dışı bırakıldı.

Avrantidi & Fils'in sahibi olduğu genel yük gemilerinden bir diğeri 1884 inşa "*Velisarios*" ve 1896 inşa "*Otterspool*" idi. 1910'da "*Hull City*" adı verilen gemiyi 1911'de satın almış ve "*Heraklios*" adını vermiştir. 1872 inşa "*Stenimachos*" 665 grt.'lik bir genel yük gemisiydi. 18 Ocak 1925'de Kalamata girişinde karaya düşerek parçalandı. Bu veriler dikkate alındığında J.Avrantidi'nin İstanbul ve Büyükada'lı Osmanlı reayası olmaktan ziyade Yunanlı kimliğinin ağır bastığı görülecektir.

J.ANASTASSIADES

George veya Yorgo Anastassides hakkında tespit edilen belge 12 Nisan 1884 tarihinde İstanbul'daki Rus Sefirine yazdığı mektuptur.(118)

GIORGIO SPITERI, ANDREA SPITERI, CARLOTTA SPITERI, HRİSTO FENERCİYAN

Giogio Spiteri, Andrea Spiteri ve Carlotta Spiteri XIX. Yüzyıl ortalarında Malta'dan İstanbul'a göçetmiş Spiteri ailesindendiler. Aile Malta Zebbug'ludur. Hristo Fenerciyan ile sahibi oldukları vapurun adı kayıtlarda "*Leinster*" ise de, yandan çarklı ahşap gövdeli bir römorkördür. *Bkz - Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi" C.VII., Osmanlı Devletinden Cumhuriyet'e -Gemi Yedekleme,Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketleri.*

UZUN YAKUP OĞLU HASAN MAHDUMLARI İBRAHİM VE ABBAS

"*Zafer-i Millî*" vapuru sahibi olarak görülen Hasan Mahdumları (Oğulları) İbrahim ve Abbas'ın yazıhaneleri İstanbul Sirkeci Yeni Han No.14'de idi. Aile kökleri Of, Sürmene'dir. Babaları Hasan, "Uzun Yakup" olarak tanınmıştır. 1931 yılında haklarında "Of Mahkemesi'nde: Sürmene tüccarlarından Çiligirzâde Hüseyin Efendi Trabzon'da bulunan oğlu Halim Efendi'ye teslim edilmek üzere emaneten kendilerine tevdi ve teslim ettiği iki bin dört yüz adet onlu Rus madeni altınını Halim Efendi'ye teslim etmeyerek emniyeti istismar etmekten suçlu bulunan Sirkeci Yeni Han 14 No'daki yazıhanede Uzun Yakup oğlu Hasan'ın oğulları İbrahim ve Abbas ve suç ortakları Hacı Mustafa Kaptan haklarında hukuku şahsiye noktasından gıyaplarında gerçekleşen mahkemelerinde iki bin dört yük madeni Rus altının borsadaki değeri üzerinden tüm mahkeme masraflarının sanıklardan eşit olarak tahsil edilmesine ve vefat etmiş olan Hüseyin Efendi'nin vârisi Hasan Efendi'ye ödenmesine itiraz hakkı geçerli olmak üzere karar verildiği ilan edilerek duyurulduğu görülmektedir.[119]

RİZE'Lİ GÜVELİZÂDE ŞÜKRÜ, MÂNİZÂDE İBRAHİM ETHEM, VASIF MARGUN MÜRŞİD MAHDUMU GALİP YAMAL, MÂNİZÂDE İBRAHİM ETHEM, RİZELİ GÜVELİZÂDE ŞÜKRÜ

Lazistan - (Ex- Stentor, Ex- Blanche Amelie, Ex-Tino, Ex- Sofya, Ex- Rize)

1874 yılında (Official Number: 70426) Middlesbrough Sir Ralyton Dixon & Co. Cleveland Dockyard'da inşa edilen "*Stentor*" adıyla 369 grt., 138 nrt. demir gövdeli buharlı pervaneli yolcu / yük gemisi 6 Mayıs 1874 günü denize indirildi. Tam boy: 141.0 ft., (43.0 mt) Genişlik: 22.2 ft., 6.8 mt. ve Derinlik 12.8 ft., Middlesbrough, A.Harris & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 45 hp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Middlesbrough'dan A.Harris & Co. ve Middlesbrough limanına tescil yapıldı. 1888'de Middlesbrough'dan Harris Edward & Co. firması satın aldı ve adını değiştirmedi. 1891'de Nantes'dan Legal Fils & Cie. Satın aldı ve "*Blanche Amelie*" adı verildi. 1902'de Nantes'dan Cie. Maritime L'Armoriciane satın aldı ve adını değiştirmedi. 1907'de Livorno'dan (Leghorn) Societa Maritime Cantiere di Cadimare satın aldı ve adı "*Tino*" adı verildi. Mart 1908'de hizmetdışı bırakıldığı ilan edildiyse de büyük onarım sonucu yeniden hizmete alındı.

. 1909'da İstanbul'dan Vasıf Margun Mürşid Mahdumu Galip Yamal satın aldı ve "*Sofya*" adı verildi.

. 1910'da İstanbul'dan Mânizâde İbrahim Ethem Bey satın aldı ve "*Rize*" adı verildi.

. 1911'deRizeli Güvelizâde Şükrü satın aldı ve "*Lazistan*" adı verildi.

. 27 Ocak 1912 günü variller içinde gazyağı yüklü olarak Batum'a seyrederken "*Aoscheron*" ile çarpışma sonucu battı.

J. SCOURYALOS

Scouryalos ailesinin kökleri İmralı Adası Pandelemenias köyü olarak kayıtlıdır. Balıkçılık, kadınlar ipek böceği işleri ile meşgul idiler. İstanbul'a göçlerine tasrih bilinmemektedir. Evleri Fener Ortodoks Rum Patrikhanesi Yokuşu'nda idi. I.Dünya Harbi yıllarında Yunanistan'a göç etmiştir. Sahibi olduğu gemi, "*Osprey*" açık deniz balıkçı teknesi idi.

Osprey - (Ex- Osprey)

1893 yılında Govan, Mackie & Thomson, Old Yard Tersanesi'nde 67 Kızak No.'su ile inşa edilen 141 grt., 54 nrt. sac gövdeli buharlı, pervaneli balıkçı gemisi (Official Number: 99697) 4 Temmuz 1893 günü denize indirildi. Tam boy: 98.0 ft., Genişlik: 20.5 ft., Derinlik: 10.7 ft. ve 3 genişlemeli Glasgow Muir & Hudston Ltd. yapımı buhar ana makinesi 160 lb., 35 rhp. Güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Grimsby'den Great Grimsby Ice Co.Ltd. idi ve Grimsby'de tescil olundu.1900'de Londra'dan Hewett & Co. Ltd. Shadwell satın aldı. 1910'da Stamford Hill, Middlesex'den Charles T. Pannell satın aldı. 1914'de LR sicil kaydı silindi.

. 1918'de İstanbul'lu J. Scouryalos satın aldı ve adını değiştirmedi. Yunan gemi siciline kayıtlı idi. 1932'de hizmet dışı kaldı.

HENRY O. PATERSON

"*Celeo*", "*Euterpe*" ve "*Thalia P.*" Vapurlarının armatörü olarak görülen Henry O. Paterson, XIX. Yüzyıl başlarında İskoçya'nın Leith bölgesinden Osmanlı topraklarına göç ederek İzmir'e yerleşmiş Paterson ailesindendir. Aileden Robert Peterson'un oğlu John Borthwick Paterson'ın çocukları Robert, David ve John idi. İzmir bölgesinde Krom madenleri işletme imtiyazı almıştır. Konakları Bornova'da idi. Bakımsızlıktan harabeye dönmüştür. Osmanlı armatörlük firmaları arasında gösterilmesine karşın, işletmesinde olan gemiler, Kabotaj imtiyazından istifade etmek amacıyla böyle bir görünüme sahip olmalıydılar. Gerçekte ise, tespitlerimize gre; Euterpe vapuru 1522 grt., 990 nrt. 1883 Alexander Stephen & Sons, Govan inşa idi. Thalia P. India Ship kayıtlarında yer almaktadır. 671 grt. Southampton inşa yolcu / yük gemisi idi.

Türkiye'de krom madenini ilk keşfeden İngiliz levanten James Borthwick Paterson olmuştur.

John Borthwick Paterson İskoçya'da Edinburgh'un liman kenti olan Leith'den İzmir'e göç etmiştir. Önce Bannockburn Evi'nde oturmuşlardır. Sir Hugh Paterson'un kuzeni Bonnie Prensi Charlie'nin sevgilisi olan Arnavutluk Düşesi Clementine Walkinshaw idi. John Borthwick Paterson'un büyük babasının İskoçya'da kömür madeni vardı. Borthwick oluşlarıyla Borthwick Kalesi Klanı arasında bir bağ bulunmaktaydı. İzmir'de Whittall'lerle akraba olmuş, fakat özgün ticaret yaşamlarında boş durmayıp Balıkesir'in Sındırgı kazası dağlık alanlarında krom madenini keşfetmiş olan John Borthwick Paterson ile Paterson ve de Jongh ailesinin

(117) Dersaadet / İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların isimleri, Matbaa-i Osmanî, 1923. Kaynak: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası yayını.

(118) Letter from J. Anastassiades to the consul General of Russia in Istanbul /Başbakanlık Osmanlı Arşivi. ŞD 2584

(119) Akşam Gazetesi, 11 Kanunusânî 1931, Sf.8.

İzmir Punta / Alsancak rıhtımında vapurlar. Kaynak: New York State Archives, Yıl.1912

akrabaydılar. Paterson'lar, sonunda Türkiye'nin sanayi kalkınmasında olduğu kadar eğitim alanındaki unutulmaz bağışlarıyla da hatırlanacak Zonguldak Maden Yüksek Mühendisliği Mektebinden 1930-1931 öğretim yılında birincilikle mezun olmuş, Türkiye'nin ilk maden mühendislerinden Sıtkı Koçman'a meslek ve ilham kaynağı teşkil etmişlerdir.

Sıtkı Davut Koçman, Türkiye'deki krom madenlerini bulan ve işleten ilk firma olan İngiliz Stanley Paterson firmasının 1932-1939 yılları arasında Göcek İşletmelerinde 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. John Borthwick Paterson İzmirli bir genç kız 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. Stanley Paterson'un annesi Emily ise Rocca ailesinden gelmedir. Rocca'ların üç çocuğu vardı. Harry Paterson, Mabel Maud Fitzgerald ile evlendi. Winne, Reggio ailesinin oğluyla evlendi ve iki kızı oldu. Paola ise Tony Waller ile evlendi. Gwen,William Giraud ile evlendi. Bu ailenin, ikisi kız, dört çocuğu oldu. Çocuklarından Herve 1960'a kadar Buca'da ailenin ticari işi olan Pamuk Mensucat fabrikasının işletilmesinde yer aldı.

Whittall aile ağacı incelendiğinde John Paterson'un kızlarından birinin Frederick George Whittall (1849-1897) ile evlendiği görülür. Bu ailenin 14 çocuğu olmuştur. Gwen Giraud,

Reggio ile evlenmiş olan kızı Winifred nedeniyle Douglas Paterson'un torunudur. John Paterson muazzam bir seyahat tutkunuydu. İzmir'i çok sevmiş ve İzmir'e yerleşmeye karar vermiştir. Önce İzmir'de bir ev ve sonra Bornova'ya yerleştiğinde bir köşk satın aldı. Hudutsuz şekilde alışveriş yapmak gibi bir tutkusu vardı. Örneğin 400 çift ayakkabısı olmuştur. Edward De Jongh, Paterson'un köşkünde I. Dünya Harbi öncesi yıllarda sayıları altmışı bulan hizmetkârların çalıştığını anlatır. Fakat I. Dünya Harbi sonrasında bu sayı ahçıbaşı Rum Marko dahil olmak üzere 18'e inmişti. O yıllarda odalarda bazı değişiklikler yapıldı ve ortadaki büyük bir oda bilardo odası haline getirildi. Bu odanın sonundaki odaya Tandour adı verilmişti ve kâğıt oyunu oynanırdı.

Stanley Paterson'un eşi Mary'nin kızkardeşi Linda Keun da bu köşkte yaşadı. Linda Keun muazzam bahçeden ve besledikleri çiftlik hayvanlarından sorumluydu. Çiftlikte 30-40 hindi beslemekteydiler. Stanley'in ve eşinin iki yatak odası ve iki banyosu vardı. Muazzam bahçeyi 100 kadar demir döküm bahçe koltuğu süslerdi. Bunlar İngiliz "Cornbrookdale" marka, o zamana göre her biri 200 sterlin olan pahalı koltuklardı. Nevar ki köşkün iç dekorasyonunu meydana getiren lüks gibi, bahçe koltukları da çoğunlukla bahçeyi süslemekle kaldılar.

Stanley Paterson genellikle haftada üç gün Bornova'dan İzmir'e iner ve kentteki ofisinde çalışırdı. Zamanla işlerini Mainetti ailesinden levantenlerle sürdürmeye başladı. Kendisine daha fazla zaman ayırıyordu ve Fethiye'de çok görkemli bir sahil evi inşa ettirdi. Evinin bulunduğu sokak Paterson Sokağı olarak tanınmıştır. Bu evi, aynı zamanda, madenlerindeki çalışmaları izlemek üzere kullanıyordu. Mamafih ondan sonraki kuşaklar bu evde hiç oturmamışlardır. Buca'da "Parky" lakabıyla tanınan Stanley Parkinson bir İngiliz tütün şirketinin temsilcisiydi ve eşi Winnie ile Buca'daki levanten sosyetenin yıldızı gibiydiler. Stanley Paterson'un kardeşlerinden Harry Paterson 1952 yılında Atina'da ve diğer kardeşi Eric Paterson Londra'da vefat etmiştir. Stanley Paterson'un ölümünden sonra oğlu Gerald, Londra'da 1960'lardan itibaren şirketin işlerini üstlenmiştir. Bornova'daki Anglican Mezarlığı'nda en eski sayılabilecek yedi mezardan biri John Borthwick Paterson (1818-1889), oğlu Douglas Carr (1856-1929) ve eşi Emily Letitia (1857-1934) ve oğulları Stanley Borthwick Paterson'a aittir. Whittall soyundan gelen ve John Paterson'un kız kardeşlerinden Alice, Frederick George Whittall (1849-1897) ile evlenmiş ve bu evlilikten 14 çocukları olmuştur. John Borthwick Paterson'un erkek kardeşi David krom madenindeki ortaklarından biriydi. John Borthwick Paterson'un eşi Preziosa, İngiliz İstanbul Konsülü Richard Routh (1809-1867)'un kızıydı.

DİMİTRİ DEMETRİADİS

Güzel Bartın - (Ex- Opyt, Ex- Mina, Ex- Woitto, Ex- Polyxeni B., Ex- Dimitri Demetriadis, Ex- Bartınlı Bey)

İlk adı "*Opyt*" olan "*Güzel Bartın*" 1862 yılında Rusya St.Peterburg'daki Carr & MacPherson tersanesinde inşa edildi. Tam boyu 37,7m. ve kaimeler arası genişliği 6,7 metre olan Opyt askeri gemi olarak hizmete girdi ve 1883 yılında adı "*Mina*" olarak değiştirildi. Sahil güvenlik gemisi olarak görevlendirilen Mina, 1907'de kurtarma gemisi olarak tadilat gördü. 1918 Rusya - Finlandiya çatışmaları sırasında "Kızıl" Finlilerin hizmetinde iken, Beyaz Finliler tarafından ele geçirildi. Savaş sonrasında Finli firmaya satıldı ve "*Woitto*" adı verildiği gibi yük gemisi olarak tadil edildi.

. Nisan 1920'de İstanbul'lu armatör Dimitri Demetriades satın aldı "*Polyxeni B.*" adını verdi. D.Demetriades 1921- 1922 yıllarında "*Maria B.*", "*Alexandra D.*", "*Kekoyen ve Holy Aghia Sofia*" adını verdiği altı küçük tonajlı yük yolcu gemisi satın almıştır. 1923-1924 döneminde gemileri sattı ve Aegean Steamship G. Ache'ı kurdu.

. D. Demetriades 1926'da "*Polyxeni B.*"yi Türk armatör Bartınlı Bey'e sattı ve gemiye "*Güzel Bartın*" adı verildi. "*Güzel Bartın*" Şubat 1927'de Karadeniz'de battı. Battığı sırada 65 yaşında olan bir gemiydi![120]

Gedikler - (Ex- Don, Ex-Myriophyton / Mürefte)

1883'de Aberdeen, J.Dithie, Sons & Co. tersanesinde inşa edilen 408 grt. yolcu/yük gemisi "Don", Tam boy: 45.1 mt., Genişlik: 7 mt. ve Derinlik: 3.5 mt. idi.

. Hall, Russel yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi idi.

. Eldeğiştirdi ve "*Myriophyon*" (Mürefte) adı verildi.

Suadiye'deki Mihran Nakkaşyan Yalısı, yazlık olarak kullanılmaktaydı. Fransa'ya gitmeden gemilerini ve bu yalıyı da satan Mihran Nakkaşyan Nice'de yaşadı ve orada öldü.

. 1888'de İdare - i Mahsusa satın aldı ve "*Gedikler*" adını verdi.

. 1895 Aralık ayında Ege'de karaya oturdu.

MİHRAN NAKKAŞYAN

Suadiye'deki bir zamanlar yazlık olarak kullanılan yalının sahibi olan, Mihran Nakkaşyan Efendi, 1850 yılında Kayseri'de Karabet Nakkaşyan'ın oğlu olarak dünyaya geldi ve çok küçük yaşta hayatını kazanmak üzere ailesinin yönlendirmesiyle İstanbul'da yaşamaya başladı. 1868'de Sultanahmet, Mekteb-i Sanayi'ye girerek Matbaacılık, Mürettiblik ve Yaldızcılık öğrenimi aldı. 27 yaşında büyük Beyoğlu yangını sırasında yanarak yok olan ünlü Naum Tiyatrosu'nun arazisi üzerine 1876'da inşa edilen ve o günlerde Cite de Pera ya da Hristaki Pasajı diye anılan, günümüzün Çiçek Pasajı'nda Rum Papadopulo Efendi'nin mücellithanesinde basılan"*Sabah*" gazetesinde 1877'de önce dizgici, sonra da İdare Müdürü olarak çalışmaya başladı.

1882'de zor duruma düşen gazeteyi Papadopulo Efendi'den satın alan Mihran Efendi, önce Asmalımescit 5 numaradaki 3 katlı bir binaya, daha sonra da Cağaloğlu'na taşıdığı matbaada çıkarttığı "*Sabah*" gazetesinin tirajını, 1891'de 12 bine ulaştırmış, onu İstanbul'un ve ülkenin en etkili gazeteleri arasına sokmayı başardı. II. Abdülhamit'e övgüler ve dualarla destek olan, bu sayede Yıldız Sarayı'ndan destek gören ve tahsisat da alabilen, başyazarlığını Diran Kelekyan'ın yaptığı "Sabah", II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte ılımlı bir yol izledi, katı İttihatçı karşıtı akıma katılmadı I. Dünya Savaşı sırasında da önde gelen haber ve yorum gazetelerinden biri olma niteliğini korudu. Gazetenin bünyesine giren yazarlar arasında ünlü savaş muhabiri, gazeteci Ahmet Rasim de yer aldı.

صباح
١٣٠٧
SABAH
Directeur-Propriétaire: Mihran
Sahibi olduğu Sabah gazetesinin tirajı,1891'de 12.000'e yükselmişti.

Gazetecilik ve tüccarlık uğraşları yanında armatörlüğe yöneldi. Satın aldığı gemilere "*Sabah*", "*Kayseri*" ve "*Konya*" adlarını vermiştir. Mihran Nakkaşyan Efendi, Sultan II. Abdülhamit tarafından "Ulâ" rütbesi ile de taltif edildi. Sabah Gazetesi'nin sahibi olan Mihran Nakkaşyan 23 Temmuz 1908'de rakibi İkdam Gazetesi Sahibi Ahmet Cevdet ve Ali Sami Yen'in babası olan gazete başyazarı Şemseddin Sami ile anlaşarak görevli memurlara gazetenin 24 Temmuz 1908'de yayınlanacak nüshasını göstermeme kararı aldılar. Gelen matbuat memurlarına da adeta rest çekerek gazetelerini sansürletmediler. 24 Temmuz tarihi, basında sansürün kaldırılışının yıldönümü olarak "*Gazeteciler Bayramı*" adı altında kutlanır.

Yaşamını çok ciddi tehlikeye sokacak bir hata yaptı ve 12 Ocak 1920'de, "Peyam" (Haber) gazetesinin sahibi Ali Kemal ile ortaklık kurarak gazeteyi "Peyam-ı Sabah" (Sabah'ın Haberi) adıyla çıkartmaya devam etti. Ancak, Ali Kemal'in yönlendiriciliği ile gazete "Kuva-yı Milliye"ye karşı sert bir mücadele yürüttü ve bu Kurtuluş Savaşı boyunca da çizgisini değiştirmedi. Mihran Efendi, 9 Eylül'de Türk Ordularının İzmir'e girmesinin hemen ardından,

11 Eylül 1922'de Peyam'dan ayrılarak ertesi günden itibaren gazeteyi yeniden "Sabah" adıyla çıkarmaya başladıysa da Ali Kemal'in İzmit'te linç edilerek öldürülmesini duyunca, korkuya kapılarak bir gün sonra, 7 Kasım 1922'de Sabah gazetesini kapattı. Cihan Kütüphanesi'nin de sahibi olan ve Türkiye'de Kur'an'ı ilkkez Türkçe basarak yayımlayan Mihran Nakkaşyan Efendi, İstanbul'da edinmiş olduğu çok sayıda mülkü, deniz ticareti yapmak üzere sahibi olduğu "*Sabah*", "*Kayseri*" ve "*Konya*" isimli vapurlarını sattı ve "Sabah" gazetesini de Dinç Bilgin'in dedesine satarak gazete sahiliğinden çekildi. Bu arada Suadiye sahilindeki yalısını da sattı ve Nice şehrine yerleşen Mihran Nakkaşyan Efendi, 1944 yılında 94 yaşında Nice'de vefat etti.(121)

Fransa'da Türkiye vatandaşı olmak gibi bir bağlılıkla yaşadı. Soyadı kanunu ile birlikte "Nakkaşoğlu" soyadını alan Mihran Nakkaşyan Efendi'nin Nice'e yerleşmesi, Fransa hükümetinin dikkatini çekmiş, Alpes-Maritimes Valisi görüşmek üzere kendisini davet etmiş ve tercüman aracılığıyla; *"Bu zat Türkiye'de büyük bir gazete kurmuş bir şahsiyettir. İnkılâp dolayısıyla Fransa'da siyasî mülteci olarak bulunuyor. Türk hükümeti kendisiyle alâkasını kesmiştir. Haymatlos (vatansız) olduğu için seyahatlerinde, Nansen, pasaportu kullanmağa mecbur olmuştur. İçtimaî vaziyetini tanzim etmek üzere Fransa tâbiyetine geçmek arzu ederse, kendisine lâzım gelen her türlü kolaylık derhal yapılacaktır."demiş, Mihran Nakkaşoğlu Efendi düşünmeye bile gerek görmeden; "Ben Kayseriliyim. Fakir denilecek kadar mütevazi bir ailedenim. Ailem, hayatımı kazanmak üzere İstanbul'a gitmekliğimi münasip gördüler, beni İstanbul'a gönderdiler. Cebimde bir silik mecidiye, ayağımda yarım pabuçla İstanbul'a geldim. Mithat Paşa'nın kurduğu Sanayi Mektebi'ne girdim. Okudum, orada mürettiplikle yaldızcılık öğrendim. Borç harç bir mürettiphane kurdum, kasaları ıslah ettim. Şemseddin Sami ile 'Sabah'ı çıkardık. Çok şükür muvaffak olduk. Senelerce memleketime hizmet ettim. O memleket bana mevki verdi, balâ rütbesi verdi, nişan verdi, servet ve refah verdi. Ama onlar beni tâbiyetten çıkarmışlar... Ben çıkmadım ki. Bunlar her memlekette olabilir."* diyerek teklifi kabul etmemişti.

Kayseri - (Ex- Lawang, Ex- Dehomé)

CS Swan & Hunter Tersanesi Wallsend kızaklarında 160 Kızak No. ile inşa edilen 2485grt, 1552nrt. "*Lawang*" yolcu/yük gemisi 27 Kasım 1890 tarihinde denize indirildi ve Şubat 1891'de hizmete girdi. Tam boy: 300.6 ft. Genişlik: 41.0 ft., Derinlik 21.6 ft. ve Wallsend Slipway & Engineering Co Ltd, Wallsend yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 333 nhp güç üretiyordu.Azami seyir sürati 10 Knots'du. İlk armatörlük firması Hamburg merkezli Deutsche Dampfschiffs Rhederei zu Hamburg (Sunda-Linie) idi. 1895'de Marsilya merkezli Cie de Navigation Mixte satın aldı ve "*Dahomé*" adı verildi.

. 1910'da İstanbul'dan Mihran Nakkaşyan satın aldı ve "*Kaisseri*" adını verdi.

. Kayıtlarda geminin adı "*Kaiseri*" veya "*Kaiserieh*" olarak da mevcuttur.

. 1911 yılında Osmanlı Donanması adına Hastahane gemisi olarak kullanılıyordu ve bordalarında Kızılay işareti boyalıydı, fakat kömür yüklüydü. Kömür yükü Kızıldeniz'de Al Qunfudhah Limanına yakın olan Farasan Adası civarında saklanan 7 Osmanlı ganbotu içindi.

. 16 Aralık 1912'de Kızıldeniz'de İtalyan savaş gemisi "*Puglia*" tarafından el konuldu.

Kayseri vapuru yağlıboya resmi; Kaynak: Erdem Cever Koleksiyonu/arşivi.

Sabah Vapuru

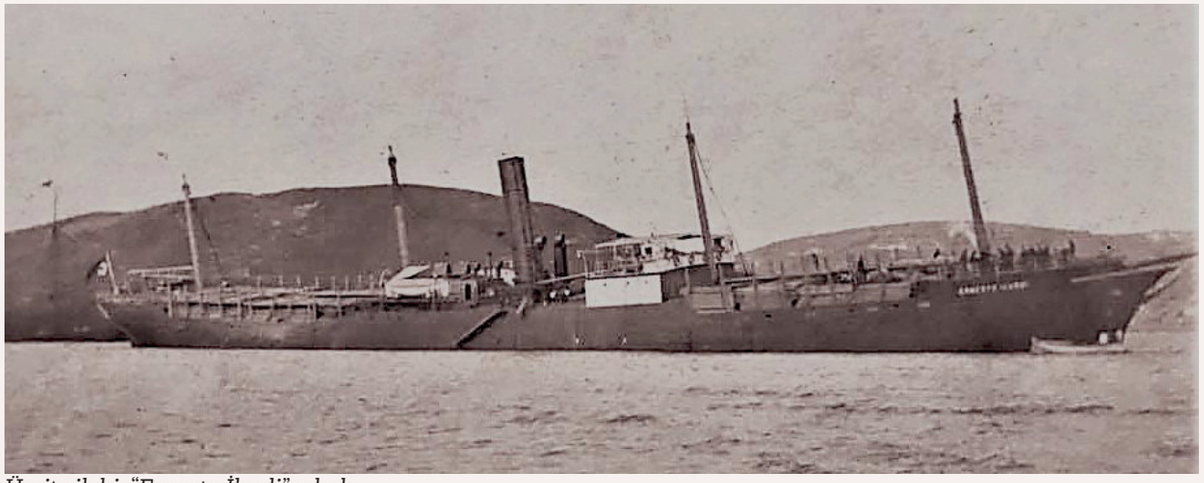
. 1913'de İtalyan Donanması'nda "*Eritrea*" adı verildi ve nakliye gemisi olarak kullanıldı.

. 1923'de hizmet dışı bırakıldı ve söküldü.

Sabah - (Ex- Eduard Bohlen, Ex- Reichstag)

DAL - Deutsche Afrika-Linien adına 1889 yılında "*Eduard Bohlen*" adıyla inşa edilen 2,202 grt. yolcu/yük gemisi 1890'da Woermann Line (DOAL- Deustche Ost - Afrika Linie)'a devredildi

ve "*Reichstag*" adı verildi. 1910'da Mihran Nakkaşyan ve Ortakları (İpranosyan) satın aldı ve "*Sabah*" adı verildi. 1920'de satıldı.



Ümit şilebi, "Ernesto İlardi" adıyla.

MİHRAN NAKKAŞYAN

Ümit vapuru- (Ex- Ernesto İlardi, Ex- Sabah, Ex- Seyhun)

Middleton, Furness, Withy & Co Ltd. Tersanesinde 221 Kızak No.'su ile West Hartlepool merkezli Lincluden S.S. Co. Ltd. (Sivewright, Bacon & Company) adına 1895'da inşaatına başlanan "*Lincluden*" isimli 2746 grt., 1764 nrt. olan genel yük gemisi, 1 Şubat 1896'da denize indirildi ve Mart 1896'da hizmete girdi. Tam boy 326.0 ft., Genişlik 42.5 ft., Derinlik 23.8 ft. idi ve Thomas Richardson & Sons imalatı

3 genişlemeli buhar ana makinesi 265 nhp güç üretiyordu. West Hartlepool limanına tescil edilen "*Lincluden*" 1907'de Messina merkezli E. Ilardi e figli firmasına satıldı ve "*Ernesto İlardi*" adı verildi.

. 1914'de İstanbullu tüccar armatör Mihran Nakkaşyan satın aldı ve "*Sabah*" adını verdi.

. 1915'de Osmanlı Devleti adına, satın alındı ve "*Seyhun*" adı verildi.

. 5 Eylül 1915 tarihinde Kefken önlerinde seyretmekte olan "*Seyhun*" vapuru Rus muhripleri Bystryi ve Pronzitel'in ateşle batırıldı.

(120) "Suadiye Sahilinde "Sabah"tan kalma bir garib yalı; "Sabah" la parlayıp, "Peyam-ı Sabah" ile sönen, bir gazeteci - Mihran Efendi ve Yalısı...,14 Şubat 2014.
-"Hoşgörü Toplumunda Ermeniler" Erciyes Üniversitesi Yayını-153,Cilt Iıı, Ocak 2007, Sf.300
- "Kapalı Hayat Kutusu-Kadıköy Konakları", Dr. Müfid Ekdal, YKY, 2004, İstanbul
-Kayserili Ünlü Ermeniler-1: Mihran Efendi (Nakkaşyan) Türkiye'de "Gazeteciler Bayramı" kurucusu, 5/Mart/2011.

(121) a.g.m'deki Kayseri vapuruna ait bilgi yanlıştır. Zira Kayseri vapuruna16 Aralık 1912'de Kızıldeniz'de İtalyan savaş gemisi "Puglia" tarafından el konuldu. Bkz- Kayseri(Ex-Lawang, Ex-Dehomé).

Konya Vapuru Karaköy rıhtımından sefere çıkmak üzere ayrılmaya hazırlanıyor.

Konya - (Ex- Perth, Ex- Abroath, Ex- Hellopes, Ex- İskenderun)

1890 Scotland-Dundee, Cledon Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. inşa tek pervane, buharlı sac gövdeli yolcu yük gemisi (Kızak No: 95 ve Sözleşme No:96411) "*Perth*"in ilk armatörlük firması J.W.Kidd Ortaklığı idi. Ortaklık; 64 eşit hisse sahibi Jas Wilson Kidd, (Armatör)ve Perth & London Shipping Co., William Lawson (Tüccar), Alex Hutton, (Banker) olmak üzere diğer hissedarlardan meydana gelmekteydi. Bağlama limanı Dundee, buhar ana makinesi Lilybank Foundry idi.

. 1914'de Mihran Nakkaşyan satın aldı ve Dundee Perth & London Shipping Co. [J.W.Kidd Manager]; işletmesine verildi Adı "*Arbroath*" olarak değiştirildi.

. 1917'de I.Dünya Harbi ihtiyaçları nedeniyle İngiliz Admiralty'si tarafından Akdeniz, Ege bölgesinde nakliye gemisi olarak kiralandı.

. 1918'de Southampton - Led Havre arasında çalıştırıldı.

. 1919'de Dundee Perth & London Shipping Co.'ya iade edildi

. 1920'de British & South American Steam Navigation Co. satın aldı ve "*Hellopes*" adı verildi.

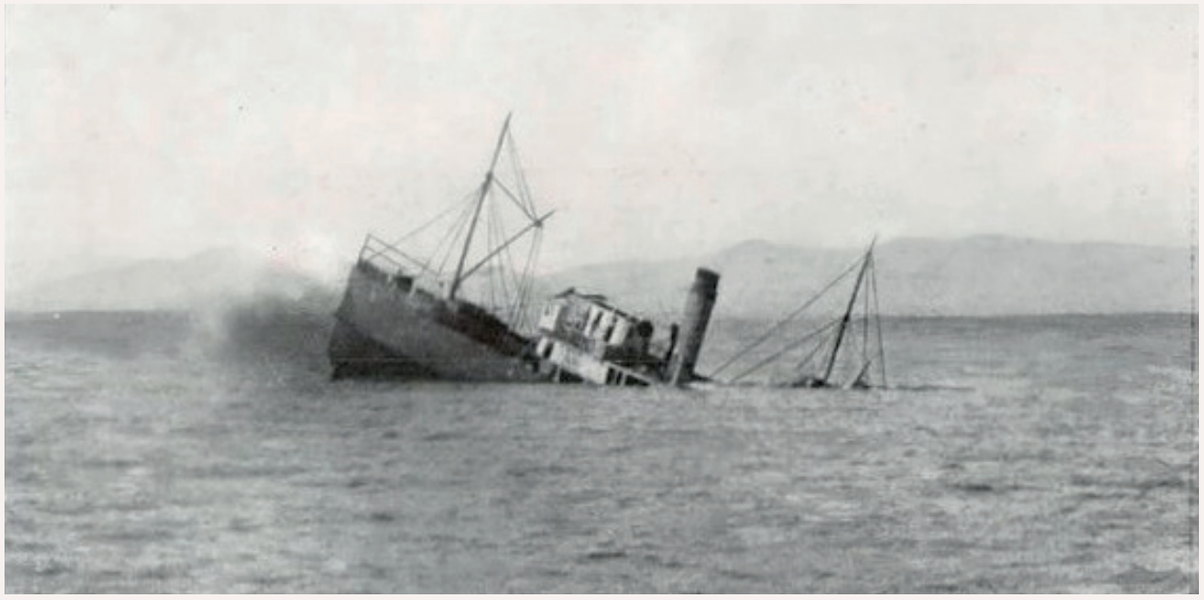
.1927'ye kadar Cape Town to Mombasa Mauritius Madagascar Limanları arasında yolcu -yük seferleri yaptı.

. 1927'de Devlet DenizyollarıİdaresI satın aldı ve "*İskenderun*" adı verildi. Fakat adı "Konya" olarak değiştirildi.

. 1938'de Denizbank Denizyollari İdaresi'ne devredildi.

. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları Umum İşletmesi'ne devredildi.

. 1952'de Denizcilik Bankası, T.A.Ş.'ye devredildi. 1955'de Deniz Nakliyatı, T.A.Ş'ye devredildi. 1959'da hizmet dışı bırakıldı ve Hurdacılık Türk Anonim Ortaklığı satın aldı. Haliç'te söküldü.



Kesendire vapuru 21 Eylül 1915 günü İngiliz Denizaltısı E-11 tarafından top ateşi sonucu batarken. Kaynak: Illustrated War News, 1 Mart 1916.

Kesendire Kesandra - (Ex- Yarmouth)

1902 yılında Greeock, George Brown & Co., Garvel Shipyard'da (Kızak No.8) inşa edilen sac gövdeli (Official Number: 115528) 438 grt., 190 nrt. yolcu/yük gemisi "*Yarmouth*" 8 Mayıs 1902'de denize indirildi. Tam boy: 159.9 ft., Genişlik: 26.2 ft., Derinlik: 11.4 ft. ve Glasgow, Lees, Anderson & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 95 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Yarmouth merkezli H. Newhouse & Co. Ltd. idi. 1907'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Kesendire*" adı verildi. İstanbul, İzmir ve Selanik bağlantılı seferlere verildi. 30 Eylül 1908 Çarşamba günü akşamı İzmir Körfez Şirketi'nin Rauf Efendi yönetimindeki ve 100'ün üzerinde yolcusu bulunan "*İstanbul*" vapuru, Karşıyaka'ya son seferini yapmak üzere limandan çıktığı bir sırada, mendirek dışında Selânik'ten gelmekte olan Muharrem Kaptan yönetimindeki "Kesendire" yolcu vapuru ile çarpıştı. İstanbul vapuru süratle battı ve bu kazada 63 kişi boğuldu.[122]

. 1910'da Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. I. Dünya Harbi yıllarında nakliye gemisi olarak hizmet verdi.

. 21 Eylül 1915 günü koyun ve keçi yüklü olarak İstanbul'dan Gelibolu'ya seyrederken Kurşunlu - Mugaliç arasında 40.28 Kuzey ve 28.17 Doğu mevkiinde İngiliz denizaltısı E-11 tarafından top ateşiyle batırıldı.

Tuzla - (Ex- Diana Vernon, Ex- Worthing Belle)

Official Number: 90064) yandan çarklı buharlı tenezzüh tipi yolcu vapuru (Kızak No. 338) 2 Mayıs 1885'de denize indirildi. Tam boy: 180.5 ft., Genişlik: 18.1 ft., Derinlik: 7.2 ft., ve Barclay, Curle & Co.Ltd. yapımı buhar ana makinesi 103 nhp güç üretiyordu.

. İlk armatörlük firması Glasgow'dan North British Steam Packet Co. idi ve Glasgow limanına tescil edildi. 1901'de Brighton'da satıldı "*Worthing Belle*" adı verildi.

. 1904'de Osmanli İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Tuzla*" adı verildi. 1908'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 30 Ağustos 1915'de Çanakkale Bergos bölgesinde İngiliz denizaltısı E-11 tarafından sığ suda batırıldı. Yeniden yüzdürüldü ve hizmete alındı. 1926'da söküldü.

ALBERT CAZES

Minhla

1909 yılında Armstrong, Whitworth & Co Ltd Low Walker kızaklarında 813 Kızak No.'su ile inşa edilen tankere "*Minhla*" adı verildi. 6 Ocak 1909'da denize indirilen "*Minhla*" Mart 1909'da hizmete girdi. 1300 grt, 630 nrt, Tam boy: 200.0 ft., Genişlik: 34.0 ft. ve Derinlik: 17.8 ft. olan tankerin ilk armatörlük firması Rangoon merkezli Burmah Oil Co Ltd. idi. 1929'da Rangoon ve İstanbul'da faaliyet gösteren Richard Dunderdale adına kaydedildi.

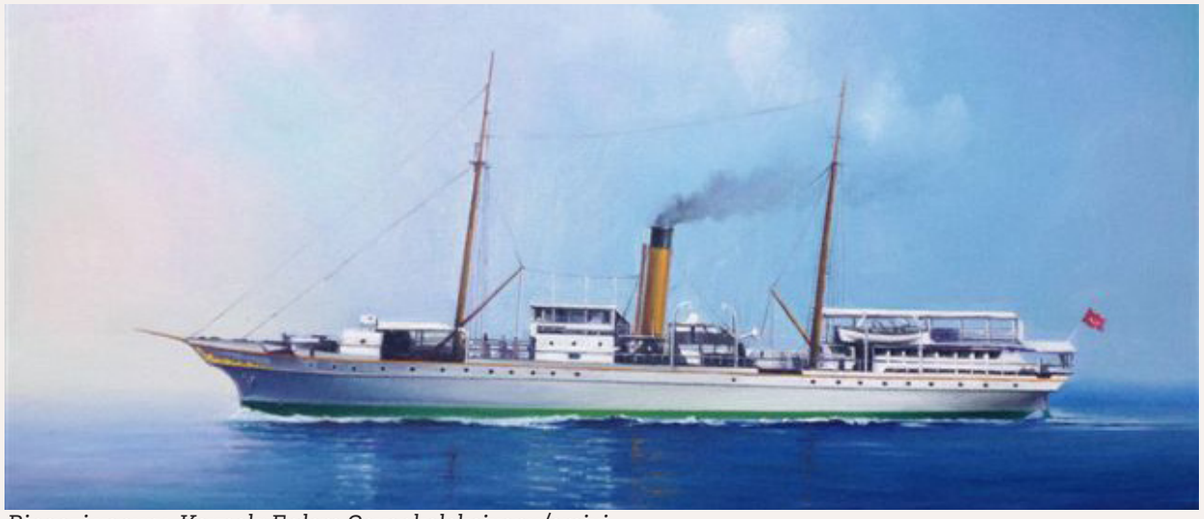
. 1932'de İstanbul'lu levanten ve Karadeniz Ereğlisi (Heraclée) kömür Şirketi ve ikmalcisi Albert Cazes (Cazes & Co.) İstanbul firmasına ait Londra'da kurulu Levant Oil Transport Co Ltd, (Cazes & Co, İstanbul)'a devredildi.

. 1935'de yine Albert Cazes'e ait Lotco Shipping Co Ltd, London (Cazes & Co., İstanbul) adına tescil olundu.

. 1938'de Cenova merkezli Navigazione e Commercio SA Italiana'ya satıldı ve "*Lina*" adı verildi.

. 17 Aralık 1941 günü Pantelleria'dan Trablusgarp'e seyrederken Trablusgarp'ın 100 mil Kuzey Batısında Müttefik uçakları tarafından bombalanarak batırıldı.

(122) Clyde Built Ships; Scottish Built Ships,Clyde Maritime Forum () Mithat Atabay, Okan Taktak, Savaş Karakaş, Selçuk Kolay;"-Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013



Bingazi vapuru. Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu/arşivi.

Bingazi- (Ex- Prince Napoleon, Ex- Insularie, Ex- Bengazi)

Marsilya merkezli Valéry Frères et Fils, armatörlük firması adına 1861'de Greenock, Scott & Co, Cartsdyke East tersanesinde 83 Kızak No. ile inşa edilen demir gövdeli ve pervaneli, 494 grt., 372 nrt. "*Prince Napoleon*" isimli yolcu ve yük gemisi 18 Temmuz 1861'de denize indirildi ve 5 Eylül 1861'de hizmete girdi. Greenock Foundry Company, Greenock yapımı olan 2 genişlemeli buhar ana makinesi 120 nhp güç üretiyordu. Tam Boy: 190.8 ft., Genişlik: 26.6 ft. idi. 1871'de "*Insulaire*" adı verildi. Aralık 1880'da Paris merkezli Compagnie Générale Transatlantique satın aldı. Geminin adını değiştirmedi. 1888'de adı "*Bengazi*" olarak değiştirildi.

. 1894'de Osmanlı İdare-i Mahsusa adına satın alındı. Adı "*Bingazi*" olarak değiştirildi. . 1912'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1915'de Marmara'da batırıldı.

İstinye (Ex-Annie)

1864 yılında Hull merkezli, Humber Iron Works & Shipbuilding Co., Ltd., tersanesinde F.G.Westmoreland firması adına inşa edilen (Kızak No. 81) 430 grt.,330 nrt. demir gövdeli, pervaneli genel yolcu/yük gemisi "*Annie*"nin Samuelson M. & Co., Hull yapımı olan 1 genişlemeli 98 nhp güç üreten ana buhar makinesine sahipti. Tam boy: 188.2 ft., Genişlik: 24.0., Derinlik: 12.8 ft. idi. Ayni sene Goole merkezli Goole Steam Shipping Co.'ya satıldı.

. 1870'de ana buhar makinesi 110 nhp güç üreten bir yeni makine ile değiştirildi. 1895'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve "*İstinye*" adı verildi. Aralık 1895'de Karadeniz Ereğlisi'nde fırtınaya yenik düşerek karaya sürüklendi ve battı.

Silivri - (Ex- Damasikini)

1874'de İtalya Cenova'da Cantiere della Foce'de "*Damaskini*" adıyla sac gövdeli yolcu/yük gemisi olarak inşa edildi. 178 grt. ve 2 genişlemeli compound buhar ana makinesi vardı.

. 1888'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*Silivri*" adı verildi.

. 1909'da hizmet dışı kaldı ve sökülmek üzere satıldı.

Tunç - (Ex- Severn)

1873'de Sunderland, Pallion, Oswald & Co. tersanesinde (Official Numer 68454) inşa edilen 1736 grt, 1119 nrt. demir gövdeli pervaneli buhar yolcu/yük gemisi (Kızak No. 122) "Severn" Nisan 1873'de denize indirildi. Tam boy: 281.5 ft., Genişlik: 33.8 ft., Derinlik 24.0 ft. idi ve Oswald & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar makinesi 220 hp güç üretiyordu. Geminin ilk armatörlük şirketi Londra merkezli Royal Mail Steam Packet Co.'dir.

. 1887'de İstanbul, Karamanyan ve Yasef Şahinoğlu ve Ortakları satın aldı ve "*Tunç*" adı verildi.

. 1888'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı. Adı değiştirilmedi.

. 19 Mayıs 1895'de Kızıldeniz'de Abu Madafi sığlığında karaya oturdu ve ikiye bölünerek battı (22.03 Kuzey x 38.45 Doğu).[123]

Şahadet

1865 İngiltere inşa 1690 grt. yük gemisi 1896'da Karamanyan ve Şurekası tarafından satın alındı. "*Şahadet*" adı verildi. 1912'de hizmet dışı kaldı.

Çeşme - (Ex- Trojan, Ex- İnebolu)

1885 yılında Port Glasgow, Murdoch & Murray, Brown Street kızaklarında ticari adı J & J. Macfarlane olan James Macfarlane, adına inşa edilen 240 grt., 88 nrt. Tam boy: 130.6 ft., Genişlik: 21.1 ft., Derinlik 9.8 ft. koster tipi genel yük gemisi "*Trojan*" 28 Ocak 1885'de denize indirildi. Sac gövdeli tek pervaneli, ana buhar makinesi Glasgow, William King & Co. yapımı 2 genişlemeli 70 nhp güç üretiyordu. 18 Mart 1885'de hizmete girdi.

. 23 Şubat 1886'da Glasgow, William King, Paisley- William Robertson adına tescil olundu.

. 25 Ocak 1888'de Selanik'li levanten George S.Blunt (Selanik) tarafından sahibi olduğu Salonica (British) Steam Ship Co. tarafından satın alındı. Londra limanına kayıtlı olarak İngiliz bayrağıyla çalıştı.

. 25 Ekim 1890'da Çanakkale'li ve İstanbul'da da faaliyet gösteren Malta'lı İngiliz levanten gemi yedekleme şirketi sahibi Vincent S.E. Grech tarafından satın alındı.

. 22 Ağustos 1892'de İngiliz gemi sicilinden çıkartıldı ve İstanbul limanına tescil olundu.

. Şubat 1892'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*İnebolu*" adı verildi.

. 1898'de adı "*Çeşme*" olarak değiştirildi.

. 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1923'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1926'da hizmet dışı bırakıldı ve söküldü.

Nubar Esseyan

Adana - (Ex- Roman)

1862'de Deptford, Greenwich (Deptford Green Dockyard) merkezli Charley Lungley & Co.Ltd. tersanesinde B.Passaglia adına inşa edilen "*Roman*", Ouseburn yapımı 2 genişlemeli buhar ana makineli, uskurlu 1,174 grt. demir gövdeli genel yük gemisi idi.[173] Tam boy: 300,0 ft., Genişlik: 32,0 ft., Derinlik : 25.5 ft. idi. Deptford, Greenwich (Deptford Green Dockyard) merkezli Charley Lungley & Co.Ltd.1862'de faaliyetine son verdiğinden Southampton limanına kayıtlı "*Roman*" da bu tersanede inşa edilen son gemilerden olmuştur. İlk armatörlük şirketi Londra merkezli Duncan & Co. idi.

. 1889'da Nubar Esseyan ve Şurekası tarafından satın alındı ve "*Adana*" adı verildi.

. 1895'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı. Adını değiştirmedi.

. 1912'de İzmir Yenikale önlerinde bir başka gemiyle çarpışarak battı.

Büyükada- (Ex- Greyhound- Ex- Büyük Ada)

1895 yılında Clydebank, James & George Thomson Tersanesi'nde (Kızak No. 227) olarak inşa edilen sac gövdeli yandan çarklı yolcu/tenezzüh tipi yolcu vapuru (Official Nr.104237) "*Greyhound*" 16 Mayıs 1895'de denize indirildi. Bu vapuru sipariş eden armatörlük firması Blackpool merkezli Blackpool Passenger Steamboat Co. Ltd. idi . Başkanı Thomas Bickerstaffe idi. 542 grt., 211 nrt. ve Tam boy: 230.0 ft., Genişlik: 27.1 ft., Derinlik: 9.7 ft. idi. Clydebank, James & George Thomson yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 164 nhp güç üreten "*Greyhound*" Fleetwood limanına tescil olundu.

. 1915-1919 yıllarından İngiliz Donanması I. Dünya Harbi Seferberlik yaptırımları gereği, tadilatı müteakip mayın tarama gemisi olarak kullanıldı. Borda Numarası "*S.31*" idi. (1914'de 542 grt., 221 nrt. idi. 1919'da 556 grt., 227 nrt. olarak değişmiştir.)

. 1920'de Blackpool Passenger Steamboat Co. Ltd.'e iade edildi.

. 1923'de Belfast merkezli, Samuel Gray başkanlığındaki Abercom Steamship Company Ltd. satın aldı. Belfast limanına tescil olundu. Adı değiştirilmedi.

. 1925'de Müdafaa-i Milliye Vekâleti Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi satın aldı ve "*Büyük Ada*" adı verildi. 1930'da adı "*Büyükada*" olarak düzenlendi. 1934'de A.K.A.Y İşletmesi Müdürlüğü'ne devredildi. 1935'de Büyükada'da kıyaya bağlanarak deniz hamamı olarak kullanılması düşünüldüyse de, bu tasarıdan vazgeçildi. Nisan 1936'da Hurdacılık T.A.Ş.'ye satıldı ve Haliç'te söküldü.[124]

---

[123] Wear Built Ships,Clyde Built Ships; Sunderland Built Ships, Lloyd's Ship Register; Wear Built Ships - (Sunderland Built Ships) resmî kayıtlarında ise; Karamanyan Şahinoğlu ve Ortakları tarafından satın alınan geminin adının 1887'de "Tunç" olarak değiştirildiği ve İdare - i Mahsusa emrinde iken, 1895'de Kızıldeniz'de ikiye bölünerek battığı yazılıdır.

[124] Eser Tutel; "Seyr - i Sefain'in Öncesi ve Sonrası", İletişim Yayınları.

Haliç gemiler mezarlığı idi

Yandan çarklı "Büyükada" vapuru da Haliç'te söküldü.

Her gemi hizmetdışı kalınca hurdaya mı çıkartılır ve geri dönüşüm tersanelerine mi gider? Devlet ve millet kültürünün, hatta yöre kültürünün böylesine tekdüze tavrı reddetmesi gerekir!

Haliç gibi "Altın Boynuz" diye taçlandırılan bir berzaha, İstanbul'un lağım kanallarını bağlamak, dünya üzerinde benzersiz ve yüz karası bir akıl tutulması idi. Haliç'in her köşesi ve kıyısı nice uygarlıklara tanık olmuş iken Fener'le Balat arasını gemi söküm mezarlığı olarak değerlendirmek de, geçmiş bir yüzyılın kültürsüzlük belgesi olmaktan kurtulamayacaktır.

Gemiler, yaşlandığında ille de Fener - Balat arasındaki "Vapur Mezarlığı"na gitmeliydiler? "Büyükada" gibi benzersiz bir kültür ve mimarî açık hava müzesi olan bir adayla, ismen de bütünleşmiş yandan çarklı Büyükada vapuru, yandan çarklı Boğaz vapurlarından biri olarak müze gemiye dönüştürülerek, gelecek kuşaklara armağan edilemez miydi? Bahriyeli Ali Fahri Bey'in oğlu Feridun Kudret Kandemir (1895- 1977) 3 Mart 1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde, bir taraftan "*Büyükada*" vapuruna olan tutkusunu anlatırken, diğer yanıyla Fener Balat arasındaki sahilin "*Vapur Mezarlığı*" olmasını resmetmektedir! Eğer yolunuz o taraflara düşerse, 82 yıl önce "*Kandemir*" imzasıyla yazılmış bu makaleyi hatırlayınız;

"İnsanların mezarlığı olur da, vapurların olmaz mı?

Ancak vapurlar, burada bizim gibi toprağın altına gömülmüyorlar, bir başka türlü yok oluyorlar. Evet, şu garip dünyada yok oluşun bile envaı var. Bir gün şampanya şişeleri ile doğuşu kutlanarak bir taze gelin gibi ışıldıyan sulara inen vapur da, yıllarca denizlerde süzüldükten, ve yıllarca enginleri aştıktan, diyar diyar dolaştıktan sonra, bir rüya gibi geçen bu ömrün sonuna eriyor. İşte Haliç'in, Fener'le Balat arasındaki sessiz kıyıda, kirli sulara harap, perişan yaslanmış şu tekneler, onlardır. Buraya çekilen bir geminin artık bacası tütmeyecek, çarkı dönmeyecek, dümeni kıvrılmayacak ve düdüğü ötmeyecektir. Onun ocağı ebediyen sönmüş ve sesi kesilmiştir. Hatırlarsınız belki, sekiz sene evvel İstanbul'a geldiği zaman, gazetelerde resimleri çıkan, adı dillerde dolaşan yandan çarklı Büyükada vapuru... Bir o zamanki halini düşünün; yeni boyanmıştı, her tarafı pınl pırıldı. Al perdeleri, kadife kanepeleri, endam aynaları, şen, şakrak yolcuları vardı... Baygın sesinin akisleri yorgun bir martı gibi vardığı Ada çamlıklarında dolaşırdı. Yan gelip yaslandığı Köprü iskelesinde, gelip geçeni alaylı alaylı süzer ve kapkara dumanını savurarak yolcularla şakalaşırdı.

Gelin, bir de şimdiki haline bakın... Denizden fırlamış kırık bir demir parçasını andıran baştarafındaki adını görmeseniz, bin şahitle onun "Büyükada" olduğuna inanamazsınız. Beş on gün sonra ise bu ad da kaybolacak ve "*Büyükada*" vapuru tarihe karışacaktır. Daha şimdiden onun tarihini anlatanlar var: "İki yüz yirmi bin liraya alınmıştı. İstanbul'a gelince baştanbaşa tamir, tefriş ve tezyin edilmişti. O günlerde bununla öğünenler vardı, Adaya giderken ona binebilmek için saatlerle bekleyenler vardı. Yenilenmesi ve iç süslemelerinin yapılması için altmış bin liradan fazla sarfedilince bu vapur aşağı yukarı bize üç yüz bin liraya malolmuştu. Ya, Şimdi? Büyükada hurdaya çıkartıldı ve dört bin liraya satıldı. İtiraf edelim ki, hiçbir eşyanın alış ve satış fiyatları arasında bu derece müthiş bir farka tesadüf edebilmek mümkün değildir. Nerede üç yüz bin lira, nerede dört bin lira?

Peki bir vapur nasıl ölür, nasıl yok edilir?

Gayet basit. Yaşı ilerledikçe tamirler, havuzlamalar fayda vermemeğe başlar ve bir gün gelir ki, artık ona, ittifakla "Bitti, halin kalmadı" denir. O zaman bir mütehassıs fen heyeti toplanır, uzun uzadıya muayene eder, hesap eder, kitap ederve hükmünü bildirerek defin (Gömme) ruhsatı verir. Mamafih insanlar gibi kazaya belâya uğrayan vapurlar da vardır. Bir tayfuna tutularak, yahut çarpışarak gençliğine doymadan gidenler, harplerde yaralanarak batanlar, aşka gelip karaya vuranlar, kayalara çarparak parçalananların hesabı ayrıdır. Bizimkiler, yani eceli ile ölenler, böylece raporu alınca pazara çıkabilirler ve bir haraç mezattır gider. Nihayet tekne arttıranın üstünde kalır. İşte o zaman vapurun canına okunmuş demektir. Ellerinde keserlerle, çekiçlerle, testerelerle, bir işçi kafilesi geminin dört bir tarafına yayılır, bir tahrip ameliyesidir başlar. Sabahtan akşama kadar, başından kıçına, direğinin tepesinden, gövdesinin dibine kadar geminin her yani adeta inim inim inler durur... Zaten satılmadan evvel, asıl mal sahibi tarafından yükte hafif, pahada ağır neler varsa kaldırılmıştır. Meselâ sofra takımları, sandalyeler, kanepeler, masalar, perdeler, bazı nakli mümkün alet ve edevat... Sökülüp alınmıştır. Bu sefer iş güverteden başlar. O, bir zaman şen çiftlerin kolkola gezip dolaştıkları güvertelerin döşeme tahtaları birer birer koparılır, arkasından direk çıkarılır, merdivenler indirilir, baca parçalanır, bir çorabın sökülüşü gibi, gemi ağır ağır erimeğe başlar. Hurda sökümü yapan bir muhatabı vardır ve aralarında bir sohbet devam eder. Suyun üstünde bir yığın paslı demiri andıran zavallı Büyükada vapurunu göstererek:

- Nihayet altı ay sonunda işte böyle kuşa benzer.

- Kârlı mıdır bu iş?

- Ne gezer... Bu, bizde bir nevi kumardır. Çünkü bozulan gemiden alınan demir, saç, tahta... ilâh. parçalar ayrı ayrı yığılır ve müşteri beklenir. Bunlar herkese lâzım olan şeyler değildir ki müşterisi bol olsun. Eh kısmet bir gemi sahibine birşeyler lâzım olursa bereket versin. Üst tarafı hurda demirdir. Gemiyi aldığınız zaman piyasası yüksek olan demir, bir de bakarsınız ki birdenbire düşerek bütün hesabınızı altüst etmiştir. Bu iş, demir sanayii olan memleketlerde muhakkak ki iyi, kârlı bir iştir.

- Bu parçalar arasında en kıymetlisi hangisidir?

- Çürüğe çıkarak bozulan bir geminin en değerli parçası şaftıdır. Yani pervaneyi içeriye bağlayan yuvarlak parça. Bu tekbaşına otuz, kırk lira eder.

..Ve sobaya, "Büyükada" dan koparılmış tahta parçalarını atarak, ellerini oğuşturuyor:

- Hayat bu... Biz toprak oluruz.. İşte onlar da kül oluyorlar...[125]

[125] Feridun Kudret Kandemir "Vapur Mezarlığında Meraklı bir Dolaşma", 3 Mart 1937, Sf. 6, Cumhuriyet Gazetesi /Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

Gülbahçe - (Ex- John Beaumont, Ex- Gul Bahtche)

1877 yılında (Official Numar: 63709) John Key & Sons, Abden Tersanesi'nde Kızak No: 27 olarak inşa edilen 147 grt., 53 nrt. demir gövdeli pervaneli buharlı yolcu feribotu *"John Beaumont"* 16 Ocak 1877'de denize indirildi ve Şubat 1877'de hizmete girdi. Tam boy: 125.4 ft., Genişlik: 24.3 ft., Derinlik: 7.4 ft. ve John Key & Sons yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 35 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Granton'da kurulu North British Railway Co. Ltd. idi. Granton limanına tescil edildi. 18 Aralık 1878 günü North Queensferry rıhtımına bindirdikten sonra battı. *"John Beaumont"* yeniden yüzdürüldü ve ana makinesi değiştirilerek yandan çarklı hale getirildi. Kampound diagonal yeni buhar ana makinesi Glasgow'da kurulu Anderson & Co. ve yandan çarklar Lees'dendi. 1890'da Kaptan John Arthur, Queens Ferry hattında çalıştırmak üzere kiraladı. Kısa süre sonra Wash Pleasure Company tarafından eğlence gemisi yapılmak istediği açıklandı. 7 Mart 1890 tarihli South Shields Gazetesi'nde Port Edgar-North Queens Ferry servisini yapan son feribotun da Forth Bridge'in açılması nedeniyle seferlerine son verdiği haberi yer aldı. John Beaumont feribotunun Ekim 1894'de Belfast ve Dublin gazetelerinde satış ilanları yayınlandı. Stamford Mercury 26 Temmuz 1895 tarihli sayısında bir grup müzisyenin Hunstaton- Skegness arasında 244 yolcu taşıyabilecek şekilde eğlence gemisi yapmak istedikleri haberi yayınlandı.

. 1905'de İzmir'de kurulu Hamidiye Vapurculuk firması adına satın alındı ve *"Gul Bahtche"* adı verildi. 1923'de adı *"Gül Bahçe"* olarak düzenlendi. 1927 tarihli Lloyd's Register'de kaydı silindi.

C. & A. GEORGALAS

Edremit - (Ex- Kydonai)

1887 Sunderland, Sunderland Ship Building Co., South Dock inşa 414 grt., 178 nrt. demir pervaneli buharlı koster tipi 414 grt., 178 nrt. genel yük gemisi *"Kydonai"* 4 Temmuz 1887'de denize indirildi. Tam boy: 180.5 ft., Genişlik: 25.1 ft., Derinlik: 12.9 ft. ve North Eastern Marine Engineering Co. Ltd.yapımı buhar ana makinesi 88 nhp. güç üretiyordu.

. İlk armatörlük firması İstanbul'dan C. & A. Georgalas'dır. *"Kydonai"* İstanbul limanına tescil edilmiştir.

. 1890'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı. *"Edremit"* adı verildi.

. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 26 Kasım 1915'de Erdek'te İngiliz denizaltısı E-11 tarafından batırıldı.

Aydın - (Ex- Clacton)

1888'de Kinghorn, James Scott & Co. tersanesinde armatör H. Sorgucu adına inşa edilen 241 grt., 55 nrt. sac gövdeli yandan çarklı yolcu vapuru *"Clacton"*, Tam boy: 1895.5 ft., Genişlik: 22.2 ft., Derinlik 8.3 ft. idi. James Scott & Co. Kircaldy yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 200 nhp güç üretiyordu.

. 1892'de Nubar Esseyan ve Ortakları satın aldı ve "*Aydın*" adı verildi.

. 1895'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı. 14 Baca Numarası verildi.

. 1910'da hizmet dışı bırakıldı ve 1911'de Haliç'te söküldü.

Anadolu - (Ex- Stirling Castle)

1884'de Leith, S. & H. Morton tersanesinde Kızak No.40 ile inşa edilen iki bacalı yandan çarklı sac gövdeli tenezzüh yolcu vapuru 160 grt., "*Stirling Castle*", Tam boy: 160.3ft., Genişlik:20.1 ft., Derinlik: 6.9 ft. idi. S. & H.Morton yapımı tek genişlemeli buhar ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük şirketi Leith'den River Forth Steam Ship Co. – Galloway Saloon Steam Packet Co.'dur. 2 Temmuz 1898'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Anadolu*" adı verildi. 23 Numara ile kaydedildi. Köprü - Heybeliada - Büyükada hattında çalıştırıldı. 1917'de Çanakkale'de battı.

Afrika- (Ex- Pelian, Ex- Teheran)

1865 Liverpool, Thomas Royden, T.Royden & Sons Co. tersanesinde inşa edilen 1,240 grt. sac gövdeli,William Fawcett yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi olan pervaneli genel yolcu / yük gemisi "*Pelian*"nin ilk armatörlük şirketi Marsilya merkezli Compagnie de Navigation Maritime Frassinet idi. 1836'de kurulmuş olan şirket ilk olarak yandan çarklı "Marseillais" ile Marsilya-Agde arasında posta seferi yaptı. Büyüyen filosuyla 1854'de Marsilya – Algiers - İspanya – Portekiz- La Havre limanları arasında posta seferine devam etti. 1870'den itibaren 20 gemilik filosuyla Bombay, Malta, Port Said, İstanbul, İtalya, Korsika ve Languedoc tarifeli seferleri yapılmaktaydı. 1883 inşa "*Pelian*" 1923'de İran'a satılmış ve "*Teheran*" adı verilmişti. 1924'de Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı ve "*Millet*" adı verildi.1938'de Kdz. Ereğli yakınlarından Nicolaos Nomicos şilebiyle çarpışarak batmıştır. 1903'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "*Afrika*" adı verildi. 20 Nisan 1906'da Kefken Adası önleriyle bir gemiyle çarpışma sonucu battı.

MUSTAFA RAŞİT BEY, MUSTAFA NURİ VE ŞAKİR BEY, FATMA, BETUL, ESMA HANIMLAR VE ABDURRAHMAN BEY, TRITON VAPUR ACENTELİĞİ

Asya - (Ex- Yacht, Ex- Zingara, Ex-Panormitis, Ex- Macedonia, Ex- Asya, Ex- Thel Hai)

1875 yılında (Official Number: 68638) Greenock, Robert Steele & Co., Cartburn tersanesinde (Kızak No. 90) inşa edilen demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu-yük gemisi 418 grt. 263 nrt. 524 tm. "*Zingara*" 29 Eylül 1875'de denize indirildi. Tam boy: 186.3 ft., Genişlik: 25.1 ft., derinlik: 15.1 ft. ve 2 genişlemeli Greenock, Robert Steele & Co. yapımı buhar ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu. İnşa sırasındaki sdı "*Yacht*" idi. İlk armatörlük firması Glasgow, Ayr merkezli William Smith Dixon idi ve 21 Ekim 1875'de Glasgow, Ayr limanına tescil edildi.

. 1878'de Ayr'den Joshua Fielden satın aldı. 1882'de Londra merkezli Sir Donald Currie satın aldı. 1886'da Londra limanına tescil edildi. 1887'de Londra merkezli Sir R W Bulkeley satın aldı. 1888'de Baroda merkezli HH The Gaekwad satın aldı. 1889'da Baroda merkezli Abbas Shumsoodin Tyabji satın aldı. 1890'da Bombay merkezli Joseph C Tasker, Brentwood satın aldı. 1897'de Londra ve Glasgow'da kurulu Claud Allan satın aldı. 1909'da Londra merkezli

Lord Rendel satın aldı. 1913'de Şıra ve İskenderiye'de kurulu M. Candioglo, satın aldı ve "*Panormitis*" adı verildi. 1915'de Pire merkezli Hellenic Steamship Sporaton Line (Başkanı A. N. Chandris) satın aldı ve "*Macedonia*" adı verildi.

. 1924'de İstanbul'dan Mustafa Raşit (Andak) Bey, satın aldı ve "*Asya*" adı verildi.

. 1929'da İstanbul'dan Mustafa Nuri ve Şakir Beyler satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1936'da İstanbul'dan Fatma Betul Andak, Esna Hanım ve Abdurrahman Bey adına tescil edildi.

. 1945 İstanbul'dan Triton Vapur Acentalığı satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1945'de ana makinesi dizel makine ile değiştirildi.

. 28 Mart 1946'da "*Thel Hai*" adıyla İstanbul'dan Hayfa'ya müsaade alınmamış Yahudi göçmenleri taşırken Hayfa'nın 140 mil açıklarında İngiliz muhribi HMS Chequers tarafından takip edildi. Fakat seyri engellenmedi.

. 1946'da hizmet dışı kaldı. 1950'de söküldü..

Asur

1878 Newcastle, C. Mitchell & Co. tersanesinde inşa edilen 1911 grt. sac gövdeli yolcu/yük gemisi "*Venice*"in ilk armatörlük firması Londra merkezli, Nelson, Donkin & Co. idi. 1963 grt, 1271 nrt. ve Tam boy: 310.5 ft., Genişlik: 34.0 ft., Derinlik 24.9 ft. ve 2 genişlemeli buhar ana makinesi 180 nhp güç üretiyordu.

. 1895'de Nicolaizff'te Adelina Patti gemisiyle çarpışarak sığ suda battı. Ayni sene yüzdürüldü ve onarıldıktan sonra İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Asur*" adı verildi.

. 1909'da hizmet dışı bırakıldı ve sökülmek üzere satıldı.

Eser- i Şevket - (Ex- Windsor Castle)

1875 Rutherglen, Thomas B Seath & Co tersanesi Broomloan kızaklarında inşa edilerek (Kızak No.168) ayni sene hizmete giren (Official Number 71719) yandan çarklı demir gövdeli 195 grt., 95 nrt. yolcu vapuru "*Windsor Castle*" ilk armatörlük şirketi Glasgow merkezli Lochgoil & Loch Long Steamboat Co. idi. The Lochgoil & Loch Long Company ile William MacLean, John Chalmers & Peter Bald. Şirketleri ortaktılar. Tam boy: 195.8 ft., Genişlik: 19.0 ft., Derinlik: 7.2 ft. ve 85 hp güç üreten buhar ana makinesi Glasgow ,William King & Co.,yapımı idi. 25 Mayıs 1875'de Glasgow Lochgoil & Loch Long Steamboat Co. adına Glasgow limanına tescil edildi. Sicil kaydında 1881'de 29.46nrt., 1889'da 223 grt., 53.16 nrt. olarak belirtilmiştir.

1898'de buhar ana kazanı D. & W. Henderson tarafından yapımı yenilendi.

. 1900'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı ve "*Eser-i Şevket*" adı verildi.

. 1910'da hurdaya çıkartılarak söküldü.

RAMA P. D'ERASMO

Bandırma- (Ex-Trocadero, Ex- Kymi, Ex- Panderma)

1878 yılında (Official Number 79625) genel yük gemisi olarak Paisley, McIntyre & Co. tersanesi Phoenix Works kızaklarında Kızak No. 21 olarak inşa edilen 328 grt., 192 nrt. "*Trocadero*" Temmuz 1878'de denize indirildi. Tam boy: 150.1 ft., Genişlik: 22.4 ft., Derinlik: 11.4 ft. ve Glasgow, Hutson & Corbett yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 60 hp güç üretiyordu. İlk armatörü Londra merkezli Dansey & Robinson firması idi ve "*Trocadero*" 14 Ağustos 1876'da Londra limanına tescil edildi. 1880'da Londra merkezli W.H.Sollas satın aldı. Geminin adını değiştirmedi. 1883'de Pire merkezli H. Pschia satın aldı ve 1885'de "*Kymi*" adını verdi. 1888'de Pire merkezli E. Arvaniti satın aldı.

. 12 Aralık 1891'de Erdek'te karaya oturdu ve "Tam Kayıp" ilan edildi.

. Kaptan Andreadis satın aldı. Gemiyi kayalıklardan kurtardı ve İstanbul'da onarımını yaptırdı.

. 1892'de Pire merkezli G. & P. Dandelo satın aldı ve "*Panderma*" adını verdi.

. 1893'de İstanbul'dan İtalyan borsa brokeri Rama P. D' Erasmo satın aldı.

. 1894'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Bandırma*" olarak değiştirdi.

. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. Ağustos 1915'de Marmara'da seyrederken İngiliz Denizaltısı E-14'ün attığı torpido isabet etmediğinden batmaktan kurtuldu.

. Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşlarını Kurtuluş mücadelesi için İstanbul'dan Samsun'a götürdü ve 19 Mayıs 1919'da Samsun'a varıldı.

. 1923'de Türkiye Seyr-i Sefin İdaresi'ne devredildi.

. 1925'de Balat'ta Gemi Sökümcüsü Hüseyin İlhami (Söker) Bey'in şantiyesinde söküldü!

Bandırma - (Ex-Fire Queen)

1879 yılında Greenock, James Edward Scott, Cartsdyke West Tersanesi'nde 20 Kızak No.'su ile inşa edilen 495 grt., 307 nrt. (Official Number: 80499) demir gövdeli buharlı ve pervaneli genel yük /yolcu gemisi "*Fire Queen*" 3 Mayıs 1879'da denize indirildi. Tam boy: 179.7 ft., Genişlik: 25.0 Ft., Derinlik: 14.2 ft. ve Glasgow, James Howden & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 99 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli H.Lamont & Co. idi. 12 Temmuz 1879'de Glasgow limanına tescil edildi.

. Mart 1907'da İstanbul'da Hacı Ahmet ve Hacı İsmail satın aldı ve "Bandırma" adı verildi.

. Ocak 1911'de İstanbul'da kurulu Navigation a Vapeur Erdekli Rasim adına Erdekli Rasim Bey satın aldı.

. I. Dünya Harbi nedeniyle nakliye gemisi olarak askeri birlik ve cephane yüklü olarak

İstanbul'dan Çanakkale'ye intikal etmek üzere Silivri'nin 10 mil açıklarında İngiliz denizaltısı E-11 tarafından 28 Mayıs 1915 günü torpido isabetiyle batırıldı. Gemideki asker ve gemi mürettebatı dahil 250 kişi can verdi.

Ülgen - (Ex- Medway, Ex- Bandırma)

1886 Glasgow, Charles Connell & Company, Scotstoun Tersanesi'nde 146 kızak No. ile inşa edilen (Official Number: 93290) sac gövdeli buharlı pervaneli 870 grt., 475 nrt. genel yük/ yolcu gemisi "*Medway*" 20 Mayıs 1886'da denize indirildi. Tam boy: 225.0 ft., Genişlik: 32.1 ft., Derinlik: 14.2 ft. ve Glasgow, John & James Thomson yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 180 hp. güç üretiyordu.1901'de kazanı değiştirildi. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli William Sloan & Co. firması idi ve 7 Temmuz 1886'da Londra limanına tescil edildi. 1888'de tadilat ile 436 nrt. oldu. 1894'de 905 grt. ve 500 nrt., 1901'de 929 grt. ve 438 nrt. olarak sicil kaydı yenilendi.

. Mayıs 1926'da Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Bandırma*" adı verildi.

. Balat'ta Hüseyin İlhami şantiyesinde sökülen Bandırma vapurundan muhafaza edilen isim levhaları ile dümen dolabı bu gemiye takıldı.

. 1936'da Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi ve "*Ülgen*" adı verildi.

. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Deniz yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1956'da hizmet dışı bırakıldı. 1960'da İstanbul'da söküldü.!

Bandırma (İlk adı Medway olan) vapuru 25 Kasım 1935 günü Bozcaada önlerinde şaftı kırılan Çanakkale Vapuru'nun yardımına gönderilmiştir. Diğer taraftan Çanakkale vapuru hâdisesi üzerinde tahkikata başlanmıştır. 29 Kasım 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki haber şöyledir; Dün Ekonomi Bakanlığından Deniz Ticaret Müdürlüğüne ve Denizyolları İdaresi'ne işin ehemmiyetle ve süratle incelenmesi suretiyle bu ikinci kazadan ileri gelen sorumluluğun ortaya çıkartılması emredilmiştir. Bakanlıktan gelen ikinci bir emirle de Denizyolları İdaresi Fen Heyeti Reisi Sırrı, Çanakkale Vapuru Süvarisi Faruk ve Çarkçı Hüseyin'in açığa alınmaları tebliğ edilmiştir. Fen Heyeti Reisi Sırrı'ya açığa çıkarıldığı dün sabah bildirilmiş ve kendisi idareden ayrılmıştır. Kaptan ve çarkçı da keyfiyetten dün gece haberdar edilmişlerdir. İnebolu vapuru faciasından sonra Çanakkale vapurunun başına böyle bir kaza gelmiş olması denizcilik muhitinde teessürle karşılanmıştır. Bu iki hâdisenin böyle birbirini takip etmesi herşeyden evvel talihsizliğe ve fena bir tesadüfe atfedilmektedir.

Geminin çok yaşlı olmasından dolayı şaftının kırıldığını kabul edenler pek azdır. Bununla birlikte şaftın oksitlenmekten ötürü kırıldığı da söylenmektedir. Çünkü, yalnız böyle yaşlı gemilerde değil, genç gemilerde de şaftın kırıldığı çok vakidir. Nitekim, henüz 8-9 senelik bir gemi olan Patris vapurunun geçenlerde İskenderiye önünde şaftı kırılmıştır. Çanakkale vapuru bundan yedi ay evvel muayene edilmiş ve yeni bir şaft takılarak uzun tecrübeler yapılmış ve hiçbir arıza görülmemiştir. Şaft birdenbire ve henüz kesinlikle saptanamayan bir nedenden dolayı kırılmıştır.

Çanakkale yolcuları getirildi

Çanakkale vapurunda bulunan yolcular dün sabah saat altıda Bandırma (İlk adı Medway) vapuru ile şehrimize getirilmişler ve Tophane Rıhtımı'na çıkarılmışlardır. Yolcuların anlattıklarına göre, Çanakkale vapuru Bozcaada önlerinde seyrederken, teknenin altında büyük bir gürültü olmuş ve vapurun sürati azalmış, pek az sonra da deniz üzerinde kalmıştır. Yolcular ilk anda vapurun bir yere çarptığını zannederek telâşa düşmüşler ve İnebolu kazasının verdiği korku ile cankurtaran simitlerinin bulunduğu yerlere koşuşmuşlardır. Vapurun imdat düdükleri de yolcular arasında panik uyandırmıştır. Fakat vapur süvarisi ve zabitan hiçbir tehlike mevcut olmadığını yolculara anlatarak heyecanı teskin etmişlerdir. Deniz ve fırtına olmadığından vapurun sürüklenmesi tehlikesi görülmemiş, demir atılarak vesait beklenmiş ve yolcular yetişen vasıtalara aktarma edilmişlerdir. Kazazede vapur, Gemi Kurtarma Şirketinin Lavalet tahlisiye römorkörü yedeğinde olarak dün gece saat dokuzda limanımıza getirilmiştir. Çanakkale vapuru bugün Halice alınacaktır. DenizyollarıİdaresiÂnin uzun müddettenberi onarımda bulunan Vatan Vapuru'nun onarımı tamamlanmış ve sefere başlamıştır. Halen Konya vapuru tamirdedir. Konya vapuru havuzdan çıktıktan sonra Çanakkale vapuru havuzlanacaktır. İstanbul'da Çanakkale vapuru için şaft yoktur. Bunun için Avrupa'ya şaft ısmarlanacaktır. Bu itibarla vapurun tamiri birkaç ay sürecektir. İnebolu vapurunun batması ve Çanakkale vapurunun da şaftının kırılması üzerine DenizyollarıİdaresiÂnin iki vapuru eksilmiş ve seferleri teminde büsbütün müşkülât başgöstermiştir. İdare, Vapurculuk şirketi haricinde kalmış olan armatörlarin ellerinde bulunan işe elverişli bazı vapurları kira ile tutarak ihtiyaç görülen hatlarda çalıştıracaktır.

JOSEPH ASPINALL

Pera - (Ex- Samson)

1855 yılında (Official Number: 7418) Greenock, Bourne & Co. Ladyburn tersanesinde inşa edilen demir gövdeli pervaneli buharlı, çift pervaneli 119 grt., 88 nrt. salapurya/yedekleme gemisi "*Samson*" 18 Kasım 1854'de denize indirildi. Tam boy: 79.9 ft., Genişlik: 19.4 ft., Derinlik: 9.6 ft. ve buhar ana makinesi 25 nhp. idi. Mart 1855'de deneme seyrine çıktı. Azami seyir sürati 7 knots idi. İlk armatörlük firması Greenock'dan John Bourne ve Roseneath'den Thomas Hardi idi. 13 Nisan 1855'de firma devri yapıldı ve 30 Nisan 1855'de Greenock limanına tescil olundu.

. Eylül 1855'de İstanbul'lu tüccar Joseph Aspinall satın aldı.

. Aralık 1855'de İstanbul'lu tüccar Joseph Aspinall tarafından İngiliz Admiraly'sine satıldı.

. Kırım Harbi ihtiyaçları nedeniyle İngiliz Admiralty'si tarafından kiralanmış olabilir.

. 10 Ekim 1856'da İstanbul'da faaliyet gösteren Londra merkezli Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.'ya satıldı.

. 22 Aralık 1856'da "*Pera*" adıyla tescil olundu. Resmi kayıtlara göre "*Pera*" ayni gemidir.

MANİZÂDE HACI İBRAHİM, HACI SALİH EFENDİ

Keşkül - (Ex- Euxine, Ex- Bartın)

Hacı Salih Efendi, Trabzon'lu Aldıkaçtızâde Rüştü Bey'in yeğeni idi. Mânizâde ailesi de çoğunluk Karadeniz aileleri gibi İstanbul'a göç ettiklerinden Trabzon'da Manizâde Hacı İbrahim Efendi hakkında bir kayda rastlanılmamıştır.

. 1888 Seacombe, J.F. Waddington & Co. tersanesinde inşa edilen demir gövdeli, buharlı tek pervaneli yolcu/yük gemisi *"Euxine"*, 137 grt., 166 nrt. idi. İlk armatörlük firması Liverpool'dan C.G.Lambros'dur. Gemi Liverpool limanına tescil edilmiştir. 2 genişlemeli J.F.Waddington & Co. yapımı buhar ana makinesi 23 nhp güç üretiyordu.

. 1892'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve *"Bartın"* adı verildi.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı ve Manizâde Hacı İbrahim satın aldı. Adı *"Keşkül"* olarak değiştirildi.

. 1913'de İstanbul'dan Hacı Salih Efendi satın aldı.

. 23 Mart 1927'de Ege'de Oniki Adalar'ın kuzeyinde karaya bindirerek parçalandı.

Ereğli - (Ex- Monarch)

1836'da Greenock, Robert Steele & Co. tersanesi Rue End kızaklarında inşa edilen ahşap yandan çarklı tenezzüh yolcu vapuru 300 grt., 217 nrt., *"Monarch"* Eylül 1836'da denize indirildi. İlk armatörlük şirketi Isle of Man & Liverpool Shipping Navigation Co. idi ve Greenock, Caird & Co.yapımı buhar ana makinesi 150 nhp güç üretiyordu. 1837'de armatörlük şirketi satın almaktan vazgeçince yeniden satışa çıkartıldı. 1840'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve *"Ereğli"* adı verildi.

. 1847'de Osmanlı Donanması'na devredildi.

. 30 Kasım 1853'de Sinop Deniz Savaşı sırasında infilak ederek battı.

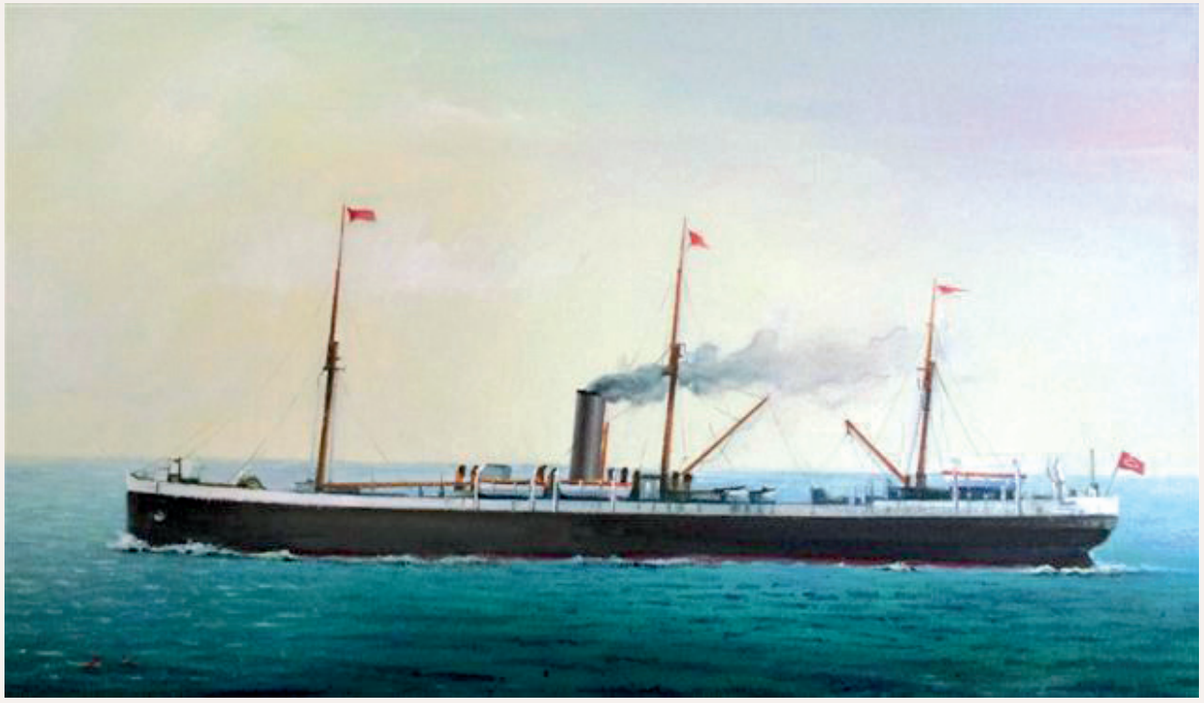
Erenköy- (Ex- Lancelot)

1864'de Glasgow, R. Duncan & Co. tersanesinde yandan çarklı yolcu - yük gemisi olarak inşa edilen *"Lancelot"* 142 grt., 25 nrt. idi.

Tam boy: 58.3 mt., Genişlik: 5.4 mt., Derinlik: 2.1 mt. ve Rankin & Blackwood yapımı buhar ana makinesi 150 ihp güç üretiyordu.

Garb- (Ex- Lake Winnipeg)

1879 yılında Clydebank, James & George Thomson Tersanesinde inşa edilen (Kızak No. 173) Okyonus aşırı seferler yapacak yolcu gemisi "Lake Winnipeg" 26 Mayıs 1879'de (Official Number: 81285) denize indirildi. 3311 grt., 2167 nrt. ve Tam boy: 355.2 ft., Genişlik: 40.2 ft., Derinlik 24.4 ft. olan "Lake Winnipeg" in 2 genişlemeli Govan, James & George Thomson yapımı buhar ana makinesi 400 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 11 knots idi ve 85 birinci sınıf, 45 ikinci sınıf, 900 üçüncü sınıf yolcu kamaraları ve salonları mevcuttu. Tek bacalı ve 3



Garb vapuru tablosu. Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu/arşivi

direkliydi. 26 Mayıs 1879 tarihinde denize indirildi. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli Canada Shipping Co.Ltd.'dir. İlk seferine Liverpool, Quebec ve Montreal bağlantılı olarak 9 Ağustos 1879'da başladı.

. 17 Kasım 1881'de Liverpool ve New York olmak üzere kış programına verildi. 2 Ocak 1887'de Liverpool - Boston - New York dönüşümlü olmak üzere ilk seferine başladı. 1891'de ana makinesi değiştirildi. 2 Temmuz 1898'den itibaren Liverpool, Quebec ve Montreal tarifeli seferlerine başladı. 1879 - 1898 yılları arasında Beaver Line olarak Liverpool, Galway, Queenstow, Quebec, Montreal, Halifax seferleri yaptı. Norveç bağlantılı seferleri nedeniyle "*Heritage Ships*" olarak da sicil kaydı vardır. 1895'de Liverpool'dan H.E. Murray & G. Hyde-D. & C. MacIver grubu satın aldı. Beaver Line, Lake Champion, Lake Erie, Lake Huron, Lake Manitoba, Lake Magnetic, Lake Ontario, Lake Simcoe gibi "*Lake*" bağlantılı isimler verilen Okyonus aşırı posta yolcu seferleri yapan bir armatörlük şirketi idi.

. 1898'de Osmanlı İdare-i Mahsusa "*Lake Winnipeg*"i satın aldı ve "*Garb*" adı verdi. Böylece Okyonuslara veda etti ve en fazla Çanakkale'ye kadar gitti!

. 1910'de Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1911'de hizmet dışı bırakıldı!

. Mayıs 1915'de İngiliz denizaltısı E-11 tarafından Nara Burnu yakınlarında torpido atışıyla isabet aldı ve batmamak için baştan kara etti.

. 30 Ağustos 1915 günü yüzdürülerek açığa çekilmek istendiyse de kıyıya yakın bir mesafede tamamiyle battı.

. North Atlantic Seaway C.3, Sayfa 974'de 1912'de İtalyan savaş gemisi tarafından torpido atışıyla batırıldığı yazılıdır..

Bahr-ı Cedîd - (Ex- Florencia, Ex- Glenelg)

1873'de Londra, Milwall, Jacob and Joseph d'Aguilar Samuda Brothers tersanesinde inşa edilen 1,136 grt., 895 nrt. demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu/yük gemisi *"Florencia"* ayni sene hizmete girdi. Humphrys yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 100 nhp güç üretiyordu. Tam boy: 249.7 ft., Genişlik: 32.8 ft., Derinlik 22.3 ft. idi.

. 1875'de Devitt & Moore armatörlük firması tarafından Londra merkezli Samuda Bros.'dan satın alındı ve *"Glenelg"* adı verildi. Newcastle, Port Adalaide, Sydney hattında çoğunlukla göçmen yolcular için seferler düzenlendi. 1884'de hizmet dışı bırakıldı.

. 1885'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı ve *"Bahr-ı Cedîd"* adı verildi.

. Hilâl Vapur Kumpanyası satın aldı.

. 1924'de hizmet dışı bırakılarak 1925'de söküldü.

Kadiriye -(Ex- Lyn)

1878 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon, Castle Yard tersanesinde (Kızak No. 146) inşa edilen 263 grt., 150 nrt. demir gövdeli yandan çarklı, buharlı yolcu /yük gemisi (Offical Number: 87454) *"Lyn"* 28 Mayıs 1878'de denize indirildi. Tam boy: 190.4 ft., Genişlik: 20.2 ft., Derinlik: 8.2 ft. ve Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 182 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Bristol'dan Lyn Steam Ship Co.Ltd. idi ve 10 Temmuz 1878'de Bristol limanına tescil edildi. 1884'da Bristol merkezli Portishead Steam Ship Co.Ltd. satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1904'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı ve *"Kadiriye"* adı verildi.

. 1908'de hizmet dışı bırakıldı.

Söğütlü- (Ex- City of Santiago, Ex- Gloucester)

1876 yılında Greenock, Carsburn tersanesinde (Official Number: 73608) inşa edilen 2022 grt., 1296 nrt. demir gövdeli, pervaneli buharlı genel yolcu/yük gemisi (Kızak No.92) *"City of Santiago"* 4 Kasım 1875'de denize indirildi. Tam boy: 279.7 ft., Tam boy: 38.1 ft., Derinlik: 24.0 ft. ve Robert Steele & Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 200 hp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli William Muller idi. 1878'de Londra merkezli Alexander Carnegie & A. Suttton'a satıldı. Adı değiştirilmedi. 1880'de Bristol merkezli Max Whitwell Steam Ship (M. Whitwell & Son) firması satın aldı ve "Gloucester" adını vererek, Bristol limanına tescil etti. 1871'de kurulmuş olan ikinci Great Western Steamship Company "Great Western Steamship Co.Ltd. olarak Bristiol - New york ve 1879'dan itibaren haftalık Montreal yolcu seferleriyle ün yaptı. Fakat bu hatlarda Bristol City Line'den dolayı giderek artan rekabet karşısında 1884'den itibaren programlardan çekilme yoluna gitti.1887'de New York'a son yolcu seferini yaptı ve 1889'de faaliyetine son verdi. Filosunda bulunan;

.1876 inşa "*City of Santiago*"yu 1880'de satmış ve "*Gloucester*" adı verilmişti.

.1872 inşa "*Corwall*"ı 1885'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya sattı. Bu gemiye "*Hasan Paşa*" adı verildi.

.1878 inşa "Devon"u 1886'da Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya sattı. Bu gemiye "*Kâmil Paşa*" adı verildi.

.1875 inşa "*Somerset*"i Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya sattı. Bu gemiye "*Ali Saib Paşa*" adı verildi.

.1882'de Bristol'den The Great Western Steam Ship Co. Ltd. (Başkanı M. Whitwell) adına kaydedildi.

. Yeni Zelanda Milli Müzesi arşivinde, "*City of Santiago*" vapurunun Melbourne'a yaptığı seferleri de anlatan Margeret Annie'nin hatırıatı bulunmaktadır. Bu hatıratta Margaret Annie Matheson altı yaşındaki kızıyla kamarayı paylaştıklarını ve Avusturalya'ya yerleşmiş olan ailesiyle buluşmasını anlatır.

. 1886'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Söğütlü*" adı verildi. Böylece Okyonus aşırı seferleri sona ermiş oldu.

. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi ve "*Sokollu*" adı verildi. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Firaz-ı Osmaniye (Sakarya) tablosu. Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu.

Sakarya - (Ex- St.Andrew, Ex- Damascus, Ex, Corinthian, Ex- Genova, Ex- Giovanni Lanza, Ex- Giusepple Garibaldi, Ex- Firâz-ı Osmaniye)

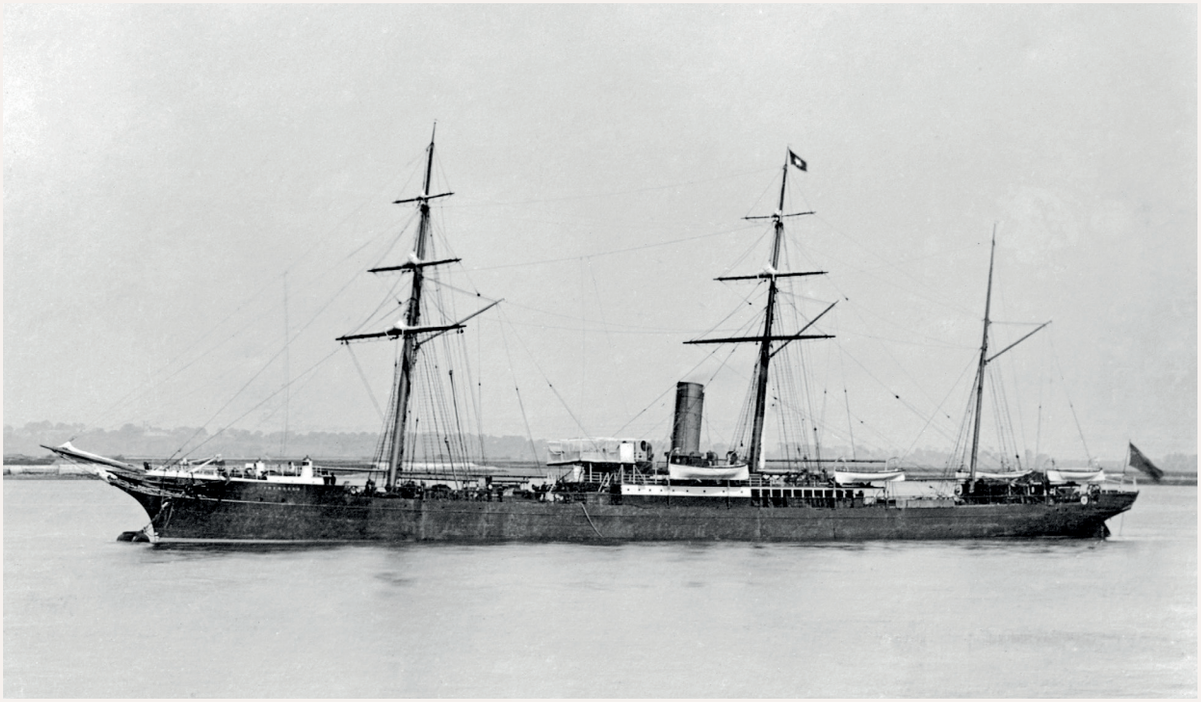
1856 yılında Dumbarton, William Denny & Brothers tersanesinde (Kızak No.59) inşa edilen 1214 grt. , 825 nrt. demir gövdeli, buharlı pervaneli yolcu /yük gemisi "*Damascus*" 30 Eylül 1856'da denize indirildi. (Official Number: 16246). Tam boy: 253.5 ft., Genişlik: 32.0 ft., Derinlik: 22.2 ft. ve Dumbarton, Tulloch & Denny yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 200 nhp güç üretiyordu. (1870'da ana makinesi Greenock, Greenock Foundry & Co. yapımı 2 genişlemeli 165 nhp güç üreten buhar ana makinesiyle değiştirildi). İlk armatörlük firması P.Denny & J.McAusland - William Denny & Brothers idi. Şubat 1862'de Glasgow merkezli James & Alexander Allan – Mongtreal Ocdan Steamship Co. (Allan Line) satın aldı. Adı değiştirilmedi. Eylül 1870'de James & Alexander Allan, Hugh Allan (J. &. A.Allan, Hugh Allan & Others-Ortaklar) olarak ortaklık değiştirildi ve "*Corinthian*" adı verildi. 1881'de Cenova merkezli Francesco Zenoglio satın aldı. 1883'de Cenova merkezli Paolo Gaggino satın aldı. "*Genova*" adı verildi. 1883'de Cenova merkezli Stefano Castagnola satın aldı. Adı "*Giovanni Lanza*" olarak değiştirildi. 1885'de Societa di Assicurazioni L'Italia satın aldı. "*Giuseppe Garibaldi*" adı verildi. İtalya'dan Amerika'ya göçmen gemisi olarak programlandı.

. 1886'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı. Okyonus seferleri bitmiş oldu. "*Firaz-ı Osmaniye*" adı verildi.

. 1889'da "*Sakarya*" adı verildi.

. Ağustos 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1912'de İstanbul Haliç'de söküldü.



Halep yolcu/yük vapuru, "Aberdeen"adıyla.

Halep - (Ex- Aberdeen)

1882'de Govan, Glasgow, Robert Napier & Sons, Aberdeen tersanesinde Kızak No. 381 olarak inşa edilen (Official Number: 84356) 3616 grt., 2371 nrt. Okyonus aşırı seferler için planlanmış demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu/yük gemisi 21 Aralık 1881'de denize indirildi. Tam boy: 362.5 ft., Genişlik: 44.4 ft., Derinlik:33.0 ft., ve Govan, Robert Napier & Sons yapımı 3 genişlemeli, buhar ana makinesi 400 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Aberdeen, G.Thompson & Co. idi. 1906'da "*Halep*" adını alacak olan "*Aberdeen*", Aberdeen Line'in buharlı ilk yolcu/yük gemisiydi.1881 Aralık ayında Aberdeen Line adına teslim alındı. 30 Mart 1882'den itibaren Cape Town - Melbourne ve Sidney seferini yaptı. Melbourne'a 42 günde ulaştı. Bu seyir sırasında sadece baştaraf / direğinin yelkenlerini kullandı. 1894'ye kadar Glasgow- Cape Town - Melbourne - Sydney seferlerine devam etti. Ayni sene büyük onarıma alındı. 1895-96'da elektrik donanımı yapıldı ve dondurulmuş gıda taşıma sistemleri ile donatıldı.19 Aralık 1905'de son Sidney seferini yaptı.

. 1906'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı. Böylece Okyonuslara veda etti.

. "*Halep*" adı verildi ve askerî amaçlı nakliye gemisi olarak kullanıldı. Bir süre Karadeniz'e yolcu / yük seferini yaptı.

. 1909'da Osmanlı Donanması emrine verildi ve nakliye gemisi olarak kullanıldı.

. 1912'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne *(Administration de Navigation à Vapeur Ottomane, İstanbul)* devredildi.

. 5 Ağustos 1915 günü İngiliz denizaltısı E-11'in attığı torpido isabetiyle yaralandı ve batmamak için sığ suda baştan kara etti. 8 Ağustos 1915'de yüzdürüldü.

. 23 Ağustos 1915'de E-11'in hedef olmaktan kurtulamadığından Akbaş önlerinde kırılarak battı. Yeniden yüzdürüldü, fakat çok yaşlı olması nedeniyle ikiye kırılarak tam kayıp haline geldi. Enkazı 1920'de parçalanarak söküldü.

İstanbul - (Ex- Stamboul)

1869 yılında Glasgow, Govan, James & George Thomson, Cessnock Bank tersanesinde (Kızak No. 99) inşa edilen 1401 grt., 875 nrt. (Official Number: 60436) demir gövdeli buharlı pervaneli yolcu/yük gemisi "*İstanbul-sicil kaydında Stamboul*" 27 Nisan 1869 gün denize indirildi. Tam boy:251.6 ft., Genişlik: 32.5 ft., Derinlik: 21.6 ft. ve James & George Thomson yapımı 1 genişlemeli buhar ana makinesi 200 nhp güç üretiyordu. 30 Temmuz 1879'da Londra merkezli John Preston Ltd. müşteri durumunda olan Osmanlı Devleti adına Fevaid-i Osmaniye ile satış müzakerelerini yapmaya yetkili idi.

. 28 Eylül 1869'da Fevaid-i Osmaniye adına satın alındı ve "*İstanbul*" adı verildi.

. 15 Ekim 1869'da Sicil sertifikası iptal edildi.

Mackie Thomson Tersanesinin tarihi Robert Thomson (1797/1860)'ın 1819'de Lambton Drops'da küçük gemiler inşa etmesiyle başladı. 1837'de üç oğlu ile birlikte Washington Stays'de daha büyük yatırımlar tesis etti. 1846'da North Shields'de Robert Thomson & Sons

firmasına dönüştüler. 1854'de Robert Thomson kendi tersanesini kurmak üzere ortaklıktan ayrıldı. Fakat 1860'da vefat etti. Joseph Thomson da 1903'de vefat etti. 1946'da tersane ve tüm isim hakkı John Crown & Sons Ltd.'ye devredildi.

Kalamış- (Ex- Haidar Pasha)

1882'de Londra, Isle of Dogs, Cubit Town, Samuda Brothers tersanesinde yandan çarklı yolcu vapuru olarak inşa edildi. Samuda Kardeşler; Jacob ve Joseph d'Aguilar Samuda 1869'da Osmanlı Donanması için "Muin-i Zafer", 1876'de Peyk-i Şeref (Ex- HMS Bellisle) ve 1879'da Burç-u Zafer (Ex- HMS Orion) harp gemilerini inşa etmiştir.

. İlk adı "*Haidar Pasha*" olan 342 grt., 257 nrt. sac gövdeli pervaneli ve iki başlı idi. Buhar ana makinesi 2 genişlemeli idi.

. 1894'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve adı "*Kalamış*" olarak değiştirildi. Köprü Yeşilköy iskeleleri arasında yolcu taşımalarında kullanıldı. 1924'de hizmet dışı bırakıldı ve söküldü.

Yakacık- (Ex- Mona)

12 Mayıs 1903'de North Shields Smith's Dock Co.Ltd. tersanesinde 700 Kızak No. ile inşa edilen 146 grt., 40 nrt. sac gövdeli, çift pervaneli yolcu/yük vapuru "*Mona*" Ağustos 1903'de hizmete girdi. (Register Number: 118623). Tam boy: 112.6 ft., Genişlik: 19.1 fr., Derinlik: 7.6 ft. idi ve Sunderland, MacColl & Pollock yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 20 nhp. güç üretiyordu. 1903'de Newcastle merkezli Tyne General Ferry Company adına hizmete girdi. 1910'da Londra merkezli Thomas W. Tamplin firmasına satıldı.

. 1913'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Yakacık*" adı verildi.

. 11 Şubat 1936 günü Paşabahçe'de bağlı olarak terkedildiği gemi hurdalığında battı. Yeniden yüzdürüldü ve sökülmek üzere satıldı.

Kosova- (Ex- Eugenio & Scio, Ex- Enrico Calvet, Ex- Principe, Ex- Asia)

1874 İtalya Sestri Ponente, P.Odaro inşa sac gövdeli buharlı, pervaneli 1,577 grt. yük yolcu gemisi "*Eugenio & Scio*" Tam boy: 85.1 mt., Genişik: 9.2 mt., Derinlik 5.3 mt. idi. 2 genişlemeli buhar ana makinesi Odero yapımı idi. 1879'da satıldı ve "*Enrico Calvet*" adı verildi. 1882'de satıldı ve "*Principe*" adı verildi. 1886'da satıldı ve "*Asia*" adı verildi.

. 28 Mayıs 1889'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Kosova*" adı verildi.

. 1909'da Donanma emrine devredildi.

. 1911'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya iade edildi.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Mersin

1899'da Monrose, J.Duthie & Co. tersanesinde yük gemisi olarak inşa edildi.

. Ayni sene Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Mersin*" adı verildi.

. 1 Ekim 1914'de Çanakkale önlerinde bir mayına çarparak battı.

Sakarya

1870'da İngiltere'de 1690 grt. yük gemisi olarak inşa edildi.

. 1866'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Sakarya*" adı verildi.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Sofular- (Ex- Ixia)

1871 yılında Bristol, G.Stothert & Co. tersanesinde yük gemisi olarak Bristol merkezli Turner & Co. adına inşa edilen 227 grt. 183 nrt. sac gövdeli buharlı pervaneli "*Ixia*" Bristol limanına tescil olundu. Tam boy: 122.0 ft., Genişlik: 20.0 ft., Derinlik: 10.6 ft. ve G. Stothert yapımı 1 genişlemeli buhar ana makinesi 120 nhp güç üretiyordu. 1883'de şirket Turner, Edwards & Co. olarak yenilendi. Geminin adı değiştirilmedi.

. 1892'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı ve "*Sofular*" adı verildi.

. Adı "*Konfuda*" olarak değiştirildi.

. 1909'da hizmet dışı kaldı.

Şam- (Ex- Australasian)

1884'de Govan, Glasgow'da Rovert Napier & Co. tersanesinde Govan, Glasgow merkezli George Thompson & Sons Co. adına inşa edilenOykonus tipi yolcu/yük gemisi Aberdeen Line'e ait 3662 grt., 2343 nrt. "*Australasian*" (Official Number: 88859) (Kızak No. 391) 10 Nisan 1884'de denize indirildi. Tam boy: 361.6 ft. (110.2 mt.), Genişlik: 44.2 ft. (13.5 mt.), Derinlik: 21.3 ft. (6.5 mt.) 3 genişlemeli buhar ana makinesi 415 nhp güç üretiyordu. Aberdeen Line'nın en gözde yolcu gemilerindendi. South Wales Contingent'den Sudan'a İngiliz askerlerini taşıdı. Kızıldeniz'de Suakin limanına 29 Mart 1885'de ulaştı. 1906 yılına kadar Abedeen Line grubunda 1854-1870 Aberdeen - Quebec - St.Lawrence; 1824-1840 Aberdeen - Londra / Aberdeen – Baltık / Akdeniz / West Indies / Güney Amerika / Pasifik;1840-1845 Londra - Avustralya - New Zealand - East Indies / Çin- Güney Amerika; 1841-1850 Aberdeen – Baltık / Akdeniz / West Indies / Güney Afrika / Kuzey ve Güney Amerika posta seferlerini yaptı.

. 1906'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı. "Şam" adı verildi.

. 1912'de Donanma emrine verildi ve nakliye gemisi olarak hizmet verdi.

. 1914'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne iade edildi.

. 25 Ağustos 1915'de Marmara'da İngiliz denizaltısı E-11 attığı torpido ile yaralandı ve batmamak için karaya oturdu.

. 1918'de kömür yükü tahliye edilerek yüzdürüldü ve İstanbul'a yedeklendi. Yeniden hizmete alındı.

. 1924'de İzmit Donanma Tersanesi'ne bağlı olarak kömür deposu olarak kullandıldı.

. 1955'de hurda olarak satıldı ve 1 Ağustos 1955'de Savona'da söküldü.

Şark- (Ex- Gulf of Lions, Ex- Maranhense)

The Ship List arşivinde ve Lloyd's Register'de "*Maranhense*" adı taşıyan 1869 (1354 grt.), 1880 (1480 grt.) ve 1890 inşa (grt. belirtilmemiş) Okyonus aşırı seferler yapan 3 yolcu/yük gemisi bulunmaktadır. 1890 inşa Maranhense'nin ilk adı "*Gulf of Lions*"dur ve 1899'da Greenock Steam Ship Co. (Gulf Line) tarafından satın alınmış ve "*Maranhense*" adı verilmiştir. 1901'de Both Line'e satılmıştır ve 1910'da hurdaya çıkartılmıştır.

. 1869 inşa "*Maranhense*" 1880'de T.R. Oswald & Co, Liverpool satılmıştır ki, Osmanlı İdare-i Mahsusa'nın satın aldığı 1354 grt. olan "*Maranhense*" gemisidir.

. İki kez el değiştirerek "*Camilla*" ve "*Europa*" adı verildi.

. 1897'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Şark*" adı verildi.

. 1912'de hizmet dışı bırakılarak hurdaya çıkartıldı.

Edremit- (Ex-Kydoniai)

1887 yılında Sunderland Ship Building Co., South Dock kızaklarında inşa edilen 414 grt., 178 nrt. koster tipi buharlı, tek pervaneli genel yük gemisi "*Kydoniai*" 4 Temmuz 1887'de denize indirildi. Tam boy:180.5 ft., Genişlik 25.1 ft., Derinlik: 12.9 ft. ve 3 genişlemeli North Eastern Marine Engineering Co.Ltd. yapımı buhar ana makinesi 88 nhp. güç üretiyordu.

. "*Kydoniai*"nin ilk armatörü İstanbul'dan Midilli kökenli Constantine Georgalas ve Arvanitides Georgalas idi. İstanbul limanına tescil edilen ve Türk bayrağı çekilen "*Kydoniai*" Midilli'nin Ayvalık tarafına bakan bir köyden adını almıştır.

. 1890'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Edremit*" adı verildi.

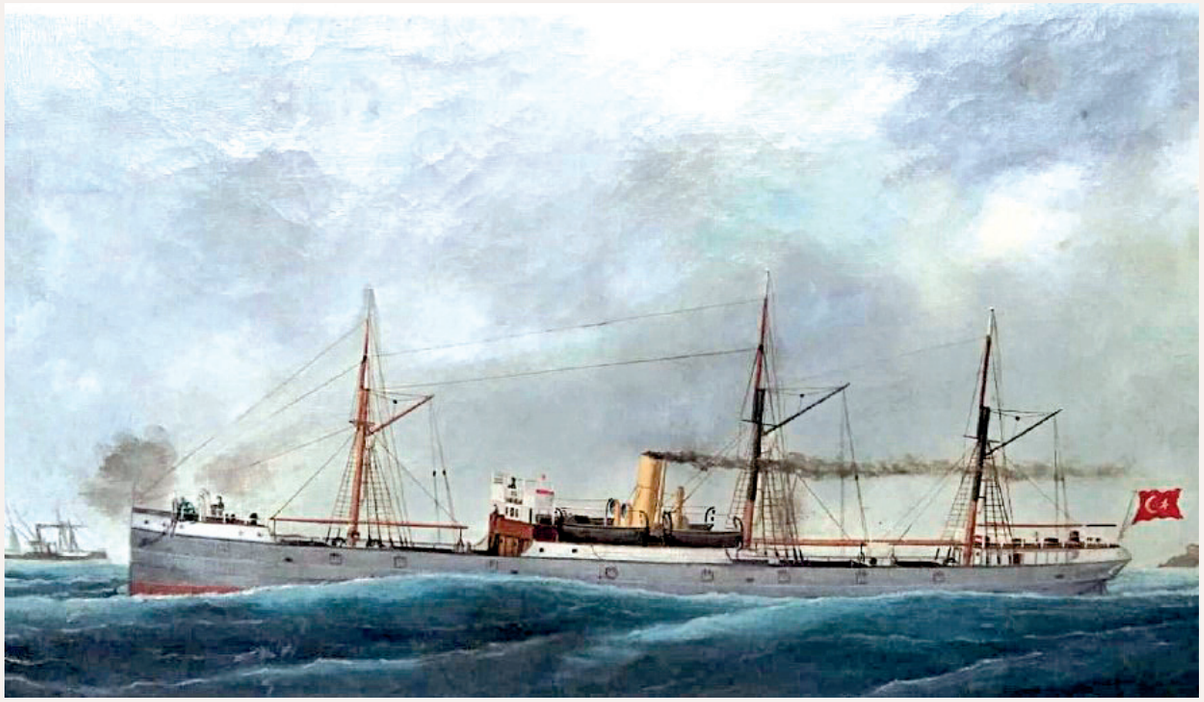
. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. I. Dünya Harbi yıllarında nakliye gemisi olarak hizmet verdi. 26 Kasım 1916 tarihinde Erdek Limanı'ında İngiliz Denizaltısı tarafından açılan top ateşi ile batırıldı.

KIRZÂDE ŞEVKİ VE ŞUREKASI, KIRZÂDE MUSTAFA VE KIRZÂDE HÜSEYİN MÜNİR

Trabzon – (Ex- Alberta, Ex- İsmir (Smyrna), Ex- İzmir)

. 1919 yılında Kanada (British Columbia), Fort Camosun, Vancouver, Fort Victoria batı sahillerindeki gemi inşa tersanelerinden Point Hope'daki "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" tersanesinde inşa edilen "*Alberta*" isimli 2,706 grt., 1555 nrt. genel yük / nakliye gemisinin ilk armatörü Fransa hükümeti idi. Tam boy: 279.0 ft.(82.0 mt.), Genişlik: 46.7 ft.(14.2 mt.), Derinlik: 21.1 ft. ve çift pervaneliydi. Denver, California Vulcon Iron Worksyapımı 2 adet 3 silindirli triple expansion ve çift şaftlı buhar ana makinesi 92 nhp (Nonimal Horse Power) güç üretiyordu. Azami seyir sürati 12 knots idi.



1919 inşa 3 direkli ahşap gövdeli ve çift pervaneli yük/yolcu vapuru "İzmir/Trabzon" vapuru. Ahşap üzerine yağlı boya tablosu: Kaynak: Erdem Cever koleksiyonu.

. "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" veya "*Foundation Company*" 1917 I. Dünya Harbi seferberlik ihtiyaçları nedeniyle kurulmuş 19 şirketten / tersaneden biriydi. Kanada Hükümeti'nin talebi doğrultusunda bazı müteşebbisler, mevcut tersaneleri kiralamışlardır. "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" bu şirketlerden biri olmuştur. 1928'de Capt. W.E.Gardner satın almış ve 1938'de "*Island Tug & Barge & Victoria Tug*" grubu satın alarak "*Point Hope Shipyards*" adını vermiştir.

I. Dünya Harbi ihtiyaçları nedeniyle 1919 yılında Fransa "État Français"adına inşa ettiği 19 adet genelyük gemisini tamamı 2,505- 2,700 grt. arasında ahşap gövdeli 3 veya 2 direkli buhar / yelken gücüne dayalı gemilerdi. *Wilfrid Laurier*, *Nouvelle Ecosse* ,*Winnipeg*, *Quebec*, *Frontenac*, *Champlain*, *Vancouver*, *Ontario*, *La Salle*, *Victoria*, *Montcalm*, *Montmagny*, *Montreal*, *Ottawa*, *Acadie*, *Canada*, *Erie*, *Trois Rivieres*, *Hudson*, *Alberta* isimleri verilen bu gemilerin içinde "Hudson" ve "Alberta" hariç, diğerlerinin ömürleri son derece kısa olmuş ve bir yıl sonrasında hurdaya gidenler olduğu gibi, yanmak, karaya oturmak gibi kazalar sonucunda hemen tamamı 1926-26 yıllarında denizlerden silinmişlerdir.

. Bu tersanede I. Dünya Harbi seferberlik ihtiyaçları nedeniyle çok hızlı şekilde inşa edilen ahşap gövdeli genel yük / nakliye gemilerinin bazıları "*War Songhee*, *War Masset*, *War Babine*, *War Camchin*, *War Nanoose*" adlarını taşımaktadır.

. 1926'da Kırzâde Şevki ve Şurekası satın aldı ve "*İzmir*" adı verildi. Adı LR'de "*Ismir*" olarak kayıtlıdır.

. 1929'da Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir satın aldıve adı "*İzmir*" olarak düzeltme yapıldı.

. 1937'de Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri'na ait Türk Şilepcilik Ltd. Şti tarafından satın alındı ve "*Trabzon*" adı verildi.

. 1940'da Pire merkezli, Miss Aglayla Giras (Charilaos Papadimarion)'a satıldı.

. 14 Nisan 1941 günü İstanbul'dan Pire'ye seyir halinde iken Saronikos'a yakın mesafede Gaidouronisi bölgesinde Alman bombardıman uçakları tarafından bombalanarak batırıldı.

.Batıklar üzerinde yaptığı çalışmalarıyla tanınan Yunanlı araştırmacı Grafas Antonis batığın yarısını Gaidouronisi bölgesinde tespit etti. Ancak, Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacısı Aris Bilalis Antony Grafas'ın verdiği bilginin yanlış olduğunu bildirmiştir. Aris Bilalis Sounio'nun batısında yaptığı dalış sırasında bulduğu gemi enkazını "Trabzon" diye belirtmesine karşın, bu batık sac gövdeli idi. Oysa Trabzon ahşap gövdeli bir gemiydi. Gerçekten Trabzon Sounion'un kuzey doğusunda Lavrio yakınlarında battı. Aris, Trabzon'un küçük bir sualtı mağarasında yarı batık olduğunu ve kalıntıların 1980'de bölgenin yeni bir marina inşaatı için batıktan temizlenmesi amacıyla dinamitle parçalandığını ve bu konuda bir rapor bulunduğunu bildirmiştir.

MANUK GÜMÜŞCİYAN

On Temmuz - (Ex- Ruggiero Settimo, Ex- Grangense)

1891 yılında Palmer's Ship Building & Iron Co.Ltd, Jarrow kızaklarında inşa edilen (Kızak No. 661) 2162 grt., 1244 nrt., Tam boy: 302.0 ft., Genişlik: 38.4 ft., Derinlik: 15.3 ft. sac gövdeli buharlı ve pervaneli "*Ruggiero Settimo*" yolcu / yük gemisi 20 Ekim 1891'de denize indirildi ve Kasım 1891'de hizmete girdi. 3 genişlemeli Palmer's Ship Building & Iron Co.Ltd, Jarrow yapımı buhar ana makinesi 428 nhp güç üretiyordu. (Reg. Number: 1894: 102863). İlk armatörlük firması Palermo merkezli Italo - Britannica Royal Italian Mail Steam Navigation Co.Ltd. (Galbraith, Pembroke) idi. 1893'de Liverpool merkezli R. Singlehurst & co. firması satın aldı. ve adnı "*Grangense*" olarak değiştirildi. 1901'de Liverpool merkezli Booth Steamship Co.Ltd. satın aldı. Adını değiştirmedi.

. 1910'da İstanbul'dan Manuk Gümüşciyan satın aldı ve "*On Temmuz*" adı verildi.

. 7 Mart 1915'de Kdz. Ereğlisi açıklarında Rus harp gemileri tarafından batırıldı.

Tâif - (Ex- Tycho Bruhe, Ex- Palais Royal)

Osmanlı İmparatorluğu Sultan II. Abdülhamid devrinin adı "Taif" olarak çok geçen bir gemiydı. Mithat Paşa ile Sultan II. Abdülhamid'in kızkardeşi Cemile Sultan'ın eşi Mahmud Celaleddin Paşa'yı Taif'e sürgüne götürmesiyle de anılır olmuştur.

. 1867 yılında Newcastle, Andrew Leslie & Co., Hebburn - On - Tyne tersanesinde (Kızak No. 83) Liverpool merkezli Brazil & River Plata Steam Navigation Co. (Lamport & Holt) adına inşa edilen 1848 grt. 1257 nrt. genel yük gemisi "Tycho Brahe" 3 Temmuz 1867'de denize indirildi ve ayni sene hizmete girdi. (Tescil No. 58897). Tam boy: 291.0 ft.,(88.7 mt.) Genişlik: 34.6 ft. (10.5 mt.), Derinlik: 20.8 ft. (8.6 mt.), (1871'de 28.1 ft.) ve 2 genişlemeli Newcastle, Stephenson,

1867 yılında Newcastle, Andrew Leslie & Co., Hebburn - On - Tyne inşa "Tycho Brahe" "Port Royal" adıyla. Kaynak: Charles Wells & Co. arşivi; Kaynak: Tâif vapuru tablosu, Erdem Cever koleksiyonu / arşivi.

Robert & Co. yapımı buhar ana makinesi 170 nhp - 188 hp. güç üretiyordu. 1867'de Liverpool merkezli Brazil & River Plate Steam Navigation Co. filosunda hizmete girdi. 1878'de Antwerp merkezli Sociéte de Navigation Royale Balge Sud- Americain satın aldı. 1892'de Londra merkezli Charles Wells & Co. satın aldı ve *"Palais Royal"* adı verildi. 1892'de Charles Wells, Monte Carlo'da oynadığı kumar sırasında bankaya ipotek ederek gemiyi kaybetti. 1893'de Londra merkezli William Hurlbatt satın aldı. Geminin adını değiştirmedi.

. 1894'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve *"Taif"* adı verildi.

. 30 Ekim 1908'de Ereğli'den kömür yüklü olarak Sarayburnu önlerine geldiğinde Bağdad vapuru ile çarpışarak battı.

Zonguldak - (Ex- Nonpareil, Ex- Liverpool, Ex- Carmen Sylvia, Ex- Polis Myteline)

1884 yılında North Shields, Thomas ve William Smith'e ait T. & W.Smith Tersanesinde inşa edilen 1545 grt., 965 nrt. demir gövdeli buharlı, pervaneli yolcu/yük gemisi (Ref.Number: 89550), (Kızak No. 88) *"Nonpareil"* 28 Şubat 1884 günü denize indirildi ve Şubat 1884'de hizmete girdi.İlk armatörlük firması Londra, Scrutton, Sons & Co. idi.

. 2 genişlemeli 182 nhp güç üreten buhar ana makinesi Low Walker, wingham Richardson & Co. yapımı ve Tam boy: 267.0 ft., Genişlik: 35.0 ft., Derinlik: 17.4 ft. olan *"Nonpareil"* 1898 yılında Liverpool merkezli S.Hough firmasına satıldı ve *"Liverpool"* adı verildi. 1902'de Liverpool'dan RG Hough'ya devredildi. 1904'de Liverpool'dan S.Hough Ltd. (RG Hough)'ya devredildi. 1911'de Trieste'de I. Stark firması satın aldı ve *"Carmen Sylvia"* adı verildi.

. 1911'de Bank of Mitylini (Osmanlı Midilli Bankası) sahibi İstanbul'dan Panos Michael Courtgi, (P.M. Courtgi & Co.) adına satın aldı ve "*Polis Myteline*" adı verildi.

. 1913'de İstanbul'dan Manuk Gümüşciyan satın aldı ve "*Zonguldak*" adı verildi.

. 1915'de Osmanlı Seyr-i Sefain idaresi'ne devredildi.

. 10 Ağustos 1915'de Zonguldak'dan kömür yüklü olarak İstanbul'a seyrederken, Kefken açıklarında Rus denizaltısı Tyulen W.'den atılan torpido ile batırıldı.

NAHUM ESSEYAN VE OHANNES M. ESSEYAN

XIX.Yüzyıl ortalarında altı ticaret gemilik filoya sahip olan İstanbul'lu Nahum Esseyan ve Ohannes M. Esseyan ailesinin kökleri Kayseri'dir. Ermeni Soyağacı arşivlerinde ve Ermeni ailelere ait belgelerde Esseyan ailesinin "Bay %5" olarak tanınmış olan petrol devi Nubar Sarkis Gülbenkyan ailesiyle yakın akraba olduklarını göstermiştir. Nubar Sarkis Gülbenkyan, Ohannes Esseyan'ın torunudur. Esseyan ailesine ait iki armatörlük şirketi görülmektedir; Şirketlerden birinin adı "Esseyan, Nahum & Co." idi. Merkezi Manchester'di ve Osmanlı Türk limanları arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktaydı.Başlangıçta sahip olduğu gemiler; "*John Beamount*", "*Granville*", "*Ayrshire*" ve "*Dikili*" idi.

"Dikili" 1900'da Hamidiye Vapurculuk Şirketi'ne (Yahya Paşa ve E.Esseyan) satılmıştır.

Grubun ikinci armatörlük şirketi "Ohannes M. Esseyan" adına kayıtlıdır. Sahip olduğu gemilerin hepsi Türk bayraklıydılar. 1895'de sahip oldukları gemilere hükümetçe el konulmuş ve Donanma'da muhtelif amaçlarla kullanılmışlardır. Bu gemiler; 1853 inşa 1692 grt. olan "*Selamet*"; 1874 inşa 1231 grt. "*Tarsus*", 1862 inşa 1751 grt. olan "*Adana*", 1874 inşa 2057 grt. olan "*Hudeyde*" ve 1886 inşa 241 grt. olan "*Aydın*" idi.

Ohannes Esseyan'ın eşi Virginie Hovassapyan'ın kızı 1835 (Kesin değildir) doğumlu Nevarte Esseyan'dır. Kalouste Gülbenkian ile evlenmiş ve eşinin soyadını almıştır.Çocukları Nubar Sarkis Gülbenkyan ve Rita Sivarte Gülbenkyan'dır.

Nubar Sarkis Gülbenkyan 2 Haziran 1896'da Kadıköy'de doğdu. İlköğrenimini Kadıköy'de Aramyan-Uncuyan okulunda yapmış, sonradan Saint Joseph Fransız Lisesi'nden mezun olmuştur. Avrupa'da sürdürdüğü öğreniminin ilk durağında Marsilya'da bir süre kalarak Fransızcasını geliştirmiş, daha sonra Londra'nın ünlü King's College üniversitesinden jeoloji mühendisliği diplomasını almıştır. Ocak 1972'de Cannes'da vefat etmiştir.

Esseyan ailesinden Kayseri'de doğmuş ve ailesiyle Üsküdar'a yerleşmiş olan tüccar ve armatör Ohannes Essayan gibi bir diğer tüccar armatör isim, yine Kayseri'de dünyaya gelen Mıgırdıç Esseyan'dır. Güvertesine toplar monte edilmek suretiyle dünyada kruvazör ilan edilmiş ilk ticaret gemisi "Hudeyde" Sultan II. Abdülhamid devri Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın Yunan Donanmasındaki kruvazörlere nazire olarak dünyada ilkkez "Kruvazör" ilan edilmiş ilk ticaret gemisidir!

Hudeyde'nin ilk adı "Suez" idi. Eylül 1874'de C. Mitchell & Co. Newcastle tersanesinde denize indirildi. 1891'de Esseyan şirketine satıldı ve "*Hudeyde*" adı verildi. 1895'de İdare-i Mahsusa tarafından el konuldu ve adı aynen korundu. 1896'da Osmanlı Donanması'na

devredildi. Devredilen ticaret gemilerinden biri de "*Medine*" idi. Bu gemi de kruvazör yapıldı! Nahum Esseyan ve Ohannes M.Esseyan da armatörlüğün yanında öncelikle gemilerine daha az maliyetle kömür sağlamak, fakat ayni zamanda büyük bir ticarî pazardan yararlanmak amacıyla, Panos Michael Courtgi ve Artin Karamanyan gibi armatörlerden sonra, Karadeniz'de kömür ocağı işletmiştir. Armatör Arvanitidis kömür ocağı işletmiş İstanbul'lu armatörlerden bir diğeridir.

Tamer Güven'in "Zonguldak Kozlu'da Kömür Madenciliği: İşletmecilik Ve Çalışma Hayatı (1848-1921)" isimli eserinde; "*Kömür ocağı işletmeciliğine girişi Devletin aldığı bir kararla ocak sahiplerinin nakit gelir elde etmeleri imkan dahiline girmiş ve aynı zamanda havzada ocak sahibi olmak ve işletmek için gerekli uyumu sağlamıştır.*

...Yatırımların artmasının bir nedeni de Avrupa'da yatırım sermayesinin bollaşmasıydı. Bu vesilelerle havzaya gelen sermaye hem madencilik tekniği ile altyapı yatırımlarını artırmış hem de maden işçilerinin ilk defa nakit ücret almalarını sağlamıştır. Kömür satışı üzerindeki engeller kısmi olarak kaldırılınca, eskiden alelade birer müteahhit olan maden işletmecilerinin yerine bol sermayeli yabancı ve yerli yatırımcılar gelmeye başlamıştır. İdare-i Mahsusa'nın ihtiyaç duyduğu kömürü çıkarmak için kurulan Karamanyan Kumpanyası, 1885'de havzada kurulan ilk işletme olan Giurgiu Kumpanyası, Galatalı bir banker olan Hallaçyan Efendi tarafından kurulan Hallaçyan Kumpanyası gibi işletmeler mezkur karardan sonra kurulmuşlardır. Bunların dışında Esseyan, İhsaniye ve İnamiye gibi işletmeler de yine yeni dönemde kurulan işletmelerdendirler." bilgisi yer almaktadır.[126]

Tarsus - (Ex- Warrior)

1874 yılında Sunderland, Davison & Stokoe, Southwick, Wall Dane kızaklarında inşa edilen (Official Number: 69347) demir gövdeli pervaneli buharlı genel yük gemisi "*Warrior*" 20 Ocak 1874'de denize indirildi. 1231 grt., 797 nrt. Tam boy: 241.7 ft., Genişlik: 30.2 ft., Derinlik: 22.4 ft. ve Ouseburn Engine Works Co. Ltd. yapımı 2 genişlemeli buharlı ana makinesi 130 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool'dan T. & J. Harrison firması idi.1884'de Liverpool merkezli Charente Steam Shipping Co. Ltd. - T. & J. Harrison firması adına Liverpool limanına tescil olundu. 1888'de Newcastle, J. Dent Junior - George William Allen & Co. (G.W. Allen & Co.) satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1889'da South Shields merkezli G. W. Allen & Co. satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1890'da Nahum Esseyan ve Şurekası satın aldı ve "*Tarsus*" adı verildi.

. 1895'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı.

. 1909'da hizmet dışı bırakıldı.

. 1912'de Haliç'te söküldü.

Şeref - (Ex- Berenguer, Ex- Rita)

1857 Greenock, Caird & Co. Cartsdyke West inşa (Kızak No.52) 990 grt., 666 nrt. buharlı demir gövdeli pervaneli yolcu/yük gemisi "*Berenguer*" (Official Number: 17449) ayni sene hizmete girdi. Tam boy: 272 ft., Genişlik: 30.8 ft., Derinlik: 30.8 ft. olan "*Berenguer*"in ilk

armatörlük firması Greenock, James Caird idi ve 25 Şubat 1857'de Greenock limanına tescil edildi. 1857'de Santiago Tretmant - Barcelona hattında posta seferleri yaptı. 1858'de Bofill & Martorell - Barcelona ring seferlerine verildi. 1864'de Bercelona, Jose Serra & Calsina satın aldı ve "*Rita*" adı verildi.

. 1891'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve adı "*Şeref*" olarak değiştirildi.

. 1912'de söküldü.

Giresun - (Ex - Jerome, Ex - Warwick Castle)

1876 yılında "*Warwick Castle*" adıyla Glasgow'daki Robert Napier & Sons Tersanesinde D. Currie & Co. London'da adına inşa edilen 4663 dwt., 3065 grt. genel yük/yolcu gemisi 1896'da Londra merkezli Union Castle Line'a satıldı ve adı değiştirilmedi.. Tam boyutları 106.3mt. x 11.3mt. x 8.7mt. olan adı "Warwick Castle"in 2 genişlemeli buhar ana makinesi ile azami 10 knots sürat yapabiliyordu. 1916'da azami seyir sürati 7 knots'a düşmüştür.

. 1897'de Londra merkezli Booth Steamship Co.'ya satıldı ve "*Jerome*" adı verildi.

. 1910'da Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı ve "*Giresun*" adı verildi.

. Ayni sene Osmanlı Donanması'na devredildi ve mayın gemisi olarak tadil edildi.

. 1916'da kömür gemisi olarak kullanıldı.

. 1917'de İstanbul Haliç'te bağladı.

. I. Dünya Harbi sonunda işgal altındaki İstanbul'da Fransız kuvvetlerince el konuldu

. 15 Mayıs 1919'da Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1926'da hizmet dışı bırakıldı.

. 1927'de Haliç'te Hüseyin İlhami Kızak yerinde söküldü.

FOSCOLO MANGO

Tekirdağ- (Ex- Smyrna, Ex- Matteo Foscolo)

1868 Palmers' Shipbuilding & Iron Co. Jarrow ve Willington Quay inşa 170 grt. yandan çarklı yolcu- yük gemisi idi.

. İlk adı "*Smyrna*" idi. Foscolo Mango Steamship Co. (İstanbul / Londra) Co. satın almış ve "*Matteo Foscolo*" adını vermiştir. 1890'da İdare-i Mahsusa adına satın alındı ve "*Tekirdağ*" adı verildi.

. Ayni sene Donanma emrine devredildi.

. 1909'da hizmet dışı bırakıldı.

Vapur donatanı ve acentesi olarak tanınan Foscolo Mango'nun şirketi Kemankeş Mustafa Paşa Caddesi'ndeki Frank Han'da idi. Araştırmalar Foscolo Mango'nun ayni zamanda kömür

ticareti yaptığı, ayni zamanda "*Foscolo Mango Steamship Co.*" adıyla bir armatörlük firmasının büyük ortağı olduğunu göstermiştir. İstanbul'da neşredilen İngilizce-Fransızca gazetelerde yeralan ilanlarda arşiv kayıtlarında Compagnies Royale Nèerderlandaise de Navigation à Vapeur "Salamander" Inc. Co. Türkiye acentesi olduğu ve adresinin Couteaux Han, No. 17-23 Galata olduğu kayıtlıdır. "*Foscolo Mango Steamship Co.*"in sahip olduğu gemiler İngiliz bayraklıydı ve Londra'da tescil edilmiş olmasına karşın şirketin merkezi İstanbul, Galata idi. Şirket bazı kayıtlarda "Foscolo, Mango, Constantinople" olarak yazılıdır. Şirkete ait gemilerden "*Eptalofos*" 1911 yılında Sunderland, Deptford, Sir James Laing & Sons Ltd., Deptford Tersanesi'nde "Detmold" adıyla Kızak No.633 olarak inşa edildi. (Official Number: 129783) sac gövdeli pervaneli buharlı genel yük gemisi "Detmold" 6 Ekim 1911'de denize indirildi ve Kasım 1911'de hizmete girdi. 4431 grt. Tam boy: 368.8 ft., Genişlik:50.3 ft. idi ve 3 genişlemeli George Clark Ltd. yapımı buhar ana makinesi vardı. İlk armatörlük firması Newcastle merkezli Clydford Steamship Co.Ltd.- W. Holzapfel'di ve Newcastle- upon- Tyne'de tescil olundu.

. 1916'da Londra merkezli "Foscolo Mango Steamship Co."ya satıldı.

. 23 Mart 1917 günü Malta'da Jamaica'ya sefer yaparken Malta Adası'nın Kuzey Batısında 47 mil mesafede Alman denizaltısı U.64 tarafından torpido atışıyla batırıldı.

. Şirkete ait gemilerden 4,307 grt. genelyük gemisi "*Eptaprygion*" 23 Nisan 1917 günü Sicilya Adası'nın 150 mil Güney - Batısında Alman denizaltısı tarafından torpido atışıyla batırıldı.

. "*Marie J.Mango*" isimli 3,191 grt. genelyük gemisi 26 Ocak 1911'de Novorossiisk'den Emden'e hareket ettikten bir süre sonra kayboldu

. İnşa adı "*Freeland*" olan 4194 grt., 2707 nrt. genelyük gemisi 1912 yılında Northumberland Shipbuilding. Ltd., Howdon Tersanesi'nde 193 Kızak No. ile inşa edildi. 2 Nisan 1912'de denize indirilen Freland, Mayıs 1912'de ilk armatörlük firması Londra merkezli The Noreuro Traders Ltd. (JF Drughorn) tarafından teslim alındı.

. Tam boy: 370.1 fr., Genişlik: 50.9 ft., Derinlik 26.2 ft. ve 3 genişlemeli 372 nhp güç üreten buhar ana makinası vardı.

. 1915'de Foscolo Mango'nun Londra kayıtlı Mango & Co. (Frinton Steamship Co.Ltd.) tarafından satın alındı ve "*Frinton*" adı verildi.

. 19 Mart 1917 günü Cartegena'dan Tees için demir cevheri yüklü olarak seyrederken Ouessant'ın Kuzey Batısında 320 mil mesafede Alman denizaltısı U- 81 tarafından torpido atışıyla batırıldı.

. Şirketin sahibi olduğu 2,333 grt. genelyük gemisi "*Zanni Stefanovic*" 1891 Richardson Thompson & Sons , West Hartlepool inşa idi.

. Tam boy: 88.4 mt., Genişlik: 11.6 mt. (Kızak No: 186) olan geminin Richardson Thompson & Sons yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 200 rhp. Güç üretiyordu.

. İlk armatörü West Hartlepool'dan Edward Withy & Co. idi.

. Teslim alındıktan sonra İstanbul merkezli Mango J.A. & Co.- Foscolo Mango & Co. firmasına

Mango ailesi Heybeliada'daki köşklerinde dostlarıyla. Yıl.1890. Anthony Mango, arka sırada soldaki ikinci kişidir.

satıldı ve "*Zanni Steganovic*" adı verildi.

. 28 Aralık 1893 tarihinde Sivastopol'dan Marsilya'ya buğday yüklü olarak seyrederken kayboldu.

Foscolo Mango kimdir

Foscolo Mango hakkında bilgi sahibi olabildiğimiz isim Andrew Mango büyükbabasının babasının Kaptan Andoni Mango olduğu ifade etmiştir. Sakız Adalı olmasına karşın Mango'lar İngiltere'den göç ettiler. Fakat Sakız'a ne zaman yerleştiklerine dair bir belge bulunmamaktadır. "Mango" kelimesi İtalya'da bilinen bir kelime değildir. Sadece Sicilya'da Segesta harbeleri "Mango" olarak tanınmaktadır. Piedmont'daki bir köyün adı da Mango'dur. Mango'ların Ceneviz kökenli oldukları ve Sakız'a göç ederek bu adada deniz ticareti ile kazançlarını sağladıkları tahmin edilmektedir. Mango ailesinden Leonardo de Mango 1883'de İstanbul'a yerleşmiş ve çok başarılı yağlıboya tablolarıyla tanınmıştır. 1930'da İstanbul'da vefat etmiştir. Andrew Mango'nun büyük babası Anthony Mango 1880-1890 yıllarında Hamburg'da Karadeniz'den kömür nakliyesini gerçekleştirmek amacıyla Foscolo Mango Steamship Co. adıyla bir şirket kurdu. Ortağı Venedik kökenli Foscolo Mango idi. Foscolo Mango ailesi Venedik'ten göç ederek Korfu Adası'na yerleşmiş ve daha sonra İstanbul'a yerleşmiş bir bir aileyi meydana getirmekteydiler. Foscolo Mango & Co. bir yönüyle güçlü bir armatörlük şirketiydi ve 19.Yüzyıl başlarında kurulmuştur. Anthony Mango 1906 aralığında vefat etmiştir. Bu şekilde Foscolo Mango'nun İstanbul Galata'daki şirket merkezinde faaliyetine devam ettiği görülür.Gemiler çoğunlukla kömür yüküne odaklanmıştı. Hamburg, Pire, İstanbul, Novorosisk ağırlıklı sefer yaparlardı.

Anthony Mango Arnavut veya Vlach kökenli Evangeline Margaritis ile evlendi. Beş çocukları olmuştur. 1906 yılında şeker hastalığından dolayı tedavi umuduyla gittiği Karlstad'da vefat etti. Gerek kömür ticaretinden ve gerekse sahip oldukları armatörlük şirketi sayesinde çok yüksek oranda gelir elde etmişlerdir. Mango ailesi Galatasaray civarındaki büyük bir konakta yaşadı. Kömür Güney Wales ve Durham kömür ocaklarından gelirdi. Bu ticaret için Londra'da bir ofis açmışlardı. Armatörlük şirketi Londra'da görünmesine karşın merkezi İstanbul Galata'da idi. Gemiler ise İngiliz bayraklıydılar. Tüm levantenlerde görüldüğü üzere ailede Fransızca, Latince, Rumca çok yaygın dilleri oluşturmaktaydı. Büyük varlık edinmiş olan Mango'lar yazın Heybeliada'daki köşklerinde yaşarlardı.[127]

Ferah - (Ex - Tantalon Castle)

1887 Leith, S & H. Morton & Co., Victoria Dock inşa tenezzüh tipi 240 grt., 32 nrt. sac, yandan çarklı buharlı yolcu vapuru "*Tantalon Castle*" 9 Nisan 1887'de denize indirildi ve 1 Haziran 1887'de Leith limanına tescil edildi. Tam boy: 190.0 ft., Genişlik: 21.1 ft., Derinlik: 7.7 ft. ve Leith, S. & H. Morton yapımı 1 genişlemeli buhar ana makinesi 100 hp güç üretiyordu. 1895'de İngiliz sicil kaydı kapatıldı.

. 1898'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Ferah*" adı verildi.

. 1918'de Osmanlı Seyr-i Sefain idaresine devredildi.

Büyükada - (Ex - Greyhound, Ex - Büyük Ada)

1895 Clydebank (Kızak No. 277) James & George Thomson inşa 542 grt., 211 nrt. yandan çarklı sac gövdeli tenezzüh tipi yolcu vapuru "*Greyhound*" 16 Mayıs 1895 'de denize indirildi. Tam boy: 230.0 ft., Genişlik: 27.1 ft., Derinlik 9.7 ft. ve Clydebank, James & George Thomson yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 164 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Blackpool, North Pier Steamship Co Ltd - Başkanı George L Seed idi ve Fleetwood'da tescili yapıldı. 1905'de Blackpool, Blackpool Passenger Steamboat Co. Ltd., Başkanı Bickerstaffe'e satıldı. 1914 yılı LR kayıtlarında 542 grt., 221 nrt. ve 1919'da 556 grt.,227 nrt. olarak yer almaktadır. 1915 -1919 yıllarında İngiliz Donanması'nda "HMS Greyhound" adıyla mayın arama tarama gemisi olarak kullanıldı. 1923'de Belfast, Abercorn Steamship Co.Ltd. Başkanı Samuel Gray'e satıldı ve Belfast limanına tescil edildi.

. 1925'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı. "*Büyük Ada*" adı verildi.

. 1930'da adı "*Büyükada*" olarak yapılandırıldı.

. 1934'de Akay İşletmesi'ne devredildi.

. 1936'da hurdaya çıkartılarak söküldü.

(126) Tamer Güven; "Zonguldak Kozlu'da Kömür Madenciliği: İşletmecilik Ve Çalışma Hayatı (1848-1921)" Bülent Ecevit Üniversitesi Yayınları No: 5. Mayıs 2015 Ankara.(Tamer Güven- Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Araştırma Görevlisi).

(127) Andrew Mango; "The Brother's Mango"- Cornucopia Sayı.19 Yıl 1999.

MUSTAFA ZEKİ, MURATZÂDE MAHMUD NEDİM, MEHMET KASIM BAŞAK, RAHMİ YAĞCI

RICHARD TAUBER SEVGİLİNİN SON SESİ
MAJİK SİNEMASINDA

ŞEHVET KADINI
MYRNA LOY

AŞK ÇOCUĞU

RAMON NOVARO'yu HAYATI GÖRECEĞİZ!

Darülbedayi temsilleri

AYNAROZ KADISI

Satılık otomobil

Kasaba Belediyesinden:

Nafıa fen mektebi mubayaat komisyonundan:

LLOYD TRIESTINO

Yelkenci Vapurları
KARADENİZ POSTASI
Samsun vapuru 19 çarşamba

Beyoğlu altıncı noteri beyefendiye

Seyrisefain

TRABZON BİRİNCİ POSTASI
(MAHMUTŞEVKETPAŞA)
vapuru 18 teşrinisani salı akşamı Galata rıhtımından halkalık Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun, Trabzon, Rize'ye gidecek ve dönüşte Sürmene, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ordu, Unye, Samsun, Sinop, İnebolu, Zonguldak'a uğrayarak gelecektir.

Ayvalık sür'at postası
(MERSİN) vapuru 18 teşrinisani salı 17 de Sirkeci rıhtımından -Halk- Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Edremit, Burhaniye, Ayvalık'a gidecek ve dönüşte mezkûr iskelelerle birlikte Altınoğlu'a uğrayacaktır.
Azimette Gelibolu için vük alınmamaktadır.

TRABZON İKİNCİ POSTASI
(REŞİTPAŞA) vapuru 20 teşrinisani perşembe akşamı Galata rıhtımından halkarak İnebolu, Samsun, Unye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa'ya gidecek ve dönüşte Pazar iskelesile Rize, Of, Trabzon, Polathane, Giresun, Ordu, Fatsa, Samsun, İnebolu'ya uğrayarak gelecektir.

MERSİN POSTASI
(ANAFARTA) vapuru 21 teşrinisani cuma 10 da Galata rıhtımından halkarak Çanakkale, İzmir, Kilüük, Bodrum, Fethiye, Finike, Antalya, Alâiye'ye uğrayarak Mersin'e gidecek ve dönüşte aynı iskelelerle beraber Taşucu, Anamur, Kuşadası'na uğrayacaktır.
Acelifi Kalkan yolcu ve yükü gidiş ve gelişte Fethiye'da aktarma suretile alınıp verilir.

6 İnciliin
46 Elbise
32 Kapot
2 Yeldirme
Seyrisefain idaresi hademeleriyle tahsildarlarına yerli ku- mandan yaptırdıkları elbise ve paltoları yukarda yazılı dört kalem elbise açık eksiltme ile ihale edilecektir. Şartname ve nümuneyi görmek üzere her gün ve münakasaya iştirak etmek üzere 15 birinci teşrin 930 tarihinde yüzde on deposito akçeleriyle levazım müdürlüğüne müracaatları.

TAVİLZADE VAPURLARI
Mümtazzam Ayvalık postası
SELÂMET
vapuru her perşembe 17 de Sirkeci'den hareketle Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Altınoğlu, Edremit, Burhaniye ve Ayvalık'a uğrar ve avdet edecek.
Yolcu bileti vapurda da verilir.
Acele Yemiş Tavilzade biraderler.
Telefon: İstanbul 2310

Hususi acele Tayyare vapurları
AYVALIK - İZMİR POSTASI
SEYYAR
vapuru 18 teşrinisani
ÇARŞAMBA
Akşam saat 18 de Sirkeci rıhtımından hareketle (Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Altınoğlu, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili ve İzmir) e azimet ve avdet edecektir.
Yük ve yolcu için Emniyet Sandığı direktörlüğü caddesi Rıhtım hamidi 5 No. idarehanesine müracaat. Tel. İstanbul 1977 Tel. graf. İst. Hanta? Tayyar. Yolcu bileti vapurda da verilir.

Münakasa ilânı
Darüşşafaka Lisesi müdürlüğünden:

İstanbul Belediyesi ilânları

Satılık asarı atika kolleksiyonu:
Emniyet Sandığı müdürlüğünden:

İstanbul ithalât gümrüğü müdürlüğünden:

Darülfünun mubayaat komisyonundan:

ispirto ve içkiler inhisarı
İstanbul Başmüdürlüğünden:

Erzurum Vilâyetinden:

Devlet Demiryolları ilânları

Muratzâde Ahmet ve Mahmud Nedim Bey, oğlu Eşref Bey'le 1930 yılında "Tekirdağ" vapurunu satın aldılar. Kaynak:Cumhuriyet Gazetesi Arşivi.

"İhsaniye", "Aydın", "Cihat" ve "Demirhisar", "Rahmi Kaptan", ismileri verilen 1874 yapımı "Honfleur" isimli vapurun armatörlerinden Muratzâde Mahmud Nedim Bey, oğlu Eşref Nedim'le ortak olarak, Ahmet Simaiş ve Hindizâde Osman Bey'e ait "Tekirdağ" vapurunu 15Kasım 1930 tarihinde satın almıştır. Bu satışla ilgili olarak Cumhuriyet Gazetesi'nde şu ilan neşredilmiştir.

"Beyoğlu Altıncı Noteri Beyefendiye

Uhdei tasarrufumuzda bulunan ve İstanbul limanında mukayyet 70 sicil numaralı Tekirdağı vapurunu bu kere Murat oğlu Mahmud Nedim Bey'le beraber oğlu Eşref Beye dairenizçe 15 -11 - 930 tarihinde tasdik edilen satış mukavelesi ile münasafaten (Yarı yarıya) ve mütesaviyen (Eş değerde) satış ettiğimizden alelûsul ilânını rica eyleriz efendim.

İstanbul, Lâleli Apartımanlarında Birinci dairede mukim (Oturan) Ahmet Simaiş Bey ve İstanbul Velura Hanı'nda mukim Hindizâde Osman Bey."

Bu ilanın yer aldığı sayfa incelendiğinde posta seferlerine dair seri ilanların devam ettiğini görürüz: Bu ilanlar Türk armatörlük yapısının yabancılarla kıyaslanması için dikkat çekici bilgileri içermektedir. Nitekim Galata Köprübaşı Beyoğlu (Tel:2362), Sirkeci Acentesi Mühürdar İrade Hanı altında (Tel: 2740) Mahmut Şevket Paşa Vapuru'nun 18 Teşrinisâni Salı akşamı Galata Rıhtımı'ndan kalkarak Zonguldak, İnebolu, Snop, Samsun, Giresun, Trabzon,Rize'ye gidecek, dönüşte Sürmene, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ordu, Unye, Samsun, Sinop, İnebolu, Zonguldak'a uğrayarak gelecektir. Mersin Vapuru "Ayvalık Sür'at Postası" olarak ilan edilmektedir. 18 Teşrinisâni Salı'17 de Sirkeci Rıhtımından kalkarak Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Edremit, Burhaniye, Ayvalık'a gidecek ve dönüşte bu iskelelerle birlikte Altınoğluk'a uğrayacaktır. Azimette Gelibolu için vük alınmamaktadır. Reşit Paşa Vapuru 20

Teşrinisâni Perşembe akşamı Galata Rıhtımı'ndan kalkarak "Trabzon İkinci Postası" olarak; İnebolu. Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa'ya gidecek ve dönüşte Pazar iskelesile Rize, Of, Trabzon, Polatha ne, Giresun, Ordu, Fatsa, Samsun, İnebolu'ya uğrayarak gelecektir. Anafarta Vapuru "Mersin Postası" olarak 21 Teşrinisâni Cuma günü Saat 10'da Galata Rıhtımı'ndan kalkarak Çanakkale, İzmir, Küllük, Bodrum, Fethiye, Finike, Antalya, Alâiye'ye uğrıyarak Mersin'e gidecek ve dönüşte ayni iskelelerle beraber Taşucu, Anamur, Kuşadası'na uğrayacaktır. Andifli Kalkan yolcu ve yükü gidiş ve gelişte Fethiye'de aktarma sureti ile alınıp verildiği hatırlatılmaktadır.

Tavilzâde Vapurları'nın "Muntazam Ayvalık Postası" Selâmet Vapuru ile yapılmaktadır. Selâmet vapuru her perşembe 17'de Sirkeci'den harekede Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Altınoluk, Edremit, Burhaniye ve Ayvalık'a azimet ve avdet etmektedir. Yolcu biletinin vapurda da verildiği hatırlatılmaktadır. Tavilzade Biraderler'in adresi Yemiş'tedir ve Telefon: İstanbul 2210'dir. Hantalzâde Tayyar Vapurları başlığı ile belirtilen "Seyyar" vapuru "Ayvalık- İzmir Postası" olarak 18 Teşrinisâni Çarşamba akşamı Saat 18'de Sirkeci Rıhtımından hareketle Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Altınoluk, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili ve lzmiz'e azimet ve avdet edecektir. Yük ve yolcu için Eminönü Reşadiye Caddesi Rıhtım Hanı'ndaki 5 No.'lu idarehanesine müracaat edilmelidir. Tel. İstanbul 1977, Telgraf: İstanbul Hantal Tayyar'dır. Yolcu bileti vapurda da verilmektedir. Yelkenci Vapurları, "Karadeniz Postası" nı yapan "Samsun" vapuru Çarşamba günü akşamı 18'de Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Zonguldak, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene ve Rize) iskelelerine azimet ve avdet edecektir. Tafsilât için Sirkeci'de Yelkenci Han'daki acentesine müracaat edilmelidir. Tel: İstanbul 1515'dir.

Türk armatörlerinin sahip oldukları vapurlarla gerçekleştirdikleri tüm posta seferleri, kabotaj iskelelerinden oluşmaktadır. Ayni süreçte Lloytd Triestino verdiği ilanla "Abazia" isimli vapurun Odesa, Köstence ve Varna uğrağı yaparak 20 Teşrinisâni günü İstanbul'a geleceğini duyurmaktadır. Yine ayni ilanda, İstanbul'a muvasalatı beklenen vapurlardan "Kompidoglio" 23 Teşrinisâni Pazar günü İtalya ve Yunanistan'dan gelecektir. "Kaldea" vapuru 18 Teşrinisâni Salı günü İstanbul'dan hareketle Samsun, Trabzon, Batum ve Novrosiski'ye Semiramis vapuru 20 Teşrinisâni Perşembe sabahı tam 10'da (Lloyd Ekspres) olarak Pire, Brendizi, Venedik ve Trieste'ye, "Abazia" vapuru 20 Teşrinisni Perşembe günü Selânik, Midilli, İzmir. Pire, Patras, Corfu, Ayasaranda, Brendizi, Fiume, Venedik ve Trieste'ye sefer yapacaktır. Cosulich Line kumpanyasının lüks vapurlarına aktarma edilerek Şimalî ve Cenubî Amerika limanlarına gitmek için indirimli bilet verildiği de duyurulmaktadır. Lloyd Triestino Galata'da Mumhane Sokağı'ndadır Galatasaray'da Selanik Bonmarşesi'ndedir. Sirkeci'de Kırzâde Hanı'nındadır.

Muratzâde Mahmud Nedim Bey'inBabası Mahmud Nedim Bey Üsküp eşrafındandı. Zamanla İstanbul Sarıyer'e yerleşmişlerdir. Milli Vapurcular Birliği üyelerindendi. 1932 yılında bir süre Millî Vapurcuların Seyr-i Sefain İdaresi ile birleşme önerisi nedeniyle aralarında anlaşmazlık çıkmış ve İktisat Vekaleti tarafından kendilerine bir süre verilmişti. Bu süre 7 Ağustos 1933 gününe kadardı. Milli Vapurcular Heyeti devlet şirketi olan ve hükümet tarafından tüm işletme giderleri karşılanmasına rağmen yine de zarar eden Seyr-i Sefâin ile birleşmelerine imkân olmadığını açıklayarak *"Eğer hükümet kesin şekilde bu işin bir sirket tarafından idare edilmesini arzu ediyorsa, biz kendi aramızda bunu yapabiliriz. Hatta bugün hükûmete zarar veren Seyr-i Sefain'nin bütün teşkilâtını da uhdemize alarak memlekete daha faydalı olmayı*

taahhüt edebiliriz. Türk milli kumpanyaları Türkive kabotajını bugün en güzel şekilde idare etmeye muktedir bir haldedir." diye cevap vermişlerdir.

18 Mayıs 1932 günü Ankara'ya giden vapurcular heyeti Tavilzâde Hafız, Kocaeli Şirketi'nden Rıza, Ahmet Kemal, Yakup, Hacı Yakupzâde Ahmed, Pasabahçeli Cemal, Sadıkzâde Fehmi, Naim, Muratzâde Mahmut Nedim, Müezzinoğlu Fuat, Hantalzâde Hasan Kadri, Alemdarzâde Mehmet Bey'den oluşuyordu. Heyetin Ankara'da ilgili makamlarla görüşmüşler ve 19 Mayıs günü de İktisat Vekili tarafından kabul edileceklerdir. Millî vapurcuların aralarında mevcut anlaşmazlığı kendi kendilerine bertaraf edememeleri üzerine İktisat Vekaleti'nin yasal yetkisine istinaden hakem sıfatı ile işe müdahele ederek alâkadarlara verdiği bir haftalık uzlaşma müddeti bitecektir. Bu bir hafta müddet zarfın da Deniz Müsteşarı Sadullah Bey, Trabzon Mebusu Hasan Bey, Rize Mebusu ve Tayyare Cemiyeti reisi Fuat Bey vapurculann aralarını bulmak için üyelerle ayrı ayrı görüşmelerde bulunarak olumlu bir sonuç elde etmeye çalışmışlarsa da sorunu çözmek mümkün olamamıştır. Bu vaziyette yasal olarak İktisat Vekaleti hakemlik sıfatını kullanarak nizamnameyi uygulayacak ve şirketin kurulmasını gerçekleştirecektir. Anlaşmazlık bu neticeyi verdiği takdirde nizamnameyi imza etmeyerek muhalif kalan armatörler, sirket haricinde kalacaklardır. Diğer taraftan vapurcular arasındaki bu uyuşamamazlık nedeniyle İstanbul Ticaret Odası da alâkadar olmağa başlamıstır. Oda Ticareti Bahriye Müdürü Sırrı Rıza Bey bu hususta tahkikata ve her iki tarafı ayrı ayrı dinlemeye başlamıstır. Milli Vapurcular Birliği'nden, Naim Bey'in "Adnan" ve "Adana", Mahmut Nedim Bey'in "Cihat" vapurları üzerinde haciz vardır. Fakat hissedarlar bu vaziyeti aralarında müzakere ederek bu üç vapura ait haczin kaldırılması için ortak tedbirler alınmasına karar vermişlerdir.

"*İhsaniye*", "*Aydın*", "*Cihat*" ve "*Demirhisar*", "*Rahmi Kaptan*" ismileri verilen 1874 yapımı "Honfleur" isimli vapurun armatörlerinden Ömer Lütfi oğlu 1314 - 1898 Rize doğumlu Kasım Başak Türk Armatörleri Birliği'nin 5 Kasım 1943 günü yapılan toplantısında 106.cı üyesi idi. Birliğe katıldığı süreçte "*Demirhisar*" ve "*Demirtaş*" isimli vapurların armatörü bulunuyordu. Yazıhane adresi; Keresteciler No.77 Haliç. Ev adresi; Bursa Sokak, No.27 Beyoğlu idi. Aidatını ödemediğinden 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiştir

Rifat - (Ex- Offerton, Ex- Eleni)

1885 yılında Sunderland, Samuel Peter Austin & Son, Wear Dock'da 151 Kızak No.'su ile inşa edilen 724 grt., 444 nrt., demir gövdeli, pervaneli koster tipi genel yük gemisi (Kömür amaçlı) "*Offerton*" 17 Mayıs 1885'de denize indirildi ve (Official Number: 90323) 18 Haziran 1885'de hizmete girdi. Tam boy: 190.0 ft., Genişlik: 30.1 ft., Derinlik: 12.9 ft. olan "Offerton" n ilk armatörlük firması Sunderland merkezli Earl of Durham idi ve Sunderland limanına tescil olundu. North Eastern Marine Engineering Ltd. yapımı 2 Genişlemeli ana buhar makinesi 98 hp. Güç üretiyordu.1897'de Sundewrland'dan Lambton Colliers Ltd., T. Nicholson satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi.

. 1908'de Pire'den D. M. Los satın aldı ve "*Eleni*" adı verildi.

. 1909'da İstanbul'dan A. Cambi satın aldı ve "*Rifat*" adı verildi.

. 1911'de İstanbul'da A. Cambi, D. N. Vidovich & D. Corpis ortaklığına satıldı. Gemiye "*Marie Rosette*" adı verildi.

. 1913'de D. N. Vidovich geminin tek armatörü oldu ve Malta, Valetta'ta tescil etti.

. 1914'de İstanbul'dan D. Corpi satın aldı

. 4 Ocak 1915'de İstanbul'dan Sinop'a teneke makine yağı ve genel yüklü olarak seyrederken Sinop açıklarında Rus muhribi Gnevnyy'in açtığı top ateşiyle battı.

Rahmi Kaptan (Ex - Honfleur, Ex - Chrysallis, Ex - Fauvette, Ex - İhsaniye, Ex - Aydın, Ex - Cihat, Ex - Demirhisar, Ex - Rahmi Kaptan)

1874 Glasgow, Aigtken & Mansel, Kelvinhaugh (Kızak No. 68)inşa (Official Number: 68827) pervaneli, buharlı demir gövdeli yolcu /yük gemisi 429 grt., 325 nrt. "*Honfleur*", 20 Kasım 1873'de denize indirildi. Tam boy: 176.4 ft., Genişlik: 24.1 ft., Derinlik: 12.3 ft., ve Glasgow, Rait & Lindsley yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 110 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük şirketi Londra, London & South Western Railway Company'dir. "*Honfleur*" 13 Şubat 1874'de Southampton limanına tescil edildi. Southampton-Fransa - Channel Islands ve ayrıca Jersey - Channel Islands arasında tarifeli yolcu seferleri yaptı. 1888'de J. & J. Thomson. 149 nhp güç üreten 3 genişlemeli buhar ana makinesi monte edildi. 1910'da Southampton'dan S. Galbraith satın aldı. Adını değiştirmedi. 1911'de Argostoli'den (Kefalonya) Navigation à Vapeur "Ionienne" G. Yannoulatos Frères satın aldı ve "*Chrysallis – Chrysalis*" adını verdi. 1917'de Fransız Donanması elkoydu ve "*Fauvette*" adını verdi. 1918'de adı "*Fauvette I*" olarak değiştirildi. 1920' de Marsilya merkezli Société des Pêcheries à Vapeur (Courou & Roussel) satın aldı. 1921'de Paris merkezli Douglas & Partners satın aldı.

. 1924'de İstanbul'dan Mustafa Cemal Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı. "*İhsaniye*" adı verildi.

. 1925'de adı "*Aydın*" olarak değiştirildi.

. 1927'de İstanbul'dan Mustafa Zeki ve Mahmut Nedim satın aldı. Adını değiştirmediler.

. 1929 İstanbul'dan Hacı Ali & Mahmud Nedim ortaklığına devredildi.

. 1931 İstanbul'dan Muratzade Mahmud Nedim Bey satın aldı.

. 1933'de adı "*Cihat*" olarak değiştirildi.

. 1938'de İstanbul'dan Mehmet Kasım Başak satın aldı. Adı "*Demirhisar*" olarak değiştirildi.

. 1985'de Rahmi Yağcı satın aldı ve "*Rahmi Kaptan*" adı verildi.

. 2006'da söküldüğünde 132 yaşındaydı!

FRATELLI D'ANDRIA VE BAYAN CANTINCO DOMENICA

D'Andria (Dandria) ailesinden İstanbul'da kalan son ferdi Reymond D'Andria ile 2006 yılında Teşvikiye / Maçka'daki evinde birkaç kez sohbet imkanını bulmuştum. D'Andria ailesinin izlerini önce Yeşilköy'deki bir akrabaları vasıtasıyla bulduğumu da kaydetmeliyim. Artık onlar da hayatta değildir!

D'Andria ailesi İtalyan kökenlidir. XVI. Yüzyılda Güney Fransa'nın Montpellier bölgesinde önce Kıbrıs'a göç ettiler. Burada hep Katolik olan ailelerle akrabalıklar tesis edilmiştir.

Ailenin temel ticaret alanı Anadlu halıları,üretimi ve pazarlanması, ithalat ve ithalat ağırlıklı ticaret,gemi donatanı, acenteliği ve zamanla armatörlük olmuştur. Evlilikler yoluyla çok gemiş bir akrabalık ağı oluşturan D'Andira'ların Castelli, Portu, Marcopoli, Braggiotti, Corpi, Tubini, Stefani aileleri vardı. Kıbrıs'ın Osmanlı İmparatorluğu'na katılması sonrasında Sakız Adası'na göç etmişler ve yine burada da evlilikler yoluyla: Alberto Franchi. Reggio, Timoni, Marcopoli, Corpi, Dapei, Grimaldi, Giudici, de Marchis, Vegeta, Velasti aileleri D'Andria akrabası olmuşlardır. 1606'da Simonetta D'Andria'nun Vincenzo Giustiniani ile evlenmesi suretiyle akrabalıklar zincirine bir devrin çok ünlü soyluları sayılan Giustiniani'ler de katılmıştır. Bu evliliklerden biri de Pantaleone D'Andria'nın Giustiniani ailesi kızlarından biriyle evlenmesi suretiyle devam etmiştir. XIX. Yüzyıl başlarında Sakız Adası'nda meydana gelen ağır deprem sonrasında İzmir ve İstanbul'a yerleşen D'Andria ailesinden Pietro di D'Andria İzmir'de "*P. Andria & Co.*" adıyla Osmanlı Anadolu halılarını pazarlayan ve giderek Avrupa'da ün kazanan halı üretimine ve pazarlamasına başlamıştır. Bu çalışmaları sonucunda, İzmir'de and ABD'de de "Oriental Carpet Manufacturers - OCM" mağazaları kurulmuştur.

D'Andria'lardan bazılarının mezarları Giustiani ailesine ait anıtsal mezarlarla beraberdir. İstanbul'da en eski tarihli mezar, Feriköy Latin Katolik Mezarlığı'nda ve 1677 tarihlidir. İzmir'de ise Karabağlar Katolik Mezarlığı'ndadır. D'Andria ailesi bireyleri çoğunlukla ticarî brokerlik, ithalat ve ihracat alanında büyük başarılar sağladılar. Beyoğlu'ndaki D'Andria Passage ve Tepebaşı'ndaki Hotel Londres ailenin ilk hatırlanabilecek mülklerinden ve faaliyetlerinden olmaktadır. Aileden François Jean Auguste D'Andria Galibolu'da yaşamayı tercih etmiş ve sekiz yıl süren bu çalışmalarının sonunda ailenin kökleri hakkında çok kapsamlı bir araştırma gerçekleştirmiştir.[128] D'Andria ailesinden Stefano D'Andria 1834'de Sakız Adası'nda dünyaya gelmişti. Çocuk yaşlarında ailesiyle birlikte İstanbul'a yerleşmiş ve 74 yaşında İstanbul'da vefat etmiştir. Evlilikler yoluyla devam eden akrabalıklarda Francesaca "*Angela*" D'Andria (D.1876) Londra'dan fakat İzmir'e yerleşmiş olan Jones ailesinden William Joseph Jones ile 3 Haziran 1896'da evlenmiştir. D'Andria kardeşlere ait 1845'de hububat ihracatı amacıyla kurulmuş olan "*Société Fratelli Dandria*" gibi "*Navire Stefano Dandira*" armatörlük şirketi de bu faaliyetlerinin bir diğer bölümünü meydana getirmekteydi. William Joseph Jones, aile adına İstanbul -"*Mauritania*" *ve* "*Nerissa*" adı verilen geminin ilk armatörü olarak görülmektedir. William Joseph Jones, D'Andria ailesinin damadıdır ve gemilerden "*Fratelli Dandria*"nın asıl armatörü Fratelli Dandria ve "*Narisse*"nin resmî armatörü Bayan Cantinco Domenica'dır.

FRATELLİ D'ANDRIA

Fratelli Dandria - (Ex- Mauritania)

1871 yılında (Official Number: 63340) Sunderland, Hartlepool- Middleton, Denton, Gray & Co. tersanesinde (Kızak No.108) inşa edilen 678 grt., 481 nrt. demir gövdeli, buharlı, pervaneli genel yük gemisi "*Mauritania*" 8 Şubat 1871'de denize indirildi. Tam boy: 200.1 ft., Genişlik:

[128] Osman Öndeş "D'Andria Family of Istanbul - Remo D'Andria with Osman Öndeş"; Levantine Heritage, 2006.;Armateur du navire Stefano Dandria (Gli Italiani di Costantinopoli - Marmara Sf.60)

28.8 ft., Derinlik: 16.3 ft. ve 2 genişlemeli Blair & Co. Ltd. yapımı ana buhar makinesi 96 hp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli Henry Taylor & Co. idi ve Liverpool limanına tescil edildi. 1891'de İstanbul'dan Fratelli D'Andria "*Société Fratelli Dandria*" satın aldı ve "*Fratelli Dandria*" adı verildi. 1893'de İtalya'ya satıldı. "*Alberto*" adı verildi. 1898'de Odesa merkezli Z. Askenasi, N.Rosenfeld & Grageroff satın aldı ve "*Severnaya Zvezda*" adı verildi. 1914'de N. Rosenfeld & Grageroff ortaklığına devredildi. 28 Ekim 1914'de Rus Donanması adına el konuldu ve Karadeniz Filosu'na bağlı olarak "*Transport No.65*" borda numarası verildi.

. 9 Şubat 1915'de Karadeniz'de Batum'a seyrederken Hopa Fırtına Deresi Burnu,Peronit-Güvercinli Köyü açıklarında serseri mayın çarpması sonucu batmamak için karaya bindirdi ve ikiye bölünerek battı.

William Joseph Jones

Angele - (Ex - Nerissa)

1877 yılında Palmer's Ship Building & Iron. Co. Ltd. Jarrow tersanesinde (Kızak No. 354) inşa edilen 2000 grt., 1250 nrt. demir gövdeli pervaneli genel yük gemisi "*Nerissa*" 22 Ağustos 1877'de denize indirildi. Tam boy: 286.0 ft., Genişlik: 34.7 ft., Derinlik: 24.2 ft. ve Palmer's Ship Building & Iron Co.Ltd. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 209 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli J.Fenwick & Son idi.

. 1896'da İstanbul'dan, İzmir'e yerleşmiş Jones ailesinden, Francesaca D'Andria'nın eşi William Joseph Jones satın almış ve gemiye eşinin adını "*Angele*" vermiştir.

. 1897'de Angele Steam Shipping Co.Ltd. (Fratelli D'Andria) adına Malta'ya tescil edilmiştir.

. 1899'da Marsilya merkezli Axel Busck & Cie satın almış ve "*Mirelle*" adı verilmiştir.

. 15 Ağustos 1907'de Barry'den Oran'a kömür yüklü olarak seyrederken Peniche'de karaya oturarak batmıştır.

Nomiko A. Theodoridi

Osmanlı tebaası Rum Theodoridi ailesinden Nomiko Alexander C. Theodoridi "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Constantinople", Türkçe adıyla "Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası" üyelerindendi. Compagnie Lloyd Royal Belge ve Johnson Line Genel Acentesi olarak tanınmıştır. Sahibi oldukları Nomiko Han, Mumhane Caddesindeydi.

Helene

1870 Port Glasgow, William Hamilton & Co. inşa 159 grt., 58 nrt. (Official Numer: 62405) yandan çarklı ahşap yolcu vapuru "*Helene*" 6 Nisan 1870'de ilk seyir tecrübesine çıktı ve 16 Nisan 1870'de hizmete girdi Glasgow, John & James Thomson yapımı "*Helene*" in ilk armatörlük firması Londra merkezli Alfred Scott idi.İlk bağlama limanı Port Glasgow'dur.

. Tam boy: 167.8 ft., Genişlik: 21.2 ft., Derinlik: 8.6 ft. ve 2 genişlemeli Glasgow, John & James Thomson yapımı buhar ana makinesi 104 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 15 knots idi.

. Mayıs 1870'da İstanbul'dan Nomiko A. Theodoridi satın aldı.

. 1870'da Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı.

. Bu gemi hakkında başka bilgi saptanamamıştır.

Nafi Bey

Edirne - (Ex - Princess Alexandra)

Nafi Bey, "*Edirne*" adını verdiği gemisiyle Türk Armatörleri Tarihi kaydına girmekte.Türk Armatörleri Birliği kayıtlarında yer alan Nafi Bey'in "*Edirne*" adı verdiği vapura ait bilgiler şöyle: 1863 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon tersanesinde inşa edilen demir gövdeli 629grt. (daha sonra 653 ve 649 grt.), 292 nrt. tam boy 212.5 ft., genişlik 27.5 ft. ve derinlik 15.3 ft "*Princess Alexandra*" buharlı yük/yolcu gemisi Temmuz 1863'de denize indirildi. İlk armatörü Limerick merkezli Limerick & London Steamship Co.'dur. Buhar ana makinesi 2 genişlemeli idi ve 140 hp güç üretiyordu. Mayıs 1873'de D.Rowan & Co. Glasgow'da büyük onarımdan geçirildi. 1889'da J&P. Hutchison, Glasgow satın aldı. Aralık 1913'de Glasgow merkezli Kısmet Shipping Co. satın aldı.

. 1914'de İstanbul'dan Nafi Bey satın aldı ve "*Edirne*" adını verdi.

. 16 Haziran 1915'de Zonguldak'tan İstanbul'a seyrederken Rus muhribi tarafından top atışıyla batırıldı.

CUPPA LAMBOS, HACI SÜLEYMANZÂDE HACI HÜSEYİN VE ŞUREKÂSI, GÜMÜŞCİYAN

Hacı Süleymanzâde Hacı Hüseyin ve Şurekası, Samsun'da kurulu bir şirketti. İstanbul'da şubesi bulunuyordu. Amasya Sanayi ve Ticaret Odası'ın ilk kurucu üyeleri arasında yeralmaktadır. "*Seyyar*" adını verdiği gemisiyle Türk Armatörleri Tarihi kaydına girmekte. Gemiye ait bilgiler şöyle;

Seyyar - (Ex - Severn)

Eylül 1874'de Glasgow, D&W.Henderson tersenesinde denize indirildi. İlk adı "*Severn*" olan 765 grt. ve 477 nrt. yük/yolcu gemisinin kampaund buhar ana makinesi 252 hp. güç üretiyordu. Ekim 1897'de İstanbullu armatör Cuppa Lambos "Cuppa Lambos Steamship Co.Ltd." ye satıldı.

. 1900'de İstanbul'dan Hacı Süleymanzâde Hacı Hüseyin ve Şurekası, "Gümüşciyan & Co." satın aldı ve "*Seyyar*" adı verildi.

. 1901'de Bayan J.Gümüşciyan'a devredildi. 18 Kasım 1907'de fırtınaya yenik düşerek Karadeniz Ereğlisi civarında kayalıklara bindirmek suretiyle battı.

THOMAS REES, MEHMET SAFFET BEY, ŞEVKİZÂDE TEVFİK BEY

Sevinç - (Ex - Mingary)

1899'da Troon merkezli Ailsa Shipbuilding Co.Ltd. kızaklarında Kızak No. 80 olarak inşa edilen buharlı pervaneli sac gövdeli ve iki direkli yata "*Mingary*" adı verildi ve Glasgow limanına tescil edildi. G.L.Watson dizaynı olan bir yattı. İlk armatörü Ardnamuchan (İskoçya'nın batı

sahili) merkezli Charles D.Rudd'dır. 27 Mayıs 1899'da denize indirildi ve Ağustos 1899'da hizmete girdi. 591 grt., 639 tm. Tam boy:187.5 ft. Genişlik: 27.4 ft. idi. 123 nhp güç üreten 3 genişlemeli buhar ana makinesi Govan, Dunsmuir & Jackson Ltd. yapımı idi. Azami sürati 13 knots'du. Ocak 1915'de İngiliz Deniz Kuvvetleri adına hizmete alınarak yardımcı karakol gemisi olarak kullanıldı. Mart 1919'da armatörüne iade edildi.

. Mart 1919'da Londra / Glasgow merkezli Miss Helene D.Rees satın aldı.

. 1920'de Glasgow'da kayıtlı olmasına karşın İzmir'de yaşayan ünlü Levantenlerden ve Egypt & Levant Steam Ship Co.Ltd. acentesi Bowen Rees adına Thos. Bowen Rees & Co.Ltd (Glasgow/ İzmir) satın alındı. Yolcu/yük amaçlı olarak büyük onarımdan geçirildi.

. Thomas Bowen Rees ailesi 1853 Kırım Savaşı sırasında Wales'den İzmir'e göç ettiler. Amaçları kumaş boyası ithal etmek ve ticaret yapmaktı.

. 1924'de İstanbul'lu armatör Mehmet Saffet Bey satın aldı ve "Sevinç" adını verdi.

. 1927'de İstanbul'lu armatör Şevkizâde Tevfik Bey satın aldı. Geminin adını değiştirmedi.

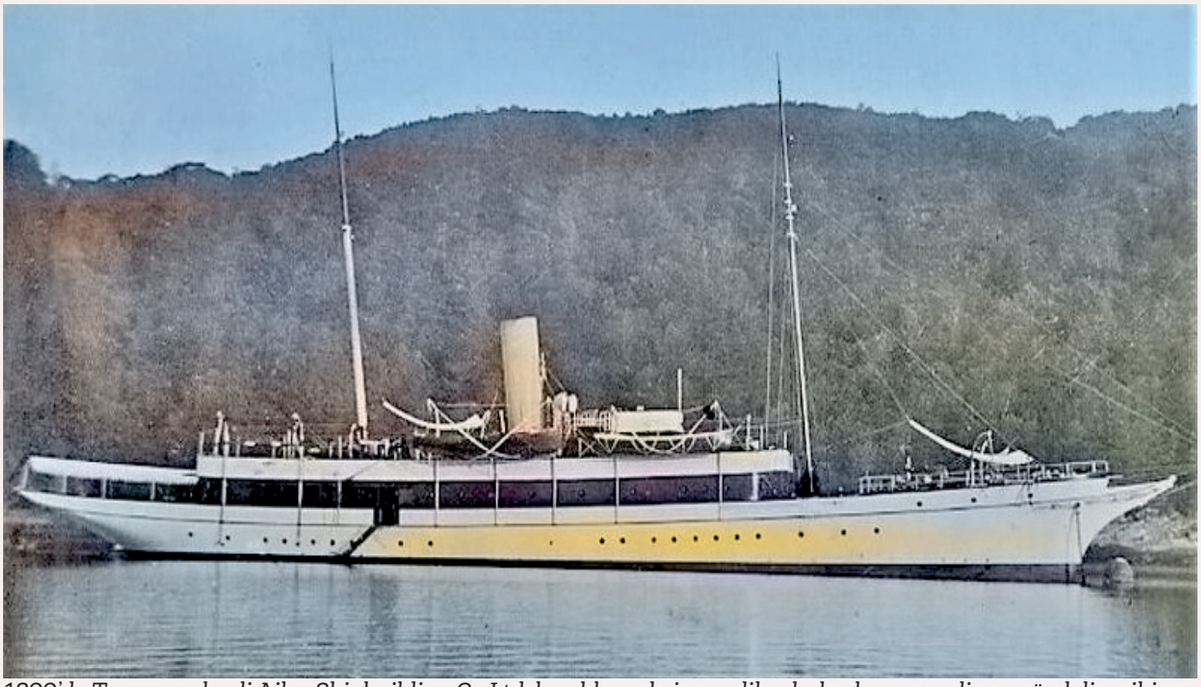
. Mudanya Körfezi Bozburun önlerinde Marmara vapuru ile çarpışma sonucu battı.

THOMAS BOWEN REES, TÜRKİYE SEYR-İ SEFAİN İDARESİ, DENİZYOLLARI İDARESİ, DENİZBANK DENİZYOLLARI İDARESİ, DENİZCİLİK BANKASI

THOMAS BOWEN REES VE FRANCİS WERRY AİLELERİ

Thomas Bowen Rees ailesi 1853 Kırım Harbi sırasında Wales'ten İzmir'e göçetti. Amaçları İzmirde başta kumaş boyası işi olmak üzere, ticaret yapmaktı. İzmir'li Giraud ailesinin kuzenlerinden Haydee Maud Rees ve John Langdon'un oğlu Tom Rees ailenin öyküsünü yayınlamıştır. Bu anlatı Merchant Adventurers in the Levant isimli eserde anlatılan Buca'lı Thomas Bowen Rees ve İzmir'li Francis Werry'nin onsekizinci yüzyıldan gelen yaşamlarını vermektedir. Rees'lerin Buca'dan ve İzmir'den göçettikten sonra yerleştikleri İskenderiye 1940'lı yıllarda Rumların çok etkin olduğu bir Mısır kentiydi. Bu kentteki Hristiyanlar Rumca, Arapça, Fransızca, İngilizce dillerine hakimdiler. Herbiri enaz üç lisanı biliyor ve konuşuyordu. Rumların İngilizcesi İzmir'deki İngiliz okullarında öğrenim görmelerine rağmen Rum aksanlı bir İngilizceydi. Hemen hepsi çok başarılı bir gemi acentasıydılar, ya da denizcilikle ilgili kumanya veya gemiadamı işleri yapıyorlardı.John Rees de İngilizceyi bir İzmirli Rum gibi aksanlı konuşuyordu. Uzun zamandır Eugene Eugenides'le orta ölçekli bir armatörlük şirketinin başındaydı ve başka armatörlük şirketlerinin İskenderiye acentası olarak hizmet veriyorlardı. Aslında Eugenides İzmir'li bir tüccardı ve gemi acentası sahibiydi.

Thomas Bowen Rees'in annesi Fransız kökenliydi. Ataları 1789 Fransız İhtilali öncesinde İzmir'e göçetmişlerdi. Bu kentten ayrılmadılar ve gelen kuşaklar onsekiz ve ondokuzuncu yüzyıl boyunca incir, kuru üzüm, halı, kuru boyalar, pamuk tekstil ticareti yaptılar. Rees ailesi 1914 yılına gelindiğinde İzmir'de ve İskenderiye'de başta gemi acentası olarak son derece önemli bir işalanının başında olmuştur ve Pasaport'ta halen varolan görkemli bir işhanı Rees Hanı olarak yeralmaktadır. Herşeye rağmen 25 Eylül 1914 tarihi bir dönem noktası olacaktır ve Thomas Bowen Rees ailesiyle İzmir'den ayrılmanın kaçınılmaz olduğuna karar verir. Ardından stimliyatı Dragon'la Kasım ayı sonu veya Aralık ayı başlarında Mytilene-



1899'da Troon merkezli Ailsa Shipbuilding Co.Ltd. kızaklarında inşa edilen buharlı pervaneli sac gövdeli ve iki direkli yat "Mingary", 1920'de İzmirli ünlü Levantenlerden ve Egypt & Levant Steam Ship Co.Ltd. acentesi Thomas Bowen Rees adına Thos. Bowen Rees & Co.Ltd (Glasgow / İzmir) tarafından satın alındı. Yolcu/yük amaçlı olarak büyük onarımdan geçirildi. 1924'de İstanbul'lu armatör Mehmet Saffet Bey satın aldı ve "Sevinç" adını verdi.

Lesbos Adası'na gitmek üzere ailesi, kızkardeşi Ida Gordon ve dokuz aile ferdi, sekiz çocuk, bakıcılar olmak üzere geri dönmemek üzere İzmir'den ayrılmışlar ve birsüre sonra Atina'ya yerleşmişlerdir. Rees'lerin Buca ve Bornova'daki görkemli aile konakları günümüzde okul, hastahane ve üniversiteye ait bir kampus olarak kullanılmaktadır.

Mersin - (Ex - Emperor Nicholas II, Ex - Imparator Nikolay II, Ex -Michael Sideroff, Ex - Michael Sidoroff, Ex - Antioch)

1896 yılında William Dobson & Co., Walker kızaklarında Kızak No. 75 olarak inşa edilen saç gövdeli, çift pervaneli 1186 grt., 640 nrt. yolcu/yük vapuru "Emperor Nicholas II",28 Şubat 1896 günü denize indirildi. Tam boy: 238.0 ft., Genişlik: 32.0 ft., Derinlik: 12.2 ft. ve 3 genişlemeli Walsend, North- Eastern Marine Engineering Co. Ltd. yapımı buhar ana makinesi 169 nhp. güç üretiyordu. Nisan 1896'da Arkhangelsk merkezli Archangel Mourman Steam Navigation Co. adına hizmete girdi. 1917'de "*Michael Sidoroff*" adı verildi.

. 1922'de Newcastle'dan Cornelius G. Wilkinson satın aldı ve Londra tescilli İzmirli levanten Thomas Bowen Rees'e ait, Egypt & Levant Steam Ship Co. Ltd. (T. Bowen Rees & Co.) yeniden satış yapıldı ve "*Antioch*" adı berildi.

. 1924'de Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne satıldı ve "*Mersin*" adı verildi.

. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları İşletmesi'ne devredildi.

. 1952'de Denizcilik Bankası'na devredildi.

. 1959'da İstanbul'da Hurdacılık TAŞ tarafından söküldü.(Bkz- Mersin)

Nilüfer - (Ex - Frederica)

. 1890 Ocak ayında Southampton merkezli London & South Western Railway Co. adına Glasgow'daki Clydbank, James & George Thomson Tersanesinde (Official No. 92212) inşa edilen (Kızak No. 250) sac gövdeli çift şaftlı, 1,059 grt.,193 nrt. yolcu gemisinin ilk adı "*Frederica*" idi. 5 Haziran 1890 tarihinde hizmete giren ve tam boyutları 253.0 ft., Genişlik: 35.1 ft., Derinlik: 14.8 ft. olan "*Frederica*" Clydbank, James & George Thomson yapımı 2 genişlemeli 350 nhp güç üreten buhar ana makinesi ile azami 19.5 knots sürat yapabiliyordu. İlk armatörlük firması Southampton, London & South Western Railway Company idi. İlk bağlama limanı Southampton'dur. Channel Island bağlantılı olarak yolcu seferleri yapmak amacıyla inşa edilen1,059 grt., 193 nrt. "*Lydia*", "*Stella*" ve "*Frederica*" isimli üç eş yolcu gemisinden "*Frederica*" diğerlerine nazaran daha yüksek sürate sahip oldu. Bu gemiler için istenilen ön sıradaki öncelik yüksek seyir sürati idi. Frederice deneme seyrinde 19.5 knots seyir süratine erişti Bu sürati ile rakipleri olan *Antelope*, *Gazelle* ve *Lynx* yolcu gemilerinden de yüksek sürate sahip bulunuyordu. Kaptan Allix komutasında ilk seferine başlayan "Frederica" Channel Island rotasında ve 1893'den itibaren üç sene Le Havre bağlantılı olarak Le Havre-İngiltere arasında çalıştırıldı. 1896'da yeniden Channel Island seferlerine dönüş yaptı. 1911'de düşük kaliteli kömürle daha iyi verim alabilmek amacıyla baca çapı azaltıldı ve uzatıldı. Kazanları yenilendi.

. Temmuz 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne satıldı ve "*Nilüfer*" adı verildi.

. Temmuz 1914'de Osmanlı Donanması'na devredildi.

. 7 Ağustos 1914'de Tersâne-i Âmire'de mayın gemisi olarak tadil edildi. 4 Eylül 1914'de hizmete girdi. 17 Kasım 1914 günü Karadeniz'e hareket etti.

. 19 Kasım 1914 günü İstanbul Boğazı'nın 10 Mil kuzey batısında seyrederken Rus mayınına çarparak battı.

. Loyd's Register kayıtlarında "*Frederica*" adının bir süre sonra "*Lotus*" olarak değiştirildiği açıklaması bulunmaktadır.

Ossian

1885 Rotherglen, Thomas B. Seath, Broomloan kızaklarında inşa edilen (Official Number 90040) 97 grt., 49 nrt. demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu vapuru "*Ossian*" ayni sene hizmete girdi. Tam boy: 116.5 ft., Genişlik: 16.0 ft., Derinlik: 5.6 ft. ve Greenock, J.G. Kincaid & Ltd. yapımı buhar ana makinesi 25 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Loch Etive'den Mr.James Murray, Taynuilt'dir. "*Ossian*" 25 Mayıs 1885'de Glasgow limanına tescil edildi. 1891'de John Darroch, Acnacloish'e satıldı. 1891'de John Currie, Ballachulish Hotel satın aldı.

1899'da Glasgow, John J. Lawson satın aldı. 1902'de Glasgow'dan James Coats, Glev Etive'den Ian T. Nelson satın aldı. 1912'de Margaret Macpherson Corpach satın aldı.

. 1913'de İstanbul'daki bir alıcıya satıldı (Kaydı yoktur).

. 1915'de Donanma emrine alındı ve hizmet gemisi olarak kullanıldı.

ARTİN KARAMANYAN,YASEF ŞAHİNOĞLU VE ORTAKLARI

Pars - (Ex - Himalaya, Ex - Heraclée)

1870'de Middlesborough, Withy, Alexander & Co. tersanesinde inşa edilen (Kızak No. 15) 746 grt., 515 nrt. yolcu ve yük gemisi "*Himalaya*" 7 Ocak 1871'de denize indirildi. Şubat 1871'de hizmete giren Himalaya'nın ilk armatörlük şirketi West Hartlepool'dan Glower Brothers (Glower & Company)'dir ve West Hartlepool limanına tescil edilmiştir. Tam boy: 200.8 ft., Genişlik: 28.5 ft., Derinlik 16.3 ft. ve Thomas Richardson & Sons yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 96 nhp güç üretiyordu. 1877'de West Hartlepool'dan Steel, Young & Co. firması satın aldı. Geminin adını değiştirmedi. 1886'da West Hartlepool (Londra) merkezli Maharu Petroleum Oil & Produce Co. Ltd. satın aldı ve "*Heraclée*" adını verdi.

. 1886'da İstanbul'dan Artin Karamanyan,Yasef Şahinoğlu ve Ortakları satın aldı ve "*Pars*" adını verdi.

. 1910'da Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi satın aldı. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Aslan - (Ex - Leopold II, Ex - Minho)

Glasgow, Barclay,Curle & Co. tersanesinde inşa edilen (Kızak No. 227) 2540 grt., 1491 nrt. yolcu ve yük gemisi "*Leopold II*" 17 Ekim 1872'de denize indirildi. Şubat 1873'de hizmete giren Leopold II'nin ilk armatörlük şirketi Londra merkezli Belgian Royal Mail Co.Ltd.ve işletmeci şirket Londra merkezli Ryde & Co.'dur. 15 Şubat 1873'de Londra limanına tescil olarak hizmete girdi. Tam boy: 350.4 ft., Genişlik: 36.8 ft., Derinlik 27.5 ft. ve Glasgow, Barclay,Curle & Co.Ltd. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 450 nhp güç üretiyordu. 1874'de Londra merkezli Royal Mail Steam Packet Co.Ltd. satın aldı ve "*Minho*" adını verdi. 1878'de Glasgow merkezli Archibald Ross satın aldı. 1881'de Glasgow limanına tescil edildi.

. 1888'de Artin Karamanyan, Şahinoğlu ve Ortakları / İstanbul satın aldı ve "*Aslan*" adını verdi.

. 1888'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı.

. 1 Nisan 1901 günü Kızıldeniz'de askerî birlikleri taşırken karaya oturarak battı.

. 1912'de hizmet dışı bırakıldı.

Fenerbahçe - (Ex- No.160)

1894'de Dundee, Gourlay Brothers & Co., Camperdown kızaklarında Kızak No.160 olarak inşa edilen 286 grt., 121 nrt. sac, yandan çarklı buharlı yolcu feribotu "*Number 160-Fenerbahçe*"ın 2 genişlemeli 102 nhp güç üreten buhar ana makinesi Dundee, Gourlay Brothers & Co. yapımı idi.

. 1902'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*Fenerbahçe*" adı verildi. (Ayni zamanda 18 Numara ile kayıtlıdır)

. Boğaziçi hariç, İstanbul sularında yolcu seferlerinde çalıştı. 1934'de hizmetdışı bırakıldı.

. 11 Şubat 1936 günü patlak veren fırtınadan dolayı bağlı olduğu Paşabahçe hurdalık mevkiinde köprüüstüne kadar batarak dibe oturdu. Yeniden yüzdürülerek hurdaya verildi.

Karadeniz 1890 - (Ex - Darmstadt)

1890 yılında Glasgow, Govan-Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. tersanesi Fairfield kızaklarında Nordeutscher Lloyd, Bremen adına inşa edilen "*Darmstadt*" 27 Eylül 1890 tarihinde denize indirildi. İki direkli, tek pervaneli "*Darmstadt*" 5212 grt., 3161 nrt. ve Tam boy 413.3 ft., Genişlik 48 ft., Derinlik 31.3 ft.. idi. Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. Govan imâlatı olan buhar ana makinesi 506 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 13 knots'du. 49 Birinci sınıf, 38 İkinci sınıf ve 1,904 Üçüncü sınıf yolcu kapasitesine sahipti. İlk seferine Bremen'den hareketle Montevideo -Buenos Aires olarak tamamladı. 10 Mart 1891'de Bremen- Newyork arasında posta seferlerine başladı. 11 Ekim 1892'de Bremen / Newyork, 19 Ocak 1905'den itibaren Bremen-Baltimore, 27 Nisan 1905'dan itibaren 6 sefer olmak üzere Bremen ve Süveyş Kanalı bağlantılı olarak Avusturalya seferlerini yaptı. 4 Kasım 1905'den itibaren Bremen - Güney Amerika seferlerine başladı. 27 Şubat 1910'a kadar Bremen - Avusturalya, Bremen - Baltimore, 27 kez Bremen - Newyork seferlerinin ardından, satışa çıkartıldı.

. Dünya denizlerinde kıtalar arası yolcu taşımacılığının dikkat çeken gemilerinden olan "*Darmstadt*" 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Karadeniz*" adı verildi.

. Dünya denizlerindeki posta seferlerine veda eden "*Darmstadt*" "*Karadeniz*" adıyla Seyr-i Sefain İdaresi'nin en büyük yolcu gemilerinden biri olarak Karadeniz, Akdeniz hattında posta seferlerinde kullanıldı.

. 1912'de Donanma'nın emrine alındı, 1914'te I. Dünya Harbi nedeniyle seferberlik gereğince Bahriye Nezareti'ne devredildi. Karadeniz, Çanakkale'ye asker ve malzeme ağırlıklı askerî nakliye gemisi olarak seferler yaptı. Bu esnada Afgan asıllı Abdülaziz isimli bir kıta çavuşu, Levazımatı Umumiye Reisi İsmail Hakkı Paşa'ya diğer Afganlı arkadaşları ile beraber kendilerinin Afganistan'a gönderilmesini, bu taktirde Afganistan'da İngilizlere karşı karşıklık çıkartmak halkı ayaklandırabileceklerini ve Afganistan'ı Afganistan'ı Osmanlı İmparatorluğu'na katabilecekleri konusunda ikna etti.

. 1914 yılı sonlarına doğru Karadeniz Vapuru Tahir Kaptan'ın yönetiminde bu ihtilacilerle Bombay'a hareket etti ise de İngiliz istihbaratı durumu haber aldı. Gemiye 26 Kasım 1914 tarihinde İngiliz hükümeti tarafından Hindistan'ın Bombay Limanı'nda el konuldu ve bağlandı (Laid-up).

. Karadeniz gemisi, 1923 ikinci yarısında Bombay'da söküldü.

Karadeniz 1905 - (Ex -Willis, Ex - Wilis)

Hollanda Flushing Koninklijke Maats. de Schelde tersanesinde *"Willis"* adıyla inşa edilen 4731 grt, 3640 nrt. Sac gövdeli Okyonus tipi yolcu gemisi 1905 yılında denize indirildi. Tam boy: 394.0 ft., Genişlik:47.1 ft., Derinlik:27.2 ft. ve Flushing, Maats. de. Schelde yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 520 hp güç üretiyordu. İlk armatörlük şirketi Rotterdam, Royal Rotterdamische Lloyd idi. 1924 yılına kadar Rotterdam, İspanya, New York, Java, Avusturalya hatlarında (Mail Line) tarifeli seferler yaptı 1923'de adı *"Willis"* olarak değiştirildi.

. 1924'da Türkiye Seyr - i Sefain İdaresi adına satın alındı ve *"Karadeniz"* adı verildi.

. 1933'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1952 yılına kadar, Bulanık, Giresun, Ordu, Hopa, Zonguldak ve diğerleri gibi Karadeniz limanları seferlerini yapan Karadeniz vapuru, ağır kış koşullarında bazen limanlara sığınmak zorunda kaldı.

. 1951 yılı sonunda Cumhuriyet ve Ege vapurlarıyla birlikte hizmetdışı bırakıldı.

. Bir süre Cumhuriyet vapurunun Haliç, Camialtı'nda depo gemisi veyaotel olarak kullanılması önerildi. 1952'de hizmet dışı kararı kesinleşti.

Akdeniz - (Ex - Oldenburg)

1890 yılında Glasgow, Govan - Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. tersanesi Fairfield kızaklarında Nordeutscher Lloyd, Bremen adına inşa edilen *"Oldenburg"* 13 Aralık 1890'de denize indirildi. İki direkli, tek pervaneli *"Oldenburg"* 5006 grt., 3167 nrt. ve Tam boy 413.5 ft., Genişlik 47.9 ft., Derinlik 31.3 ft.. idi. Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. Govan yapımı olan buhar ana makinesi 506 nhp. güç üretiyordu. Azami seyir sürati 13 knots'du. 49 Birinci sınıf, 38 İkinci sınıf ve 1,901 Üçüncü sınıf yolcu kapasitesine sahipti.

. 11 Şubat 1891'de Bremen'den hareketle Montevideo - Buenos Aires seferini yaptı.11 Haziran 1891'de Bremen- Baltimore arasında posta seferlerine başladı. 18 Şubat 1892'de Bremen / Newyork, 19 Ocak 1905'den itibaren Bremen - Baltimore, 18 Nisan 1906'dan itibaren 18 sefer olmak üzere Bremen ve Süveyş Kanalı bağlantılı olarak Avusturalya, 25 Ağustos 1906'dan itibaren Bremen- Güney Amerika, 10 Nisan 1910'dan itibaren 24 sefer olmak üzere Bremen-Newyork hattında başarılı seferler yaptı. Dünya denizlerinde kıtalar arası yolcu taşımacılığının dikkat çeken gemilerinden olan *"Oldenburg"* 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve *"Akdeniz"* adı verildi. idarewnin en büyük yolcu gemilerinden biri olarak Karadeniz, Akdeniz hattında posta seferlerinde kullanıldı.

. 1912'de askeriyenin emrine alınarak hastane gemisi olarak çalıştırıldıysa da ertesi yıl İdare'ye iade edildi ve Osmanlı Ordusu'nun emrinde hem askeri gemi hem de çıkarma gemisi olarak hizmet verdi.

. 18 Şubat 1913 tarihinde Enver Paşa'nın emri ile Bulgar ordusuna karşı Şarköy'e yapılan çıkarmada nakliye gemisi olarak yer aldı. Çıkarma başarısız olunca sahile çıkan askeri alarak bölgeden ayrıldı. 1 Kasım 1913'te Karadeniz Midye kıyısına Bulgar istilasına karşı asker sevkiyatında nakliye gemisi görevi gördü.

. 20 Kasım 19l4'te Kafkas cephesi için Trabzon'a asker sevkiyatında; 5 Aralık 1914'te yine Kafkas Cephesi için bu defa Rize'ye asker sevkiyatında; 21 Aralık 1914 tarihinde tekrar Trabzon'a asker sevkiyatında yer aldı. 1918'de Türkiye'deki Alman askerlerini memleketlerine götürdü.

. 1929'da Aziz (Derya) Kaptan'ın kumandasında iken Zonguldak'ta şiddetli dalgaların etkisiyle rıhtıma bindirerek karaya oturduktan sonra 1930'da hizmet dışı bırakıldı. Ertesi yıl İtalyan firmaya satıldı. 1931 yılında Savona'da söküldü.[129]

Giresun - (Ex - Warwick Castle, Ex - Jerome)

1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alınan "*Jerome*" isimli posta vapurunun İngiltere, Hindistan ve güney Afrika hatlarında posta seferleri yapmak amacıyla inşa edilen "Cape" tipi gemilerden biri olduğu bilinmelidir. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçtikten sonra Donanma'ya devredilmiş ve mayın gemisi olarak kullanılmıştır! Batı dünyasındaki deniz ticareti kavramını görüntülemek açısından "*Jerome - Giresun*" bir diğer kıyaslanacak örnektir!

Union - Castle Line, Donald Currie tarafından 1862'de Donald Currie & Co. olarak Hindistan'a düzenli yelkenli buharlı gemiler işletmek ve "Currie's Calcutta Castles" olarak bilinen gemi işletmeciliği olarak kuruldu. 1872'de Hindistan yolunda hizmete giren ilk buharlı gemilerle seferlere başladı ve aynı yıl İngiltere'den Güney Afrika'ya bir yolcu ve özel posta servisi hizmete açıldı. 1876'da adı Castle Mail Packet Co. Ltd. oldu ve Union SS Co. ile birlikte ortak bir posta sözleşmesi yapıldı. Flushing'deki müzakereler 1889'da başladı ve Hollanda postalarının Güney Afrika'ya taşınması için sözleşme imzalandı. 1900'da Castle Line, Union-Castle Mail SS Co. şirketini oluşturmak için Union SS Co. ile birleşti. 1876 yılında "Warwick Castle" adıyla Glasgow'daki Robert Napier & Sons Tersanesinde D. Currie & Co. London'da adına inşa edilen 4663 dwt., 3065 grt. genel yük / yolcu gemisi Union Castle Line filosunda "Cape" sınıfı gemilerden biri olarak yer aldı. Tam boyutları 106.3mt. x 11.3mt. x 8.7mt. olan adı "*Warwick Castle*"in 2 genişlemeli buhar ana makinesi ile azami 10 knots sürat yapabiliyordu.1916'da azami seyir sürati 7 knots'a düşmüştür. 1897'de Londra merkezli Booth Steamship Co.'ya satıldı ve "*Jerome*" adı verildi.

. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi satın aldı ve "*Kerasunde - Giresun*" adı verildi. Ayni sene Osmanlı Donanması'na devredildi ve mayın gemisi olarak tadil edildi. 1916'da kömür gemisi olarak kullanıldı.

. 1917'de İstanbul Haliç'te bağladı.

. I. Dünya Harbi sonunda işgal altındaki İstanbul'da Fransız kuvvetlerince el konuldu

(129) Kaptan Oktay Sönmez; "Anılarda Gemiler", İşkültür Yayını, 2008.; Ali Bozoğlu; "Ayyıldızlı Gemiler", İmeak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayını, 2018

. 15 Mayıs 1919'da Seyr - i Sefâin İdaresi'ne devredildi.

. 1926'da hizmet dışı bırakıldı.

. 1927'de Haliç Balat'ta Hüseyin İlhami tarafından söküldü.

NAHUM ESSEYAN VE ŞUREKASI

Tarsus - (Ex - Warrior)

1874 yılında Sunderland, Davison & Stokoe, Southwick, Wall Dane kızaklarında inşa edilen (Official Number: 69347) demir gövdeli pervaneli buharlı genel yük gemisi "*Warrior*" 20 Ocak 1874'de denize indirildi. 1231 grt., 797 nrt. Tam boy: 241.7 ft., Genişlik: 30.2 ft., Derinlik: 22.4 ft. ve Ouseburn Engine Works Co. Ltd. yapımı 2 genişlemeli buharlı ana makinesi 130 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool'dan T. & J. Harrison firması idi. 1884'de Liverpool merkezli Charente Steam Shipping Co. Ltd. – T. & J. Harrison firması adına Liverpool limanına tescil olundu. 1888'de Newcastle, J. Dent Junior – George William Allen & Co. (G.W. Allen & Co.) satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1889'da South Shields merkezli G. W. Allen & Co. satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1890'da Nahum Esseyan ve Şurekası satın aldı ve "*Tarsus*" adı verildi.

. 1895'de Osmanlı İdare - i Mahsusa satın aldı.

. 1909'da hizmet dışı bırakıldı.

. 1912'de Haliç'te söküldü.

COSMETTO NİCOLAS P.

Nimet- (Ex - King Docemo, Ex - Nubia, Ex – Nicholas / Nicholaeff)

1877 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon, Castle Yard tersanesinde 141 Kızak No.'su ile inşa edilen 233 grt., 158 nrt. demir gövdeli pervaneli buharlı genel yük gemisi "*King Docemo*" (Official Number: 76497) 14 Nisan 1877 günü denize indirildi. Tam boy: 140.2 ft., Genişlik: 23.2 ft., Derinlik: 8.7 ft. ve Port Glasgow, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 54 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli John Walsh and Richard Duckett (Walsh & Co.) idi ve 14 Mayıs 1877'de Liverpool limanına tescil olundu. Batı Afrika'da koster olarak seferler yaptı. 23 Ekim 1880'de Liverpool'dan Marsilya'ya hareket etti. 1880'de Marsilya'da kayıtlı Société Cyprien Fabre & Compagnie satın aldı ve "*Nubia*" adı verildi.

. 1890'da İstanbul Rum armatör Cosmetto Nicolas P. satın aldı ve "*Nicholas / Nicholaeff*" adı verildi ve İstanbul limanına tescil olundu.

. 1891'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve "*Nimet*" adı verildi.

. Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. Türkiye Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

.1930'da Haliç'te söküldü.

SERKİS ELEFTHERİADES, İBRAHİM BEY, REŞİT ESKİN, ALİ ÖKTEN, SERKİS KÜRKCİYAN, ERCÜMENT OYDON

Florya - (Ex - Norseman, Ex - Monte Blanco, Ex - Rimac, Ex - Inca, Ex - Tarapaca, Ex - Coronel, Ex - San Remo, Ex - Riad, Ex - Adalet, Ex - Reşit)

"*Florya*" vapuru ortaklarından Serkis Eleftheriades, Reşit Eskin ve Serkis Kürkçiyan'ın bir şekilde akraba oldukları anlaşılmaktadır. Tespit edilen Siranus Garsiyon Hanım'ın (Vefatı Ocak 1948) Reşit Eskin'in kayınvaldesi olmasıdır. Ökten ailesi ile Kandemir aileleri da akraba idiler. Ali Ökten 22 Nisan 1966'da vefat etti.

. 1893 yılında (Official Number: 101977) Kablo döşeyici gemi olarak Leith, Ramage & Ferguson, Victoria Shipyard'da inşa edilen (Kızak No.118) sac gövdeli buharlı pervaneli "*Norseman*" 19 Kasım 1892 tarihinde denize indirildi. 1334 grt. 568 nrt. Tam boy: 236.3 ft., Genişlik : 31.2 ft., Derinlik: 14.6 ft. ve Ramage & Ferguson yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 230 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli Western and Brazilian Telegraph Co.Ltd. idi ve Londra limanına tescil edildi. 1907'de Callo, A.Ballen satın aldı ve "*Monte Blanco*" adı verildi. Genel yük gemisi olarak tadil edildi. 1909'da Callao'dan Pegottini, Canepa & Schenone satın aldı ve "*Rimac*" adı verildi. 1912'de Callao'dan Canepa & Schenone ortaklığına devredildi ve yeniden "*Monte Blanco*" adı verildi. 1915'de satıldı. Alıcının kaydı mevcut değildir. Adı "Inca"olarak değiştirildi. 1916'da Valparasio'dan Cia. Chilena de Vapores de Iquique satın aldı ve"*Tarapaca*" adı verildi. 1918'de Valparasio'dan Etchegaray, Onfray y Cia satın aldı ve "*Coronel*" adı verildi. 1920'de Buenos Aires'den Juan Fortabat satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1921'de Rouen'den Soc. Maritime et Commerciale de France satın aldı ve "*San Remo*" adı verildi. 1923'de Cenova'dan Giov. Casubulo satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1925'de Hicaz adına satın alındı.

. 1926'da Beyrut'tan Mahmud Kader satın aldı.

. 1927'de İskenderiye'den Tefik Fayed satın aldı. "*Riad*" adı verildi.

. 1928'de İskenderiye'den Muhammed Nafi Efendi satın aldı.

. 1930'da İstanbul'dan Serkis Eleftheriades ve İbrahim Bey satın aldı ve "*Adalet*" adı verildi.

. 1934'de İstanbul'da Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi satın aldı.

. 1937'de İstanbul'da Reşit Eskin, Ali Ökten ve Serkis Kürkciyan satın aldı ve adı "*Reşit*" olarak değiştirildi.

. 1940'de İstanbul'da Zonguldak Vapurculuk kömürcülük Ltd. Şti. satın aldı ve "*Florya*" adı verildi.

. 1952'de İstanbul'dan Ercüment Oydon ve Ortağı Komandit Şirketi satın aldı.

. Temmuz 1952'de Ancona'da Ricuperi Finsider SpA tarafından söküldü.

UŞAKİZÂDE MUAMMER BEY, MEHMET KAPTANOĞLU

Çankaya - (Ex-Katrena, Ex- Kolchida, Ex-Lukull)

1886 yılında Leith, Ramage and Ferguson tersanesinde inşa edilen sac gövdeli,

buharlı, pervaneli yat "*Katrena*" (Kızak No. 60) ayni sene sipariş veren Glasgow, J.Anderson'a teslim edildi. Tam boy: 54.9 mt., (60 yd.),Genişlik: 7.3 mt.(23.9 ft.), Derinlik: 3.3 mt (10.8 ft.) ve 268 grt.idi. Ramage and Ferguson yapımı buhar ana makinesi 700 hp. ve azami sürati 11 knots idi. 1890'da Çarlık Rusya satın aldı ve "*Kolchia*" adı verildi. 1914'de adı "*Lukull*" olarak değiştirildi.

. 1923'de İzmir'den Uşakizâde Muammer Bey satın aldı ve "*Çankaya*" adını verdi.

. 1925'de İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1937'de İstanbul'da Mehmet Kaptanoğlu ve Kardeşleri satın aldı.

. 23 Şubat 1942'de bir başka gemiyle çarpışma sonucu battı.

Velizâde Mustafa Faik Bey-Mehmet Kazancı- Orhan Dedezâde

Türk Armatörleri Tarihi Cilt II ve Sayfa 137'den itibaren kayda aldığım Velizâde Mustafa Faik Bey'e ait ilave bilgilere ve belgelere ulaşılmıştır.

1931 yılında öndegelen armatörlerden olduğu anlaşılan Velizâde Mustafa Faik Bey, o süreçte Vapurcular arasındaki manasız rekabet meseleleri gibi sorunları tetkik encümenine Sadıkzâde Şevket Bey, Ticareti Bahriye Müdürü Zeki, Yelkencizâde Lütfü ve Seyr-i Sefain İşletme Müdürü Seyfi Bey'le birlikte seçilmişti.

Seyr- i Sefâin ile özel armatörlük firmaları arasında devlet tekeline karşı olan ağır bir rekabetin yaşandığı bu yıllarda anlaşma sağlanamamış ve rekabet kırıcı olmayı sürdürmüştür. O kadar ki Velizâde Mustafa Faik, İngiliz Hüseyin Rüstem, Alemdarzâde Mehmet kumpanyaları vapurlarını Karadeniz hattına tahrik etmişlerdir. Ancak ayni yılın sonunda mâli sıkıntıya düşmüş ve armatörlüğe veda etmek zorunda kalmıştır. Sahibi olduğu "*İktisat*" vapuru İstanbul Birinci İflas Memurluğu tarafından ilan yoluyla satılmıştır. Paşabahçe önlerinde demirde terkedilen gemiye hayli süre alıcı çıkmamış ve yeniden artırmaya çıkarılarak 20 Temmuz 1932 Çarşamba günü saat 13'ten 15'e kadar devam edecek artırma neticesinde satılmıştır.

Soyadı kanunuyla "Velioğlu" soyadını alan ve merhum Dursun Velioğlu'nun oğlu armatör Velizâde Mustafa Faik Bey, 8 Nisan 1958 Salı günü vefat etmiştir. Cenazesi 9 Nisan 1958 Çarşamba günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde kılınan öğle namazından sonra Sahrayı Cedid'deki aile kabristanına defnedilmiştir. Sahibi olduğu gemilerden "*Sami*" vapuru hakkındaki daha ayrıntılı bilgiler müteakip metinde yer almaktadır;

Sami vapuru - (Ex - Corcyra, Ex - City of Cadiz, Ex - Aghios Spyridon)

1862 Richardson & Duck Company Ltd. inşa olan geminin ilk adı "*Corcyra*" ve ilk armatörü Londra merkezli Anglo Ionian Steam Navigation Co. idi. 1869'da Dublin merkezli Michael Murphy'e satıldı. Bu şirket yük yolcu seferleriyle Akdeniz'de adalara da ulaşım imkanı

getirmiştir. Nitekim 1860 tarihli bir gazete haberi şöyledir; *"Uzun zamandır buharlı gemilerin beklendiği Akdeniz'de Anglo- Ionian Steam Shipping Company Ionia Adalarının doğrudan Malta, Gibraltar ve Londra'ya bağlanmasını sağladı. Yüksek süratli ve birbirinden güzel gemiler her ayın 10.unda Londra'dan hareketle adalara hem turist hem de yolcu ve yük getirip ve avdetlerinde ayni şekilde ulaşımı sağlamaktalar.*

Makris Mikrasiatiki Eptanisiaki Atmoploia firmasına ait olduğu 1919'da "Aghios Spyridon" Siros, İkaria, Samos ve kuzey Dodecanese yük yolcu seferleri yapardı. 1922 yılında ait olduğu Nisiotiki Atmoploia (Interisland Shipping Co) adına Kuzey Ege, Selanik ve Volos uğraklarıyla önemli bir yolcu ulaşım imkanı sağlamaktaydı. 1924'de ise Pire'den Gytheion, Kalamata, Zante, Patras, Corfu, Aghioi Saranta, Trieste hattında çalıştırılmıştır. Bu ayrıntıları vermenin nedeni, Yunan deniz ticareti tarihinde, Yunan armatörlük şirketlerine devlet armatörlük şirketi kurararak rekabete kalkışılmadığını belirtmek içindir.

*"Corcyra"*nın denize indirilme tarihi 1 Temmuz 1862'dir. 794 grt., 491 nrt. ve Jackson & Watkins imalatı ana buhar makinesi 2 genişlemeli 100 hp güce sahipti. 1876'de 2 genişlemeli 99 hp güce sahip T. Richardson & Sons, Hartlepool imalatı buhar makinesi monte edildi. 1905'de Dublin merkezli Palgrave, Murphy & Co. firmasına devredildi ve *"City of Cadiz"* adı verildi. 1927'de Pire merkezli G. Vlassopulo Kardeşler & S. Cottaskis firmasına satıldı ve *"Aghios Spyridon"* adı verildi.

. 1929'da Rize'li Velizâde Mustafa Faik Bey 67 yaşına gelmiş ve hurdaya çıkması gereken bu gemiyi satın aldı ve *"Sami"* adını verdi.

. 1933'de Tahsin, Zeki, Cemil (e) Hanım ve Ahmet Hamdi Bey ortaklığına satıldı. Adı değiştirilmedi.

. 1938'de Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri'nin satın aldığı gemiye *"Aktan"* adı verildi.

. 1952'de Mehmet Kazancı ve Ortakları satın aldı ve geminin adını değiştirmedi.

.1957'de Orhan Dedezâde satın aldı ve *"Aktan"* adını değiştirmedi.

. 96 yaşında olan Aktan 1958'de İstanbul'da hurdaya çıkartıldı.

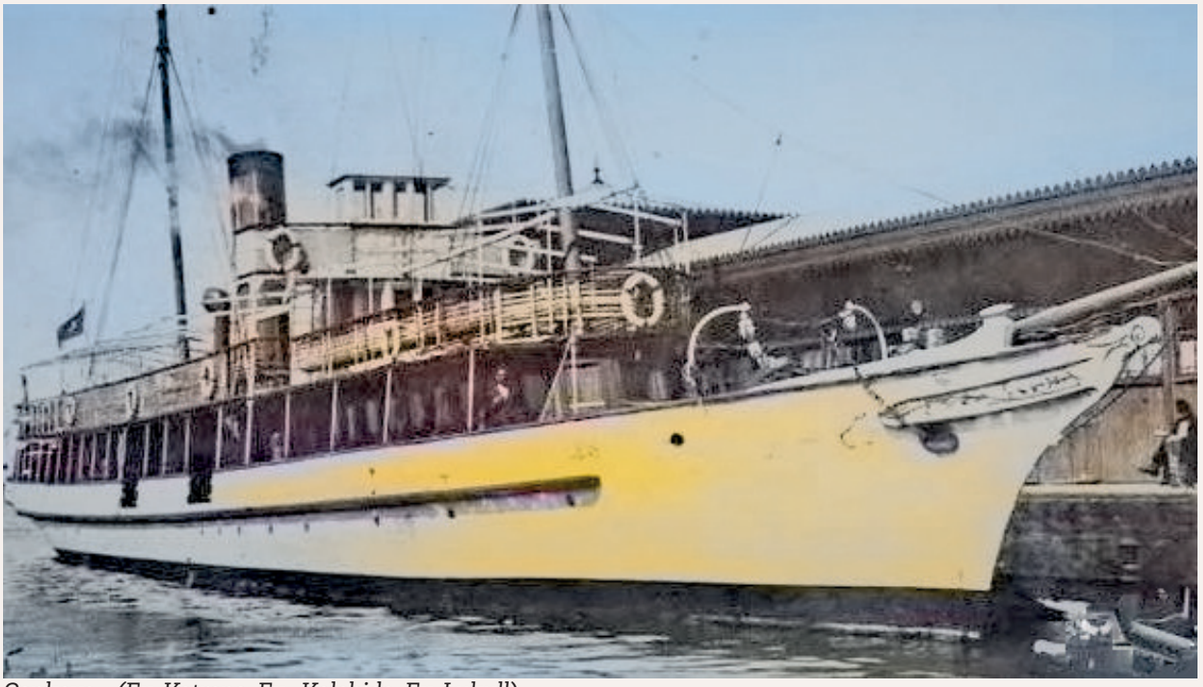
VELİZADE MUSTAFA FAİK, KALKAVANÂDE RIZA VE MAHDUMU İSMAİL

Üsküdar - (Ex- Pendarves, Ex- Aikaterini M.Goulandris, Ex-Velizâde)

Velizâde Mustafa Faik'e ait *"Velizâde"* isimli yük yolcu gemisi 1931'de Kalkavanzâde Mehmed Rıza ve Mahdumu İsmail'e satılmış ve *"Üsküdar"* adı verilmiştir. Bu gemiye ait resmi kayıt Tees Built Ships arşivinde yer almaktadır. *"Üsküdar"* vapurunun çok güzel bir fotoğrafı İstanbul'da yapılan bir efemera müzayedesinde ortaya çıkmıştır.

Velizâde, 1892 yılında Falmouth merkezli Pendarves Steamship Company Ltd. (R.B.Chellew) armatörlük firması idi ve ilk adı "Pendarves" olan gemi 2669 grt / 1706 nrt. olup, Thomas Richardson & Sons imalâtı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 244 nhp güç üretiyordu.

."Pendarves" 10 Ağustos 1892 tarihinde Sir Raylton Dixon & Co. Middlesborough tersanesinden denize indirildi ve Ağustos 1892'de hizmete girdi.



Çankaya - (Ex-Katrena, Ex- Kolchida, Ex-Lukull)

. 1920'de Pendarves Steamship Company Ltd. firması R. B. Chellew Steam Navigation Co. Ltd., olarak yeniden yapılandırıldı.

. 1925'de Andros'lu Kirtatas Brothers satın aldı ve "*Aikaterini M.Goulandris*" adı verildi.1929'da Velizade Mustafa Faik satın aldı ve "*Velizâde*" adı verildi.

. 1931'de Kalkavanâde Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Sirketi, İstanbul'a satıldı ve "*Üsküdar*" adı verildi.

. 1939'da şirketin adı Kalkavanoğlu Mehmet Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Sirketi olarak değiştirildi.

. 1943'da şirketin adı Kalkavan Rıza ve Oğlu İsmail Vapurculuk Şirketi olarak değiştirildi.

. 1951'de hurdaya çıkartıldı ve İtalya'ya satıldı.

. Sökülmek üzere 17 Kasım 1951'de La Spezia'ya yedeklendi.

YELKENCİZÂDE ŞÜKRÜ VE YELKENCİZÂDE LÜTFÜ, MUSTAFA ALDIKAÇTI, AHMET ALDIKAÇTI, VEHBİ ALDIKAÇTI

Samsun - (Ex- Rhone, Ex- Gabrialla)

1889 yılında Low Walker, J. Wigham Richardson & Co., Neptune Tersanesinde 233 kızak No. ile inşa edilen 1413 grt., 961 nrt., 1465 dwt., sac gövdeli buharlı tek pervaneli yolcu yük vapuru "*Rhone*" 16 Nisan 1889'da denize indirildi ve 25 Mayıs 1889'da hizmete girdi. Tam

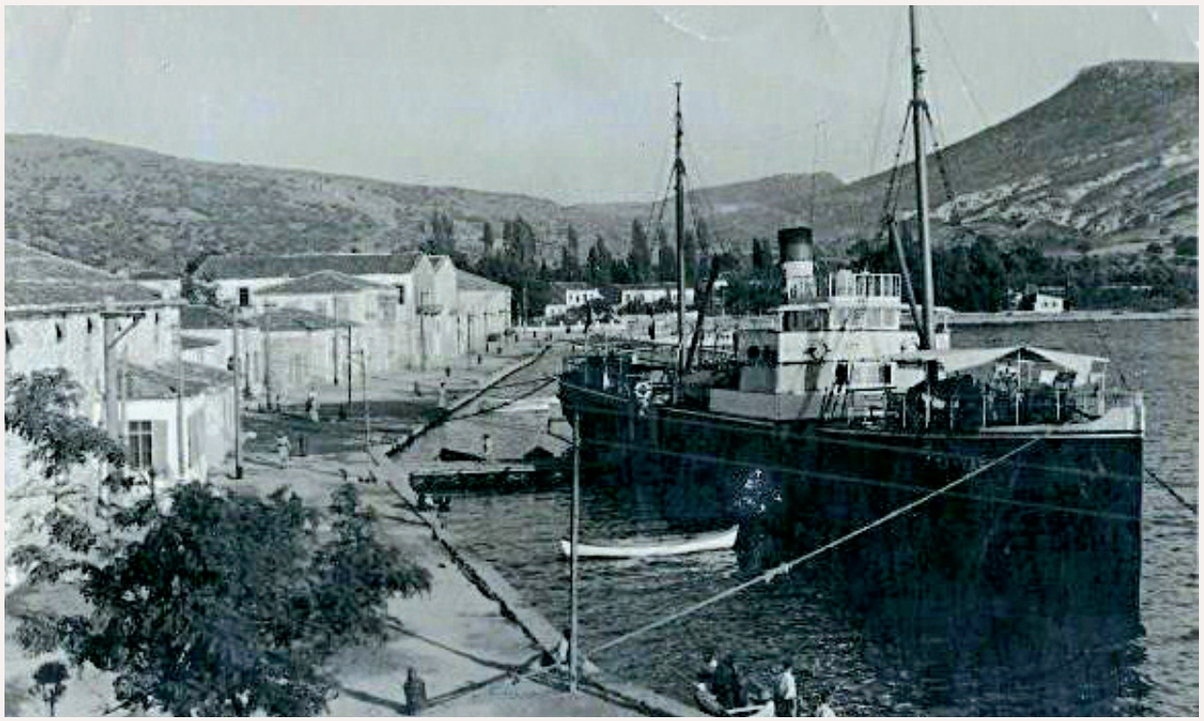
boy: 251.5 ft., Genişlik: 32.2 ft., Derinlik: 17.0 ft. ve Low Walker, J.Wigham Richardson & Co. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 274 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 12.1 knots idi. İlk armatörlük firması Marsilya merkezli Compagnie de Navigation Mixte idi ve 25 Mayıs 1889'da "*Rhone*" adıyla Marsilya limanına tescil edildi. İngiltere Uzak Doğu yolcu/yük seferlerine verild. 24 Eylül 1894'de Yeni Gine Adası'na seyrederken Beriby'da kayalıklara bindirdi. Gemi ciddi şekilde su almaya başladığından yapılan çalışmalarla 12 kasım 1894'de kurtarma römorkörü Blazer vasıtasıyla yüzdürüldü.

. 1923'de Bandar Abbas'tan Theodoris Kyrillos satın aldı ve "*Gabriella*" adını verdi.

. 1923'de Yelkencizâde ve Mahdumu (Yelkencizâde Şükrü ve oğlu Yelkencizâde Lütfü) satın aldı ve "*Samsun*" adını verdi. Haliç'te bağladı.

. 1935'de Mustafa, Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi.

. 1 Kasım 1941 günü Kalafatyeri Gemi İnşaatı firmasının rıhtımı önünde kıçtankara bağlı iken, hatalı bir sac onarımı sonunda battı. Yeniden yüzdürüldüyse de Total Lost / Tam kayıp sayıldı ve hurdaya çıkartıldı. Balat'ta söküldü.



H. Tayyar Vapuru Eski Foça'da görülmekte.

H. Tayyar ve Cerrahzâde Vapurları

Kalafatyeri'ndeki gemileri, sandalları, motorları görüntüleyen fotoğraf Ara Güler imzasını taşımakta. Bu fotoğraf Moda Müzayede'nin efemera müzayedesinde satışa sunulmuştu.

H.Tayyar; D.A.Dimitriadis ve Hantalzâde Tayyar ortaklığına ait bir genel yük gemisiydi.

YELKENCİZÂDE SALİH ZEKİ

Yelkencizâdeler ilk kez 1855 yılında denizciliğe başlamışlardı. Gemileri "Anadolu"nun eski ismi "Livepold" idi ve 1896 İngiltere yapımı 348 grt. bir yük gemisiydi. Yelkencizâde ve Mahdumları kara deniz postalarına ait bir ilanda şöyle bir duyuru vardı: "Yelkencizâde Biraderler'in Raif Bey Kaptan'ın süvarisi olduğu 14 Osmanlı Devleti'nde ithalat ve ihracat yapan tüccarlara "Haci" veya "Hacegi" gibi unvanlar verilmiştir ki, devlet bu şekilde gayrimüslimleri ticarete özendirmiştir (Ergenç, 1988:501). XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı Fransız bandıralı "Anadolu" Vapuru teşri-i evvel 22 Pazar günü sabahı saat 10.00'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak İnebolu, Samsun, Giresun'a uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir." (Türk Deniz Ticareti, 1999:183). Kırzâde ve Kalkavanzâdeler ise vapur kumpanyası ve posta vapuru işletmekteydiler. Şirkete ait 1871 İngiltere yapımı 300 ton ağırlığında yük gemisi olan "Sulh" vapuruna ait bir sefer duyurusu şöyleydi: "İsmail Kaptan'ın süvarisi olduğu 1. Sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının her türlü istirahatini sağlayan Sulh Vapuru Teşrin-i sani 7 çarşamba günü saat 16.00'da Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a gidecektir." (Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri)[130]

Yelkencizâde ailesine ait resim koleksiyonu, 24 Mayıs 2014 haftasında Beşiktaş'taki Shangri- La Hotel'de düzenlenen müzayedede satıldı. Bu müzayede Yelkenci ailesimne ait gemilerin bulundjuğu albümlerin de satıldığı kaydedilmiştir. Ayni müzayede Atabay, Kemal Erhan, Emel Korutürk resim koleksiyonları da bulunuyordu. Trabzon eşrafından armatör Yelkencizâde Salih Zeki 1 Ekim 1967 günü vefat etti. Cenazesi Şişli Camii'nde kılınan öğle namazından sonra defnedildi. Eşi Vasfiye Yelkenci, Abana eşrafından Reiszâde Musa ve Ayşe Geriş'in kızıydı. Ayşe Geriş'in kardeşleri ve torunları Mürvet Öztopaloğlu, Hatice Özyelkenci, Lütfî, Mehmet,Ali, Avni ve Hamit Geriş idi. 7 Mayıs 1961 günü İstanbul'da vefat etti. Eyüp Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı aile kabristanında defnedildi.

Ercümentnur - (Ex-Devonia, Ex- Panormos, Ex- Sofia)

1882 yılında Port Glasgow, Murdoch & Murray, Co.Ltd., Brown Street Tersanesi'nde (Kızak No. 64) inşa edilen 255 grt., 138 nrt. koster tipi sac gövdeli buharlı, pervaneli, genel yük gemisi "*Devonia*" (Official Number: 65760) 23 Kasım 1882 tarihinde denize indirildi. Tam boy: 140.3 ft., Genişlik: 21.8 ft., Derinlik: 10.1 ft. ve Dunsmuir & Jackson Ltd. Govan yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli London & South West Coast Steam Ship Co. Ltd. idi. "*Devonia*" 16 Ocak 1883 tarihinde London & South West Coast Steam Ship Co. Ltd. adına Londra limanına tescil edildi. 1894'de İstanbul merkezli Navigation a Vapeur Egée (Panos Michael Courtgi & Co.) satın aldı ve "*Panormos*" adı verildi. Panormos, Bandırma'nın Yunanca adı olarak bilinmektedir.

. 1905'de İstanbul'da kurulu Société Compagnie Bulgare de Navigation satın aldı ve "*Sofia*" adı verildi.

. 1932'de Yelkencizâde Salih Zeki Vapurları adına satın alındı ve "*Ercümentnur*" adı verildi.

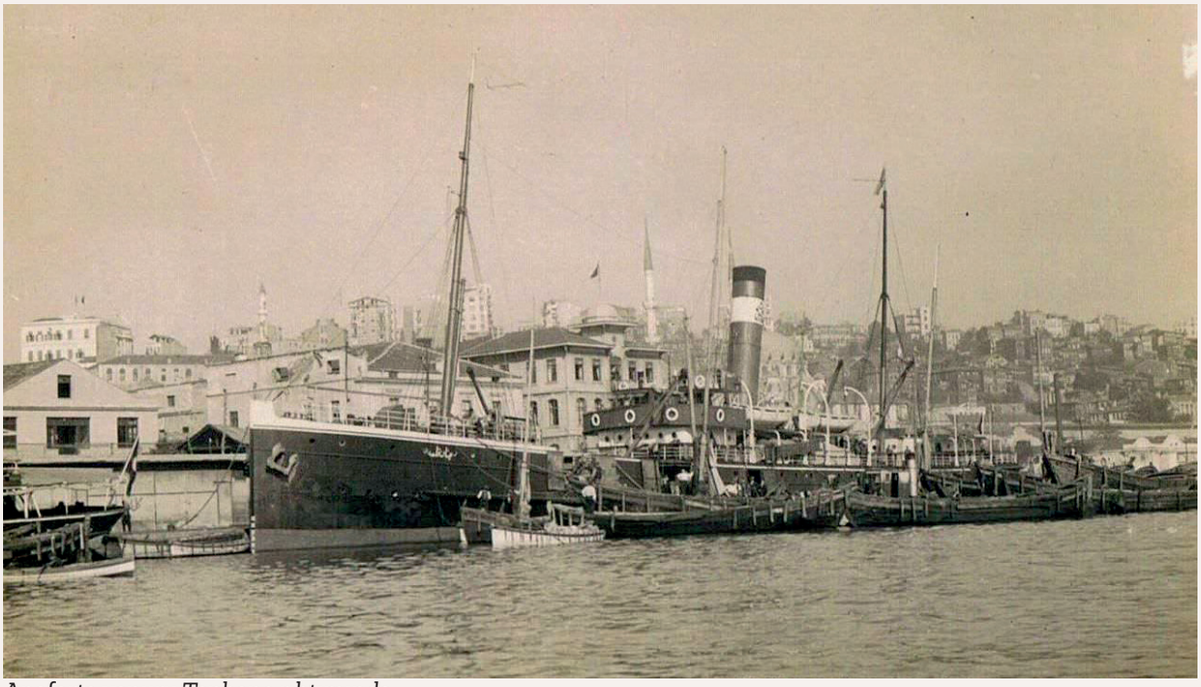
. 1934'de adı "*Agios Nicolaos*" olarak değiştirildi.

. 1954'de hurdaya çıkartıldı.

Anafarta - (Ex- Skerryvore)

1898 yılında Dundee, Caledon Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. Caledon Tersanesinde 137 Kızak no. ile inşa edilen 1226 grt, 520 nrt. (Official Number 108708) sac gövdeli, pervaneli buharlı yolcu yük gemisi "*Skerryvore*" 8 Aralık 1897'de deniz indirildi ve Mart 1898'da hizmete girdi. Tam boy: 250.0 ft., Genişlik: 33.6 ft., Derinlik 16.3 ft. idi. Caledon Shipbuilding & Engineering Co.Ltd yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 293 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow'da kurulu Clyde Shipping Co.Ltd. idi.

[130] Yasemin Nemlioğlu Koca; "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar" Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Yüksek Okulu, Karadeniz Araştırmaları, Bahar 2016 , Sayı 49 , s.157-187.



Anafarta vapuru Tophane rıhtımında.

. 1926 Müdafaa-i Milliye Vekâleti Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi satın aldı ve "*Anafarta*" adı verildi.

. 1934'de Devlet Denizyolları İşletmeleri Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi. 1953'de Denizcilik Bankası'na devredildi.

. Şubat 1958'de hizmet dışı bırakılarak Haliç'te bağladı. Nisan 1959'da Hurdacılık T.A.Ş.'ye satıldı ve Haliç'te söküldü.

. Batı dünyasının tamamı özel sektör müteşebbislerinin kurduğu armatörlük şirketlerinden biri olan Clyde Shipping Co.Ltd. filosunda yer alan gemilerden;

.1892 inşa 1201 grt. olan "*Dongeness*" 1926'da Türkiye'ye satıldı ve "*İnebolu*" adı verildi.

.1892 inşa 1154 grt. olan "*Sanda*" 1911'de Türkiye'ye satıldı ve "*Plevne*" adı verildi.

.1895 inşa 1176 grt. olan "*Lizard*" 1925'de Türkiye'ye satıldı ve "*Çanakkale*" adı verildi.

.1898 inşa 1226 grt. olan "*Skerryvore*" 1926'da Türkiye'ye satıldı ve "*Anafarta*" adı verildi.

Çanakkale - (Ex-Lizard)

1895 yılında Dundee, W. B. Thompson & Co. Ltd. Caledon Tersanesinde 120 Kızak No.su ile inşa edilen (Official Nr.104647) 1176 grt., 476 nrt. buharlı pervaneli yolcu yük gemisi "*Lizard*" 6 Ağustos 1895'de denize indirildi ve 17-18 Eylül 1895'de ilk seyir denemesine çıktı. 18 Eylül 1895'de ilk armatörlük şirketi Glasgow'da kurulu Clyde Shipping Co. Ltd teslim aldı. Tam boy: 246.5 ft., Genişlik: 33.7 ft., Derinlik: 16.2 ft. ve Dundee, W.B. Thompson & Co.Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 258 nhp güç üretiyordu.

. Eylül 1925'de Müdafaa-i Milliye Vekâleti Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi satın aldı ve "*Çanakkale*" adı verildi.

. 1934'de Devlet Denizyolları İşletmeleri Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'da T.C. Münakâlat Vekaleti Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1953'de Denizcilik Bankası'na devredildi.

. Nisan 1959'da Hurdacılık T.A.Ş.'ye satıldı ve Haliç'te söküldü.

Yörük - (Ex- General Gordon, Ex- Wren)

1885 yılında Glasgow,A.& J.Inglis Ltd.'in Pointhous Tersanesi'nde 191 Kızak No.'su ile inşa edilen (Official Number 88997) sac gövdeli, buharlı ve pervaneli yolcu / yük gemisi "*General Gordon*" 24 Nisan 1885'de denize indirildi. İlk armatörlük firması Dublin merkezli Dublin & Glasgow Sailing and Steam Packet Co. idi. Haziran 1885'de hizmete giren gemi Dublin limanına tescil olundu. 891 grt., 274 nrt., Tam boy: 230.0 ft., Genişlik: 31.2 fr., ve derinlik: 15.3 ft. olan General Gordon vapurunun 3 genişlemeli A. & J. Inglis Ltd., Glasgow yapımı ana buhar makinesi 234 nhp. güç üretiyordu.

. 1908'de Glasgow merkezli, Burns Steam Ship Co.'ya satıldı ve "Wren" adı verildi.

.1913'de Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi satın aldı ve "Yörük" adı verildi.

Çanakkale Vapuru.

. 18 Nisan 1920 tarihinde İstanbul'a seyrederken Samsun'dan sonra Amasra yakınlarında karaya bindirerek battı.

Tuzla - (Ex-Diana Vernon, Worthing Belle)

1885 yılında Glasgow merkezli Barcley, Curlce & Co.Ltd.'in Clydeholm Yard Tersanesinde (Official Number: 90064) 338 Kızak No.'su ile inşa edilen gezi tipi yandan çarklı yolcu vapuru (Şehir Hatları tipi) *"Diana Vernon"* 2 Nisan 1885'de denize indirildi. 193 grt., 45 nrt. ve Tam boy: 180.5 ft., Genişlik: 18.1 ft., Derinlik: 7.2 ft. olan Diana Vernon'un buhar ana makinesi Glasgow merkezli Barcley, Curlce & Co.Ltd.yapımı idi ve 103 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli North British Steam Packet Company idi ve Glasgow limanına tescil olundu.

Burhaniye Vapuru. Kaynak: shipspotting.

. 1901'de Brigthon'a tescil olundu ve *"Worthing Belle"* adı verildi.

. 1904'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi satın aldı ve *"Tuzla"* adı verildi.

. 30 Ağustos 1915 günü Çanakkale bölgesinde kısmen batık hale geldiyse de, sonradan yüzdürüldü ve yeniden servise alındı.

. 1926'da Haliç'te söküldü.

Burhaniye vapuru

Bir önceki adı *"H.Tayyar"* olan ikinci fotoğraf *"Burhaniye"* vapurunun akıbeti icra yoluyla satış ilanıyla anlaşılmakta; Kadir Hantal'ın % 60 hisse ile Petro Dimitriyadis'in % 20 hisse ile, Sofia Dimitriadis'in % 20 hisse ile ortak olduğu Burhaniye Vapuru şirketin girdiği parasal sıkıntılar

H. Tayyar ve Cerrahzâde vapurları Kalafatyeri'nde. Yıl 1958. Fotoğraf: Ara Güler Arşivi.

sonucu Eminönü Maliye Şubesine olan Kazanç vergisi borcu nedeniyle İstanbul Defterdarlığı tarafından 11 Temmuz 1950 tarihinde satışa çıkartıldı. Haliç, Arapcami Mahallesi Kalafatçılar Caddesi Umumi Mağazalar TAŞ Depoasu arkasındaki sahilde kıçtankara bağlı durumda olan Burhaniye Vapuru için biçilen satış fiyatı 450,000 liraydı.

678 Numarayla İstanbul Limanı'na bağlı Türk sancağını hamil 3254 tonilato ve safi 1958 tonilato istiab hacminde ve çelik gövdeli Burhaniye Vapuru Beyoğlu İlçesi İdare Heyeti huzurunda açık artırmayla satıldı. Bu gemi hakkında Türk Armatörleri Tarihi başlıklı eserimin C.II sayfa 139'dan itibaren geniş bir anlatım bulunmakta.

Cerrahzâde - (Ex-Manchioneal, Ex-Katla, Ex-Reykjafoss, Ex-Nazar)

"*Cerrahzâde*" adı verilmiş Sönmez Denizcilik - "Cerrahzade Vapuru Donatma İştiraki, İstanbul." grubuna ait iki ayrı yük / yolcu gemisi olmuştur. Birincisi Mahir Kışınbay ve kardeşi Beslen Kışınbay'dan oluşan Kışınbay Biraderler Ortaklığı tarafından yük ve yolcu taşımacılığı yanında o yıllarda önemli bir gelir imkanı olarak görülen Hac Seferleri'nde kullanılan "*Nazar*", Sönmez Denizcilik "Cerrahzade Vapuru Donatma İştiraki" tarafından satın alınarak "*Cerrahzade*" adını almıştır.

Ara Güler arşivinden olan fotoğrafta baştarafı görülen "*Cerrahzade*" vapuru, 1911 yılında Kopenhagen / Danimarka Burmeister & Wain Tersanesi'nde "*Manchioneal*" adıyla inşa edildi. 2010 dwt. ve Tam boy(loa) 77.80 mt., Genişlik (brd) 10.90 mt., Ana makine B&W ve 1400 hp.,azami seyir sürati 12 knots idi. 1934'de satıldı ve "*Katla*" adı verildi. 1945'de satıldı ve "*Reykjafoss*" adı verildi.

. 1949'da Kışınbay Biraderler firması satın aldı ve "*Nazar*" adı verildi.

. 1955'de Sönmez Denizcilik / Cerrahzade Vapuru Donatma İştiraki satın aldı ve "*Cerrahzade*" adı verildi.

. 1967'de söküldü.

Kışınbay Biraderler Ortaklığı ve Mahir Kışınbay'ın yaşam öyküsü Tük Armatörleri Tarihi başlıklı eserimin III.Cildi'nde yer almaktadır.

Cerrahzâde - (Ex-Fayetteville Victory)

"*Cerrahzade*" adı verilen ikinci genel yük gemisi 1945 inşa "*Fayetteville Victory*" idi. ABD Deniz Kuvvetleri adına II.Dünya Harbi ihtiyaçları doğrultusunda Baltimore merkezli Polarus Steamship Company işletmesinde olmak üzere "Victory" sınıfı olarak inşa edildi (1 Ocak 1945). 1946'da hizmet dışı kaldı ve James River'de Laid-up oldu.

. 1947'de T.C.Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşlemesi adına satın alındı ve "*Yozgat*" adı verildi. 1952'de Denizcilik Bankası T.A.O.'yxa devredildi. 1955'de D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye devredildi.

. 1975'de Sönmez Denizcilik / Cerrahzâde Vapuru Donatma İştirak adına satın alındı ve "*Cerrahzâde*" adı verildi.

. 15 Ekim 1976'da hurda olarak Aliağa'ya intikal etti.

MEHMET KAZANCI

Mehmet Kazancı, Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939'da yapılan ilk genel kurul toplantısında 23 No'lu üye olmuştur. Şirketi Kemeraltı Caddesi İktisat Han Kat. 5'de idi. Samsun eşrafından Süleyman oğlu 1307-1891 Samsun doğumlu olan Mehmet Kazancı 2 Ağustos 1945 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda (K.315) Murakıp üye; 16 Ağustos 1946 yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Yedek Murakıp Üye (K.342) ve 28 Temmuz 1949'da yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Yedek Üyesi olarak görev yapmıştır.

1952 yılında Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri'nin satışa çıkardığı "Aktan" isimli vapuru "Mehmet Kazancı ve Ortakları" firması adına satın almıştır. Armatörlüğünün 1957'ye kadar devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu tarihte "Aktan" Orhan Dedezâde'ye satılmıştır. Zaten 96 yaşında olan Aktan bir yıl sonra İstanbul'da hurdaya çıkartılmıştır..

HASAN SADİ BİRKÖK

Mehmet ve Fatma oğlu 1310 - 1894 İstanbul doğumlu Hasan Sadi Birkök'ün kardeşleri; Süleyman Saim Birkök, Halide Birkök ve eşi Makbule Birkök idi. Annesi Fatma Birkök Mart 1950'da vefat etti. Aile 9 Mart 1950 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde cenazeye gelen, üzüntü mesajı gönderen dostları için teşekkür ilanı yayınlamıştır.

Kardeşi Süleyman Saim Birkök gibi ayni zamanda Büyükdere'de Büyükdere Cad. No.54/56'da kayıtlı "*Hasan Sadi Kızak Yeri*" adı altında çoğunlukla motorlu yelkenli teknelerin onarım bakım tersanesi bulunuyordu. Buradaki ustasının adı "*Emilya Usta*" olarak kayıtlıdır.

15 Ocak 1932 tarihinde İstanbul Ticaret Odası seçimlerinde "Deniz Sanayii Zümresi" (Günümüzde Gisbir) üyesi olarak seçilmiştir. *"Ticaret Odası'nda dün yapılan Seçimler Yapıldı" başlıklı haberde; "Sabık Seyr-i Sefain Umum Müdürü Sadullah Bey'in İktisat Vekaleti Deniz ve Hava Müsteşarlığı'na tayiniyle Deniz Ticareti Zümresi azalığı, Sigortacı Hamdi Bey'in vefatı ile Sigorta zümresi azalığı, Sadettin Bey'in Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü'ne tayini üzerine müessesatı maliye zümresi azalığı, Sırrı Bey'den de Deniz Sanayi Zümresi azalığı boş kalmıştı.*

Dün Ticaret Odası'nda yapılan seçimlerle dört boş olan azalıklara yeni azalar seçilmiştir.

Oda Meclisi'nin Deniz Zümresi Azalığı'na Denizyolları İletmesi Müdürü Sadettin Bey, Sigorta Zümresi azalığına Milli Reasürans müdürü Refi Celâl Bey, Müessesatı Maliye zümresi azalığına İş Bankası müdürü Yusuf Ziya (Öniş), Deniz Sanayi Zümresi azalığına da tüccardan Hasan Sadi (Birkök) Beyler seçilmişlerdir." denilmektedir.

Türk Armatörleri Birliği'nde üye kayıt defterinden ayrı olarak "Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği Aza Kayıt Defteri" bulunmaktadır. Yaptığım araştırmalara ek olarak tespit edilen belgelerle Hasan Sadi Birkök'e ait daha kapsamlı bilgilere ulaşılabildim; Hasan Sadi Birkök 24 Aralık 1942 tarihinde üyelik için müracaat etmiş ve 25 Aralık 1942 günü üyelerden Mustafa Yazgan ve Sabih Yağcı'nın önerisi doğrultusunda, İdare Heyeti' toplantısında "Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği"ne 41 No'lu üye olarak kaydedilmiştir. Aylık 10 lira aidat ödeyecektir.Bu tarihte iş yeri; Galata, Kalafatyeri No.119 idi. Ev adresi ise: Galata, Rıhtım Caddesi Kozluca han, Kat:2 No. 427-29 olarak kayıtlıdır.

Sicil kaydında sahibi olduğu gemiler, çektirmelerden oluşmaktadır;

-2057 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 40 tonluk *"Çalışal"*

-2050 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 44 tonluk "Sığındım"

-2190 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 45 tonluk "Mersin"

-2200 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 44 tonluk "Kemerli"

-2201 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 27 tonluk "Yılmaz"

-2209 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 42 tonluk "Mahbubu Cihan"

-2214 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 27 tonluk "Kayhan"

-2221 Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 21 tonluk "Konyalı"

-22-- Sicil No.'suyla Şile limanına kayıtlı 28 tonluk "Büyük Alemdar" (Battı kaydı vardır).

Hasan Sadi Birkök, 3 Eylül 1947 tarihinde 260 Sayılı Yönetim Kurulu Kararı ile dernekten istifa etmiştir.1 Temmuz 1949 tarihinde Veysel Okan ve Ömer Alişoğlu tarafından *"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. Bu suretle iki kademede Türk Armatörleri Birliği üyeliğine geçiş yaptığı anlaşılmaktadır.

Hasan Sadi Birkök'ün eşi Makbule Birkök 28 Mayıs 1957 gecesi vefat etmiştir. 30 Mayıs 1957 tarihli Milliyet Gazetesi'nde yer alan vefat duyusunda; *"Gemi İnşaat Tamirat kızakları sahibi Sadi Saim Birkök'ün eşi ve Halide Birkök'ün hemşiresi Makbule Birkök'ün cenazesi Şişli Abide-i hürriyet Caddesi No.63'deki evinden Saat 11.00'da kaldırılarak, Şişli Camii'nde kılınacak namazı müteakip Asrî Mezarlık'ta defnedilecektir"* denilmektedir.

Hasan Sadi Birkök, eşinin vefatından beş ay sonra vefat etmiştir. Milliyet Gazetesi'nin 22 Ekim 1957 tarihli nüshasında yer alan vefat duyurusunda *"Süleyman Saim Birkök ve Halide Birkök'ün ağabeyi, 'Haliç Fener Gemi İnşaat, Tamirat ve Kızakları' sahiplerinden Hasan Sadi Birkök Pazar akşamı vefat etmiştir. Cenazesi Şişli Abide-i hürriyet Caddesi No.63'deki evinden kaldırılarak, Şişi Camii'nde kılınacak namazı müteakip Asrî Mezarlık'ta defnedilecektir" denilmektedir.*

Ünye eşrafından merhum Hacı Mehmet Kaptanoğlu ve Hacı Hasan Saim Birkök'ün ağabeyi Süleyman Sadi Birkök talihsiz bir olaydan sonra mahkum olduğu hapishanede kanser illetine yakalanmış, tahliye edildikten bir süre sonra 10 Ocak 1971 tarihinde vefat etmişti. 21 Şubat 1971 Pazar günü Perşembe günü Arap Camii'nde ruhuna ithaf edilmek üzere Mevlid okutuldu.

NURİ KÜÇÜKOSMAN

Salih oğlu 1317 – 1901 İstanbul doğumlu Nuri Küçükosman'ın eşi Müyesser Küçükosman idi. Ailenin kızları Nihal Küçükosman, Necati Üçal ile evlendi. Torunları; Dilek Turantekin, Mutlu Küçük, Armağan Üçal idi. Necati Üçal 18 Aralık 1969'da vefat etmiştir.

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. idi.

Ev adresi olarak "Terakki motoru (Zonguldak)" adresini vermiştir!

"*Pınar*" vapurunu Süleyman Sırrı Barlı'ya sattıktan sonra Türk Armatörleri Birliği üyeliğinden istifa etmiştir.

Bartın'da Sürtme kayıklardan kereste yüklerken. Kaynak: Yüksel Yıldırım (Zonguldak Nostalji) arşivi.

MEHMEDZÂDE ŞEVKET AHMET BEY, B.BEY, SADIKZÂDE RUŞEN OĞULLARI

Platin - (Ex- Tugela, Ex- Anglier, Ex- Karolos, Ex- Neptun)

"*Tugela*", "*Anglier*", "*Karolos*", "*Neptun*" ve "*Platin*" adları verilen sac gövdeli buharlı yük/yolcu gemisi /genel yük gemisi 18 Şubat 1900'de Port Glasgow'daki Anderson Rodger & Co. "Bay Yard"da inşaatı tamamlanarak denize indirildi. İlk adı "*Tugela*" olan 3308 grt. ve 2148 nrt. geminin ilk armatörü Glasgow merkezli Glasgow Navigation Co.Ltd.- Maclay & McIntyre idi ve gemi 29 Mart 1900'da Glasgow limanına tescil edildi. Tam boy 326.2 ft., genişlik 48.1 ft. ve derinlik 23.7 ft. olan "*Tugela*"nın 3 genişlemeli buhar makinesi 281 nhp güç üretiyortdu ve Port Glasgow, Anderson Rodger & Co. yapımı idi.1915'de Londra merkezli Anglier Steamship Co.Ltd.- Brys & Gylsen Ltd.'e satıldı ve "*Anglier*" adı verildi. 1918'de Londra merkezli Lloyd Royal Belge (Great Britain) Ltd.'ye satıldı.

. 1923'de Andros'lu Demetrios M. Logothetis'e satıldı ve "*Karolos*" adı verildi.

. 1933'de Mehmedzâde (Oğlu) Ahmet Bey & B.Bey'e satıldı ve "*Neptun*" adı verildi.

. 1938'de Sadıkzâde Ruşenoğulları Vapurculuk satın aldı ve "*Platin*" adını verdi.

. 31 Ocak 1957'de Zonguldak'tan balast olarak İstanbul'a seyrederken Karadeniz Boğazı girişinde Kelara Burnu'dan karaya düşerek parçalandı.

Mete vapuru Haliç Kalafayeri'nde onarımda. Kaynak: Kayhan Çindemir arşivi.

Nazım Kalkavan'a ait "Mete" Gemisi iki Kez Karaya Oturdu.

Mete - (Ex- Nigretia, Ex- Scarlet Tower, Torlak Skogland, Ex- Tjomo)

Nazım Kalkavan'ın yaşam öyküsü eşi Nuyan Kalkavan'ın anlatımıyla çok kapsamlı olarak yayınlanmıştır. *(Bkz- Osman Öndeş-"Türk Armatörleri tarihi C.III).* Mete vapuru Aralık 1938 tarihinde Karadeniz Ereğli'sinde fırtına sonucu diğer gemiler gibi sürüklendi, gemilerden kimi Yalı, Bozhane sahillerinde karaya vururken, Mete vapuru Uzunkum'da karaya oturdu. Nicolas A.Vernicos vasıtasıyla ulaştığım Vernicos ailesine ait hatıratın kopyasındaki kayıtlarda, Mete vapurunun karaya oturmuş haldeki fotoğrafı da ortaya çıktı. Bu hatırat kayıtlarında kereste yüklü olarak Kasım 1949 Kereste yüklü olarak Yunanistan'ın Koyun Adaları civarında seyrederkenKaraburun önlerinde karaya oturan Mete vapurunu Nicolos Vernicos'a ait Aghios Georgios römorkörünün kurtardığı belirtilmekte. Bu olaya ait fotoğraf ilk kez yayınlanmaktadır.

LR kaydı şöyledir; Bristol merkezli Beaver Sog. Co.Ltd.- Palin,Evans & Co. adına Port Glasgow, Anderson Rodger & Co. Tersanesi Bay Yard'da 412 Kızak Numarası ile inşa edilen genel yük gemisi "*Nigretia*", 31 Mart 1910 tarihinde denize indirildi. Sac gövdeli buharlı olan Nigretia'nın 3 genişlemeli Anderson Rodger & Co. üretimi olan ana makinesi 300 nhp, 1500 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 9 knots'du. Aralık 1916'da Limerick merkezli Limerick Steamship Co.'ya satıldı ve adı "*Scarlet Tower*" olarak değiştirildi. Mayıs 1919'da Haugesund

Kömür yüklemek üzere gelen vapurlar 1939 yılı kışında patlak veren fırtına nedeniyle kısmen barınaklı olan Kdz. Ereğli koyuna sığınmışlarsa da karaya düşmekten kurtulamamışlardı. Fotoğrafta Uzunkum'da karaya oturmuş Mete vapuru görülmekte. Kaynak: H.Engin Öztabak / Kdz.Ereğli Arşivi.

merkezli T.H.Skogland & Son firmasına satıldı ve "*Torlak Skogland*" adı verildi. 1924'de A/S Skogland Linie- TH Skogland'e devredildi. 1925'de şirketin adı A/S Skogland Rederi – TH Skogland olarak değiştirildi. 1930'da A/S Tjomo – A.H. Torbjornsen- TH Skogland'a satıldı ve adı "*Tjomo*" olarak değiştirildi.

. 1933'de Nazım Kalkavan satın alındı ve "*Mete*" adı verildi.

. 12 Aralık 1939'daKaraburun önlerinde kereste yüklü olarak karaya oturdu ve Nicolas Vernicos'a ait *Aghios Georgios* römorkörü tarafından kurtarıldı.

. 15 Mayıs 1961'de Haliç'te söküldü.

Şükrü (Uzunalioğlu) Uzuner ve Emine Uzuner

Sürmene eşrafından armatör Şükrü Uzuner (Uzunalioğlu) ve eşi Hacı Emine Uzuner'in çocukları Kerim Uzuner, Halim Uzuner, Yakup Uzuner, Ayşe Saka idi. Mukume Uzuner ve Fatma Alioğlu'nun kardeşleri, Nural-merhum Orhan Aşkınoğlu'nun dünürü, Sevgi ve Bülent Arkun, Ülkü ve Akif Ersu, Sedef - Fuat Kırgız, Yavuz Arkun, Aslı - Kaya Ersu, Tunç Ersu ve Yiğit Ersu'nun enişteşiydiler. Şükrü Yakup Uzuner ailesi Arnavutköy Üvez Sk. No.3'de oturmaktaydılar.

Kerim Uzuner 18 Eylül 2015 Cuma günü vefat etti. Cenazesi 19 Eylül 2015 Cumartesi günü Bebek Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Aşiyan Aile Mezarlığına defnedildi. 1949 yılı Galatasaray Lisesi mezunu, Galatasaray Kulübü ve Sutopu Milli Takım Kaptanı olarak Galatasaray camiasında sevgiyle tanınmıştır. Eşi kendisinden önce vefat etmiş olan Belkıs

Sümer Vapuru İzmir'de yük kayması sonucu batma tehikesi geçirmişti.

Uzuner'di. Tek çocukları olan Şükrü Uzuner ve eşi Tijen Uzuner'in kızına Yasemin adını vermişlerdi. Eşinin 1950 yılında vefatından sonra Emine Uzuner, ailenin armatörlük hayatına devam eden isim olmuştur.

Sümer - (Ex- Larpool, Ex- Nicolaos)

1880 yılında J.L.Thompson & Sons.Ltd. Wear North Sands kızaklarında inşa buharlı genelyük / yolcu gemisi *"Larpool"*, 22 Eylül 1880 tarihinde hizmete girdi. İlk armatörlük firması J.H. Barry, Whitby idi. Whitby limanına tescil edildi. 1288 grt.,836 nrt. olan *"Larpool"*, tam boy 240.3 ft., genişlik 33.5 ft. ve derinlik 10.1 ft. idi. 2 genişlemeli J.Dickinson imalatı buhar ana makinesi 120 hp güç üretiyordu. 1888'de Rowland & Marwood işletmesine kiralandı. 1891'de Cardiff merkezli E.Jenkins & Co. Whitby'e satıldı. 1917'de Londra / merkezli S.Instone & Co.Ltd. Whitby satın aldı. 1919'da Humber Steam Shipping Co.Ltd. - P.R. Bordewich & Co., Whitby/ Hull satın aldı.

. 1923'de Sakız Adasından G.N. Pittos Brothers & Co. satın aldı ve *"Nicolaos"* adı verildi.

. 1932'de Larnaka'dan Pittas Union Steamship Co.Ltd.'e satıldı.

. 1933'de İstanbul merkezli Müezzinzâde Ahmet Behçet ve Fuat Akbaşoğlu satın aldı ve "Sümer" adı verildi.

. 1950'de Emine Uzuner ve Ortakları satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi.

. 1964'de Ömer Şükrü Aykaş ve Celal Aykaş'a satıldı.

. 1967'de hurdaya çıkartıldı. Ekim 1967'de İstanbul Balat'ta sökülmeye başlandı.

Kaptan Osman Şevki, Kara Mehmet Uzunoğlu

Kaptan Uzunoğlu - (Ex- Carham, Ex- Vicia, Ex- Irish Bruce, Ex- Osman)

1896'da Middleton, Furness, Withy & Co. Ltd. tersanesinde (Official Number: 106409) inşa edilen 2512 grt., 1626 nrt. sac gövdeli genel yük gemisi "*Carham*" (Kızak No. 224) 14 Mayıs 1896'da denize indirildi ve Temmuz 1896'da hizmete girdi. Tam boy: 315.0 ft, Genişlik: 43.1 ft., Derinlik: 20.4 ft., ve Allan, W. & Co. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 233 nhp güç retiyordu. İlk armatörlük firması Sunderland'dan Thompson Steam Shipping Co. Ltd. (V.T. Thmpson & Co.) idi ve Sunderland limanına tescil edildi. 1912'de Malmo'den Rederei A/B Malmo (O.H. Wiens) satın aldı ve "*Sigrid*" adı verildi. 1916'da Nils Aachan başkan atandı. 1919'da Gothenburg'dan Rederi A/B Svenska Lloyd satın aldı ve "*Vicia*" adı verildi. 1927'de Helsingfors'dan A/B Transport (Kristian Hansen) satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1942'de Dublin'den Irish Shipping Ltd. satın aldı ve "*Irish Bruce*" adı verildi.

. 1949'da İstanbul'dan Kaptan Osman Şevki satın aldı ve "*Osman*" adı verildi.

. 1951'de İstanbul'dan Kara Mehmet Uzunoğlu satın aldı ve "*Kaptan Uzunoğlu*" adı verildi.

. 18 Şubat 1956'da Zonguldak'dan balastlı olarak İstanbul'a seyrederken Kdz. Ereğli dolaylarında yoğun sis nedeniyle karaya bindirerek battı.

"Koroleva Olga", 1914'de Olga adıyla İstinye Koyu'nda yatak gemisi olarak kullanıldı.

Cumhuriyet-(Ex- Koroleva Olga / Queen Olga , Ex-Urla, Ex-Cumhûriyet)

1894 yılında Dumbarton, William Denny & Bross, Leven Yard tersanesinde inşa edilen (Official Number: 104562) 4179 grt., 2559 nrt. yolcu- yük gemisi (Kızak No. 489) "*Koroleva Olga*" 12

Harf devrimi öncesi eski yazıyla "Cumhuriyet" vapuru Haliç'te.

Ekim 1893'de denize indirildi. Tam boy: 371.2 ft., Genişlik: 45.1 ft., Derinlik: 27.5 ft. ve Denny & Company, Dumbarton yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 501 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması, sipariş vermiş olan Odesa merkezli Russian Steam Navigation & Trading Co. (Russkoe Obscetvo Pachodstva) idi ve "*Koroleva Olga*" adı verildi. Odesa limanına tescil olundu. 61 birinci sınıf, 39 ikinci sınıf ve 340 üçüncü sınıf yolcu taşıma imkanı ve kamaraları vardı. Ayrıca buzullu denizlere göre karinası ve baş bodoslaması güçlendirilmişti. Odesa-İskenderiye seferine verildi.

. 29 Ekim 1914'de Alman harp gemileri tarafından İstanbul Boğazı'ndan geçişi sırasında elkonuldu ve İstinye'ye bağlandı. Bir süre Alman bahriye personeli için yatak gemisi olarak kullanıldı.

. 1915'de "*Olga*" adı verilerek Alman gemi siciline kaydedildi ve Alman bayrağı çekildi.

. 1917'de Osmanlı Donanması'na devredildi ve "*Urla*" adı verildi. Donanmada nakliye gemisi olarak kullanıldı.

. Şubat 1919'de hizmetdışı bırakıldı ve İstinye'de bağladı.

. Ekim 1920'de kağıt üzerinde iki ülkenin dostluk ilişkileri anlayışı doğrultusunda Russkoe Obscetvo Pachodstva iade edildi.

. Şubat 1921'de Türk Deniz Kuvvetleri adına yeniden satın alındı ve "*Cumhûriyet*" adı verildi. Ancak Lloyd's Register sicil kaydında "ü" ve "û" harfleri nedeniyle bir süre "*Djumhouriet*" olarak yazılmıştır. Bu isim 1929'da "Cumhuriyet" olarak düzeltilmiştir.

. 1931'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nde

yolcu gemisi olarak değişik hatlarda çalıştırıldı. Süvarisi Aziz Kaptan'dı.

. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

Sonraki yıllarda Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin yolcu gemisi olarak değişik hatlarda çalıştırıldı.

. Karadeniz posta seferlerine verildi. Cumhuriyet Vapuru Türk halkı tarafından unutulmayan bir vapur haline geldi. Karadenizliler *"Bastonlu gemi"* diye anarlar, ne zaman limana girse yağmur yağarmış. Cumhuriyet gemisini uzaktan görenler *"Fındık mahsulünü toplayın bastonlu gemi geliyor yağmur gelecek"* diye birbirlerine haber verirlermiş.

. 1938'de Denizbank - Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

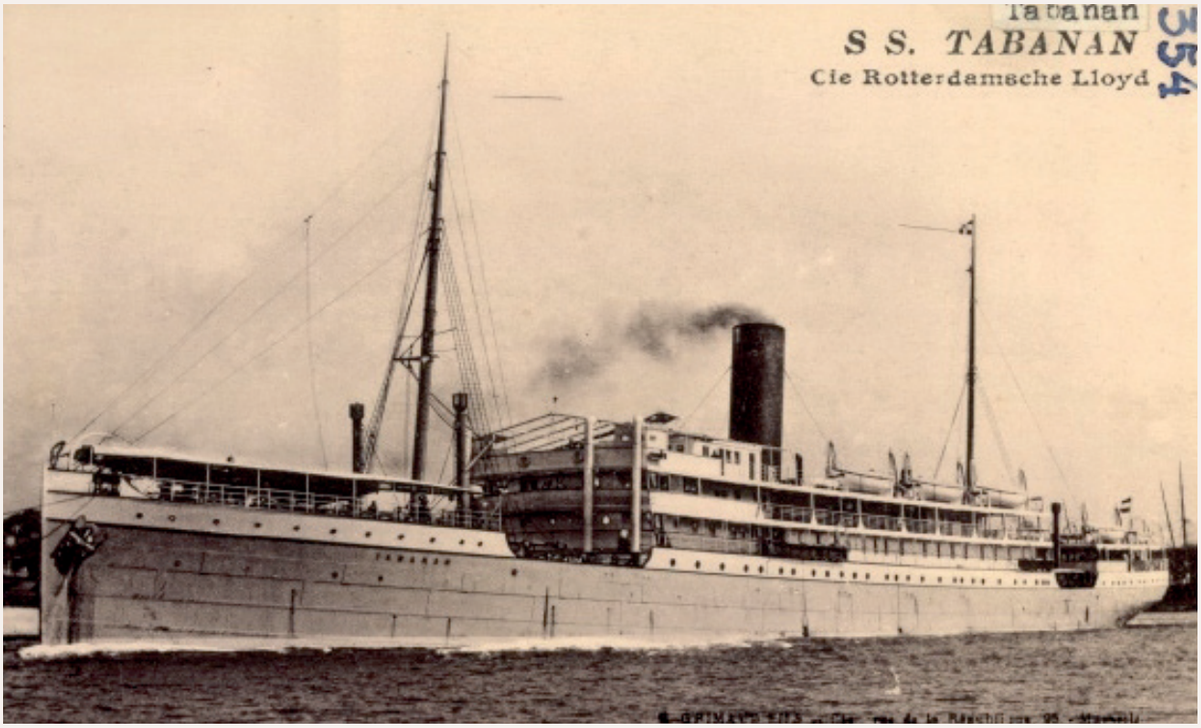
. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 15 Ocak 1952'de kadro dışı bırakıldı.

. 13 Mart 1954'de İtalya'ya satıldı. 30 Mayıs 1954'de La Spezia'da söküldü.

. Ressam Diyarbakırlı Tahsin'in *"Cumhuriyet"* başlıklı yağlı boya tablosuyla da tanınmıştır.

Ege vapuru "Tabanan" adıyla. Rotterdamsche Lloyd filodaki her geminin suluboya ve yağlı boya tablolarını yaptırırdı. Artist: A. Lanse



Ege - (Ex- Tabanan)

1907 yılında "Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (Royal Interocean Lines)" adına N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde'. Scheepswerf en Machinefabriek, Flushing (Vlissingen)'de inşa edilen (Kızak No: 127) 5247 grt., 3246 nrt. ve 4941 dwt., Tam boy: 400.5 ft., Genişlik: 49.1 ft., Derinlik: 27.4 ft. idi.

yolcu / Yük gemisi "Tabanan" 12 Şubat 1907 tarihinde kızağa konuldu ve 19 Mart 1908'de denize indirildi. 16 Ağustos 1908 tarihinde hizmete girdi. İki direkli, 3 güverteli idi.

N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', Flushing (Vlissingen), yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 4000 IHP güç üretiyordu ve azami seyir sürati: 14 Knots idi.

. 1930'da Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne satıldı ve "*Ege*" adı verildi. 77 birinci sınıf, 50 ikinci sınıf, 30 üçüncü sınıf yolcu kamarası mevcuttu

. 1934'de Devlet Deniz yolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'da T.C. Münakâlat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme

Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. Akdeniz, Ege ve Karadeniz posta seferleriyle büyük ilgi odağı hale gelen "*Ege*" vapuru da seyahat amaçlı olarak büyük ilgi görümüştür. Diğerlerinde olduğu üzere İstiklâl Marşı bestekârı Zeki Üngör, Macar Virtiöz Darvaş ve bestelediği tangolarla anılan Fehmi Ege orkestrasıyla yolculara neşeli dakikalar sunardı.

. 1952 yılında hizmet dışı bırakıldı. 25 Ocak 1954'de İtalya La Spezia'ya ulaştı. Cantieri Navali di Portoveze'de söküldü.

YEPREM VE MARUKE İBRANOSYAN

Yeprem İbranosyan hakkındaki veriler pek azdır, belli olan sadece 1890'lı yıllarda ailece İstanbul'a yerleşerek orada ticari bir ofis ve kumaş deposu kurduğudur. Ticareti kuran, geliştiren asıl hareket gücü Maruke İpranosyan *(Bazı belgelerde İpranosyan olarak yazılıdır)* idi. Amasya'da pamuklu, ipek kumaşlarla, büyük ipek filatür atölyeleri kurmuştur.

İSTANBUL MÜZAYEDE

1915'e kadar İpranos Vapurlar hisse senedi.

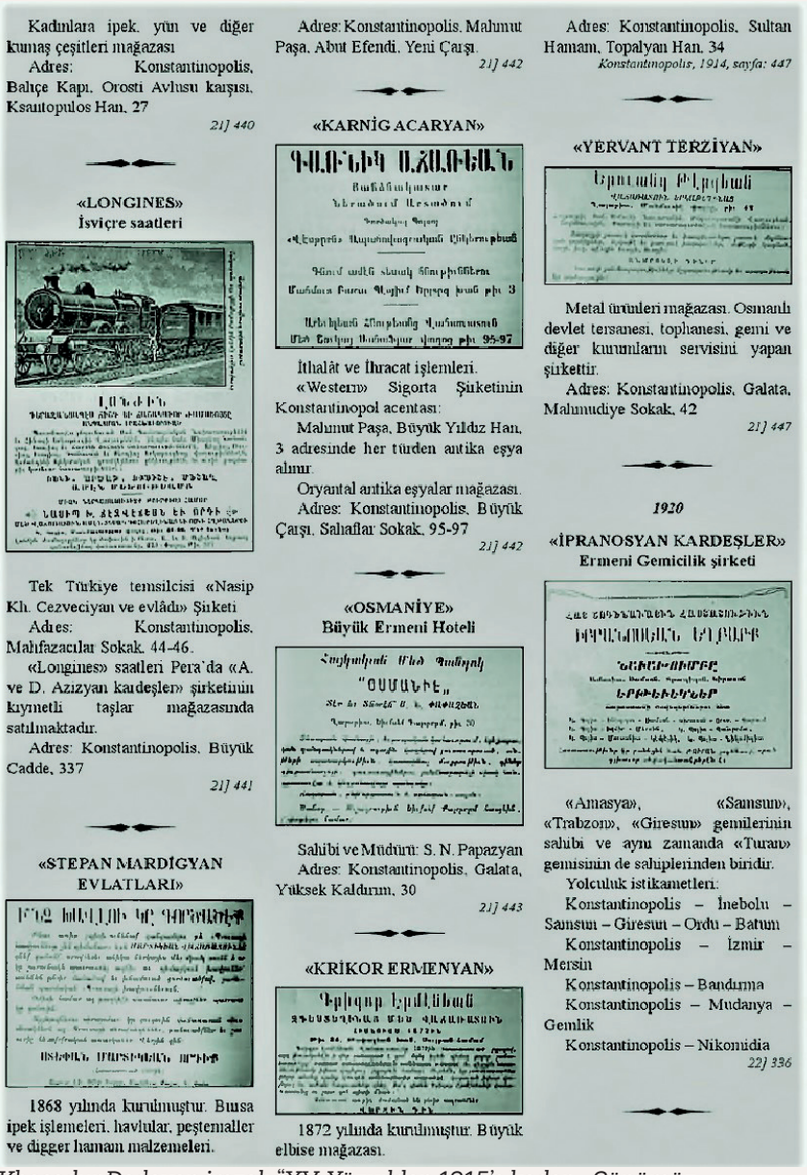
Yeprem ve Maruke İbranosyan Kardeşler Amasya'da doğmuş ve ilk öğrenimlerini de orada edinmişlerdi. Tokat eşrafı arasında da "İbranosyan Kardeşler"[131] bulunduğu görülmektedir. Babaları Garabet Ağa, ya da yerli halkın isimlendirmesiyle"İbranos Hacı Ağa Bey" Amasya'nın en saygın tüccarlarından olup , Kırım'la ticari ilişkiler içerisinde bulunuyor ve Romanya'nın Braşov şehrinden de bez ithal ediyordu. Çocuklarının her birine miras olarak bıraktığı 400'er Osmanlı altını, daha sonra kurulacak ticaretimparatorluğunun başlangıcı için kullanılan sermaye olmuştur. 1896 sonrasında ailece İstanbul'a yerleşerek işlerini büyütmüş ve takdir edilecek bir atılımı başarmak suretiyle akıl almaz çalışkanlığı sayesinde, Anadolu'da yaklaşık 50 şube ve bu şubelere bağlı olarak çalışan alt şubeler kurmuşlardır. Beşbinden fazla Ermeni aile onun iş hizmetinde çalışmaktaydı. Yeprem ve Maruke İbranosyan'ların şirketi Osmanlı İmparatorluğu Ermenilerinin XIX. Yüzyıl yarılarından XX. yüzyılın çeyreğine kadar en büyük ticari ve üretim kuruluşuydu.

İbranos Hacı Ağa Bey'in vefatından (1865) sonra, tüccar Hagop Baronyan'ın da katılımıyla Amasya'daki Surp Hagop Kilisesi'ne ait olan alanda bir okul kurmuştur. Belirli bir zaman sonra Surp Nigoğos Kilisesi'ne ait başka bir alanda bulunan ulusal okulun ilk katında kızlara eğitim veren bir okul ve ikinci katında ise İbranosyan Ticaret Okulu'nu açmıştır.Ticaret

Okulu'dan mezun olan herkes kurala uygun olarak , şirketin değişik şubelerinde çalışmışlardır. 1880-1890'li yıllarda Yeprem ve Maruke İbranosyan İstanbul'da Avrupa ile doğrudan ilişkiler kurarak ticari iş alanlarını genişlettiler. Büyük bir yeteneğe sahip olan Maruke İbranosyan Avrupa usülü muhasebe kullanımını başlatarak Avrupa sistemiyle çalışan bir ticaret düzenledi .

İpranosyan kardeşlerin toplam sermayesi 500 bin Osmanlı altınıydı.

1915'de Maruke İpranosyan'a karşı, sahte suçlamalarla ceza mahkemesinde dava açılmış ve New-York'ta bulunan İstanbul'a dönmek zorunda kalmış ve Kayseri'de hapsedilmiştir. Asılmaktan kurtulmak için çaresizlikle Müslümanlığı kabul ederek "İbranoszâde Süleyman Sırrı Bey" adını almıştır. 1920 yılında İtalya, Fransa ve İngiltere'ye giderek tekstil üreten şirketlerle sözleşmeler imzalamıştır. Maruke İbranosyan üç ay sonra, Paris'ten İstanbul'a dönüşünde içinde bulunduğu trenin feci bir kazaya uğraması sonucu hayatını kaybetmiştir. Bu feci kazadan sonra İbranosyan kardeşlere ait olan şirketin tüm mal ve mülk varlığı hükümet tarafından açık arttırmayla satılmıştır. Maruke İbranosyan, Şişli Ermeni Mezarlığı'nda gömülüdür.



Kadınlara ipek. yün ve diğer kumaş çeşitleri mağazası
Adres: Konstantinopolis, Balıçe Kapı. Orosti Avlusu karşısı, Ksantopulos Han. 27
21] 440

«LONGINES»
İsviçre saatleri

Tek Türkiye temsilcisi «Nasip Kh. Cezveciyan ve evlâdı» Şirketi
Adres: Konstantinopolis. Mahfazacılar Sokak. 44-46.
«Longines» saatleri Pera'da «A. ve D. Azizyan kardeşler» şirketinin kıymetli taşlar mağazasında satılmaktadır.
Adres: Konstantinopolis, Büyük Cadde, 337
21] 441

«STEPAN MARDİGYAN EVLATLARI»

1868 yılında kurulmuştur. Bursa ipek işlemeleri. havlular, peştemaller ve digger hamam malzemeleri.

Adres: Konstantinopolis. Mahmut Paşa. Abut Efendi. Yeni Çarşı.
21] 442

«KARNİG ACARYAN»

İthalât ve İhracat işlemleri.
«Western» Sigorta Şiketinin Konstantinopol acentası:
Mahmut Paşa, Büyük Yıldız Han, 3 adresinde her türden antika eşya alınır.
Oryantal antika eşyalar mağazası.
Adres: Konstantinopolis. Büyük Çarşı. Sahaflar Sokak. 95-97
21] 442

«OSMANİYE»
Büyük Ermeni Hoteli

Sahibi ve Müdürü: S. N. Papazyan
Adres: Konstantinopolis, Galata, Yüksek Kaldırım, 30
21] 443

«KRİKOR ERMENYAN»

1872 yılında kurulmuştur. Büyük elbise mağazası.

Adres: Konstantinopolis. Sultan Hamamı, Topalyan Han. 34
Konstantinopolis, 1914, sayfa: 447

«YERVANT TERZİYAN»

Metal ürünleri mağazası. Osmanlı devlet tersanesi, tophanesi, gemi ve diğer kurumların servisini yapan şirkettir.
Adres: Konstantinopolis. Galata, Mahmudiye Sokak. 42
21] 447

1920

«İPRANOSYAN KARDEŞLER»
Ermeni Gemicilik şirketi

«Amasya», «Samsun», «Trabzon», «Giresun» gemilerinin sahibi ve aynı zamanda «Turan» gemisinin de sahiplerinden biridir.
Yolculuk istikametleri:
Konstantinopolis – İnebolu – Samsun – Giresun – Ordu – Batum
Konstantinopolis – İzmir – Mersin
Konstantinopolis – Bandırma
Konstantinopolis – Mudanya – Gemlik
Konstantinopolis – Nikomidia
22] 336

Khaçadur Dadayan imzalı "XV. Yüzyıldan 1915'e kadar - Günümüz Türkiyesi'nde Ermenilerin Ticari Ekonomik Faaliyetleri toplu Belgeler" başlıklı eserin 98'inci sayfasında yer alan Reklamlardan biri pranosyan Kardeşler Ermeni Gemicilik Şirketi" başlıklıdır. Ancak tüm kayıtlarda "İbranosyan" olarak geçmektedir.

Maruke İbranosyan son derece tutumlu bir insandı. Boşa para harcamaylı, çarçur etmeyi affedilmez bir günah sayıyordu. Şirketinde çalışan yüzlerce personel ve müdürler, gereken

maaşı edinemedikleri, hak ettikleri ücreti alamadıklarını sebep göstererek işten uzaklaşıyorken, onların yerine daha düşük bir maaş karşılığı çalışanları işe aldığı bilinir.

Her iki kardeş de alabildiğine cimriydiler. Cimri oluşları hakkında şöyle bir anı kayıtlıdır; Bir defasında, Bursa'daki şubesine hareket edereken, trende üçüncü sınıf mevkinin bulunduğu bir vagona oturur, Tanıdık bir Ermeni tüccar, ona orada rastlayınca şaşkınlıkla sorar:

- Sen çok zengin birisin, niçin üçüncü sınıf vagonda yolculuk yapıyorsun?

- Çünkü dördüncü sınıf vagon yok, diye cevaplar İbranosyan.(132)

Sadece İbranosyan ailesini değil, Osmanlı Devleti'nin son iki yüzyılında Ermeni armatörler hakkında olası kaynaklara ulaşmaya çalıştım. Bunlardan biri Khaçadur Dadayan imzalı "*XV. Yüzyıldan 1915'e kadar - Günümüz Türkiyesi'nde Ermenilerin Ticari Ekonomik Faaliyetleri toplu Belgeler*" başlıklı eser olmuştur. Kitabın aslı Ermenice, Mariam Arpi ve Navri Arek tarafından 2012 yılında Türkçe olarak derlenmiş. Kuşkusuz Osmanlıda Ermenilerin ticarî ve ekonomik etkinliklerini, ailelerin yaşam öyküleriyle de bir araya getiren çok önemli bir kaynak eser. Ancak bu eser de Osmanlı'da Eremnilerin etkin armatörlük faaliyetlerine hiçbir şekilde yer vermediğinden dolayı eksik kalmış! Oysa eser benim bakış açımdan incelediğinde hatta reklamlar bile olduğu, bu reklamlarda armatör olarak hangi gemilere sahip oldukları ve bu gemilerin sefer yaptıkları limanlar bile gösteriliyor. Bunun en ilginç örneği, "*İpranosyan Kardeşler*" Ermeni Gemicilik Şirketi ilanı olmaktadır.

İlanda ayrıntıları verildiği üzere şirket; "*Amasya*", "*Samsun*", "*Trabzon*", "*Giresun*" gemilerinin sahibi, ayni zamanda "*Turan*" gemisinin de sahiplerinden biridir.

Yolculuk istikametleri:

Konstantinopolis- İnebolu- Samsun - Giresun - Ordu - Batum.

Konstantinopolis - İzmir - Mersin.

Konstantinopolis - Bandırma.

Konstantinopolis - Mudanya - Gemlik.

Konstantinopolis - Nikomedia (İzmit) yolcu / yük seferleri yapmaktadır.

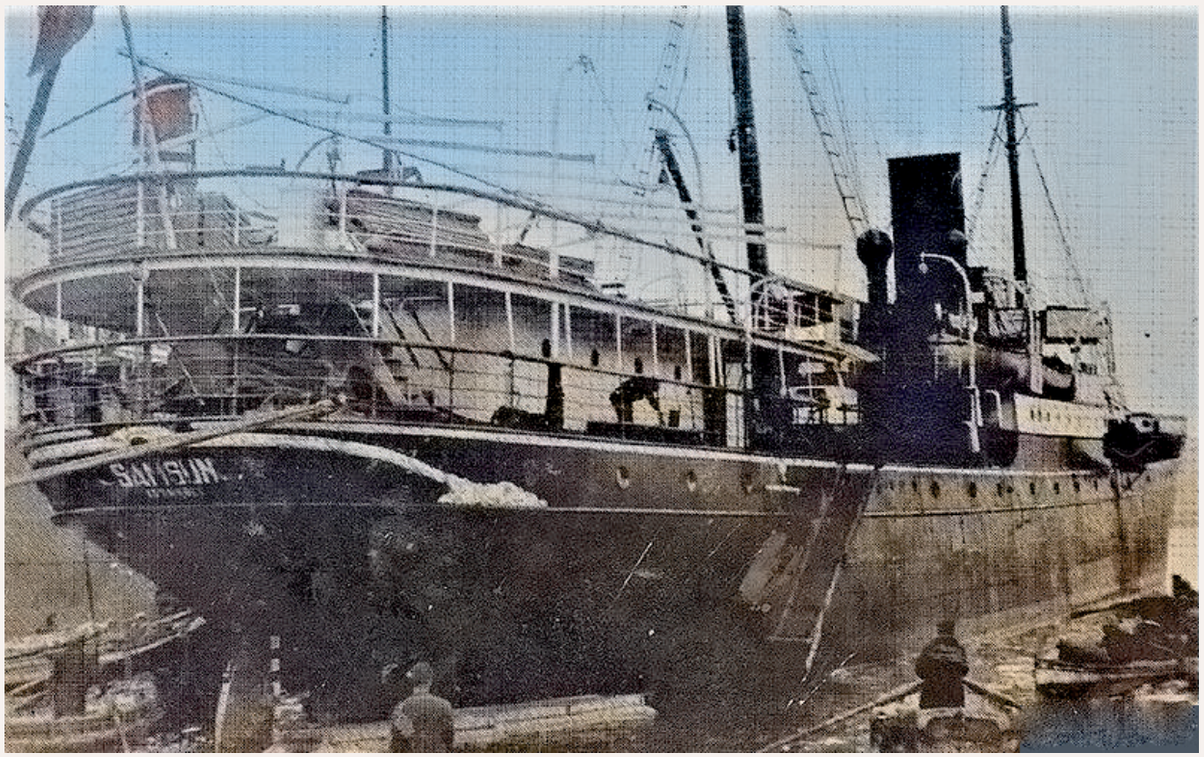
İbranosyan (Meruke) Süleyman Sırrı Bey, Hasan Kadı Bey, Kalkavanzâde Rıza Ve Mahdumları, İbranosyan (Yeprem), Ahmet Sırrı Bey

Turan- (Ex-Maria, Ex-Anita Vidal, Ex- Toro)

1870 yılında Middlesbrough, Withy, Alexander & Co. tersanesinde (Official Number: 65027) inşa edilen (Kızak No. 8) 522 grt., 326 nrt. demir gövdeli pervaneli genel yük gemisi "Lillie" 11 Haziran 1870'da denize indirildi ve Temmuz 1870'da hizmete girdi. Tam boy: 175.2 ft., Genişlik: 28.0 ft., Derinlik: 14.2 ft. ve 2 genişlemeli Blair & Co.Ltd yapımı buhar ana makinesi 81 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Hartlepool'dan George Pyman & Co. idi. West Hartlepool'da tescil edildi. 1875'de Bilbao'dan J.Serra- y-Font satın aldı ve "*Maria*" adı verildi. 1881'de Bilbao'dan Linea de Vapores Serra satın aldı. Adı değiştirilmedi. 5 Kasım 1884'de Manila Körfezi'nde sığ suda battı. Yeniden yüzdürüldü ve onarıldı. 1885'de Barselona'dan Sala y Vidal satın aldı ve "*Anita Vidal Sala*" adı verildi. 1897'de Porto Empedocle'dan Munzone, Mineo & C. Catania satın aldı ve "*Toro*" adı verildi.

. 1914'de İstanbul'dan Meruke İbranosyan ve Hasan Kadı Bey satın aldı ve "*Turan*" adı verildi.

. 15 Nisan 1915'de Kdz. Ereğli açıklarında Rus muhripleri tarafından açılan top ateşiyle yara aldı



"Samsun" adı verilmiş, fakat Yelkencizâdeler'e, 1935 sonrasında Mustafa Aldıkaçtı, Ahmet Aldıkaçtı ve Vehbi Aldıkaçtı ait Samsun vapuru Sirkeci Rıhtımı'nda.

. 1926'da İstanbul'dan Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumları satın aldı. Ayni sene İstanbul'dan İbranoszâde (Meruke) Süleyman Sırrı Bey ve Ahmet Sırrı Bey satın aldı. 1934'de hurdaya çıkartıldı ve İstanbul'da söküldü.

İbranosyan Kardeşler Ermeni Gemicilik Şirketi'ne ait gösterilen gemilerden "Samsun" hakkında bilgi tespit edilememiştir. Araştırma kaynakları LR ve Tees Built Ships arşivlerinde mevcut olan 1889 Low Walker Neptune Yard'da inşa edilmiş olan "1413 grt, 961 nrt., 1465 dwt. yolcu-yük gemisi "*Rhone*", 1923 yılında Yelkencizâdeler tarafından satın alınmış ve "*Samsun*" adı verilmişti. Bu gemiyi 1935'de Mustafa Aldıkaçtı, Ahmet Aldıkaçtı ve Vehbi Aldıkaçtı satın aldı. 1941'de Kalafatyeri'nde onarım sırasında batmıştır. Ayni ismi taşıyan bir başka gemidir. Geminin sicil kaydı "Türk Armatörleri Tarihi" C.II, Sayfa 104'de yer almaktadır.

YERVANT TERZİYAN

Firma reklamlarının yer aldığı sayfada herhangi bir tüccar olarak verilen Yervant Terziyan açıklamaya göre; metal ürünleri pazarlayan bir mağazanın sahibidir. Osmanlı Devlet tersanesi (Tersane-i Âmire) ve Tophanesi (Tophane-i Âmire), gemilerin ve diğer kurumların servisini yapan bir ikmal şirketidir. Adresi: Konstantinopolis, Galata Mahmudiye Sokak 42'dir. Yervant Terziyan bu ilanda bir armatörlük firması olarak görülmese de, Osmanlı'da Ermeni müteşebbislerin armatörlük gibi, deniz ticareti bağlantılı faaliyetlerinin bir başka bakış açısıyla incelenmeye muhtaç olduğu kesindir.[133]

HARUTYAN KARAMANYAN

1850 yılında Kayseri'de dünyaya geldi. Ereğli ve Zonguldak Kömür Ocakları Madenleri işlemeleri imtiyazını almıştı.İstanbul ile Karadeniz ve Akdeniz Limanları arasında düzenli seferler yapan gemicilik şirketi sahibiydi. Osmanlı tarafından çeşitli onur madalyası ve mükafatları ile ödüllendirilmişti. 1909 yılında İstanbul'da vefat etmiştir.(134)

İstanbul ahalisinden Michael N. Vernikos'a ait "Olga" isimli yolcu/yük gemisi Karaköy Rıhtımı'nda. Yıl: 1902. Kaynak: Aris Bilalis.

MİCHAEL N. VERNİKOS

Pinelopi- (Ex- Olga)

1895 yılında, Cenova'daki Sestri Ponente'deki Ansaldo Tersanelerinde, Yunanlı sahipleri için *"Olga"* ismiyle inşa edilen yolcu/yük gemisi; Tam boy: 40,7 mt., Genişlik: 5,8 mt. olan 188 brüt tonajlı küçük bir tekneydi ve Sestri Ponente'deki Ansaldo yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesine sahipti. Kısa süre sonra Odesa merkezli bir şirket olan H. Konovalov'un sahibi olduğu Cie Maritime Marmara'ya satıldı.

. 1902'de İstanbul ahalisinden olan armatör Michael N. Vernikos tarafından satın alındı.

. Vernikos ailesi Sifnos'lu idi ve üyeleri 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde İstanbul'a göç ettiler. Michalis'in oğlu daha sonra Eugene Eugenides tarafından evlat edinildi ve Nikolaos Vernikos - Eugenides olarak anılmıştır.

. I. Dünya Harbi'nin başlamasıyla birlikte, Vernikos ailesi, Yunan kökenli oldukları için Türk makamları tarafından el konabilecek gemileri kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kaldı.

Gemileri elinde tutmak için mülk ünvanlarını çeşitli levanten adreslere taşıdılar.. Böylece "Olga" vapuru I. Crespin'e geçti ve Fransız gemi siciliyle yine Marmara iskeleleri arasında önceki seferlerine devam etti. Michael Vernikos gemiyi Pire'ye tescil ettirdi (No. 513) ve "*Pinelopi*" adı verildi.

. 1924 Nisan'ında Kefalonit - Kaptan Gerasimos Fokas tarafından satın alındı.

. 9 Şubat 1936 Cumartesi gece yarısı, diğer yükleri ve yolcuları yanında ve 30.000 sigara tütünü yüklü olarak Selanik'ten Halkidiki'ye seyrederken Panagis Sithonia Yarımadası açıklarında gece yarısı artan fırtına sonucu batma tehlikesiyle karşılaştı. Artan yoğun sisin ardından bastıran kar fırtınası gemiye yardım etmek isteyen Mimis tahlisiye çabaları yetersiz kaldı. Epanomi Deniz fenerini civarında giderek su almaya başlayan Pinelopi yarı batık halde geldi ve çok kayıp verildi ve sonunda parçalandı. Kaptan Gerasimos Fokas dahil beş kişi soğuktan ve dalgalardan dolayı boğularak can verdiler.

. Sığlıkta görülebilen batık zamanın etkisine terk edilmiş, çevre ahali tarafından muhtelif kısımları sökülmüş ve büyük olasılıkla hurdaya satılmıştır. Günümüzde gemiden su üstünde üst kısmı görülen kazanı kalmıştır.[135]

Ereğli - (Ex- Velox)

Greenock, Carmichael McLean & Co., Cartsdyke West Kızaklarında 13 Kızak No.'su ile inşa edilen (Official Number: 109061) sac gövdeli buharlı pervaneli "*Velox*" genel yük gemisi 22 Ocak 1898'de denize indirildi. 244 grt., 72 nrt. Tam boy: 130.6 ft., Genişlik: 23.0 ft., Derinlik: 9.8 ft. olan Velox'un Paisley, Bow, McLahlan & Co.Ltd. yapımı buhar ana makinesi 63 hp. Güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Hull merkezli London & Yorkshire Trawling & Fish Carrying Co.Ltd. – R. Simpson & Co.idi ve gemi Hull limanına tescil olundu. 1903'de Miller & Co. tarafından bağlama limanı Las Palmas olarak değiştirildi. 1903'de Malta merkezli V. D. Hailey satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1914'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adına satın alındı ve "*Ereğli*" adı verildi.

. 10 Haziran 1915'de Karadeniz'de Burgaz önlerinde Rus destroyerleri tarafından ele geçirildi.

. 1917'de Rus Donanması'na devredildi.

. 1920'de büyük onarım gördü ve boy verildi. (419 grt. Tam Boy: 145.5 ft., Genişlik: 22.5 ft.)

. 1923'de Tunis merkezli Cie. Franco – Oriantale de Transport Maritimes satın aldı ve "*Cite de Cambrai*" adı verildi.

. 1929'da Girit, Hanya'dan J. Stavroudis satın aldı ve "*Andreas Stavroudis*" adı verildi.

. 2 Mart 1929 tarihinde Girit Hanya'da battı.

HACIZÂDE KEMAL, KIRZÂDE ŞEVKİ BEY VE ŞUREKÂSI

Hacızâde - (Ex-Newquay, Ex- Corneille, Ex- Gladstone, Ex- Kırzâde)

1889 yılında Upon- On-Tyne, CS (Charles Sheridan) Swan & Hunter, Wallsend Tersanesi Kızak No. 140'da inşa edilen 2062 grt., 1338 nrt. sac gövdeli genel yük gemisi "*Newquay*" 1 Haziran 1889'da denize indirildi. Tam boy: 280.0 ft., Genişlik: 37.5 ft., Derinlik: 19.3 ft. ve Gateshead, Black, Hawthorn & Co.Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 218 nhp güç üretiyordu. Ağustos 1889'da hizmete girdi. İlk armatörlük firması Newcastle merkezli Newcastle Steamship Co.Ltd. (JJ & C.M. Forster) idi. 1902'de firma adı Newcastle SS Co. Ltd. (JJ & CM Forster), Newcastle değiştirildi. 1905'de Fransa, Nantes'den Soc Générale de Houilles et Agglomérés satın aldı ve "*Corneille*" adını verdi. 1913'de La Rochelle'den Delmas Frères satın

aldı ve adını değiştirmedi. 1921'de firma ortaklık yapısı La Rochelle'den "Cie Delmas Frères & Vieljeux" olarak değiştirildi.

. 1923'de Şıra adasından A. Calafatis satın aldı ve "*Gladstone*" adını verdi.

. 1926'da İstanbul'dan Kırzâde Şevki ve Şurekası satın aldı ve "*Kırzâde*" adı verildi.

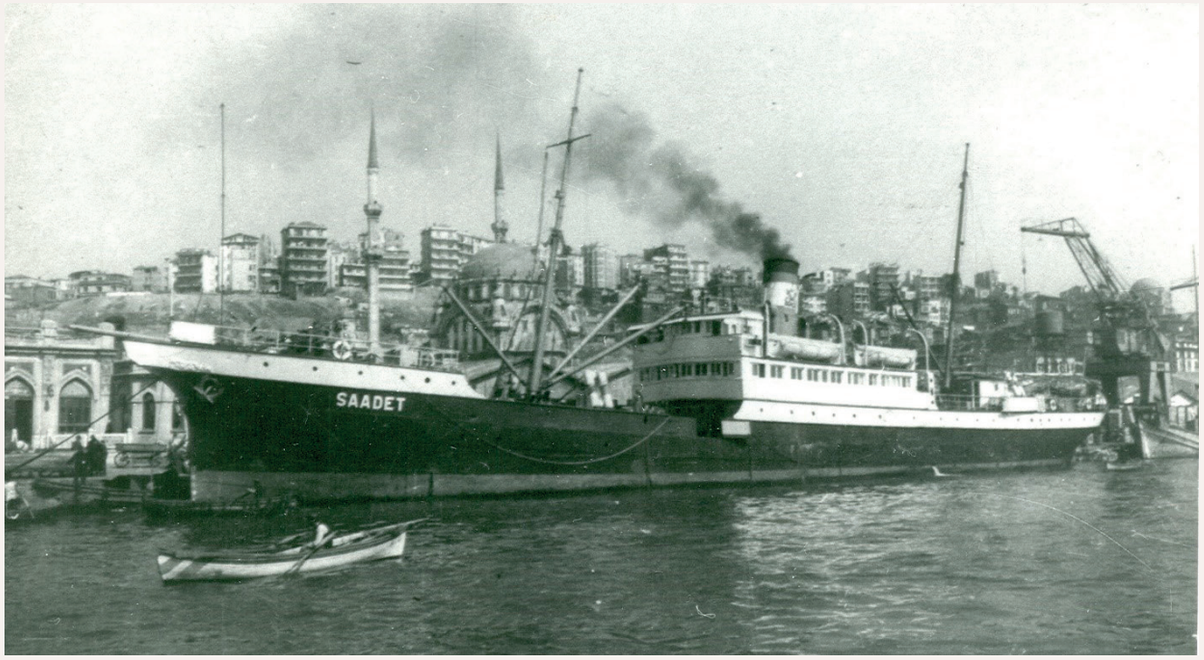
. 1930'de İstanbul'dan Hacızâde Kemal Bey satın aldı ve "*Hacızâde*" adı verildi.

.19 Ocak 1931 günü Zonguldak'ta kömür yüklemesi yaparken patlak veren fırtına sonucu batan, parçalanan diğer gemiler gibi, yarı batık hale geldi.[136] Zorlukla yüzdürüldü ve İstanbul'a çekildi. Haliç'te söküldü.

19 Ocak 1931'de patlak veren fırtınada Zonguldak limanı içinde kömür yüklemesi yaparken yarı batık hale gelen "Hacızâde" vapuru. Kaynak: Yüksel Yıldırım/ Zonguldak Nostalji.

NAİM VE HALİM ŞUREKASI, MUSAHİPZÂDE AHMET BEY VE NAFİ BEY, HALİM BEY, ASLAN SADIKZÂDE, TAVİLZÂDE HAFIZ MUSTAFA

"*Rumeli*" adıyla armatörlük yaptıkları geminin sahibi olan Musahipzâde Nâfi Bey'in yaşam öyküsü hakkında kesin bir bilgi tespit edilememiştir. Ancak aile unvanının "Musahipzâde" oluşu, bu ailenin atalarında "Musahip" olan birinin varlığı göstermektedir. Osmanlı kültüründeki kaynaklara göre; özellikle pâdişahlara sohbet arkadaşı olan ve zaman zaman hoş fıkralar, hikâyeler anlatıp latîfe ve nükteler yaparak hoşça vakit geçirmelerini sağlayan zeki, bilgili, görgülü, hoşsohbet kimselere "*Musâhib*" veya "*Musâhip*" denilmekte. Musahiplik ayni zamanda Alevi inancının önemli kurumlarından biri. Kelime itibarıyla dünya ve ahiret (yol) kardeşliği anlamına gelmektedir. Hem maddeten, hem de, manen inanç boyutunda



Musahipzâde Ahmet Bey ve Nafi Bey, 1928'de 1884'de inşa 819 grt. olan "Medea D." isimli yolcu / yük gemisini satın aldı ve "Saadet" adı verildi.

kardeş demektir. Bir diğer ifadesiyle Musahip *"malı mala, canı cana katan"* kişidir.

Muhasipzâde unvanını ünlü kılan, şair,edip, tiyatro yazarı Muhasipzâde Celal Bey olmuştur.

Armatör Muhasipzâde Nâfi Bey'in Cumhuriyet döneminde "zâde" olarak "Muhasipzâde" gibi soyadına sahip olması imkansız. Nitekim Musahipzâde Celal Bey'in asıl adı Mahmud Celaleddin ve Soyadı Kanunu sonrası soyadı "Musahipoğlu"olarak değiştirilmiştir.

Armatör Musahipzâde Nâfi Bey'in nüfus kaydı "Nâfi Musahipoğlu" olması gerekir. Yine, Musahipzâde Nâfi Bey hakkında, aykırı bir kayda rastlanılmadığından Musahipzâde Celal Bey'in kardeşi veya akrabası olması da mümkündür.

Cumhuriyetin ilk yıllarını idrak etmiş olan Musahipzâde Celal Bey, 20 Temmuz 1956 günü İstanbul'da vefat etmiştir.Türk tiyatrosunun öncülerinden biri olan, oyun yazarı Celal, Gazhane Başkatibi Musahipzade Ali Bey ve Fıtnat Ecibe Hanımın oğlu olarak, 18 Ağustos 1868'te İstanbul Cihangir'de doğdu. Asıl adı Mahmud Celaleddin olan oyun yazarının büyükbabası besteci İzzet Şakir Ağa, III. Selim'in musahiplerinden olduğu için, ailesi "Musahipzâde" olarak anıldı. Asıl adı Mahmud Celaleddin olan oyun yazarının büyükbabası besteci İzzet Şakir Ağa, III. Selim'in musahiplerinden olduğu için, ailesi "Musahipzade" olarak anıldı. İlk öğrenimini Firuzağa Sıbyan Mektebi'nde bitiren Musahipzâde Celal, ardından Feyziye Rüştiyesi'nde ve Süleymaniye Numune-i Terakki İdadisi'nde okudu. Celal, 1889 yılında, Babıali Tercüme Odası'nda katip olarak göreve başladı ve yazma alışkanlığını burada edindi.

İslam Ansiklopedisi dahil, hiçbir yazılı kaynakta, bu bilgilerden fazla bir bilgi bulunamamıştır. Bu durumda Musahipzâde Ali Bey ve Fıtnat Ecibe Hanım'ın başka çocukları var mıydı sorusuna cevap da bulunamamaktadır. Aile ağacı bilinmiş olsa, büyük olasılıkla Armatör Nâfi ve Ahmet Musahipoğlu'nun kimlik kayıtları da çözülmüş olacaktı. Bu takdire, Musahipzâde Celal gibi,

Bandırma açıklarında bir deniz kazası

Saadet vapuru, siste kayalıklara bindirdi

168 yolcu, korku ile geçen saatlerden sonra iki motör tarafından kurtarıldı, bir tahlisiye gemisi kaza mahalline gidiyor

Siste yolunu şaşırarak kayalara bindiren Saadet vapuru

Evvelki gece Marmaraya çöken kesif sis yüzünden maalesef gene bir kaza olmuştur.

Denizyolları İdaresinin Saadet vapuru, sabaha karşı kesif siste yolunu şaşırarak kayalıklara oturmuş ve içindeki yolcular korkunç ve feci saatler geçirmişlerdir. [Arkası Sa. 6 sütun 4 te]

1938 yılı Nisan ayında yoğun sisten dolayı Bandırma Kapudağı Yarımadası Fener Adası kayalıklarına bindiren Saadet Vapuru yüzdürülmüş ve İstanbul'a dönmüştür.
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi, 28 Nisan 1938.

Cihangir'de doğmuş olmaları, Tophane'deki Firuz Ağa Sıbyan Mektebi'ne gittikleri, Fevziye Rüşdiyesi'nden ve Süleymaniye'deki Numune-i Terakki İdadisi'nden veya başka bir mektepten mezun oldukları da yazılabilirdi. Tüm bu olasılıklara karşın, Musahipzâde Celal Bey'in vefat ilanında, dizgi operatörü Şakir Musahipoğlu, Faik Sözdener, Fikret Ronabar ve Aziz Ronabar'ın amcası olduğu belirtilmekte ve kardeş veya akrabalık anlamında bir kayda rastlanılmamaktadır.

Saadet - (Ex- Medea D., Ex- Medea, Ex- Erissos Kefallinias, Ex- Thyra, Ex- Roumeli, Ex-Rumeli)

1884 Newcastle, Jarrow, Palmers' Ship Building & Iron Co. Ltd. Tersanesi (Kızak No. 545) inşa 819 grt.,519 nrt. yolcu ve yük gemisi "Medea D." Tam boy: 219.0 ft., Genişlik: 30.2 ft., Derinlik 14.7 ft., ve Jarrow, Palmers' Ship Building & Iron Co. Ltd imalatı 2 genişlemeli buhar makinesi 128 nhp güç üretiyordu. 4 Ekim 1894'de denize indirildi ve Kasım 1894'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Trieste merkezli Societa di Navigazione a Vapore sul Danubio'dur. 1891'de Trieste merkezli Donau Dampfschiffahrts (L. Pellegrini)'ye satıldı. 1895'de Köstence merkezli Regie des Monopoles de Roumania (Roumanian State Railways) satın aldı ve "*Medea*" adı verildi. 1902'de Pire merkezli Ionian SS Navigation (Destouni & Yannoulatos), "Erissos" adı verildi. 1907'de Pire merkezli Navigation Ionienne à Vapeur şirketi satın aldı. Ekim 1912'de İstanbul limanında elkonuldu ve Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1913'de Pire merkezli Navigation Ionienne à Vapeur'a iade edildi ve "*Erissos Kefallinias*" adı verildi. 1920'de Pire merkezli National Steam Navigation Co. (Embiricos Bros) satın aldı ve "*Thyra*" adı verildi.

. 1924 Nâfi ve Halim Şurekası, İstanbul satın aldı ve "Roumeli" adı verildi.

. 1926'da İstanbul, Yeni Türkiye Vapur Şirketi olarak devam edildi.

. 1929'da Musahipzâde Ahmet Bey ve Nafi Bey ortaklığına devredildi "*Rumeli*" adı verildi.

. 1930 Arslan Sadıkzâde, Istanbul satın aldı. Adı değiştirilmedi.

. 1931'de Tavilzâde Hafız Mustafa ve Biraderleri satın aldı ve "*Saadet*" adını verdi.

.1934'de özel sektörün yolcu taşımacılığı yasaklandığından zorunlu olarak "Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" - Türk Sosyete Vapurculuk TAŞ, bünyesine bağlandı.

.1936'de Sadıkzâde, Tarı, Aksu, Güneysu, Dumlupınar, Sakarya, Tayyar, Seyyar, İnönü (Tunç), Bartın, Kemal, Vatan, Erzurum, Bursa, Uğur, Saka, Bülent adlı gemilerle birlikte satın alınmak suretiyle Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi. 1938' de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. Denizyolları İdaresi tarafından Bandırma- Ayvalık seferlerine verilen Saadet Vapuru 26 Nisan 1938 Salı akşamı tarifeli programı uyarınca 20.30'da Galata rıhtımından 168 yolcu ile Bandırma'ya hareket eden Saadet Vapuru Çarşamba sabahı Bandırma'ya yaklaşırken yoğun sisten dolayı Kapudağı Yarımadası Fener Adası kayalıklarına bindirdi. Kendi imkanlarıyla kurtulmaya çalışması sonuç vermediği bir sırada yardım isteyen Saadet Vapuru'nun düdük sesleri yakından geçmekte olan iki motör tarafından duyulmuş ve tüm yolcular kurtarılmıştır. Kaza mahalline gönderilen Türk Gemi Kurtarma Şirketi'ne ait Hora tahlisiye gemisinin iki gün süren çalışmaları sonunda yüzdürülmüş ve İstanbul'a dönmüştür. 1940'da T.C. Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü filosuna devredildi. 1954'de hurdaya çıkartıldı.

Kalkavanzâde - (Ex- Ainsdale, Ex- Bollan, Ex- Arktis). İnanılması güç bir gemi inşa değişimin sonu; Fotoğrafta, 1890 inşa sac gövdeli yelkenli üç direkli "Ainsdale' ile başlayan 27 yıl sonra buharlı makineli pervaneli yük gemisine dönüşen ve Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi'ne ait 46 yaşındaki "Kalkavanzâde / Kalkavan" şilebi. Kaynak: Kayhan Çindemir fotoğraf arşivi.

KALKAVANZÂDE RIZA VE MAHDUMU İSMAİL

Kalkavanzâde - (Ex- Ainsdale, Ex- Bollan, Ex- Arktis)

1890 yılında Kuzey İrlanda, Londonderry, C.J.Bigger tersanesi'nde (Official Number: 97819) P.Ireland & Porter Ltd.adına inşa edilen 1825 grt., 1725 nrt.,üç direkli sac gövdeli Barque "*Ainsdale*" Liverpool limanına tescil edildi. Tam boy:270.0 ft, Genişlik:39.8 ft., Derinlik:23.4 ft. ve 3 genişlemeli Belfast MacColl & Co. yapımı buhar ana makinesi 113 nhp güç üretiyordu. 1917 yılına kadar; 1911 yılında Delagoa Bay - Port Adelaide; 27 Ocak 1916'ya kadar New York - Port Adelaide; 16 Mart 1916 tarihine kadar Güney Afrika - Port Adelaide yolcu ve yük seferleri yaptı. 5 Şubat 1917'de Buenos Aires'den Queenstown'a arpa yüküyle seyrederken, İrlanda'nın güney batısında 50.00o N ve 13.50o W mevkiinde Volkard von Bothmer komutasındaki Alman denizaltısı U-Boat 54 tarafından yapılan atış sonucunda yara aldı ve personeli tarafından terkedildiyse de batmadı. 7 Şubat 1917'de P. Iredale & Porter (1893- 1917) ve Alby United Carbide Factories Ltd. tarafından limana çekilerek büyük tadilata alındı ve buhar makinesi monte edilmek suretiyle buharlı pervaneli iki direkli bir yük gemisi haline çevrildi. 1922'de Alman, Aug.Bolten Wm. Miller's Nachfolger satın aldı ve Hamburg gemi siciline kayıtlı olarak "Bollan" adı verildi. 1925'de MA Heekt & HT Lussdendorp satın aldı ve "*Arktis*" adı verildi. 1928'de Schröder, Holken & Fisher satın aldı ve beklemeden denecek kadar kısa bir zaman sonrasında Kalkavanzâde ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi'ne sattı. Gemiye "*Kalkavanzâde*" adı verildi.Gemi 28 yaşındaydı.

. 1936'da şirketin adı "Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi" olarak değiştirilirkengeminin adı "Kalkavan" olarak düzenlendi.

. 16 Aralık 1943 günü İstanbul'da balast olarak Zonguldak'a sefer yaparken 19 Aralık 1943 günü Kara Buru açıklarında bir Sovyet mayınına çarparak battı ve veya bir Sovyet denizaltısı tarafından batırıldı. Battığında 53 yaşındaydı.

CEMAL PEHLİVAN, MUZAFFER PEHLİVAN, NECATİ PEHLİVANZÂDE

Zonguldak eşrafından olan Pehlivanzâde ailesi kurmuş oldukları Zonguldak Vapur ve Kömürcülük Türk Ltd. şirketi ile Zonguldak ve Kozlu'dan İstanbul'a kömür taşımacılığı ve İstanbul'da konutlara ve sanayi firmalarına kömür satışı yaptıkları gibi, Soma'da kurulu Ege Madencilik Anonim Şirketi ile Çamlıca Linyit İşletmesi'nin linyit kömürlerini fabrikalar, konutlar ve tuğla imalathanelerine satmaktaydılar. İstanbul'da Necati Pehlivan Vapurculuk, Kömürcülük, Nakliyat adıyla kurulu kömür pazarlama firmasının merkezi Tophane, Rıhtım Caddesi Arzu Han No.247'de idi. Kömür deposu ise Kuruçeşme'de Tramvay Caddesi No.85 sahilde idi. Necati Pehlivan Bey'in doğrudan telefonu 477722, firma telefon numarası: 48815 idi. Muzaffer Pehlivan Vapurculuk firmasının adresi Galata, Karamustafa Paşa Sokak Kefeli Mesruriye Han K.3 ve Telefonu: 41094 idi.

Zonguldak Vapur ve Kömürcülük Türk Ltd. Şti. şürekâsından müdürleri Cemal ve Muzaffer Pehlivan ile Zonguldak Ereğli kömürleri İşletmesi muhasebesnde Necati Pehlivan ve Kardeşleri Nezahat Pehlivan'ın babası Hakkı Pehlivan, Altınbakkal'da Fransız Pastör Hastahanesi'nde müptela olduğu hastalıktan kurtulamayarak 14 Aralık 1938 Çarşamba günü hayata gözlerini kapattı. Cenazesi 16 Aralık 1938 Cuma günü Saat 10.00'da hastahaneden kaldırılarak Eyüb Sultan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Eyüb Sultan'daki aile mezarlığında defnedildi.

Necati Pehlivanzâde - (Ex- Sangstad, Ex- Dea, Ex- Pehlivan)

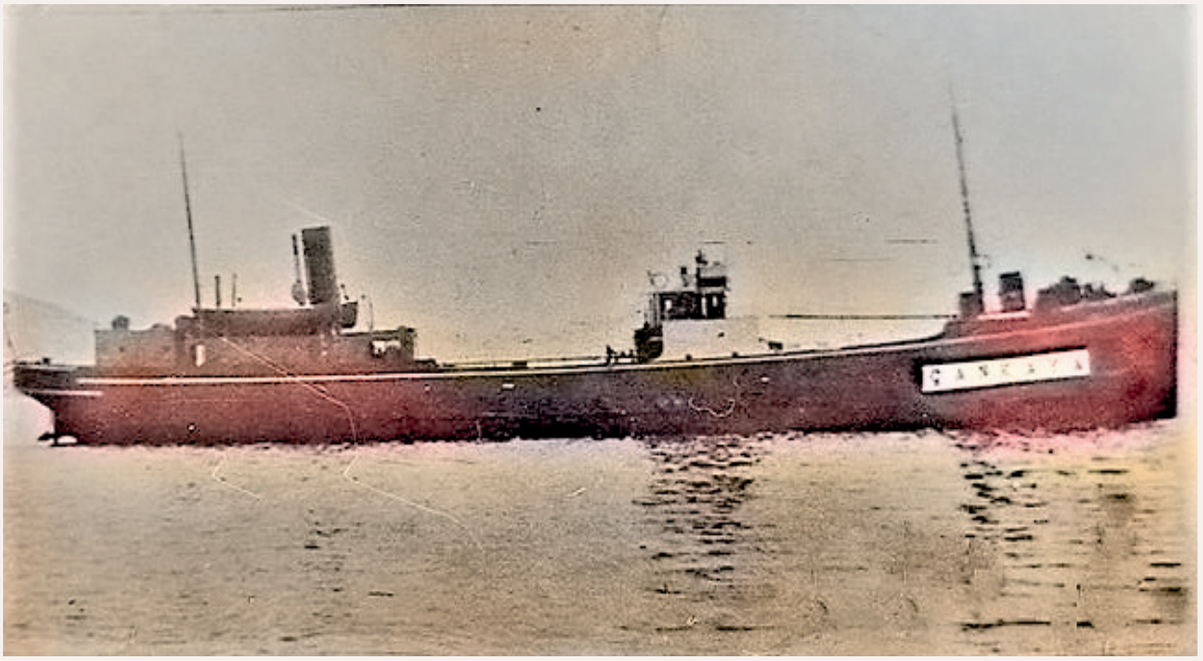
1911 yılında Sunderland, Robert Thompson & sons Ltd. tersanesinde Kızak No. 269 olarak Brovig, Th., Farsund adına inşa edilen 2418 grt., 1459nrt., 4175 dwt. "*Sangstad*" Ağustos ayında hizmete girdi. Tam boy: 299.4 ft, Genişlik: 44.5 ft. Derinlik: 19.9 ft. ve 3 genişlemeli buhar ana makinesi ile azami seyir sürati 9.5 knots idi. İlk armatörlük şirketi Kristina, A. F. Klaveness & Co. ve bağlama limanı Farsund, Norveç idi. 1916'da şirket A. F. Klaveness & Co. A / S olarak değiştirildi. Ekim 1918'de Kristiandsand, Thv. B. Heistein & Sønner A / S firması satın aldı ve adını değiştirmedi. 1919'da Kristiansand, A / S To (Martin Mosvold) satın aldı ve adı değiştirilmedi. Temmuz 1922'de Kristiansand, A. I. Langfeldt firması satın aldı ve adı değiştirilmedi. Haziran 1923'de Deustche Afrika linie- DAL satın aldı ve "Dea" adını verdi. Haziran 1931'de Farsund'dan Th. Brovig m. fl. satın aldı ve adını değiştirmedi. 1939'da Farsund'dan Th. Brovig satın aldı ve adını değiştirmedi. Nisan 1940'da II. Dünya Harbi nedeniyle İngiltere'ye sığınmış olan Norveç Kralı gibi, tüm Norveç Deniz Ticaret filosu Müttefik Kuvvetler ihtiyaçları doğrultusunda çalıştırmak üzere kurulan "*Nortsraship*" emrine verildi. Ekim 1945'de Th.Bovig şirketine iade edildi. 1991'den 1950'ye kadar teknik resimleri dahil olmak üzere, yaptığı tüm seferler, taşıdığı yüklerin konşimentoları, seyahat eden yolcuların isimlerini içeren listeler, ve süvarilerini adlarını içeren sicil kaydı ve tarihçesi, tüm Norveç ticaret gemileri arşivinin kopyalandığı Norveç War Sailors'de yer alması ibret alıcı olmalıdır! Ağustos 1950'de Cemal Pehlivanlar, Muzaffer Necati Pehlivan İnşaat Koll. Şti. satın aldı ve "*Pehlivan*" adı verildi. 1956'da Ortaklık Cemal Pehlivan ve Muzaffer Pehlivan olarak değişti ise de geminin adı değiştirilmedi. 1957'de İstanbul'dan Necati Pehlivan satın aldı ve "Necati Pehlivanzâde" adını verdi. 20 Mart 1964 tarihinde kömür yüklü olarak Zonguldak'tan İstanbul'a seyrederken Kefken'de kayalıklara sürüklenerek yarı batık hale geldi.

. 1 Nisan 1964 tarihinde Türkiye Genel Sigorta AŞ. Tarafından gazetelere verilmiş ilanla *"Kefken'de karaya oturan Necati Pehlivanzâde gemisinde bulunan şirketimizce sigortalı kömürün kurtarıldığı öğrenilmiş olduğundan, kömürün satışı hususunda onayımız alınmadan kimsenin sözleşme yapmamasını ilanen ve ihtaren duyururuz" deniliyordu. 1965 yılında sicil kaydı silindi.*

"*Pehlivan*" vapuru İstanbul Limanı'na bağlıydı. Liman Bağlama Sicil No. 3376 ve Tanıma işaret: TCIG idi. Eski adı "Dea" olan geminin İstanbul Liman Başkanlığı'ndaki kartotekslerdeki kaydı, diğer gemilerin gibi muhtemelen zaman aşımı nedeniyle atılmıştır. Bu kartoteks kayıtları,başkalarına intikal etmiş ve gemilerin tüm fotoğrafları sökülerek birileri tarafından alınmıştır. Pehlivan vapuruna ait bilgiler şöyledir; Makinesi Triple, 217 lhp gücünde idi. 24 Saatte 16 ton kömür ve 5,24 ton su tüketiyordu. Tatlı su tankı kapasitesi 329 metre küp idi. Beş ambarlıydı ve herbiri 3 ton kaldırma kapasitesine sahip 7 bumba tipi vinci vardı. Sadece miyar pusla vardı. 2 adet 60 kişi kapasiteli can filikası mevcuttu.

Yako Behar Şerbetçi ve Ortakları

Çankaya tankerinin armatörü Jak Yako Behar Şerbetçi5 Ağustos 1971 tarihinde vefat etti. Cenazesi 6 Ağustos 1971 Cuma günü Cenaze merasimi 6.8.1971 Saat 14'te Büyük Hendek Neve Şalom Sinagogu'nda icra olundu ve Etiler Meşatlığında defnedildi. Eşi Ester Behar'in annesi Fortune Ovadya, babası İsrael Behar ve kızkardeşileri; Fani Behar, Korin Karako, Jacques Kohen ve Rebeka Karako idi. Bankalar Caddesi Danube Sigorta Han K.2 Galata'da olan Yako Behar ve Ortakları'nın Telefonları:40452 idi ve Çankaya tankeri ile çoğunlukla gemiler,



Çankaya tankeri.

elektrik santralleri ve fabrikalar için bunker taşımacılığı yaparlardı. Sahibi oldukları "Çankaya" isimli 500 dwt., 453,85 grt., ve 251.24 nrt. yakıt tankeri 1917 Fransa yapımı idi. Tam boy: 42,50 mt., Genişlik: 7,83 mt, Derinlik: 3,96 mt. ve 2 pervaneli yarım dizel ana makinesi 2 x 60 bhp. güç üretiyordu. 2 adet 20 oturaklı can filikası ve 1 adet 10 oturaklı adı can salı vardı.

(131) Haçatur Dadayan Arevmedyan Hayastan; "XV. Yüzyıldan 1915 Günümüz Türkiyesi'nde Ermenilerin Ticari -Ekonomik Faaliyetleri", "İpranosyan Kardeşler Ticaret Evi" metni.

(132) Khaçadur Dadayan; a.g.e.

(133) Khaçadur Dadayan; a.g.e. Sf.98

(134) Khaçadur Dadayan; a.e.g Sf.68

(135) Wreck history / Panagis, Aris Bilalis.

(136) 18-19 Ocak 1931 gece yarısı rüzgar esmeye başlamış ve ertesi sabah deniz kabarmaya ve Zonguldak feneri yamaçlarını tayfun halinde yalamaya başlamış ve burun önlerinde dev dalgalar oluşmuştur. Sabahleyin limana sığınmış "Hacızâde" gemisi 2 saat içinde yarı batık hale gelmiştir. Bu esnada dalgalar, yine bu burnu bir tünelle geçip diğer taraftan lavuar şistlerini döken demiryolu hattı üzerinde bulduğu bir lokomotif ve beş vagondan ibaret katarı bozarak lokomotifi kaldırıp toprağa saplamış ve vagonları parça parça sağa sola dağıtmıştır ki bunlardan üçü öğleden sonra dalgaların şiddetli takriben 20 metre sürüklenerek binanın içine gelmiştir. Fotoğraf 1931 yılındaki fırtına sonrası limandaki sessizliği göstermektedir... (Kaynak: Zonguldak Nostalji - Yüksel Yıldırım)
Ekrem Murat Zaman; 2000'lerin başında Rıfat Çevikel Bey amcayla yaptığım söyleşide, şunları anlatmıştı: "Zonguldak'ta büyük bir fırtına oldu. Ben küçük çocuktum. Ben fırtınayı hatırlamıyorum. büyükler anlatırlardı. Çok tekne batmış o zaman. Hacızade isimli iki direkli tek bacalı şilep de o fırtınada batmış. Hem de tam şarjmanın yani o zamanki kömür yükleme tesisinin önünde. Maden mühendisleri binasının yanında bir kule var ya işte orasıydı. Eski yükleme. 1906'da yapılmış. Yüklemeye engel oluyormuş. Bu batık şilebi biraz çekebilmişler yüklemenin önünden. Çeken römorkörün halatı kopunca Hacızâde hayli zaman orada kaldı. Kaynak: Gemiler ve Anılar ; Kaynak: Zonguldak Nostalji - Yüksel Yıldırım.

BEŞİNCİ BÖLÜM

**Türk armatörünün bir zamanlar bitmeyen çilesi;
Liman olmadığından, fırtına patlak verdiğinde gemiler
ya karaya sürüklenir ya da batık hale gelirlerdi..**

1938 yılı kışında Kdz.Ereğli'de fırtınadan sürüklenerek Bozhane önünde karaya oturan Sinop ve İzmir şilepleri. (Altta) Her iki gemi kıç taraftan. Kaynak: Engin Öztabak arşivi.

Sinop şilebi Kdz. Ereğli-Yalı Bozhane sahilinde yarı batık halde. Yeniden yüzdürmek amacıyla su tahliye edilirken. Yıl .1938. Engin Öztabak arşivi.

Türk Şilepcilik Ltd. şirketine ait Sinop şilebi 1 Aralık günü Zonguldak'tan hareketle kömür yüklü olarak İstanbul'a kareket ettikten sonra akşam saatlerinde giderek artan fırtınayla karşılaşmış ve geminin süvarisi Ali Dolan Kaptan saat 16.00 sıralarında şiddetli dalgalar nedeniyle tekrar Zonguldak'a dönmenin imkansız olduğunu görerek Kefken Adası'na sığınmak istemiştir. Hava karardığı ve fırtına şiddetlendiği için fırtınanın etkisinden kurtulamayan geminin kayalıklara çarparak parçalandığı ve dağılan gemi enkazının açıklara sürüklendiği anlaşılmaktadır. Çok israrlı araştırma yapan Kefken Adası Sahil Muhafaza Teşkilatı ile Jandarma ekipleri geminin direklerine, köprü üstüne ve filikasına tesadüf etmiştir.Bu feci kaza nedeniyle tek canın bile kurtulamamış olmasından dolayı derin üzüntü duyulmaktadır. Sinop şilebi İstanbul Elektrik Şirketi için 1126 ton kömür getirmekteydi. Gemi Zonguldak'tan hareketinden sonra gönderdiği telsiz mesajında sabah 05.00 civarında Boğaz'dan gireceğini ve Köprü Resmi'ne ait evrakların alınmasını bildirmişti. Sinop şilebinin batarken imdat işareti verip vermediği belli olmamıştır.

1922 rüsum ve 1733 grt. ve 2550 dwt olan gemi 150 liraya Ankara Sigorta şirketine sigortalıdır. Armatör Hamdi Selimoğlu'na ait Türk Şilepçilik Şirketi gemiyi Devlet Denizyolları İdaresi'nden satın almıştır. İngiliz tezgahlarında inşa edilmiş olup yaklaşık 25 yaşındadır. Ulaştırma Bakanı Kasım Gülek geminin battığını doğrulayarak, bu olaydan derin üzüntü duyulduğunu ifade etmiştir. Armatör Hamdi Selimoğlu Taksim'deki evinde kendisini ziyaret eden Cumhuriyet Gazetesi muhabirine ağlayarak gemiden çok mürettebatına üzüldüğünü

belirtmiştir. Hadise denizciler toplumunda derin teessür yaratmıştır. Geminin filikaların Kandıra sahilinde görülmesi nedeniyle kurtulan bazı mürettebatın karaya çıktığı tahmin edilmektedir.

Lloyd's Register kayıtlarına göre, 1913 Sunderland, J.Crown & Sons Ltd. inşa 1742 grt. Genel yük gemisi "*Maindy Priory*" 1921'de eldeğiştirdi ve "*Cedartree*" adı verildi.

. 1927'de Seyr-i sefain İdaresi adına satın alındı ve "*Sinop*" adı verildi. 1934'de kadar Devlet Denizyolları İdaresi'nin değişim sürecinde filoda kaldı.Ayni sene Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir (Kırzâde Şevki ve Şurekası) satın aldı." Adı değiştirilmedi.1936'da Mustafa Uman ve Hamdi Selimoğlu'na ait Türk Şilepçilik Ltd.Şti. adına satın aldı ve Aralık 1948'de battı.

Sinob şilepi bütün mürettebatile battı

Facia Kefken adası önlerinde vukubuldu, 21 kişilik mürettebattan hiçbirisinin maalesef kurtulamamış olmasından korkuluyor

Gemi, Zonguldaktan kömür getiriyordu, müthiş fırtınaya tutulunca Kefkene sığınmak istedi, fakat kayalara düşerek paramparça oldu

Maliye Bakanının lüks vergisine dair izahatı

Şevket Adalan, vergi listesini müdafaa ederek havayici zaruriye maddelerinden yalnız pahalı olan cinslerin vergiye tâbi tutulacağını bildiriyor

2 Aralık 1948 tarihli Cumhuriyet gazetesi birinci sayfasındaki haber.
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

MUSTAFA CEMAL VE ŞUREKÂSI "NİLÜFER" VAPURU

Müteakip satırlardaki bilgiler armatör Mustafa Cemal ve Şurekâsı'na ait Mustafa Cemal Seyr-i Sefain'e ait bulduğum "Nilüfer" vapuru fotoğrafı nedeniyle bu cilde ilave edilmiştir. Mustafa Cemal hakkındaki ilk bilgiler Türk Armatörleri Tarihi C.II. Sf.23 ve Cit III. Sf.209'da ayrıntılı olarak okunabilir. Tamamlayıcı bilgiler ise bu sayfalarda yer almaktadır.

Nilüfer vapuru Karaköy Rıhtımı'nda, Yil 1920.

"*Nilüfer*" adı ilk olarak 1911'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin satın aldığı vapura verilmiştir ki, bu vapur 19 Kasım 1914 günü İstanbul Boğazı'nın 10 Mil kuzey batısında seyrederken Rus mayınına çarparak batmıştır. Mustafa Cemal Seyr-i Sefain İdaresi'nin sahibi olduğu "Nilüfer" isimli vapur 1904 Almanya inşa idi ve Mudanya hattında çalışırdı. Milli Vapurcular Birliği haberlerinde Paşabahçeli Mustafa Cemal olarak adı geçtiğinden bukez ailenin Paşabahçeli olduğu da anlaşılmaktadır. Soyadı Kanunu'un ilanıyla "*Sarıca*" soyadını almıştır. 1952 yılında vefat etmiştir ve eşinin adı Filor Sarıca idi. Ev adresi Nişantaşı Harbiye Caddesi'ndeki Mühendis Nuri Bey Apartımanı 3. No'lu daire idi.

1926 tarihli Deniz Ticareti Yıllığı'nda sahibi olduğu iki vapurdan biri olan "*Nilüfer*" vapurunun Karaköy'de rıhtımda iken çekilmiş bir fotoğrafı efemera müzayedelerinde ve internet kaynaklarında da rastlanılmaktadır. Yine Yıllık'da yeralmayan "*Bursa*" (Eski adları; Hegonlis Sandor; Ljubljena; Lubiana) hakkında ayrıntılı bilgi Türk Armatörleri Tarihi C.III'de yeralmaktadır.

Mustafa Cemal 1930 - 1932 yıllarında "*Bursa*" vapuruyla Mudanya hattında tanınmıştı. Ayni sene Seyr-i Sefain İdaresi'yle Millî Vapurcular Birliği'nin yaptığı anlaşmada yeraldı. 29 Ağustos 1930 tarihinde önce Milli Vapurcular Birliği üyeleri kendi aralarında Mudanya Hattı için anlaştılar. Anlaşma Seyr-i Sefain ile Mudanya hattını işleten Mustafa Cemal, Mustafa Reşit ve Abdullah İbrahim ve Şurekâsı Vapur İdaresi arasında yapılmıştır. Bir sene geçerli anlaşmaya göre Mudanya hattına İstanbul Galata'dan hergün vapur hareket edecek ve ertesi günü Mudanya'dan hareket edecektir. Seyr-i Sefain İdaresi ilk posta olarak 29 Ağustos 1930 günü sefere başlamıştır. Bu anlaşmaya göre; her hafta Pazar, Çarşamba ve Cuma günleri Seyr-i Sefain İdaresi, Pazartesi, Perşembe Mustafa Cemal ve Cumartesi, Salı günleri de Mustafa Reşit ve Şurekâsı İdaresi vapuru sefer yapardı.

MUSTAFA CEMAL VE AHMET FERIT BEYLER

Mustafa Cemal Bey Milli Vapurcular Birliği faal üyelerinden idi. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün 10 Teşrinisâni 1932 günü İstanbul'a gelişi sırasında Haydarpaşa'da İsmet Paşayı karşılayarak bilhassa teşekkür eden heyette yer almıştır.

Nilüfer (Ex-L'Ancre, Ex- Michail) vapuru tablosu. Kaynak: Erdem Cever Koleksiyonu / Arşivi.

Haberde şöyle denilmektedir.[137] *"Vapur inhisarı kanununun tadili hakkında İktisat Vekilimiz Celâl Beyefendi'nin hükûmet namına yaptığı teklifin Fırkaca kabul edilmesi Vapur kumpanyaları tarafından büyük bir memnuniyetle karşılanmıştır. Zaten bu meseleler mevzuu bahsolduğu sırada kumpanya sahipleri küçük kabotajın millî bir anonim şirketle idare olunmasını teklif etmişlerdi. Diğer taraftan vapurcular yeni lâyiha hazırlanırken kendi teklif ve dileklerini hükûmete arzetmek üzere Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir. Yelkencizâde Lûtfi ve Sadıkzâde Ruşen Bevlerin riyasetindeki bu heyet üç gündenberi Ankara'da bulunmaktadır. Bu hususta Vapurcular Birliği Umumî kâtibi Muzaffer Bey bize şu izahatı vermiştir: Hükûmetimizin memleket menfaatlerine uygun olan son yüksek kararı hepimizi memnun bırakmıştır. Millî Vapurculuğun anonim bir şirketle idaresi bugünkü vaziyeti tamamile ıslah edebileceği gibi istikbal için de memleket vapurculuğunun inkişafı noktasından çok faydalı olacaktır. Vapurculann kendilerine yükletilen bu memleket vazifesini muvaffakiyetle ifaya çalışacakları aşikârdır. Vapurculuğun anonim bir şirketle idare olunması, bu sahadaki istirahat ve konfor noksanlıklannın telâfisi imkânını da bahşedecek mahiyettedir."*

Cumhuriyet

Amerika'da intihabat bitti

Mr. Roosevelt kahir bir ekseriyetle Reisicumhurluğa intihap edildi

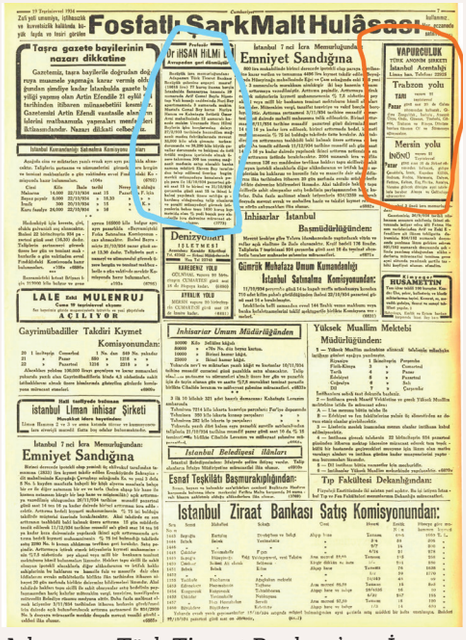
Güzel Türk kızları, size hitap ediyoruz..

Vapurcular sevinç içinde

Milli Vapurcular Birliği üyelerinin İsmet Paşa Hazretlerini Haydarpaşa'da karşılayarak teşekkür ettiklerine dair haber. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.

Paşabahçeli olan Mustafa Cemal Bey, Yelkencizâde Lütfi Bey ile beraber "Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" nin kuruluşu ile ilgili olarak yetki imzası almak üzere 28 Ağustos 1933 günü trenle Ankara'ya gitmişlerdir.

19 Teşrinievvel 1934 tarihli bir ilanda ise İcra konusu yer almaktadır. Bozüyük İcra Memurluğu'ndan yapılan *açık duyuruda; "Adapazan Türk Ticaret Bankası Bozüyük Şubesi'ne ezgayri masraf (18618 lira) 77 kuruş itasına borçlu İstanbul'da Sanasaryan hanında 29 numarada Arif Cemal Bey ile Nişantaşı Vali Konağı Caddesi'nde Nuri Bey Apartaman'ında 3 Numarada mukim Mustafa Cemal Bey karısı Nuriye Hanım ve Kabataş'ta Setüstü Ömer Avni Mahallesi'nde 12 numaralı hanede mukim Uzunzâde Hacı Hilmi Beylerin işbu borçlarından dolayı 27/2/933 tarihinde haczedilen mağnezit maden fabrikalarında mevcut 35,000 kilo ufak çimento torbası derununda ve 38,200 kilo büyük çuvallar derununda ve bakiyesi de üstü örtülü mağaza*


Fosfatlı Sarık Malt Hulâsası

İstanbul Ziraat Bankası Satış Komisyonundan:

Adapazarı Türk Ticaret Bankası'nın İcra ilanı'nın yer aldığı Cumhuriyet Gazetesi. Aynı sayfada Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin ilanı görülmektedir. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.

içerisinde olmak üzere tahminen 300 ton yanmış mağnezit madenin satısı alacaklı banka namına müdürü Ekrem Bey tarafından talep edilmesi üzerine bugün mevkii müzayedeye konularak peşin para ile 15/10/934 pazartesi günü saat 15'te birinci ve 31/10/934 Çarşamba günü saat 15'te ikinci ihalesi yapılmak üzere satılığa çıkarılmıs olduğundan talip olanların ve şeraiti müzayedeyi görmek istiyenlerin beher tonu 1650 kuruş kıymetinde olan % yedi buçuk pey akçeleri ile icra dairesine müracaat etmeleri ilân olunur."[138] denilmektedir.

Nilüfer - (Ex- Michail, Ex-L'Ancre)

. 1904 yılında Elbing (Danzig), F.Schichau - Werke GmbH Tersanesinde inşa edilen 609 grt. yolcu / yük gemisinin ilk adı "*Michail*" idi. Tam boyutları 189.3 ft., Genişlik 27.3 ft., ve Derinlik 17.0 ft. olan "*Michail*, 3 genişlemeli 114 nhp. güç üreten buhar ana makinesi ile azami 10 knots sürat yapabiliyordu. 1907'de satıldı ve "*L'Ancre*" adı verildi.

. 1928'de Mustafa Cemal Bey satın aldı ve "Nilüfer" adını verdi.

."*Karabiga Postası*" adıyla yapılan ilanlarla 1934 yılına kadar, "*Ayvalık yolu*" adıyla yapılan Seyr-i Sefain İdaresi Rıhtımı'ndan kalkarak gidiş ve dönüşte Tekirdağ, Mürefte, Şarköy, Karabiga uğraklı ilanlarla, yine Seyr-i Sefain İdaresi Rıhtımı'ndan hareketle gidiş ve dönüşte Tekirdağ, Şarköy, Gelibolu, Çanakkale, Edremit, Ayvalık uğraklı tarifeli yolcu ve yük seferleri yaptı.

.1934'de Ahmet Ferit Bey ortak oldu ve "Mustafa Cemal ve Ahmet Ferit Beyler" adına kaydedildi.

. Fırtına sonucunda Dolmabahçe önlerinde demirli bulunan Asya, Adnan ve Adana vapurları ile Arnavutköy açıklarındaki "*Nilüfer*" vapuru demir tarayarak sahile sürüklenmek tehlikesine maruz kaldıysa da kurtarıldı. 1938'de posta ve yük seferlerinden alındı ve hurdaya çıkartıldı.

MADAM ZİŞAN HANIM, KIRZÂDE MUSTAFA KARDEŞLER, KIRZÂDE ŞEVKİ VE ŞUREKASI , HACI SELİMZÂDE HAMDİ VE ŞERİKLERİ

Koşar- (Ex- Ludworth, Ex- Helena, Ex- Atilla)

Madam Zişan Hanım ve Kırzâde Mustafa Kardeşler'in ortaklığındaki "*Atilla*" vapuru 1907 yılında İngiltere, Blyth'deki, Blyth Shipbuilding Drydock Co. Ltd. tersanesinde "*Ludworth*" adıyla inşa edildi. 1301 grt. ,Tam boy: 234,7 ft.,Genişlik: 34.5 ft., Derinlik 15,1 ft. idi ve Richardson, Westgarth & Co. Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 166 nhp. güç üretiyordu. 1912'de satıldı ve "*Helena*" adı verildi. 1930'da Madam Zişan Hanım ve Kırzâde Mustafa Kardeşler (Kırzâde Şevki ve Şurekâsı) satın aldı ve "Atilla" adını verdi.1935'de Hacı Selimzâde Hamdi ve Şerikleri satın aldı. "*Koşar*" adı verildi. Çoğunlukla Kömür seferlerine verilen Koşar şilebi 17 Aralık 1948'de ağır hava koşulları nedeniyle Anadolu, Yelkenci, Ilgaz ve Derince şilepleriyle İstanbul Boğazı'nda mahsur kaldı. 1955 yılında hurdaya gönderildi. Türk Şilepçilik Şirketi'ne devredilmiş olan 1919 inşa Trabzon, 1882 inşa Galata,1913 inşa Sinop, 1898 inşa Kızılırmak, 1899 inşa Uman, 1899 inşa Abant isimli gemiler batmış, 1903 inşa Zonguldak ve 1907 inşa Koşar (Ex-Atilla) hurda halinde sökülmüşlerdir.

"*Koşar*" vapurunun armatörü olan Hamdi Selimoğlu'nun firma merkezi Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak İktisat Han K.4 ve Telefon numarası 42377 idi. İstanbul Limanı'na bağlıydı. Liman

Bağlama Sicil No. 127 ve Tanıma işareti: TCAL idi. Eski adı "*Atilla*" olan geminin İstanbul Liman Başkanlığı'ndaki kartotekslerdeki kaydı, diğer gemilerin gibi muhtemelen zaman aşımı nedeniyle atılmıştır. Bu kartoteks kayıtlar başkalarına intikal etmiş ve gemilerin tüm fotoğrafları sökülerek birileri tarafından alınmıştır.

Koşar (Ex-Atilla) vapuruna ait bilgiler şöyledir; Makinesi Triple, 166 lhp. gücünde idi. Üstüvani tip kazana sahipti. 24 Saatte 13 ton kömür ve 5 ton su tüketiyordu. Tatlı su tankı kapasitesi 50 metreküp, bunker hacmi 180 metreküp idi. Dört ambarlıydı ve herbiri 1 ton kaldırma kapsitesine sahip 4 bumba tipi vinci vardı. Direction Finder ve İmdat Roketleri Yoktu! Sadece miyar pusla vardı. 2 adet 60 kişi kapasiteli can filikası mevcuttu.

MEHMET ARİF , OSMAN MARMARA DENİZİ KAPTAN

Hatay - (Ex- Iro Maru, Ex- Capt.Négree, Ex- Islah, Ex- Abu Islah)

1913 Mitsumosko, Bingo Senkyo Kabushiki Kaisha inşa 667 grt. olan genel yük gemisinin inşa adı "Iro Maru" idi. Eldeğiştirerek "Capt. Négree", "Islah", "Abu Islah" adlarını almıştır. Tam boy: 175.2 ft., Genişlik: 27.1 ft., Derinlik 13.0 ft. ve 3 genişlemeli MacColl & Pollock yapımı ana buhar makinesi 49 nhp. güç üretiyordu. 1937'de Mehmet Arif Bey satın aldı ve "Hatay" adını verdi. 1940'da Osman Kaptan satın aldı. Adını değiştirmedi. II. Dünya Harbi koşullarında ticaret gemilerine ihtiyacı vardı. Bu alanda yapılan çalışmalar zorluklarla karşılaşmıştır; İngiltere'de Swan - Hunter tezgâhlarında inşası üzerinde mutabık kalınan 11 vapurumuza ait kat'î anlaşma, vapurların teslim ve tesellüm tarihinin tespit edilememesinden dolayı imzalanamamıştır. İngiliz firması, harp vaziyeti nedeniyle vapurların teslim tarihinin kesin olarak tespit edilemeyeceğini, ancak belirsiz olarak bazı tarihler konulabileceğini bildirmiştir. Hükûmetimiz ise vapurların teslim tarihinin sözleşmede kesinlikle belirtilmesini ve geçecek günler için tazminat konulmasını istemiştir.

Gazete haberine göre: "*Bu nokta üzerinde bu anlaşma hasıl olamadığından anlaşma Münakalat (Ulaştırma) Vekâletinde beklemeye alınmıştır. İngiliz temsilcinin bu hususta Londra'dan talimat beklediği anlaşılmaktadır.*" Bunca gemi sıkıntısı çekilirken ayni günlerde Hatay şilebi devletten müsaade almadan yabancı bir limandan bir başka limana tahliye edilmek üzere yük aldığından dolayı tevkif edilmiştir; Habere göre Türk karasuları dışında, yabancı sulara sefer yapacak vapurların müsaade almaları gerekmektedir. Hatay vapuru bu kararname hükümlerine aykırı olarak Köstence'ye giderek Hayfa'ya gidecek eşya yüklemiştir. Yabancı bir limandan müsaade almadan yükleme yaptığından dolayı Hatay şilebinin Boğazdan geçerken tevkifine karar verilmiştir. Türk bayrağını taşıyan Hatay vapuru 23 Nisan 1940 günü Boğazdan girmiş ve durdurularak tevkif olunmuştur. Hatay şilebine bir Liman İnzibat Memuru verilerek limana getirilmiş ve Salı pazarı önünde demirlemiştir. Hatay şilebi, Zonguldak'ta kömür alırken iki yabancı limana ait bu işi almış ve Köstence'ye gitmişti. Devletten müsaade almadıklarından dolayı sorumluları Millî Korunma Kanunu gereğince cezalandırılmak üzere mahkemeye verilmiştir.

Geminin süvarisi ve sahibi Osman Marmara Kaptan Milli Koruma Kanunu gereğince 25 Nisan 1940 günü tutuklanmış ve mahkemeye verilmiştir. Osman Marmara Cumhuriyet Savcılığı'na müracaat etmiş ve geminin salıverilmesini talep etmiştir. Savcılık geminin bir kusuru olmaması nedeniyle 30 Nisan günü karasuları dahilinde yük taşıması şartıyla gemiyi

serbest bırakmıştır! Mayıs ayı sonuna kadar dava 23 Mayıs 1940 günü Mahkeme'nin Osman Marmara hakkında beraat kararı vermesiyle sonuçlanmış ve serbest bırakılmıştır! Süvari hakkında ise soruşturmaya devam edilmiştir. "*Hatay*" vapurunun armatörü olan Osman Marmara Denizi'nin firma merkezi Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak Gabay Han ve Telefon numarası 60127 idi. "*Hatay*" vapuru İstanbul Limanı'na bağlıydı. Liman Bağlama Sicil No. 273 idi. Eski adı "Abu Islah" olan geminin İstanbul Liman Başkanlığı'ndaki kartotekslerdeki kaydı, diğer gemilerin gibi muhtemelen zaman aşımı nedeniyle atılmıştır. Hatay vapuru kartoteksindeki bilgiler şöyledir; Makinesi Triple, 49 lhp. gücünde idi. Üstüvani tip kazana sahipti. 24 Saatte 6 ton kömür ve 2,4 ton su tüketiyordu. Tatlı su tankı kapasitesi 24 metre küp,bunker hacmi 230 metreküp idi. Üç ambarlıydı ve herbiri 1 ton kaldırma kapasitesine sahip 3 bumba tipi vinci vardı. Radar, Direction Finder, Gayro Pusula ve İmdat Roketleri Yoktu! Sadece miyar pusla vardı. 2 adet 38 kişi kapasiteli can filikası mevcuttu.

Hatay şilepi tevkif edildi !

Türk karasuları dışında, yabancı su - lara sefer yapacak vapurların müsaade almaları hakkındaki kararname hükümle- rine aykırı olarak Köstenceye giderek Hayfaya gidecek eşya yükleyen ve bu - nun için Boğazdan geçerken tevkifine karar verilen Türk bayrağını taşıyan Ha- tay vapuru dün Boğazdan girmiş ve tev- kif olunmuştur.

Hatay şilepine bir Liman inzıbat me- muru verilerek limana getirilmiş ve Salı- pazarı önünde demirlemiştir.

Hatay şilepi, Zonguldakta kömür alır- ken bu işi almış ve Köstenceye gitmişti. Bunun mes'ulleri millî korunma kanunu mucibince tecziye olunacaktır.

24 Nisan 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki "Hatay Şilebi tevkif edildi" başlıklı haber.

SADIKZÂDE BİRADERLER VE ŞERİKLERİ

Dumlupınar - (Ex- Croatia, Ex- Marga Hemsoth, Ex- Alpha, Ex- Marga Hemsoth)

1888 yılında Almanya Steinwerder Blohm & Voss tersanesinde Kızak No.60 olarak Hamburg-Amerika Linie adına inşa edilen 1991 grt. "*Croatia*" isimli genel yük gemisinin ölçüleri; Tam boy: 88,90 mt., Genişlik: 11,10 mt. Derinlik: 6.83 mt. idi. Ayni tersanede imâl edilen 3 genişlemeli buhar ana makinesi 1000 bhp güç üretiyordu. 1911'de Stettin, Dampferreederei "Merkur" GmbH (Retzlaff)'e satıldı. Adı değiştirilmedi. 1918'de Wilhelm Hemsoth DEU Hamburg'a satıldı ve "*Marga Hemsoth*" adı verildi. 1919'da Dortmund, See& Kanalschiffahrts Wilh. Hemsoth AG,'ye satıldı ve adı değiştirilmedi. 1919'da Hollanda'ya devredildi ve "*Alpha*" adı verildi. 1922'de Hamburg, Wilh. Hemsoth AG, satın aldı ve gemiye yeniden "*Marga Hemsoth*" adı verildi. 1924'de Sadıkzâde Biradeler ve Şerikleri firması satın aldı ve "Dumlu Pınar" adı verildi. Geminin adı sicil kayıtlarında "*Domlou Pounar*" olarak yazılıydı.

1928'de Sadıkzâde Biraderler firmasına kayıtlı olarak adı "*Dumlupınar*" olarak düzenlendi. 1934'de Vapurculuk Türk AŞ.'ye devredildi. 1936'de Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne devredildi. 1938'de Denizbank - Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne devredildi 1940'da Türkiye Cumhuriyeti Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredildi. 1960'da hurdaya çıkartıldı. 29 Kasım 1961'de Savona'da söküldü.

ADNAN BARSİLAY VE İSMET (BENJENK) BENJAMEN

Şule - (Ex- Carib Prince, Ex- Fani, Ex- Mihail Arhangel)

1893 yılında (Official Number 101830) Sunderland, Short Brothers, Pallion Tersanesi'nde Kızak No.226 olarak inşa edilen 2048 grt., 1305 nrt. sac gövdeli pervaneli, buharlı yolcu ve genel yük gemisi "*Carib Prince*" 3 Mayıs 1893'de denize indirildi ve 24 Haziran 1893'de hizmete girdi. Tam boy: 282.0 ft., Genişlik: 37.7 ft., Derinlik: 14.9 ft. ve Blair & Co. Ltd. yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 219 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması, bu gemiyi sipariş etmiş olan James Knott başkanlığındaki Newcastle merkezli Prince Steam Shipping Co.Ltd. idi ve Newcastle - Upon - Tyne limanına tescil edildi.

"*Carib Prince*" diğer Prince Line gemileri gibi; Cenova, Marsilya, Barselona, Cadiz'den West Indies, Merkezi Amerika, Meksika ve New Orleans arasında düzenli yolcu / yük taşımacılığını hatlarında sefere alındı. 1919'da Pire merkezli J.S.Coulis satın aldı ve "*Fani*" adını verdi. 1924'de Dubrovnik'li olup İstanbul'a göç etmiş "Dabkovich" ailesinden A.D. Dabkovich satın aldı ve "*Mihail Arhangel*" adını verdi.

. 1926'da Adnan Barsilay ve Pertev Benjamen, Prince Line adına başkanı ve kurucusu James Knott tarafından inşa ettirilmiş gemilerden "*Carib Prince*"i satın aldı. Prince Line filosundan Türk armatörlerine satılan ilk adı "*Carib Prince*" olan gemidir. Bu gemiye "Alev, Ateş, Nur, Işık" anlamında "*Şule*" adını verdiler. Daha o yıllarda Varlık Vergisi'yle tüm gemilerinin ellerinden alınacağını bilmiyorlardı.

. 1944 yılında Varlık Vergisi nedeniyle diğer gemileri gibi "*Şule*" vapuru da şirketin elinden alınarak, Açık Artırma vasıtasıyla satıldı ve T.C. Münakalât Vekaleti Deniz Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verildi... 1949'da hurdaya çıkartıldı. Haliç'te söküldü.

Şule ve Sebat vapurları 1944 yılında Varlık Vergisi nedeniyle Barzilay ve Benjamen Vapurculuk şirketinin diğer gemileri gibi şirketin elinden alınarak, Açık Artırma vasıtasıyla satıldıktan sonra, T.C. Münakalât Vekaleti Deniz Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü emrinde çalıştırılmak üzere Haliç'te tersane rıhtımında.

Kalkavanoğlu, Rıza Kalkavanoğlu ve Oğlu İsmail Kalkavanoğlu, "Vatan" şilebinde Adnan Barsilay ve Pertev Benjamen ile Ortaktılar.

Mehmet Kalkavanoğlu, Rıza Kalkavanoğlu ve oğlu İsmail Kalkavanoğlu'nun sahip oldukları armatörlük firması "Kalkavanoğlu Mehmet, Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi" idi. "*Vatan*" vapurunda Adnan Barsilay ve Pertev Benjamen ile ortaktılar.

. Bu şirketin sahibi olduğu gemi 1892 Blohm Und Woss, Hamburg (Kızak No. 93) inşa 3490 grt., 1985 nrt. idi. Geminin ilk adı "*Gerda*" idi. Tam boy: 352.4 ft.- 106.9 mt., Genişlik: 42.2 ft.- 12.8 mt., Derinlik: 26.0 ft.- 7.9 mt. ve Hamburg Blohm Und Woss yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 283 nhp (Nominal Horse Power) güç üretiyordu. Azami seyir sürati 11.3 knots idi. 1893 yılında Deutsche Dampfschiffs Rhederei Zu Hamburg tersanesinde Kingsin Linie, Hamburg adına inşa edilen "*Gerda*" yolcu / yük gemisi 1898'e kadar Kingsin Linie seferlerinde çalıştı. 1898'de Hamburg merkezli Amerikanische Packetfahrt A.G. (Hamburg-Amerika Linie)'ye satıldı ve "*Sarnia*" adı verildi. 1915'de Londra merkezli Hudson's Bay Co., Bay Steamship Co. Sale & Co. şirketi satın aldı ve "*Baysarnia*" adı verildi. (IMO No.: 139182) 1923'de Paris, Etat Français / Fransa Hükümeti adına satın alındı ve "*Port De Cette*" adı verildi. 1924'de Cenova merkezli Societa Anonima Cooperativa Di Navigazione Garibaldi firması satın aldı ve "*Le Levant*" adı verildi.

. 1925'de Yelkencizâde ve Mahdumu Vapurları firması satın aldı ve"Vatan" adı verildi. 1934'de Devlet Deniz Yolları İdaresi tarafından devlet işletmesine alındı. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi. 1939'da hizmetdışı bırakıldı ve Kalkavanoğlu Mehmet, Rıza ve Mahdumu İsmail Vapurculuk Şti. ve Adnan Barsilay ve Pertev Benjamen ortaklığına satıldı. 20 Temmuz 1941'de Karadeniz'de serseri bir mayına çarparak battı. 1944'de Varlık Vergisi nedeniyle Adnan Barsilay ve Pertev Benjamen filosundaki tüm gemiler açık artırma ile satışa çıkmış, fakat hepsine devlet elkoymuştur. Vatan vapuru 1941'de battığından Varlık Vergisi olayına dahil edilememiştir

Sebat - (Ex- Balboa, Ex- Jolly George)

1894 yılında Wood, Skinner & Co. Ltd., Bill Quay tersanesinde (Official Number: 109419) inşa edilen 1336 grt., 829 nrt. yük gemisi "*Balboa*" 30 Ağustos 1894'de (Kızak No. 51) denize indirildi ve Kasım 1894'de hizmete girdi. Tam boy: 238.8 fr., Genişlik: 33.2 ft., derinlik: 12.5 ft. ve Sunderland, North- Eastern Marine Engineering Co.Ltd. yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 154 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 9.5 knots idi. Kasım 1894'de tersaneye siparişi veren Barcelona merkezli Cia Maritime gemiyi teslim aldı. 1898'de Liverpool merkezli Balboa Steamship Co.Ltd (R. Macandrew & Co.) satın aldı. 1916'da Londra merkezli Entente Steamship Co.Ltd. satın aldı. Adını değiştirmedi. 1920'de adı "*Jolly George*" olarak değiştirildi. 1921'de Londra merkezli Waldorf Line Ltd. satın aldı; I. Dünya Harbi'nden sonra Bolşeviklerin Rusya'da güç kazanmalarını önlemek amacıyla Müttefikler tarafından kiralanan "*Jolly George*" Londra'da karşı hareket güçleri adına Rusya'ya götürmek üzere cephane yüklemesi yaptı. 10 Mayıs 1920 Harry Politt isimli komünistin kışkırttığı liman işçileri geminin yükünü tahliye etmeyi reddettiler.Yeniden Londra'ya döndü. 1921'de Walford Lines Ltd.'e devredildi. Geminin adı değiştirilmedi; Bu şirket 1910'da tramp seferler yapan Leopold Walford & Co. Ltd.'dan sonra kurulmuştu. 1921'ye kadar yeni gemi inşa ettirmek yerine hep ikinci el gemiler aldılar. Altı şirkete dağıtılmış 26 genel yük gemisine sahiptiler. 1920'da açık deniz yük seferlerinden çekildiler ve 15 gemiyle sadece İngiltere limanları arasında koster taşımacılığına ağırlık verdiler. 1923'de İstanbul'dan Barzilay & Benjamen satın aldı ve gemiye Bu gemiye "*Sözde durmak, ahde vefâ etmek. Bir meslekte, meşru bir kanaatte veya bir fikirde kararlı bulunmak, sağlamlık göstermek*" anlamında "Sebat" adını verdiler. Daha o yıllarda Varlık Vergisi'yle tüm gemilerinin ellerinden alınacağını bilmiyorlardı. 1944 yılında Varlık Vergisi nedeniyle diğer gemileri gibi "Sebat" vapuru da şirketin elinden alınarak, Açık Artırma vasıtasıyla satıldı ve T.C. Münakalât Vekaleti Deniz Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verildi. 1951'de hurdaya çıkartıldı ve 27 Temmuz 1951'de La Spezia'da söküldü.

(137) 10 Teşrinisâni 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi.

(138) 19 Teşrinievvel 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi.

Galata Vapuru Zonguldak'ta kömür yüklemesinde. Kaynak- Yüksel Yıldırım/Zonguldak Nostalji; Kayhan Çindemir.

KIRZÂDE ŞEVKİ

Galata- (Ex- Klyde, Ex- Vrisida, Ex- Vrissiis, Ex- Urania, Ex-Samsun)

Londra merkezli Klyde Steamship Co.Ltd (T.Hunter & W.Jacks) adına Upon- on Tyne, South Shields / Wallsend, CS Swan & Hunter tersanesinde Wallsend kızaklarında 68 Kızak No.'su ile inşa edilen yük gemisi "*Klyde*" 14 Ağustos 1882'de denize indirildi. 1573 grt., 993 nrt., ve Tam boy: 256 ft., Genişlik: 35 ft., Derinlik: 17.9 ft. olan Klyde'ın Wallsend Slipway Co.Ltd., Wallsend yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 180 nhp. güç üretiyordu.

GAL **LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS** 1931-32

1 Numero d'Ordre. / Numero Offeiel. / Signaux	2 Nom du Navire. Matériaux, Gréement, etc. *Ex-nom, s'il y a lieu.* Visites Périodiques. Nombres des Ponts	4 Tonnage Officiel. Total. Sous le Pont. Net.	5 Détails de la Classification. Cote. ✠ Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	6 Port de Visite.	7 Terre-pleins maintenant hors Ligne de Flottement	7* Date de la dernière visite de l'arbre porte-hélice.	8 Construit. Quand. Navire. Mach.	9 Par qui. Où.	10 Armateurs.	11 Dimensions d'après la Donne. Superstructures, &c. Longueur.	Largeur.	Creux.	12 Port d'Armement. Pavillon.	13 Machines. No. & Dia. des Cylindres.—Course. Pression des Chaudières. NHP=Force en chevaux d'après les formules de la Société. IHP=Force en chevaux d'après les papiers du navire. Détails des Chaudières & Foyers. Nom du Constructeur des machines.	14 Cred ing Qualif. Frame- bord au Saillies des navire. Tirant d'eau corres- pondant pol. pt.	15
21465	**Galata** Iron Sc (ex Samsoun, ex Urania, ss Bbo. No. 3–1,95 ex Vrissiis, ex Vrisida, ss Pir. No. 2–03 ex Klyde) *Well deck* 1 *Dk (Irn) 2 tr B*	1465 — 857	✠ 5,08	Gtz	*p*		1882 8mo	C.S. Swan & Hunter Newcastle	Kirzade Sevki ve Ssi.	256·0 | 35·0 | 17·9 Q96'B62'F28'			Istanbul Turkish	C.2Cy.32"&62"–36" 180 NHP 4 *BHC en DB a* 70'/46'/225/ 2SB.4pf,68s73,H82980 Wallsend Slipway Co. Nwc	19 ″ 8	
21466 1553 NQST	— (ex Leaside, ex Kildavin) Steel Sc *Oil Eng.* 1 *Dk*	618 487 350				…	1918	Smith's Dock Co. Ld. Middlesbro'	Tito Campanella Soc. di Nav.	176·6 | 29·8 | 15·7 170·2 | 30·0 | 15·7 B35'F25' FK			Genoa Italian *WB*	Oil Engine 2S.C. 4Cy.13″–21″ NE29 Cant. Offic. 125 NHP Savoia Cornigliano	16 ″ 6	1
21467	**Galatea**	1152					1912	Lovevags	A/S D/S Galatea	228·2 | 35·2 | 15·9			Bergen	T.3Cy.16″-25½″-40″		

"Galata" vapurunun 1931-32 Lloyd's Register of Shipping'deki kaydı.

Ekim 1882'de hizmete giren Klyde, 1886'da Londra merkezli Klyde Steamship Co.Ltd. (W.Jacks) firmasına devredildi. 1897'de Glasgow merkezli MacLay & McIntyre satın aldı. 1901'de Syra/ Şıra merkezli Bank of Athens satın aldı ve "*Vrisida*" adı verildi. 1903'de adı "*Vrissiis*" olarak değiştirildi. 1905'de Kafalonia merkezli N. Valsamachis satın aldı ve "*Urania*" adı verildi. 1910'da Mariupol merkezli MG Barbati satın aldı. 1921'de Pire merkezli Nicola & Barbati satın aldı. Ekim 1922'de Türkiye adına el konuldu ve "Samsun" adı verildi. 1924'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1927'de Kırzâde Şevki ve Şurekâsı satın aldı ve "*Galata*" adı verildi. 1938'de Türk Şilepçilik Ltd. Şirketi'ne devredildi. 1 Ocak 1939'da Karadeniz Ereğlisi'nde kömür yüklemesinde iken fırtına sonucu karaya sürüklendi. Hurda sayılarak parçalandı.

Bank of Athens İstanbul Galata Şubesi Yüksek Kaldırım'ın başındaki Minerva Han'da idi. (Soldaki han)

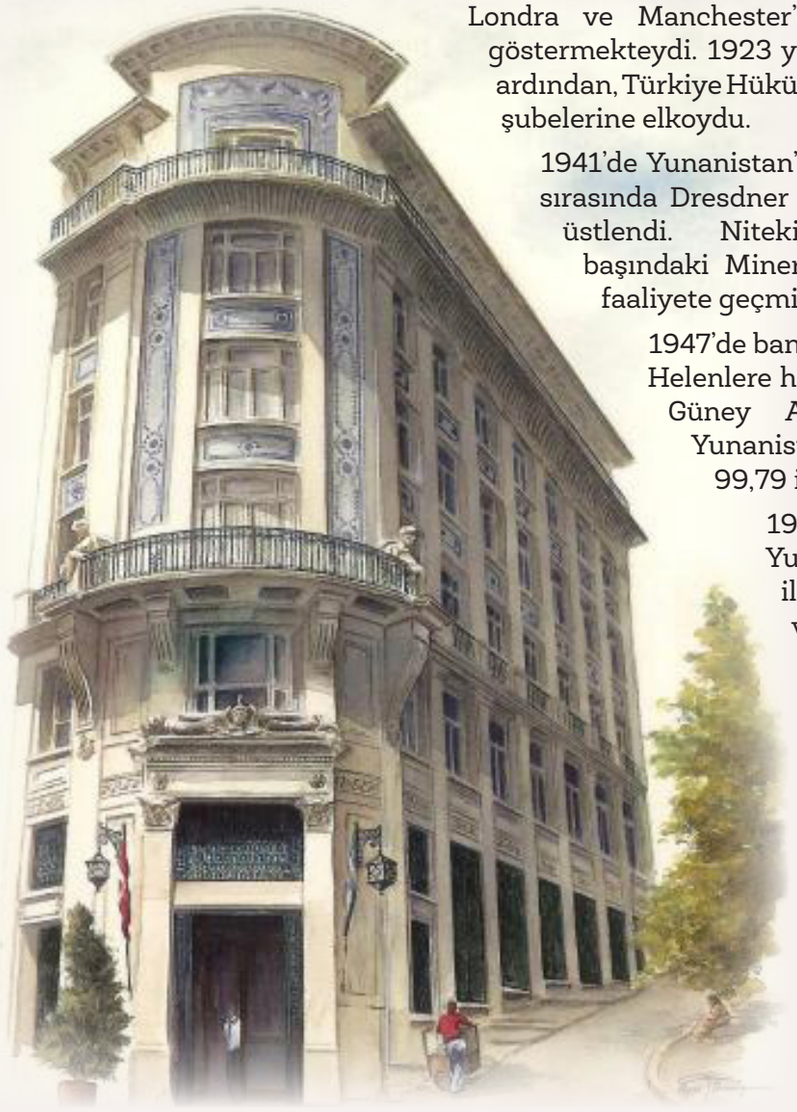
Bank of Athens (1894-1962)

Samsun ve daha sonra Galata adını alan bu vapurun tarihinde yeralan Bak of Athens'in İstanbul'daki şubesi Yüksek Kaldırım'ın başındaki Minerva Han'da idi. Ayrı tarihlerde kurulmuş iki Bank of Athens vardır. Birincisi 1893 tarihlidir. İlk Bank of Athens'i E. Empeirikos, A. Lambrinoudis, A. Kallergis, M. Lordanopoulos ve N. Triantafyllidis, Yunan, Fransız ve İngiliz sermayesini kullanarak kurdular. Banka 1894 yılında faaliyete geçti. 1895 yılında bankanın Londra, İstanbul, İstanbul ve Hartum'da şubeleri açıldı.[139]

1896'da İskenderiye'de özel bankacı olan Jean (John) Pesmatzoğlu bankasını Bank of Athens ile birleştirdi ve Bank of Athens'in başkanı oldu. 1902'de Manchester'da bir şube açıldı. 1904'te,

Bank of Athens ile Banque de l'Union Parisienne işbirliği tesis edildi.[140] Pesmatzoğlu'nun bankası, büyük bir Yunan topluluğunun bulunduğu Mısır'ın İskenderiye kentindeki Bank of Athens'in şubesi oldu.

1906'da Bank of Athens 1873'ten beri Atina'da faaliyet gösteren bir işletme olan Industrial Credit Bank'ı satın aldı. Bu bankanın İstanbul'da ve kesin olarak tespit edilmemiş olmasına karşın İzmir'de şubeleri bulunuyordu. 1910'a kadar Hanya, Kandiye, Resmo, Trabzon ve Samsun şubeleri faaliyete geçti.[141] 1921'de New York'ta şubesi açıldı. 1922'de, bankanın tüm Limasol ve Lefkoşa, İskenderiye, Kahire, Port Said, İstanbul'da Galata ve Beyoğlu'nda, Edirne, Londra ve Manchester'daki şubeleri de faaliyet göstermekteydi. 1923 yılında, Türk - Yunan Harbi ardından, Türkiye Hükümeti Bankanın İstanbul'daki şubelerine elkoydu.



1941'de Yunanistan'ın Alman Ordularının işgali sırasında Dresdner Bank bankanın denetimini üstlendi. Nitekim Yüksek Kaldırım'ın başındaki Minerva Han'da Dresdner Bank faaliyete geçmiştir.

1947'de banka Güney Afrika'da yaşayan Helenlere hizmet vermek için Atina'nın Güney Afrika Bankası'nı kurdu. Yunanistan Merkez Bankası'nın% 99,79 iştirakidir.

1953'te Atina Bankası, Yunanistan Ulusal Bankası ile birleşerek "Yunanistan ve Atina Ulusal Bankası"nı oluşturdu. New York'ta, iki banka iştiraklerini "New York Atlantik Bankası" na birleştirdi.

(139) Harlaftis G. A History of Greek-owned Shipping: the Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day Routledge 1996, Sf..133.

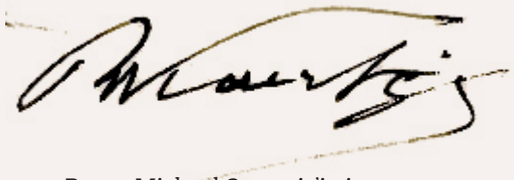
(140) Cottrell P. L. "A Survey of European Investment in Turkey, 1859-1914; Banks and the Finance of the State and Railway Construction" in Cottrell P. L., Fraser I. L. and Fraser M. P. East Meets West - ***Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire Ashgate***, for the European Association for Bank History, 2008.

(141) Necla Geyikdağı, V. Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914 ; I. B. Tauris 2011. Sf. 103.

ALTINCI BÖLÜM

OSMANLI TEBAASI RUM ARMATÖR

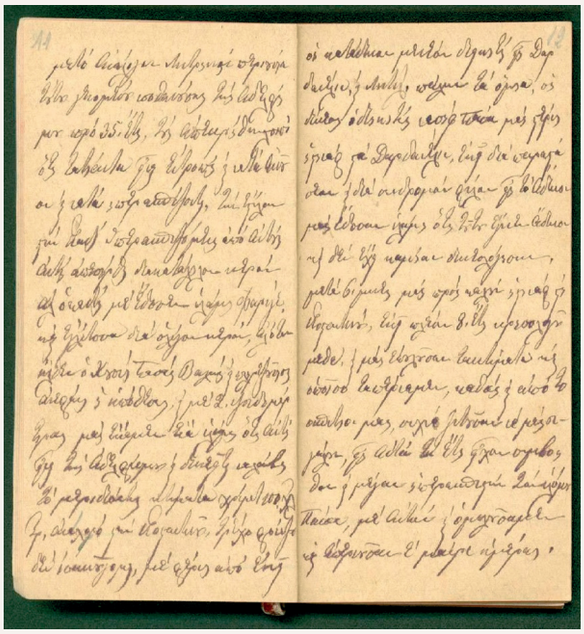
PANOS MİCHAİL COURTGİS



Panos Michael Courtgis'in imzası

Öncelikle; Michael Ant. Kaitatzides imzasıyla neşredilmiş olan *"Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co 1883-1911"* başlıklı eseri bana armağan eden Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacısı Aris Bilalis'e teşekkür ediyorum. Onun sayesinde Midilli'deki müze kayıtlarına da ulaştım.

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında özellikle düzenli hat seferleriyle de atılım yapmış, ayni zamanda zeytinyağı üretimiyle, maden işletmeciliğiyle de başarı tesis etmiş olan Panos Michail Courtgis, milliyeti bakımından Midilli adalı Osmanlı ahalisinden bir Rum aileden geldiği gibi, İstanbul'da kurduğu armatörlük şirketinin gemileri de Türk bayraklıydı. Armatör P.M. Courtgis'in gerek yaşamı ve gerekse armatör olarak gösterdiği başarılı meslek hayatı, Doç. Dr. Metin Ünver'in *"Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası, 1883-1911"* başlıklı araştırması neşredilinceye dek, ülkemizde incelenmedi, önemsenmedi. Buna karşın Yunanistan kültür çevrelerinde P.M. Courtgis benimsendi ve Michael Ant. Kaitatzides imzasıyla *"Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co 1883-1911"* başlıklı bir belge eser yayınlandı. Bu eserde P.M. Courtgis bir Yunanlı armatör ve müteşebbis olarak anlatılmaktadır.[142]



Michael Courtgis, 1882'den itibaren hatıralarını yazmıştır. Ayrıca oğlu Panos Michael Courtgi'ye bir vasiyetname bırakmıştır. Kaynak: Courtgi Belgeleri, Aegean Historical Archive "Ergani" Midilli Adası; Haralambou Kourtzi Koleksiyonu.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserime ait çalışmalarım nedeniyle istirhamıma derhal cevap vererek Yunanistan'da neşredilmiş *"Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co 1883-1911"* başlıklı eseri bana kazandırmak nezaketini göstermiş olan Yunan deniz ticaret tarihi araştırmacı yazarı Aris Bilalis'e teşekkür ediyorum.

Evrydiki Sifneos'u P.M. Courtgi konusundaki kapsamlı araştırma makalesiyle tanıdım.[143]

P.M.Courtgis'in eşi Mirsinio, Panos Michael Courtgis, oğlu Mitsas, kızı Nellos; (Arka sıra soldan) erkek çocukları Giorgos ve Liolis Courtgis.
Kaynak- Courtgi Belgeleri, Aegean Historical Archive "Ergani" Midilli Adası.

Ben fotoğrafa sınırsız şekilde önem veririm. Evrydiki Sifneos, Milli Yunan Tarihi Araştırmaları Vakfı'nda bir bölüm direktörü idi. P.M. Courtgi'nin aile fotoğrafını yayınladığı makalesi benim için diğerleriyle kıyaslanamayacak önem kazandığından, kendisine daha başka fotoğrafları temin etmesi için ricada bulundum. Gelina Harlaftis'e de bu mesajı bilgi amaçlı olarak gönderdim.

Gelina Harlaftis bana gönderdiği mesajında çok yakın arkadaşı Evrydiki Sifneos'un beş yıl süren kanserle mücadelesinde yenik düşerek vefat ettiğini yazıyordu. Yine de rica ettiğim fotoğrafları temin etmeye çalışacağını belirtmişti. Son derece şaşırdım ve üzüldüm. Mekânı cennet olsun diyorum. Diğer taraftan Midilli Adası'ndaki *"Aegean Historical Archive - Ergani"*deki Courtgis arşivine ulaştım ve 1564 belgeden 50 belgeyi seçerek kendi arşivime kaydettim.

Sanayileşme çağı ile birlikte ondokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz'deki başlıca limanlara iki üç misli ticaret gemisi gelmeye başlamıştır. Buğday, pamuk ve kömür Avrupa'ya veya özellikle kömür Avrupa'dan Doğu Akdeniz'e ve bir kısım işlenmemiş ürünler de Avrupa'ya veya Okyonus ötesi Amerika'ya taşınıyordu. Gemilere olan ihtiyaç hızla artarken sanayileşme ile birlikte dünya ekonomisinde sanayi mallarıyla ham madde alışverişi hep gemilere ihtiyaç gösterdi.

Deniz ticaret taşımacılığı giderek daha büyük tonajlı gemileri ve daha süratli gemileri zorunlu kıldı. Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Doğu Akdeniz'de Yelkenli gemiler azalırken buharlı gemiler çok daha hızlı şekilde denizlerdeki yerlerini almaya başladılar. Buharlı gemilerin 1880' dan başlayarak denizlerden kaybolmaya başladıkları görülür. Osmanlı Devleti denizlerinde yelkenli ticaret gemilerinin 50-100 ton kapasiteli oldukları ve enaz altı gemiciyle yönetildikleri söylenebilir. Buğday,zeytinyağı,canlı hayvan veya kömür yüklü buharlı gemilerle özellikle kıyı uğraklı seferlerde 200-300 ton yük taşınmaktaydı. 1830'dan 1850'ye kadar Akdenizde tarifeli yük ve yolcu seferleri yapan armatörlük firmaları arasında çetin bir frekabet mevcuttu. Levant olarak verilen Osmanlı limanlarına Austrian Lloyd, French Messageries Maritimes, Frassinet et Cie, German Norddeutscher Lloyd, Russian Steamship Co., Egyşptian Khedive, Panhellenic Stean Navigation Co. Ege'de, Marmara'da ve Karadeniz'de hemen tüm yük ve yolcu taşımacılığını yapmakla kalmıyor, ikinci üçüncü limanlara da uğrayarak yük ve yolcu alıp verebiliyorlardı. Ayrıca Peninsular ve Oriental, Cunard, Leyland, Burns and MacIver, Moss, Papayanni, Prince Johanson, Westcott and Laurence Ege, İstanbul ve Karadeniz ile İngiltere arasında tarifeli seferler yapmaktaydılar. Paquet, Transatlantique France/Belge Doğu Akdenizle (İzmir, İstanbul) Fransa limanları arasında, Florio- Rubatino Doğu Akdenizle İtalya limanları arasında düzenli hat seferleri gerçekleştirmekteydiler.

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu İdare-i Mahsusiye-i Osmanî küçük tonajlı 50 kadar buharlı gemiyle İstanbul ve yakın limanlara ilaveten İskenderiye seferi de yapmaktaydı Şirket-i Hayriye ise sadece Boğaziçi ve Adalar olmak üzere şehir hatları diyeceğimiz 21 çoğu yandan çarklı vapurlarla yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Bu şirket bir süre Osmanlı tebaası Rum müteşebbis P.M. Courtgi'ye ait olarak çalışacaktır.

Deniz Ticaret merkezi olarak İstanbul

Ondokuzuncu yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun başkenti bir liman olarak tamamiyle geri kalmış bir karmaşa içersindeydi. Depolama alanları, rıhtımlar ve elleçleme donanımları

Michael Kourtzi ailesinin üyeleri. Yıl 1890. (Arka sıra Soldan) Panos Courtgis, Demetrius Courtgis, Theodoros Courtgis. (Ön sıra soldan) Myrsinio Courtgis, küçük Mitsas Courtgis, Panos Courtgis'nin babası Michael Courtgis ve eşi Irini Georgiou Tzatzou. (Küçük resim- Digital düzeltme yapılmışsiyah beyaz kopya)
Kaynak: Courtgi Belgeleri, Aegean Historical Archive "Ergani" Midilli Adası; Haralambou Kourtzi Koleksiyonu.

yok veya ilkel ve yetersizdi, ayni şekilde yetersiz olan liman hizmetleri ve çok zayıf limancılık sonucunda pek çok sorunlar meydana gelmekteydi. Pera ve Galata Avrupalı Levantenlerin, Osmanlı tebaası Banker veya tüccar Rumların yaşam alanları olmuştu. Değişik mimari yapılarıyla bu semtlerde yaşam son derece canlı olarak devam etmekteydi. Özelikle Avrupalı levantenler vapur donatanı, gemi acentesi olarak, gerek limanlara sefer yapan yabancı armatörlük firmalarının temsilciliklerinin tamamı üstlendiler ve gerekse yük simsarı, kumanyacı olarak da büyük gelirler elde ettiler. Hatta birçoğu madencilik alanına da girdiler. Karadeniz'i açık denizlere bağlayan İstanbul Boğazı, bu liman kenti çok daha önemli hale getiriyordu. Bu bölümde, Panos Kourtzi'nin (Panos Michael Courtgi / Courtgis) babası Michael Kourtzi tarafından yazılmış bir hatırat yer almaktadır. İlk bölümde 1817 doğumundan bu yana hayatının tüm önemli olaylarını kaydeder. Ebeveynleri, çocukluğu, profesyonel kariyeri ve çocukları hakkında konuşur. İkinci bölümde, sahip olduğu tüm mülkleri kaydeder ve ölümünden sonra miras kaldığını belirtir.

Doç. Dr. Metin Ünver'in hayranlıkla okuduğum *"Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası, 1883-1911"* başlıklı araştırmasını, "Dip Notları" bölümünde bu çalışmanın istinad ettiği kaynakların zenginliği, nasıl sabırlı ve soluksuz çalışma yapıldığını göstermektedir.

Ayrıca bu makale, Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarına istinaden yapılmış tek araştırma olması nedeniyle de çok daha önem arz etmektedir ve takdirlere lâyıktır.

Türkiye Araştırmaları Merkezi'nin Tez - Makale sunumlarının 126. toplantısında Metin Ünver'in, İstanbul Üniversitesi Tarih bölümünde 2012 yılında tamamladığı *"Midilli Adası'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı (1876-1914)"* isimli doktora tezi üzerine tartışıldı. *Makalesinin ilk satırlarındaki ifadeleri şöyledir; "Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası Osmanlı Devleti'nin son döneminde sivrilmiş bir yerli sermaye ürünü olarak 1883-1911 yılları arasında faaliyet göstermiştir. Kurucusunun milliyeti, yabancı kaynaklarda Osmanlı Devleti'nin içinde geliştiği ekonomik ve siyasî ortamdan ziyade 19. yüzyılın sonlarına doğru gelişen Yunan deniz taşımacılığı ve ticaret filosu tarihinin bir parçası olarak değerlendirilmeye çalışılmasına sebebiyet vermiştir. Söz konusu yaklaşım, tarihi gerçeklik açısından gözden geçirilmelidir."*

Panos Michail Courtgis gerçek anlamda bir Osmanlı idi. Osmanlı dediğimizde Osmanlı devletine ait Midilli Adası'nda doğmuştu. Başkent İstanbul'da iş hayatına atılmıştı. Kurduğu her şirketin evraklarında Osmanlı devleti pulları olması, aksi bir iddiayı çürütmek için yeterli değil midir?

Panos Michail Courtgis'in sahibi olduğu gemiler için Doç. Dr. Metin Ünver'in naklettiği kaynaklarla bağlantılı olarak Lloyd's Register kayıtlarına ve bu kaynaklardan istifade ederek bir liste hazırlamış olan Prof. Dr. Gelina Harlaftis'in verilerine bakarak da biraz daha teknik bilgi eklemeye çalıştım. Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarına istinaden *"Courtgi Kumpanyasının Vapurları Ve Yolcu Kapasiteleri (1904)"* başlığı altında aynen nakledilmiş. Ayrıca yazar Belgedeki vapur isimlerinin imlâsına sadık kalmış, (parantez) içindeki ifadeleri ise eklemiştir

LR verilerine göre Rum asıllı İstanbul ve İzmir'li 10 armatör arasında P.M.Courtgis, 6,554 Nrt. toplamında 6 gemi sahibi olan Leonidas Zarifi'ye nazaran 11 gemi ile birinci sırada, fakat 5,947 Nrt. ile ikinci sıradadır. Bir süre İstanbullu armatör G. Stathopulo 3 gemi 2,918 Nrt. ile birinci sırada, 2 gemi ve 2,406 Nrt. ile Micalinas & Co. üçüncü sırada olmasına karşın,İzmirli Hacı Davud Farkouh 3,865 Nrt. toplamında 10 gemilik bir filoya sahiptir. İstanbul'lu levanten Foscolo & Mango 6,071 Nrt. toplamında 4 gemiye sahip olmasına karşın bu gemiler *"Mango & Doresa, Londra"* kayıtlıdırlar. S. Sinissioglu 2,283 Nrt. toplamında 2 gemi sahibidir. Listedeki diğer armatörler; d'Andria Kardeşler, Saliaris A.K., P.Pantaleon, Langoressis N., Evangalatos E., Andrea Spiteri, Stamiades MJ.'dir.

Prof. Gelina Harlaftis'in[144] sıralamasına baktığımızda, Panos Michael Courtgis'in (Navigation a Vapeur Egée) şirketi adına sahibi olduğu filo şöyle:

1-Odissos ..... 1,241 Nrt ve İnşa Yılı 1880
2-Cardiff..... 352 Nrt ve İnşa Yılı 1866
3-Chios (Sakız)..... 194 Nrt ve İnşa Yılı 1881
4-Crete (Girit)..... 194 Nrt. ve İnşa Yılı 1881
5-Heraclia (Herakliya)..... 478 Nrt ve İnşa Yılı 1864
6-Mossalia (Masalya)..... 868 Nrt ve İnşa Yılı 1879
7-Panormos ..... 138 Nrt ve İnşa Yılı 1882
8-Polis Mytilene ..... 686 Nrt ve İnşa Yılı 1880
9-Smyre(İzmir)..... 415 Nrt ve İnşa Yılı 1879

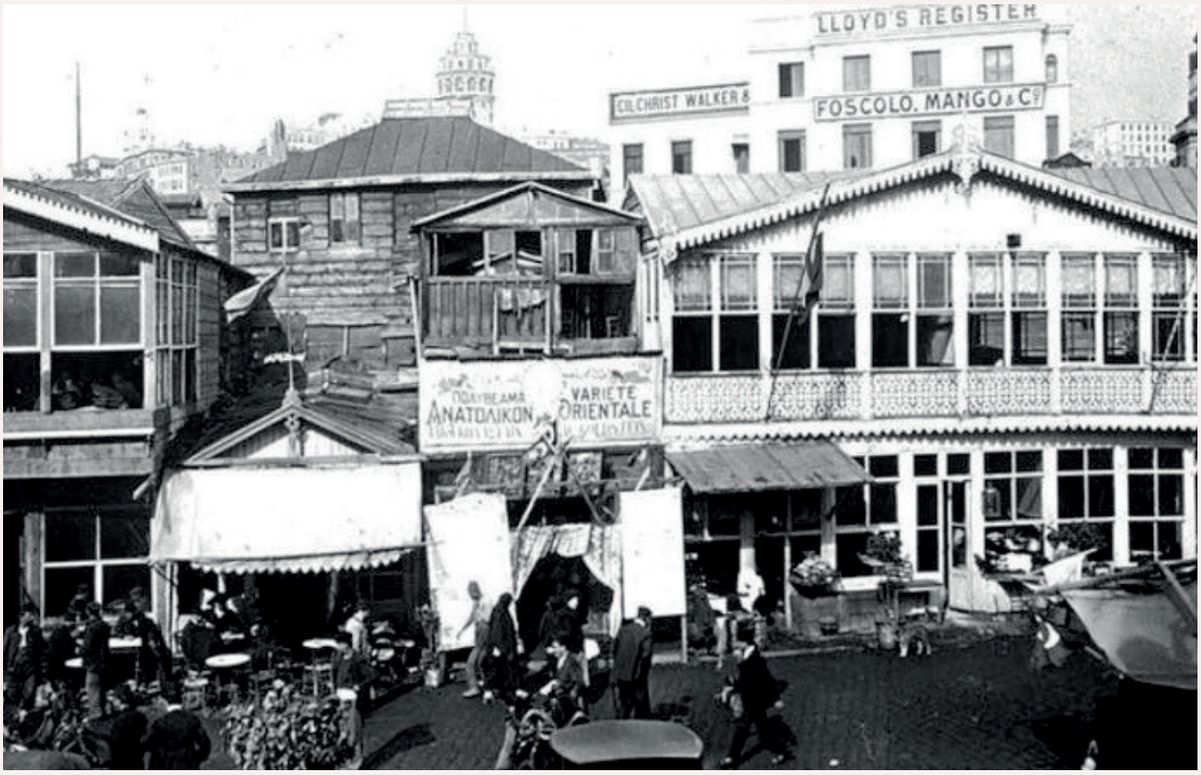
Oysa filosunun 10 gemiden oluştuğu da belirtilmekte. Gelina Harlaftis bu listeyi Lloyd's Register 1900 yılı kaynaklarına bağlı olarak hazırlamıştır. Gemi adlarının ve sayısının ayni olmayışı hakkında unutmayalım ki, gemiler de alınıp satılmaktadır. Bu tespitlerin yapıldığı sıradaki P.M. Courtgis filosu naklettiğim şekildedir. Bu listeyi, BOA listesiyle karşılaştırmak mümkündür.

Gemiler hakkında bilgiler değişiklikler arz edebilmektedir. Lloyd's Register Gemi Sicillerini tarayarak, örneğin"*Braila*" isimli gemisinin sicilini çıkardım; Bu geminin ilk adı "Odessa". Satılıyor "*Braila*" adını alıyor. Gemi Donau Werft, Avusturya inşa. Buharlı makinesi de ayni firmaya ait. P. M. Courtgis "*Braila*"yı satıyor ve alıcı Mısırlı Hanna İbrahim Nahas ve Mustafa İsmail Maher adını "*Fatma*" olarak değiştiriyor. Geminin bağlama limanı İskenderiye'dir. 1931'de satılıyor ve "*Al Borolos*" adı veriliyor. 1939'da birkez daha satılıyor ve Cyprus & Near East Shipping Co.Ltd. satın alıyor ve "*Amathus*" adını veriyor. Amathus Panama bayrağında artık bir balıkçı gemisidir. Ömrü 60 yaşında sona eriyor.

P. M. Courtgis'in "*Odesa*" veya "*Odessa*" isimli bir gemisi görülmüyor. LR'de yerine "*Odissos*" adı geçmekte. Aslında Braila'nın ilk adı "*Odessa*"dır.

"Kardiff- Cardiff" isimli gemiyi inceledim; 1866 inşa, 3,325 Grt. , ve ilk adı "*Corby Castle*" .W.Pickersgill & Sons Sunderland'de inşa edilmiş. Gemi 1931'e kadar "*Braemount*", "*Albiana*", "*Berriedale*", "*Cardiff*" ve nihayet "*Pellegra*" adını almış.

"Chios - Sakız" isimli gemi 1876 tarihli ve 1,155 Grt. İlk adı "*Portland*" ve son adı "*Spetzai*".



Galata Rıhtım Caddesi'nde Lloyd's Register, Foscolo Mango & C. ve Cie Christ Walker & Co.'nun bulunduğu binalar. Yıl: 1890-1900.

Listede 1879 inşa tarihiyle verilen bir "*Chios*" isimli gemi yok. Buna karşın 1888 inşa Chios isimli gemiyi de incelediğimizde Pire bağlantılı armatör Petros Nomikos'a ait olduğu anlaşılıyor ve adını "*Thirasia Nomikos*" olarak değiştirilmiş. 1881 inşa ve BOA kayıtlarında 400 Nrt. olarak verilen "*Crete*" Stabilmento Tecnico Trieste inşa. Buhar makinesi 2 genişlemeli ve 65 nhp güç üretiyor.

Sırasıyla; "*Psyche*", "*Ravenna*" adlarını alıyor ve 1930'da Bigalı Halil Bey satın alarak "*Erdek*" adını veriyor. 1931'de adı "*Şevkat*" oluyor. 1933'de ise "*Biga*" adını veriyor. 1935/36'da satılıyor ve "*Crete*" adını alıyor. 1937'de Evrotas Un Değirmenleri Şirketi sahibi Coumantaros Kardeşler satın alarak "*Elpiniki*" adını veriyorlarsa da bir süre sonra karaya düşerek batıyor.

1864 inşa "*Heraclia*" gemisi için LR'de verilen tarih 1893 ve adı "*Heraklea*". Anderson Laverick & Co. Newcastle inşa geminin ilk adı "*Dragon*". Satılıyor ve "*Beşiktaş*" adı veriliyor. Geminin armatörü Anastasiades ve Fotiades. Geminin bağlama limanı İstanbul. 1904 tarihi itibarıyla P. M. Courtgis kaydı görülmediği gibi bu ismi taşıyan gemilerin inşa tarihleri arasında çok ciddi yıl farkı var. LR'de 1864 inşa "*Crete*" isimli bir gemi yok!

. 1879 inşa "*Massalia*" veya "*Masalya*" LR kayıtlarında "*Massilia*" olarak verilmekte. Bizdeki kayıtlarda "*Marsilya*" olarak geçmekte. Fakat LR' deki inşa tarihi 1920 olduğundan ve başkaca kayıt görülmediğinden ayrıca incelemeyi gerekli kılmakta.

. 1882 inşa "*Panarmos*" 268 Grt. olarak en doğru karşılaştırma imkanını vermekte;

Panormos - (Ex- Devonia)

1882 yılında Port Glasgow, Murdoch & Murray, Co.Ltd., Brown Street Tersanesi'nde (Kızak No. 64) inşa edilen 255 grt., 138 nrt. koster tipi sac gövdeli buharlı, pervaneli,genel yük gemisi "*Devonia*" (Official Number: 65760) 23 Kasım 1882 tarihinde denize indirildi. Tam boy: 140.3 ft., Genişlik: 21.8 ft., derinlik: 10.1 ft. ve Dunsmuir & Jackson Ltd. Govan yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli London & South West Coast Steam Ship Co. Ltd. idi . "*Devonia*" 16 Ocak 1883 tarihinde London & South West Coast Steam Ship Co. Ltd. adına Londra limanına tescil edildi.

. 1894'de İstanbul merkezli Navigation a Vapeur Egée (Panos Michael Courtgi & Co.) satın aldı ve "*Panormos*" adı verildi.

. 1905'de İstanbul'da kurulu Société Compagnie Bulgare de Navigation satın aldı ve "*Sofia*" adı verildi.

. 1932'de Yelkencizâde Salih Zeki Vapurları adına satın alındı ve "*Ercümentnur*" adı verildi.

. 1934'de Pire'den B.D.Tsanapoulos'a satın adlı ve gemiye "*Agios Nicolaos*" adı verildi.

. 1954'de hurdaya çıkartıldı.

Panos Michael Courtgis'e ait olan gemilerden "*Mitalini*" olarak verilen gemi "*Polis Mytilene*"dir. İnşa yılı 1880'dir.Fakat gemi tonajına ait rakamlarda hafif farklılıklar vardır.

. 1877 inşa "Alexandria" asıl adı okunuş şekli "Aleksandrya", "Aleksander" olarak kayda geçmiştir. LR arşivinde bu isimde 1883 inşa ve 1220 grt. olan bir gemi bulunmakta.Yani 1877 inşa bir kayıt görülmüyor! Bu geminin ilk adı "Reka". Yıllar içersinde satılmak suretiyle "*Aphroditi*", "*Alexandria*", "*Virginia*", "*Cavounidis*", "*Eustratios*" oluyor ve nihayet 1930 yılında İngiliz Hüseyin Rüstem satın aldığında adı "Rüstemiye" yapılmış. Gemi 1935'de sökülmüş.

Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'Egée) Vapur Kumpanyası

Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası'na makalesiyle Doç. Dr. Metin Ünver, Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacılarına da çok değerli bir kaynak sağlamıştır.(145) Acıdır ama, Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası'nın varlığı kadar, niteliklerinden de bilginmeyişi, Türk Deniz Ticareti Tarihi Araştırmaları Merkezi gibi bir bilimsel kurumun yokluğunu birkez daha göstermektedir.

Doç. Dr. Metin Ünver'in mezkûr makalesi / tebliği bu sahadaki boşluğu ortaya koyar. Makalenin tamamı muhakkak okunmalıdır ki internet kayıtlarında mevcuttur ve belirttiği üzere; Courtgi Vapur Kumpanyası'nın faaliyetleri 1884 ilkbaharı itibariyle arşiv belgelerine yansımaktadır. Panayot M. Courtgi yeni kurduğu, Osmanlı sancağı altında çalışmakta olan şirketinin vapurlarında kullanılacak kömürlerden gümrük vergisi alınmaması için de harekete geçmiştir. Konu hakkında Rüsûmât Emaneti ile Şûrâ-yı Devlet arasındaki yazışmalardaki "*Bu kere teşkil eylediği kumpanyanın Osmanlı sancağını hamil olarak işlemekte olan vapurları*" ifadesi, şirketin tâbi olduğu çalışma usulüne işaret etmektedir.(146)

Panayot M. Courtgi'nin kumpanyası faaliyete başladığı dönemde yerli ve yabancı birçok girişimci vapur taşımacılığı yapmak için Osmanlı hükümetinden imtiyaz talebinde bulunmaktaydı.

Sultan II. Abdülhamid deniz ticaretinin kapsamlı şekilde geliştirilmesini istiyor

"II. Abdülhamid saltanatının başlarında, deniz ticaretinin geliştirilmesi konusu kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Devlet adamları Osmanlı deniz ticaret filosu ve vapur şirketlerinin yetersizliklerinin farkında olarak, durumun iyileştirilmesine yönelik birtakım yeni idarî,

Panos Michael Courtgis Kaynak: Courtgi Belgeleri, Aegean Historical Archive "Ergani" Midilli Adası.

hukukî ve malî düzenlemeler yapmaya çalışmışlardır.[147] İdare-i Mahsusa bu dönemde gemi sayısı ve çalıştığı güzergâh bakımından Osmanlı Devleti'nin en etkin vapur şirketidir. Ancak kötü işletme yapısı ciddi şikâyetlere yol açmaktaydı. İdare-i Mahsusa'nın yeniden yapılandırılarak verimli bir şekilde çalıştırılması konusundaki arayış uzun yıllar devam etmiştir. Bu süreçte müstakil bir şirkete dönüştürülmesi veya Şirket-i Hayriye ile birleştirilme gibi çeşitli öneriler gündeme gelmiştir.[148] 1881'den itibaren bu hususta yürütülen müzakere ve değerlendirmelerde Osmanlı sahillerinde işleyecek büyük bir vapur kumpanyasının kurulmasına olan şiddetli ihtiyaca yapılan vurgu, konumuz açısından oldukça dikkat çekicidir.[149] Bu koşullar altındaki vapur taşımacılığı hususunda ortaya konulan çeşitli yaklaşım ve uygulamalar II. Abdülhamid yönetiminin deniz taşımacılığı konusundaki politikasına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Bu politikanın en belirgin tarafını yabancı girişimcilere yeni imtiyazlar verilmemesi, önceki dönemlerde elde ederek sürdüre geldikleri vapur işletmelerinin faaliyetlerinin sonlandırılması, bu mümkün olmazsa denetim altına alınarak resmiyet kazandırılması ve aynı bölgede yerli sermaye tarafından gerçekleştirilen deniz taşımacılığı girişimlerinin desteklenmesi oluşturmaktaydı.[150] "Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da yapılan değerlendirmede adı geçen tüccarların Osmanlı tebaası olarak sahip olduğu hukuk ve kanunların verdiği haklardan yararlanarak Osmanlı sıfatıyla ve Osmanlı sancağı altında seyrüseferde bulunmaya yetkili oldukları özellikle ifade edilmiştir.[151]

"P. M. Courtgi'nin 1884'ten itibaren faal olarak çalıştırmaya başladığı vapurların sahip olduğu statünün devletin açıklanan tutumuyla örtüştüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı arşiv belgeleri arasında Gürcü Vapur Kumpanyası'na verilmiş bir imtiyaza ulaşılamamış olması bu düşünceyi desteklemektedir. Arşiv belgelerinde şirketin Osmanlı sancağı altında çalışmakta olduğu hususu her zaman öne çıkarılmıştır. 1888 yılında Tuna Komisyonu tarafından, Courtgi Kumpanyası hakkında bazı açıklama ve bilgiler istenmesi üzerine devletin ilgili birimlerinin yaptığı çalışma vapurların statüsüne açıklık getirmesi bakımından önemlidir. Buna göre Panayot Courtgi sened-i bahrî ile altı adet vapur tasarruf ediyordu. Bu vapurlar Gürcü Kumpanyası adıyla Osmanlı limanları arasında seferler yapıyordu. Bandırma, Sakız, Girit, Trabzon, İzmir, Midilli adlarındaki bu vapurlar, ilgili kanuna göre Osmanlı sancağı altında çalışmaktaydılar.

Courtgi Vapur Kumpanyası'nın Faaliyetlerinin Sona Ermesi

"Meşrutiyet 1908'de yeniden ilan olunduğu sırada Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası İstanbul Galata'daki Mehmed Ali Paşa Hanı'nda bulunan idare merkezinde faaliyetlerini devam ettirmekteydi. Meşrutiyetin ilanından hemen sonra İdare-i Mahsusa'nın bir anonim şirkete dönüştürülmesine karar verilmiştir. İdare'nin içinde bulunduğu maddi sıkıntılar ve yönetim yetersizliği söz konusu kararın en önemli gerekçesini oluşturmaktaydı.[152] İdare'nin şirkete dönüştürülmesi konusunda gerekli çalışmaların yürütülmesi Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde kurulan bir komisyona bırakılmıştır. Kurulması planlanan şirkete dair Komisyon tarafından hazırlanan sözleşme ve şartnameler gazetelerde ilan edilmiş, ilgililer tekliflerini Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne iletmişlerdir.[153] Şehzade Seyfeddin Efendi ile P. M. Courtgi de İdare-i Mahsusa'nın yerini almak üzere kurulacak şirket için teklif vermişler ve gazetelerde ilan olunan mukavele ve şartnamedeki hükümleri tamamen kabul ettiklerini bildirmişlerdir.[154] Meclis - i Vükela kurulacak anonim şirket için verilen tüm teklifleri değerlendirerek içlerinden Aydın mebusu Stefan Efendi tarafından, Londra'daki iki deniz şirketi adına yapılanın en uygun teklif olduğuna karar vermiştir.[155] Dolayısıyla P. M. Courtgi'nin girişimi bir neticeye ulaşmamıştır. Courtgi

Panos Michael Courtgi, eşi Mirsinio Courtgi ve oğulları Mistas Courtgi. Yıl 1890. Fotoğrafın arkası- Pascal Sebah, Pera Caddesi No.439 (Rus Sefareti'nin köşesi).
Kaynak- Courtgi Belgeleri, Midilli Adası Aegean Historical Archive "Ergani"; Haralambou Kourtzi Koleksiyonu.

Kumpanyası, Meşrutiyetin ilanından sonra Hükümetin ekonomi ve ticarete yönelik yeni uygulamalarından etkilenmiştir. Bahriye Nezareti Osmanlı sancağı altında faaliyet gösteren gemi kaptanlarını sınava alarak bunlara birinci ve ikinci sınıf diploma vermeye başlamıştır. Courtgi Bahr-i Sefid Kumpanyası'nın altı kaptanından sadece bir tanesi birinci sınıf yani uzak denizlere sefer yapmaya izin veren diplomayı alabilmiştir. Diğerleri için ise ikinci sınıf yani Marmara Denizi ve civar yerlerde çalışabilecek diploma uygun bulunmuştur.

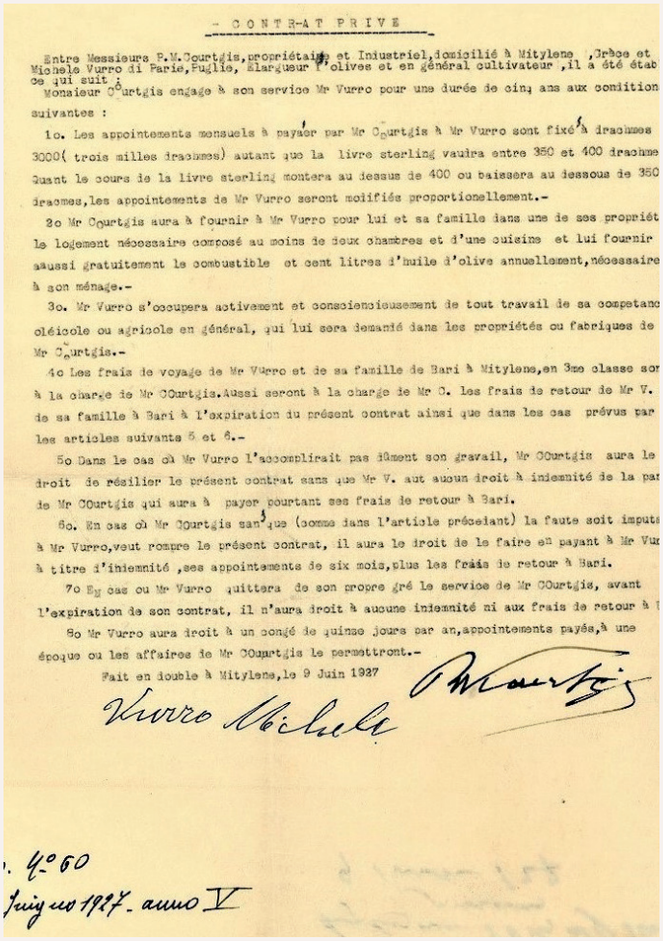
P. M. Courtgi tamamının yabancı diplomaya sahip ve bazılarının yirmi beş yıldan fazla süredir kumpanya vapurlarında çalıştıklarından bahsettiği kaptanların komisyon huzurunda yapılan sınavdaki bu başarısızlığını Türkçe bilmemelerine bağlamıştır. Eğer kaptanlar nezaretin sınav sonucu verdiği diplomaları alamıyorlarsa, kumpanyanın faaliyetlerine bir hafta içinde son verilmesi istenmişti. P. M. Courtgi ise otuz senedir Osmanlı ticaretinin genişlemesi için ciddi katkılarda bulunan, Osmanlı sularında ticaret yapan ecnebi kumpanyalarla rekabet ve onlar tarafından icraya konulan bin türlü imha tedbirine karşı mücadele eden bir kumpanya olarak böyle bir muameleden ziyade himaye beklediklerini doğrudan Sadaret'e bildirmekten geri durmamıştır. Bunu yaparken daha önce birçok durumda ileri sürdüğü bir argüman olan Osmanlı sancağının kumpanya tarafından yakın ve uzak memleketlerin sahillerinde dalgalandırılmakta olduğuna güçlü bir vurguda bulunmuştur.(156)

"Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası", bir süre sonra "Bahr-ı Sefid Seyr-i Sefain Osmanlı Anonim Şirketi" unvanıyla bir anonim şirkete dönüştürülmüştür.(157) Hazırlanan Nizamnamenin birinci maddesinde şirketin Midilli Bankası'nın teşebbüs ve iştirakiyle, ileride hissedar olabilecek kişiler tarafından kurulmakta olduğu ifade edilmiştir.(158)

"Esasında şirket deniz sigortası alanında da faaliyet göstermek istemiş ancak sigorta işi başlı başına bir alan olarak değerlendirilerek bu kısım Meclis-i Vükelâ tarafından nizamnameden çıkarılmıştır.(159) Meşrutiyet sonrasında sayıları giderek artan anonim şirketler arasında yerini alan, 75 sene imtiyaz süresine ve elli beş bin Osmanlı Lirası sermayeye sahip P. M. Courtgi'nin Bahr-ı Sefid Seyr-i Sefain Osmanlı Anonim Şirketi, 1911 yılının sonlarında Midilli Bankası'nın iflas etmesiyle faaliyetlerine son vermiştir.(160)

BOA kayıtlarındaki bilgilerin doğruluğuna karşılık, LR kayıtlarına intikal eden gemiler hakkındaki bilgiler çelişkiler arz edebilmekte. Doç. Dr. Metin Ünver'in makalesinde, yine BOA kayıtlarına dayalı olarak verdiği bilgiler şöyle; *"Osmanlı makamları Courtgi kumpanyasına ait vapurları incelerken Midilli, Girit, Marsilya, Sakız ve Bandırma adlı beş vapurun 1904 yılının Eylül-Ekim ayları içinde Yunan ve Bulgar kumpanyalarına satıldığı ortaya çıkmıştır. Şirketin geriye kalan beş vapurundan Aleksandrya, İbrail ve Odessa ise işletilerek gelir sağlamak üzere İzmir'de bulunan Hamidiye Sanayi Mektebi tarafından satın alınmak istenmekteydi."* Demektir ki 1904 yılına gelindiğinde Courtgi kumpanyasına ait vapurlar incelendiğinde sahibi olduğu vapurlar arasında Midilli, Girit, Marsilya, Sakız ve Bandırma adlı vapurlarının 1904 yılının Eylül-Ekim ayları içinde Yunan ve Bulgar kumpanyalarına satıldığı ortaya çıkmıştır.

Yine okumaya devam edersek; "Şirketin geriye kalan beş vapurundan Aleksandrya, İbrail ve Odessa ise işletilerek gelir sağlamak üzere İzmir'de bulunan Hamidiye Sanayi Mektebi tarafından satın alınmak istenmektedir."



- CONTR-AT PRIVE -

Entre Messieurs P.M.Courtgis,propriétaire et Industriel,domicilié à Mitylene ,Grèce et Michele Vurro di Parie,Puglie, Elargueur d'olives et en général cultivateur ,il a été établ ce qui suit :

Monsieur Courtgis engage à son service Mr Vurro pour une durée de cinq ans aux conditions suivantes :

1o. Les appointements mensuels à payer par Mr Courtgis à Mr Vurro sont fixés à drachmes 3000(trois milles drachmes) autant que la livre sterling vaudra entre 350 et 400 drachmes Quant le cours de la livre sterling montera au dessus de 400 ou baissera au dessous de 350 drachmes,les appointements de Mr Vurro seront modifiés proportionellement.-

2o Mr Courtgis aura à fournir à Mr Vurro pour lui et sa famille dans une de ses propriét le logement nécessaire composé au moins de deux chambres et d'une cuisine et lui fournir aussi gratuitement le combustible et cent litres d'huile d'olive annuellement,nécessaire à son ménage.-

3o. Mr Vurro s'occupera activement et consciencieusement de tout travail de sa competanc oléicole ou agricole en général, qui lui sera demandé dans les propriétés ou fabriques de Mr Courtgis.-

4o Les frais de voyage de Mr Vurro et de sa famille de Bari à Mitylene,en 3me classe sor à la charge de Mr COurtgis.Aussi seront à la charge de Mr C. les frais de retour de Mr V. de sa famille à Bari à l'expiration du présent contrat ainsi que dans les cas prévus par les articles suivants 5 et 6.-

5o Dans le cas où Mr Vurro l'accomplirait pas dûment son gravail, Mr COurtgis aura le droit de résilier le présent contrat sans que Mr V. ait aucun droit à indemnité de la pa de Mr COurtgis qui aura à payer pourtant ses frais de retour à Bari.

6o. En cas où Mr COurtgis sans que (comme dans l'article précédant) la faute soit imputé à Mr Vurro,veut rompre le présent contrat, il aura le droit de le faire en payant à Mr Vu à titre d'indemnité ,ses appointements de six mois,plus les frais de retour à Bari.

7o En cas ou Mr Vurro quittera de son propre gré le service de Mr COurtgis, avant l'expiration de son contrat, il n'aura droit à aucune indemnité ni aux frais de retour à

8o Mr Vurro aura droit à un congé de quinze jours par an,appointements payés,à une époque ou les affaires de Mr COurtgis le permettront.-

Fait en double à Mitylene,le 9 Juin 1927

Vurro Michele

O Courtgis

4°60

Juin 9 1927 - anno V

Mitylene (Lesbos), Midilli Adası'nda zeytinlikler sahibi olan işadamı ve sanayici P. M. Courtgis, Puglie ve Elargueur zeytinliklerini geliştiren Michele Vurro di Parie ile Midilli'deki zeytinliklerini yönetmesi amacıyla 9 Haziran 1927 günü özel sözleşme yapmıştır.

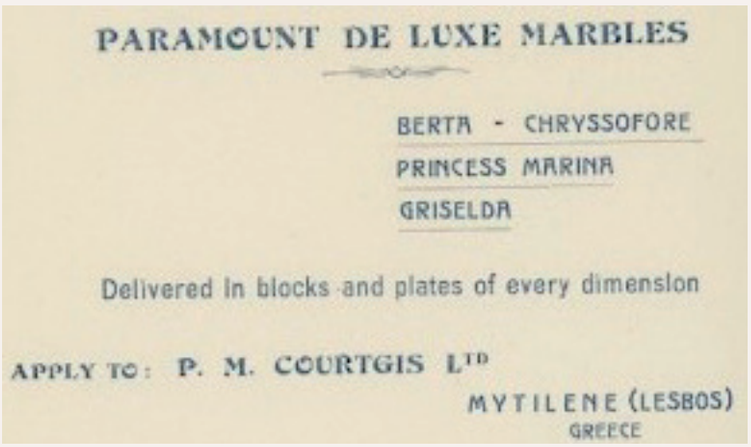
Sultan II.Abdülhamid'in itibar etmekle kalmadığı gibi faaliyetine devam etmesi bizzat teşvik ettiği Panos Michail Courtgis, Osmanlı deniz ticareti tarihinde düzenli hat seferleri yapmış olan ilk armatör olarak önem ifade etmektedir. Sultan II.Abdülhamid'in itibar amaçlı olarak kızkardeşi Cemile Sultan vesilesiyle kocası Damad Mahmud Celâleddin Paşa'ya verdiği Haliç Vapurları imtiyaz hakkı, zamanla P.M. Courtgis'e intikal etmiştir.(161) Bu değişimin nedeni Paşa'nın Sultan Abdülaziz'in şüpheli olan intiharında Mithat Paşa'yı ve Damad Mahmud Celâleddin suçlu görerek Taif'e sürdürmesi olayı vardır. Cemile Sultan Haliç Vapurları imtiyazının ağabeyi Sultan II.Abdülhamid tarafından kendisine verilmesi üzerine, bukez oğlu Mahmud Celâleddin Bey'i görevli kılmıştır. Ancak Mahmud Celâddin Bey, vaktini Kandilli'deki Cemile Sultan sahil sarayında çoğunlukla resim yapmakla ya da, Riva'da av partilerinde geçirmekteydi.(162) Panos Michail Courtgis Haliç Vapurları imtiyazını Cemile Sultan'dan devralmış, fakat aralarında çıkan anlaşmazlık çetin bir çatışmaya dönüşmüştür.

Doç. Dr. Metin Ünver makalesinde

"Cemile Sultan'ın hesabına göre P. M. Gürcü'nün faiz hariç 9.720 Osmanlı lirası alacağı olmasına rağmen, Gürcü Efendi bunun çok ötesinde farklı iki seçenek sunduğunu" belirterek, ayrıntılarını arşiv kayıtlarından nakletmektedir.

Leonida Zarifi *15 Receb sene 300 ve fî 10 Mayıs sene 299 tarihi ile padişaha hitaben "Şevketlü mehâbetlü kudretlü kemâl-i merhâmetlü padişah-ı teb'a-perver ve adâlet-küster veli-ni'met bî-minnetimiz efendimiz hazretlerinin ömr ü ikbâl-i şâhânelerini Cenâb-ı Hakk ve feyyazz-i mutlak ebed-i makrûn buyursun, amin." duasıyla başlayan sadakat ve hürmet cümlesinden sonra, Haliç Vapurları - Derûn-ı Köprü Vapurları müste'ciri (Kiracısı) P M Gürcü tarafından hazırlanmak suretiyle gönderilmiş muhâsebeyi takdime cür'et eylerim"* demektedir. Muhasebe kayıtlarını takdim edebilmek için "Adaletin simgesi ve İskender gibi kudretli efendileri" gibi saygı ve yüceltme ifadelerinden sonra, babasından intikal etmiş olan ahlâk ve intizam içersinde Padişah hazretlerine bağlılığını tekrarlayarak, meydana gelmiş olan anlaşmazlığın def edilerek yerine sulhun tesisi içinemr ü fermân ve bağışlamanın ancak padişah hazretlerine ait olduğunu belirtir. Özetle yapılan iş; Haliç Vapurları'na ait muhasebe kayıtlarının takdiminden ibarettir!

Panos Michail Courtgis Mitylene (Lesbos) - Midilli Adası'nda geniş zeytinliklere sahipti. Üretimini yaptığı zeytinler P.M.Courtgis Ltd. tarafından "Lesbos" markasıyla şişelenmekteydi. Şirket ayrıca "Lesbos" markasıyla sabun yapmaktaydı. P. M. Courtgis, Puglie ve Elargueur zeytinliklerini geliştiren İtalyan Michele Vurro di Parie ile Midilli'deki zeytinliklerini yönetmesi amacıyla 9 Haziran 1927 günü özel sözleşme yapmıştır. Bu sözleşmeye göre Barie'de yaşayan Michele Vurro di Parie'ye aylık 360 Sterling ve 400 Drahma ödeyecektir. Bu sözleşmeyle Michele Vurro'nun beş yıl süreyle ailesiyle Midilli'de yaşamasını güvence altına almaktadır. Maaş zaman içersinde yenilenecektir. Sözleşmenin sağ tarafındaki imza P.M.Courtgis'indir. İkinci şirketi *"Lesbos Mytilene Metelin Marbles Courtgis"*dir. Midilli'nin ünlü mermer ocaklarından bazılarının sahibi olmuş ve *"Lesbos Mytilene Metelin Marbeles Courtgis"* markasıyla pazarlamıştır. Tüm bu ticarî faaliyetlerinde lacivert üzerine "P.M.C" harfleri bulunan armatörlük baca forsu ve flaması işareti olan resmi kullanmıştır. Ancak, gerek başlıklı kağıtlarında ve gerekse zarflarında "Mytilene (Mitylene)- Greece" yazılı olduğuna dikkat edilmelidir!


PARAMOUNT DE LUXE MARBLES

BERTA - CHRYSSOFORE
PRINCESS MARINA
GRISELDA

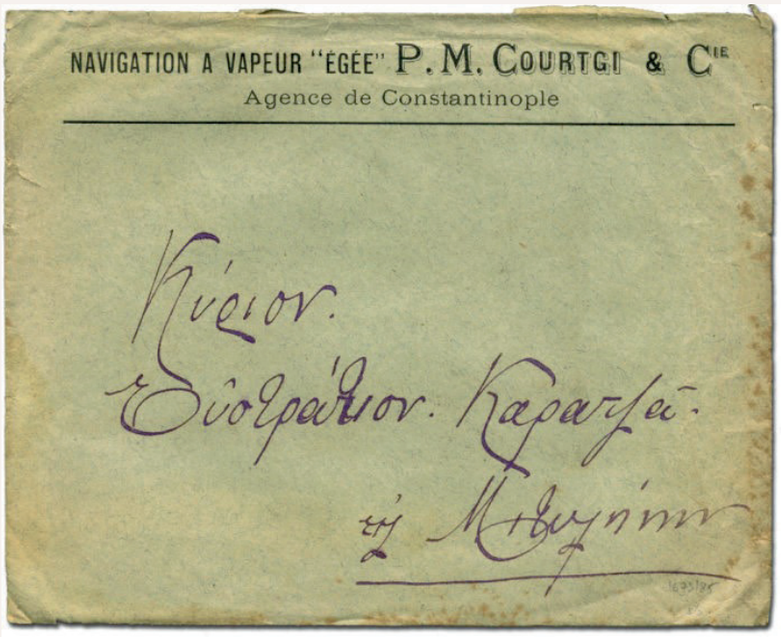
Delivered in blocks and plates of every dimension

APPLY TO: P. M. COURTGIS LTD
MYTILENE (LESBOS)
GREECE

P.M.Courtgis' in "Courtgis Paramount De Luxe Marbles" tanıtımıyla pazarladığı mermercilik faaliyetine ait başlıklı kağıtta "Mytilene- Grece" yazısı görülmektedir.

*"XVIII Yüzyılda Midilli Adası"*ndaki ticari ve gemicilik faaliyetlerini nakleden Levent Payzın[163] *adanın mum üretimi, balık avcılığı, pazar gelirleri vb. iltizama verildiği halde, zeytinyağı ticareti doğrudan doğruya İstanbul'a bağlı bir konuma getirildiğini beliterek şöyle devam eder; "Midilli İskelesi'ne satılmak üzere sevk edilen zeytinyağının gümrük vergisi geliri Zilhicce 1157 (4 Ocak – 2 Şubat 1745)'te Vezir-i Azam Seyyid Hasan Paşa'nınoğlu*

İbrahim'in uhdesindeydi. Bu mukataanın sınırları içerisinde sadece Midilli yoktu. Urla'ya kadar olan Anadolu sahilindeki iskeleleri de kapsıyordu. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Midilli'yi gezen Olivier, adada yetiştirilen 40.000 kental zeytinyağının tamamen İstanbul'a gönderildiğini belirtmekte; Fransızların Midilli'de üretilen zeytinyağına büyük bir ilgileri olduğunu, ancak yüksek fiyatlar sebebiyle son yıllarda Molova ve Girit'e yöneldikleri dile getirmektedir. Daniel Clarke, Midilli limanına yıllık gönderilen yağ miktarının 70.000 kentalden daha az olmadığı görüşündedir. Diğer bir seyyah Van Egmond da Clarke'ın görüşünü benimsemiş görünüyor. Ona göre, bu limana sıklıkla uğrayan gemilerin çoğu, bazı yıllar yetmiş bin kentalden daha az olmayan ve adanın farklı bölgelerinden buraya getirilen yağ karşılığında Fransız kumaşı taşımaktadırlar. Adanın Osmanlı yönetimine geçmesinden sonra, burada bulunan 10 manastır, arazi vergisi ve cizyeden muaf tutulmuş; buna karşılık saray ahırları için zeytinyağı vermekle yükümlü kılınmışlardır. İstanbul'un sabun ihtiyacının karşılandığı yerlerden bir tanesi de Midilli'dir. Tarihsiz olmasına rağmen, XVIII. yüzyılın sonlarına ait olması kuvvetle muhtemel bir belgede "öteden berü" İstanbul'a zeytinyağı ve sabun gönderen yerlerin listesi verilmiştir. Bu listede Midilli, zeytinyağı ve sabun, Molova zeytinyağı, Yunda Adası zeytinyağı, Ayvalık zeytinyağı gönderen yerler olarak gösterilmiştir."



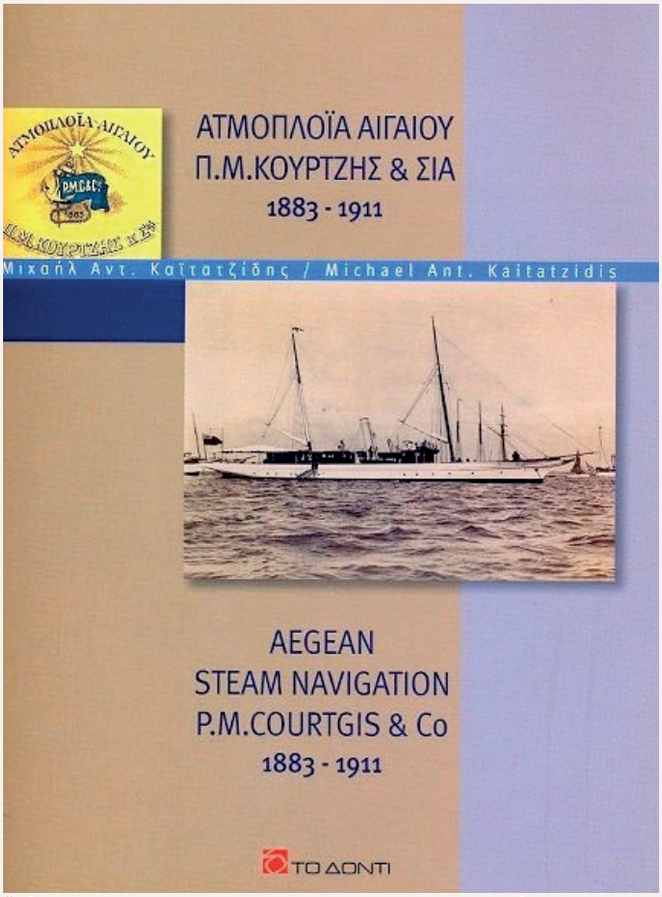
P.M. Courtgis'in 'Navigation A Vapeur "Egée"- P.M.COURTGI & C.ié COSTANTINOPLE' şirketine ait zarf.

"Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenlerinde Faaliyet Gösteren Şirketler" arasında "Gürcü Kumpanyası" ara başlığı ile verilen firma P.M. Courtgis'in kurduğu ve sevhen "Gürcü" olarak ifade edilen firmadır. Bu başlık altındaki açıklamada "Mısır Hattı'nda deniz taşımacılığı yapan Gürci Panos tarafından 200.000 lira sermaye ile nakliye gemilerinin yakıt ihtiyacını daha ucuz bir şekilde tedarik etmek maksadıyla 1885 yılında kurulmuştur. Nakliye işlerinde ortağı olan kişinin başarısızılığından sıkıntıya giren Panos sahip olduğu ocakları 10.000 liraya Ereğli Şirketi'ne satarak havzadan çekilmek mecburiyetinde kalmıştır. Bu şirket tarafından istihdam edilen Darunt, Kronoşdil, İstastopulos ve bilhassa Ralli gibi bilgi ve tecrübe sahibi mühendislerin havzanın iktisadi gelişimine önemli katkıları olmuştur."[164] denilmektedir.

Doç. Dr. Metin Ünver, P. M. Courtgis'den bahseden Osmanlı belgelerinde genellikle "Gürcü", ama bazen de "*Kurci*" imlâsı kullanıldığını, fakat çağdaş çalışmalarda Giurgi, Courtgis ve Kourtgi gibi farklı yazımlar söz konusu olduğunu belirtmektedir. LR kayıtlarında zaman zaman "P.M. Courtgi" ve "P.M.Courtgis" olarak okunmaktadır.

Gelina Harlaftis LR 1900 baskısındaki "P.M.Courtgi" imlâsını aktarmıştır. Bir ayrıntı olmasına rağmen, Fransızca imzalarını Courtgi şeklinde atmasının yanında, kumpanyaya ait Fransızca evrakın antetlerinde de aynı yazım söz konusu olduğunda genellikle Courtgi kullanımı benimsemesine karşın, Midilli'deki zeytinyağı ve sabun üretimi için zeytinliklerinin başına getirdiği Michele Vurro di Parie'ye ait Fransızca sözleşmedeki imza, kopyaladığım üzere "P.M.Courtgis" tarzındadır.Courtgi - Courtgis ikilemine bir diğer örnek, "*Navigation A Vapeur "Egée"* şirketinin başlıklı kağıtlarında ve basılı zarflarda 'Navigation A Vapeur "*Egée*" P.M.COURTGI & C- COSTANTINOPLE' yazılı olmasıdır. Kendisini her bakımdan desteklemiş olan Galata bankeri ve Midilli Bankası kurucu ortağı olan Georges Zarifi'nin "Courtgi" soyadı kullanması da dikkate alındığında soyadını bu şekilde kullanmanın daha doğru olacağı düşünülebilir.

Panos Michael Courtgi'nin hatıratını ve aile albümlerini ortaya çıkartarak deniz ticareti tsrihine kazandıran Michael Ant.Kaitatzidis 1940 Midilli doğumlu pul ve zarf koleksiyoneridir. Almanya Karlsruhe Teknik Üniversitesi'nden havacılık mühendisliği dalından mezun oldu. Girit, Hanya'da Genel Müdür olarak görev yaptığı Alman Dornier Firmasından 2000 yılında emekli oldu.Halen Almanya'nın Hanya ve Rethymnon fahri konsolosu Hanya'da yaşamakta.



"The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911" başlığıyla 1991'de Todonti Yayınevi tarafından neşredilen hatıratın kapağı.
Kaynak:Aris Bilalis / Osman Öndeş arşivi.

Filateli tutkusunu ciddi bir koleksiyonerliğe dönüştüren Michael Ant.Kaitatzidis Midilli'nin filateli tarihi üzerine araştırmalar yapmakta ve çalışmalarının birkısmı "Philatelic Lesbos" dergisinde neşredilmekte. Eserlerinden biri "*The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911" ve "The Bank of Metelin (Midilli Bankası)*"dır.

"*The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co.1883-1911*" başlığıyla 1991'de Todonti Yayınevi tarafından neşredilen hatıratta, Courtgis'in gemilerine ve acentelerine ait Osmanlı pulları kullanılmış ve gemi damgaları basılmış zarflar da yer almaktadır. Eserin İngilizce çevrisi Alex Petridis tarafından yapılmış ve yıl sonrasında ikinci baskısı neşredilmiştir.

Kendi anlatımı ile 1970 yılından bu yana Almanya, İsviçre ve Avusturya gibi Almanca koşulan ülkelerde Midilli tarihine ait belgeleri araştıran Michael Ant.Kaitatzidis şöyle devam etmekte;

"Zamanla topladığım belgeler ve fotoğraflar kutular dolusu hale gelmeye başladı. Philatelic Lesbos dergisinin 113'cü sayısında The Aegean Navigation Company P.M. Courtgis makalesi yer almaktaydı. O zaman bu konuda başka belgelerin de olması gerektiğine inanarak, araştırmalarımı bu yönde yoğunlaştırdım ve umduğumdan fazla belgeye ulaştım. Benim gibi diğer filatelistler kendi kutularındaki belgeleri araştırmalıydılar ve bazıları doğrudan, bazıları filateli haberleşmesi yoluyla ve bazıları da diğer filateli dergilerinde ellerindeki pulları, zarfları yayınladıklarından giderek artan bir kaynak oluştuğunu gördüm."

Ancak çalışmalarında en önemli kaynak Midilli adasındaki *"Historical Archives of the Aegean Ergani"* ve Yunanistan (Atina)'da ve başka ülkelerde yapılan efemera müzayedeleri olmuştur.

Kendisine *"Historical Archives of the Aegean Ergani"* müdürü Christis Konnaris, yardımcısı Marousa Tskagianni ve Vagelis Stoumaras ile yakın arkadaşı Dimitris Zafiriou değerli yardımlarda bulunmuştur. Bu çalışmalar, Sultan II. Abdülhamid saltanatı yıllarında en güçlü özel sektör Osmanlı armatörlük şirketi olan Panos Michael Courtgi (Courtgis)'in hatıratı ve aile albümü vasıtasıyla bilgi sahibi olmamızı sağlamaktadır.

Panos Michael (Mikael) Courtgis, Midilli'li tüccar Michael Courtgis'in en büyük oğlu olarak 30 Ocak 1850 gece yarısından sonra Midilli (Lesbos) Adası'nın Mytilene / Midilli kasabasında dünyaya geldi. Büyük büyükbabası 1790'da Gürcistan'ın Tiflis şehrinden göç etmiştir. Bu nedenledir ki *"Courtgis"* soyadı Gürcistan kökenli olduklarını işaret eden "Gecourtgis" den gelmektedir. Haziran 1865'de Midilli'de liseden mezun oldu. Midilli'de 1867'de meydana gelen müthiş deprem sonucu adada büyük yıkımlar meydana geldiği gibi ve adada akrabaları tarafından açılmış ve henüz sonuçlanmış davadan ötürü Mikhael Courtgis ailesi ve çocuklarıyla birlikte İstanbul'a yerleşti.

Panos Michael Courtgis 1870'de artık daha Osmanlıydı ve imparatorluğun başkenti İstanbul'da yeni bir yaşamla karşılaştı. Bu büyük liman kentinde memleketlisi olan bazı dostlarını buldu veya dostluklar kurdu. Bunlardan toptancılık yapan Panagiotis Chilimitzas yardımcı olmak amacıyla kendine ait bir ofisi kendisine verdi. Burada hiçbir kira vermeden kalabilecekti. Yaratıcı kişiliği ve azmi sayesinde 1872'de Chlimitzas ve arkadaşı Vasilios Manavis ile bir limited şirket kurdular. Bu şirketle yaptıkları işler onlara çok büyük kazanç getirdi.

1873'de İstanbul'da en önde gelen Galata Bankeri sayılan Georgios Zarifi ile tanıştı. Georgios Zarifi ayni zamanda imparatorlukta sayılı toptancılardan biriydi. Zarifi ile tesis ettiği dostluk sayesinde, kendisinden büyük yardımlar gördü ve hatta karşılaştığı hemen her sıkıntı Zarifi tarafından çözümlendi. 1874'de İstanbul'da Michael Coumpas ile "P.M. Courtgis & Co." şirketini kurdu ve 1876'da Midilli'de "Courtgis-Coumpas & Co." şirketini hayata geçirdi. Bu şirket dışında Midilli'de zeytinyağı ve sabun üretimine ve markalayarak pazarlama işlerine yöneldi. Ancak tüm bu ticarî faaliyetlerinde Georgios Zarifi ile ortak çalışmanın, her şeyin üstünde önem taşıdığını da öğrendi. Zira Georgios Zarifi'nin Osmanlı Devleti indindeki çok yüksek itibarı sayesinde Osmanlı askeriyesine, diğer bazı nazırlıklara zeytinyağı, sabun, hububat, tuz gibi ikmal maddeleri temin eden kumanyacı haline geldi.

1883'de Georgios Zarifi'nin %30 hisse sahibi olduğu *"Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis & Co."*yu hayata geçirdi ve böylelikle armatörlük yaşamına yöneldi. Bu alanda da, II. Abdülhamid

saltanatı devrinde tonaj bakımında birinci olan Georgis Zarifi'ye karşın, en fazla gemiye sahip birinci armatörlük firması seviyesine yükseldi. İlk armatörlük atılımı İngiltere'de inşa edilmiş 280 grt'lik yük / yolcu gemisiyle gerçekleştirdi. Yeni inşa olan 12 knots azami seyir süratine sahip bu gemiye "*Panarmos*" adını verdi.Bu gemi ayni sene Haziran ayında İstanbul'a geldi ve İstanbul liman kaydına tescil edilerek ilk seferine İstanbul- Girit olarak başladı.

Panos Michael Courtgis hatıratında şöyle anlatmaktadır; *Bir yıl sonra her biri 500 grt. olan ve "Kriti" ve "Chios" adlarını verdiğim iki gemiyi daha filoma kazandırdım. Bu gemiler de azami 12 knots seyir süratine sahiptiler. Üç yıl sonra her biri 650 grt. olan ve "Symrni", "Trapezous" adlarını verdiğim iki gemi daha satın aldım. Beş yıl sonrasında 1400 grt.'lik "Massalia", 2400 grt.'lik "Braila, 300 grt.'lik "Odissos", 300 grt.'lik "Iraklia", 250 grt.'lik "Kardiff", 600 grt.'lik "Neapolis" ile filomu güçlendirdim. Bu gemilerin hepsinde 1.ci, 2.ci, ve 3.cü sınıf yolculara ait hertürlü kolaylıklar bulunuyordu.*

Gemilerimin küçük onarımları için Fener'de Tersane-i Âmire teknik imkanlarından daha iyi bir tersane kurdum. Fener'de tersane 1200 metre karelik bir alanda kuruluydu. Tersane binası iki katlıydı. Zemin katı 2430 metre kareydi ve üst kat 1215 metre karelik bir alanı kaplıyordu. Böylece tersane 2430 metre kare kapalı alana sahipti. Rıhtımda 12 ton kaldırma gücüne sahip bir yüzer vinç vardı ki kendi gemilerimizden başka Osmanlı ve yabancı bayraklı gemilerin onarımı sağlanmaktaydı. Bu tersanenin yerini gösteren bir fotoğraf 1973 yılında E.Anagnostou'nun makalesinde yayınlanmıştır. Courtgis hatıratında sahibi olduğu "*Alexandria*" ve "*Alexandros*" isimlerini verdiği iki gemisinden bahsetmeyi unutmuş olmalıdır.

Alexandria - (Ex- Ayrshire, Ex- Barletta, Ex- Alexandria)

1877 yılında Port Glasgow, William Hasmilton & Co., Glan Yard'da 40 Kızak No.'su ile inşa edilen demir gövdeli, pervaneli buharlı yük / yolcu gemisi "*Ayrshire*" (Official Number: 76383) Mayıs 1877'de denize indirildi. 1354 grt., 871 nrt. ve Tam boy: 260.3 fr., Genişlik: 32.3 ft., Derinlik: 22.5 ft. idi. Glasgow, Walker, Henderson & Co. Lyd. Yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 140 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli James Turnbull & Co. idi ve Glasgow limanına tescil olundu. 1889'da South Shields'den William Runciman & Company satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1896'da William Runciman & Company işletmesinde North Moor Steamship Ltd.'e devredildi.

. 1901'de İstanbul'dan Navigation a Vapeur Egee (P.M. Courtgi & Company) satın aldı ve "Alexandria" adı verildi.

. 1904'de adı "Barletta" olarak değiştirildi.

. 1912'de Pire'den C.G. Hacıpulos & Co. satın aldı.

. 1915'de Pire'den Harokopus Verdunschi & Co. satın aldı ve "Alexandria" adı verildi.

. 1915'de Köstence'de bağladı.

. 29 Nisan 1916'da Varna limanına geldi.

. 1922'de hurdaya çıkartılarak söküldü.

Panos Michael Courtgi (Courtgis) 1891'de "Banque de Metelin - Midilli Bankası"nı kurdu. Bankanın kuruluş sermayesi 90.000 Türk lirası idi ki, bu rakam, sahibi olduğu gemilerin değerine eşit oluyordu. 12 Eylül 1891'de Myrsini Vasiliou ile evlendi. Ayni sene gemilerinin kömür ihtiyacını doğrudan karşılamak amacıyla Kozlu'da bir kömür madenini satın almaya karar verdi.

P. M. Courtgi (Courtgis) hatıratında Midilli Bankası ile ocağın yıllık kömür üretiminin 601 bin ton olacağına dair bir sözleşme imzaladığı yazılıdır. 20 Ocak 1896'da Almanya'nın Midilli Yardımcı konsolosu tayin edildi. 1903'de Midilli'den ayrılarak tamamiyle İstanbul'a yerleşti. O tarihlerde Midilli'de 12,500 Osmanlı tebaası Rum ve 2500 Türk yaşamaktaydı.

1887'de Midilli Adası'nın kuzeyindeki termal bir bölge olan Koutsouk Loutza'da aldığı yerde termal sulardan istifade ederek tedavi amaçlı bir otel kurmayı kararlaştırdı. Bu amaçla kurduğu "*Courtgibad*" ismindeki şirketi adına "*Electric*" ve hydropathic / termal suyla tedavi amaçlı "*Radium Palace*" adını verdiği iki kaplıca otel inşa etti. Bu otel 1912'de açılışına çok yakın bir tarihte bir yangın sonrasında tamamiyle harap olmuştur.

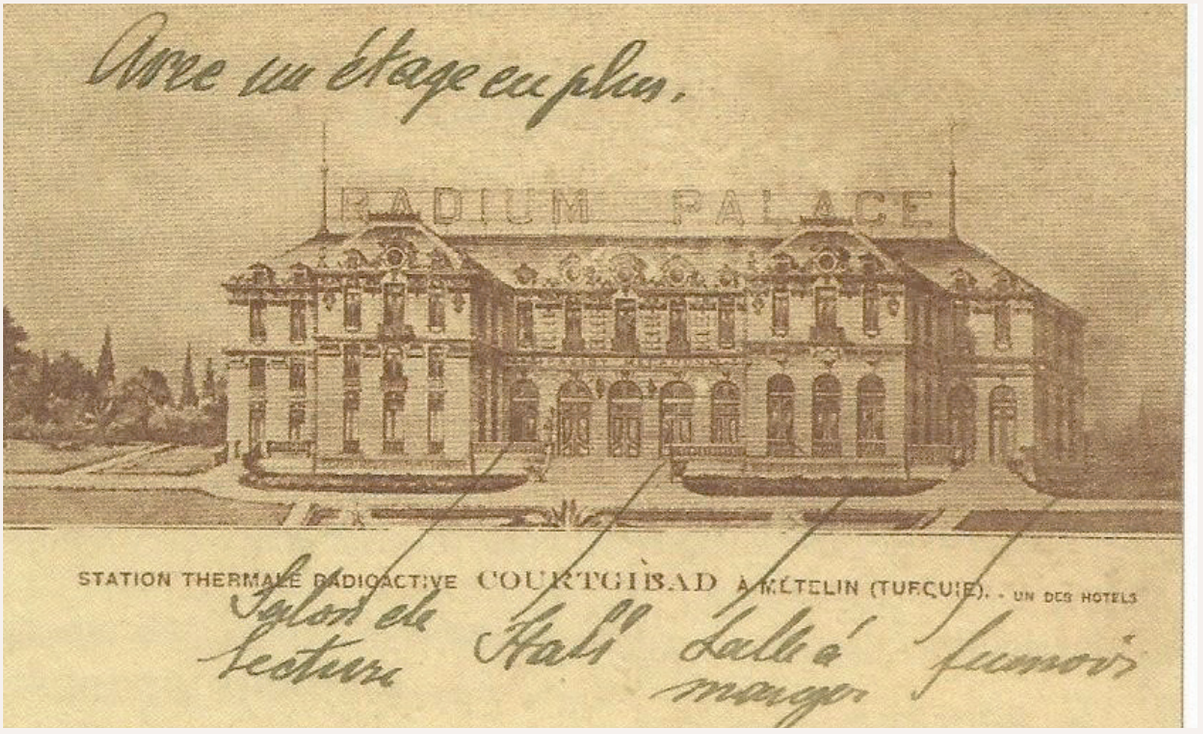
Panos Michael Courtgis'in 1902 tarihli hatırat belgelerine göre şirketin toplam 12 gemiye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu sayı 1902'de 11'e inmiştir. 1902'den itibaren "*Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis & Co.*" mâli sıkıntılara maruz kalmış ve devamlı küçülmüştür. Ağustos 1902'de Midilli Bankası bir gemi simasarı olan Bay Edmund Schirokauer'e şirketin tamamı Türk bayraklı olan "*Alexandria*", "*Braila*", "*Irakleia*", "*Odissos*", "*Smyrna*", "*Neapolis*", "*Massalia*", "*Polis Tis Mitylinis*", "*Chios*", "*Kriti*" isimli gemileri 150.000 İngiliz Sterlingi değerinde satmak teklifinde bulunmuştur. 1905'de ise "*Alexandria*", "*Braila*", "*Irakleia*" , "*Odissos*", "*Smyrna*" isimli beş gemi kalmıştır.

Midilli Bankası 1904 tarihli raporunda "*Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis & Co.*"a ait gemileri elden çıkartmak için iki gerekçe ileri sürmüştür. Bunlardan birinde banka tamamiyle bankacılık işlemlerine yönelmek istemekteydi. Birdiğer husus banka mevcut daha büyük tonajlı gemilerle modernize etmek parasal gücüne sahip değildi. Bu husus, küresel olarak hızla değişim göstermekte olan deniz ticareti ve tonajları çok artan gemiler karşısında rekabet imkanı kalmamaktaydı. İkinci gerekçe ise Panos Michael Courtgis'in gemilerini hepsi Osmanlı Türk bayrağı taşımaktaydılar ve Türk gemi siciline kayıtlıydılar. Şirket sırf gemilerin Türk bayrağı taşımasından dolayı Avrupa'da yük bulmakta zorluklarla karşılaşıyordu ve çok büyük gelir kaybına uğramaktaydı. Şirketin 25 Temmuz 1904 tarihli 13.cü genel kurulunda hissedarların "*Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis & Co.*" yu satma kararı aldıkları yazılıdır.

Panos Michael Courtgis'in kartvizinin kapak sayfası.
Kaynak;Michael Ant. Kaitatzidis; "The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911", Todonti Yayını, Yunanistan 2009.

26 Ağustos 1905 tarihli bir karara göre Tuna, Trabzon,Volos ve Midilli / Gera uğraklarını yapan beş gemi dışındaki diğer gemiler satılmıştır. Midilli Bankası'na ait 1906 tarihli bir memorandumda, şirketin Tuna, Trabzon, İzmir uğraklı olmak üzere beş gemisinin seferlerine devam ettikleri anlaşılmaktadır. Şirket, Ocak 1909'da Osmanlı hükümetinin Avusturya ürünlerinin ithalatını ve kullanımını yasaklaması ve

Zonguldak Kozlu'daki P.M. Courtgis kömür madeni ocağı. Kaynak-Cenova'daki bir efemara müzayedesinde tespit edilmiş olan çok nadir bir kartpostal. Kartpostalın arkasında 1897 kuruluş yılı olarak yazılıdır.



Panos Michael Courtgis'in termal suyla tedavi amaçlı olarak gerçekleştirdiği Kaplıca oteline "Radium Palace" adını vermişti. Efemera müzayedelerinde ortaya çıkan çok nadir kartpostalda şu yazı okunmaktadır; "Station Thermale Radioactive COURTGIBAD A METELİN (TURQUIE)..

Mitsas Courtgi'nin bir Osmanlı devleti adası olan Midilli'de Fritz J. Mraz fotoğrafhanesinde çekilmiş fotoğrafının arkasındaki yazılar. Önce Osmanlıca, ardından Rumca ve en son da Metropole Caddesinde olduğu yazılı Fritz J. Mraz fotoğrafhanesi yazısı yer almakta. Midilli Osmanlı Adası olarak görünmesine karşın, ticaret ve ekonominin tamamiyle Rum ahalinin elinde olduğu görülecektir.

1910'de ayni şekilde Yunan bayraklı gemilerin Osmanlı Devleti limanlarına uğrak yapmasıyla, ayrıca Yunan menşeili ürünlerin tüketiminin de yasak kapsamına alınmasıyla daha da zor duruma düşmüştür.

Özellikle Trieste'den yüklenen sanayi ağırlıklı malların Midilli Adası ve diğer Türkiye lişmanlarına taşınması düzenli hat veya tramp seferlerle yapılırken, bu ulasşım imkanı tamamiyle ortadan kalmıştır. Osmanlı Devletinin ortaya koyduğu bu boykotun sonuçlarını Z. M. Kampouris şöyle izah etmektedir; *"..boykotla birlikte Yunan armatörlük şirketlerine ait onbeş tarifeli sefer birden durmak zorunda kaldı. Boykot sonucunda 1910'da Midilli'ye 237 daha az gemi uğrak yapmaya başladı. Adanın ticareti ve ekonomisi ciddi şekilde zorluklarla karşılaşır hale geldi. Bütün sayılan bu sıkıntıların ötesinde Mısır'daki acente Zervoudakis aniden iflas etti."*

Panos Michael Courtgis hatıratında şöyle yazmıştır; *"Bu olay Banque de Metelin- Midilli Bankası'nın sonuydu. Bir gün içinde hançerlendi..Mısır'daki Zervoudakis'in temsil ettiği Banque of Metelin Mısır şubesi üç milyon Türk lirası gibi çok yüksek bir kredi imkanına sahipti. 1909 krizi sırasında ve bu kadar çok bankanın çöküşünden sonra Zorvoudakis de aninden iflasını açıkladığında, portföyündeki toplam kapital, ana bankanın toplam parasal gücünü meydana getirmekteydi."*

Birbirinden hayranlık duyulacak başarılara Georgios Zarifidis'in hudutsuz güvenine sahip olarak imza atmış olan Panos Michael Courtgis Midilli Adası'nda 1931 yılında vefat etti.

Panos Michael Courtgis'in oğlu Michael (Mitsas) P.Courtgis

En büyük oğlu Michael (Mitsas) P.Courtgis 25 Mart 1884'de dünyaya gelmişti. Babasından kendisine intikal eden varlıkları tek başına yönetmek sorumluluğuyla yaşadı. Çok başarılı bir ressam ve sanatçıydı. Tiyatro oyunları yazan, müzik, resim, fotoğraf, sinema tutkunu olan kişiliğiyle babasının armatörlük sevdasına öylesine yatkın bir kişiliği olmadığı anlaşılmaktadır. Midilli'ye ilk radyoyu, ilk bisikleti, ilk buharlı motorbotu ve ilk otomobili getiren kişi olarak tanınmıştır. Midilli Bankası'nda önemli görevler almıştır.

George (Georgios) Zarifi'nin "Değerli ortağım P. Courtgi' ye 25 Haziran 1881" imzalı fotoğrafı; Fotoğraf: Basile Kargopoulo, Constantinople.

I.Dünya Harbi başlarında karşı olmaları gerekçesiyle, işgalci İngiliz - Fransız birlikleri adına Panos Michael Courtgis ve oğlu Michael (Mitsas) Courtgis tutuklanmış ve Midilli'ye dönmeleri yasaklanarak Toulon'da oturmaya mecbur kılınmışlar ve ancak I.Dünya Harbi sonunda Midilli'ye dönebilmişlerdir. Mitsas Courtgis daha ileri yıllarda daha ileri yıllarda zeytinciliğe önem vermiş ve ilk otomatik zeytin toplama makinesini Midilli'ye getiren kendisi olmuştur. Babası gibi Midilli Adasının ekonomik ve kültürel kalkınmasına değerli katkılarda bulunmuş ve 1944'de vefat etmiştir.

Panos Michael Courtgis'in hatıratı

Panos Michael Courtgis'in hatıratı 1883-1911 yılları arasındaki Osmanlı Deniz Ticareti yapısına önemli bir bilgi kaynağı oluşturmakla beraber, imparatorluğun maruz bulunduğu yabancı devletlere verilmiş imtiyaz sıkıntılarını da ortaya koymaktadır.

İstanbul'a gelişlerini şöyle anlatır; "Nisan ayı başlarında çoğunluğu Osmanlı ahalisinden çocuklar ve kadınlarda oluşan yolcularıyla Austrian Lloyd Co.'ya ait buharlı yolcu gemisi Apollo ise Fokia'ya seyahatim sırasında, Tenedos (Bozcaada) Adasından hareket etmiş ki, yağmur başladı.Yağmurdan kaçmak isteyen yolcular geçici olarak ambarlara sığınmak istediklerinde bu talepleri kaptan tarafından geri çevrildi. Bu benim için çok üzücü oldu. Kaptandan bu karardan dönmesini ve yolculara sığınma imkanı vermesini istediğimde, bana daha yüksek sınıf yolcu ücreti farkını vermem karşılığından bunu kabul edebileceğini ifade etti."

İstanbul'a ulaştıklarında Austrian Steamship Co.'nun genel acentesi olan arkadaşı Fyren'i bulan P.M. Courtgis bu üzücü durumu şikayet etmiş, fakat Fyren gülerek şirketin güverte yolcuların bu yolla önemli gelir elde ettiğini hatırlatarak, kaptanın sadece şirketin verdiği talimatı uyguladığını söyleyince daha şaşkınlık içinde kalmıştır. P.M. Courtgis'in gemi sahibi olmak fikri onu derinden etkileyen bu olayla başlamış ve eline geçecek ilk yeterli parayla Austrian Steamship Co.'ya rakip olmak kararını vermiştir. Nitekim Mart 1883'de bazı çalışanlarını Thomas Chatzopoulos'la birlikte İngiltere'ye göndermiştir. Amacı ilk sermayesi olan 10.000 Osmanlı lirasıyla bir gemi satın almaktır. Gerçekten de yeni inşa 250 deplasman tonluk, azami seyir sürati 12 knots olan bir gemiyi satın alırlar. P.M. Courtgis bu gemiye "*Panormos*" adını vermiştir.

Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası'nın merkezi Karaköy'de ayni zamanda Dersaadet Ticaret Odası ilk genel merkezinin bu bulunduğu handa idi. Midilli Bankası bu hanın üst katında idi. Fotoğrafta binanın üst kısmının alnında Yunanca "Trapeza Mytilinis" yani "Bank of Mytilini" yazısı yer almaktadır. Fotoğrafta ayrıca birbiri üzerine bağlanmış çok sayıda römokörler dikkati çekmektedir. Her iki han, Adnan Menderes tarafından yol açılma kazıları sırasında yıktırılmıştır.

"*Panormos*" on beş gün aralıklarla İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Syros, Sifnos, Girit / Hanya, Kythria ve Heraklion, Paros uğraklı olarak düzenli hat seferlerine başlamış ilk Türk bayraklı armatörlük şirketi olmuştur. Bu seferler zamanla Pire, Gythion, Kalamata, Patras, Corfu, Sarande, Vlone, Trieste olarak genişletilecektir. P. M. Courtgis, Panormos'un ilk seferinde kıdemli Kaptan Theodos Sgardanos'a en yoksul güverte yolcusuna bile itina göstermesi için talimat vermiştir.(165)

George Zarifis'in %30 payla ortak olduğu Türkçe resmî adıyla Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası'na ait Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivlerindeki belgeleri çalışarak bilimsel makale hazırlamış olan Doç. Dr. Metin Ünver, Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacılarına da benzersiz bir kaynak sağlamıştır.

Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası'nın merkezi Karaköy'deki Mehmet Ali Paşa Han No.11'de Vagon-Li'nin bulunduğu hanın yanında sahilde idi. Her iki han, Adnan Menderes tarafından yol açılma kazıları sırasında yıktırılmıştır. Bu han ayni zamanda Dersaadet Ticaret Odası ilk genel merkezi olarak da tarihi bir önem taşıyordu. Şirket İstanbul'da ayrıca Yermiş İskelesi, ve Bahçekapı'daki Midilli Bankası-Banque de Metelin şubelerinin içinde de ofisler açmıştı.

Şirketin genel müdürü olarak P.M. Courtgis seçilmiştir. Görev dağılımı ise şöyle yapılmıştır;

Genel Müdür: Panos Michael Courtgis

Genel Müfettiş: M.Triantayylidis (1902'de Theodore Hatzopoulos)

Genel Sekreter: L.Moukas (1909'da K.Kalfaoğlu)
Kıdemli Muhasebeci: Müh.Serelis
Kıdemli Mühendis: I.Bouchlas (1902'den itibaren Ed.Ezssartier)
Merkez Acentesi: Miltiadis Simonidis (1909'dan itibaren E.Bakalis).
1909'dan sonra oğlu Mitsas (Michael) banka yönetiminde son derece etkin olmuştur.

Bu han aynı zamanda Dersaadet Ticaret Odası ilk genel merkezi olarak da tarihi bir önem taşıyordu.
Kaynak: Aris Bilalis, İTO.

Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası 1883'de faaliyete geçmiştir. Kuruluş tarihi şirketi logosunu içeren başlıkta da yer almaktadır. Ancak belirtilen sözleşmenin bilinmeyen nedenlerle iptal edilmesi üzerine P. M. Courtgis, Alkiviadis Kampas'ı ve Leonidas Oeconomo'yu görevlendirmiştir. Bu konuda Courtgi Bahr - ı Sefid Vapur Kumpanyası'nın bir Türk denizcilik şirketi olduğunu hatırlatmamız doğru olacaktır. O tarihlerde Midilli bir Osmanlı Devleti adasıdır. Midilli'de Yunanistan'ın konsolosluğu vardır ve Konsolos Nikolaos Sousidas'tır. Yunanistan limanlarına sefer yapabilmek için onay alan P.M. Courtgis ayni amaçla Romanya hükümetine müracaat etmiş ve gerekli müsaadeleri sağlamıştır. Kumpanya önceleri Türkçesi ve Fransızcası birlikte Gürcü Bahr-ı Sefid Vapur İdaresi (Navigation a Vapuer "*Égée*" P. M. Courtgi & Cie) adını kullanmıştır. Sonraki tarihli bazı şirket yazışmalarında Osmanlı Türkçesi ile Gürcü Vapurları İdaresi ve Rumca olarak (P. M. Kourtzis ve Ortakları. Ege Vapurları) ifadelerinin bir arada yer aldığı başlıklara rastlanmaktadır.(166)

P. M. Courtgis ayni zamanda Yunan Hükümeti ile 29 Aralık 1884'de deniz ticaret serbestisi

kavramında Yunanistan Posta İdaresi Genel müdürü Mansolos ve Dimitrios Valasis imzalı olarak bir anlaşma yapmış ve bu anlaşma 9 Aralık 1885 tarihli Yunan Parlamentosu tarafından onaylanarak yasallaşmıştır. Resmileşen sözleşmeyi Osmanlı Buharlı Vapur Kumpanyası-Ottoman Steam Navigation Company - İstanbul ya da "Aegean Steam Navigation" olarak Dimitrios Valasis imzalamıştır. Bu sözleşmeye göre;Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası - Aegean Steam Navigation Company beklenmedik durumlar haricinde, sekiz günlük vasılalarla İstanbul, İzmir, Girit ve Yunanistan limanları Syros, Andros, Volos ve civardaki Türkiye uğrak limanları bağlantılı olarak düzenli posta seferleri yapacaktır.

Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası - Aegean Steam Navigation Company, Austrian Lloyd ve Pan Hellenic Navigation arasında da 28 Eylül 1902 – 28 Eylül 1903 arasında geçerli olmak üzere navlun anlaşması yapmıştır. İzmir'deki S. Fondra & Fils ticaret şirketi bu sözleşme yükümlülüklerinden ayrı tutulacaktır.

İlginçtir; filatelistler sayesinde Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası - Aegean Steam Navigation Company'nin pekçok ayrı bölgelerde acenteleri olduğu ortaya çıkmıştır. Bu listeye Agria, Ünye, Fatsa ve Sifnos iskeleleri de dahil edilmiştir. Bu tespitler, zarflar üzerindeki pullardaki acentelerin damgalar sayesinde mümkün olabilmiştir. Bahçekapı acentesi bu şekilde tespit edilmişse de, Alexandria, Zonguldak, Nazlı ve Costanta damgaları eser neşredildiği tarihe kadar tespit edilmiş değildir.

Her vapur donatanı ve gemi acentesinin ayrı damgası bulunmaktaydı. Bu uygulama gemiler için de uluslararası teamüller doğrultusunda aynen mevcuttu. Damgalarda gemilerin isimleri yazılıydı. Filatelistler tarafından bulunan zarflar ve pulları vasıtasıyla tespit ettikleri acenteler; Samsun (Th.Artzoğlu), Andros (G.Poumpuris), Varna (A.Agallidis), Volos (M.Argyris ve Chrysochou), Braila (N.ve K.Kottis), Galatz (Ant.Loizos), Gythion (N.G.Politis), Çanakkale (A.Paraskevaidis), Dikili (Efst, Efstratiou), Heraklion (M.Kalokerinos), Sanonique (A.Banionas, Hasson ve Recanati) , İthaka (...), İnebolu (Pouloulidou Oğulları), Gelibolu (Pandemali Kardeşler) , Kemer (B.D.Bostanis, D.loukas), Korfu (P.Andrişkopoulos- A.Paramythiotis), Kozlu (...), Ayvalık (P.Koutsounaris), Korent (M.Triantafylidis), Bahçekapı (..), Marsilya (Pan.Kolakis), Molyvos (I.P. Emmanouil), Moshonisia (Nikolaidis ve Kokkinis Kardeşler), Midilli (G.Kalkaganis, Kampas (Courtgis Koumpas & Co.), Patras (Stef Petsalis), Pire (Leon Oecomomou), Retyhmno (A.E. Saounatsis), İzmir (P.Loukas, D.Alevras, Evr.Bakalis), Syros (A.E.Mavrokordatos), Trieste (E.M.Stavros), Tinos (P.Samothrakis), Tulcea (Rozanitis..), Hanya (E.Moatsos), Sakız (Milt. Tzouros)'dır.

İstanbul - Girit uğraklı ring seferler, İstanbul'dan başlayarak Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Andros, Tinos, Siros, Pire, Hanya, Resmo, Kandiye - İstanbul olarak yapılıyordu.

Volos Hattı; İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Athos, Selanik, Volos ve İstanbul dönüşlüydü.

Trabzon Hattı; İstanbul, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve ayni iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönülüyordu.

Tuna Hattı; İstanbul, Varna, Sulina, Tulça, Galatz, Brail ve ayni iskelelere uğrak yapılarak İstanbul limanına avdet ediliyordu.

Gera (Yera) Hattı; İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Bozcaada, Molova, Akçay, Kemer, Ayvalık, Cunda, Midilli, Pilmar, Yera olarak yapılmıştır. Bu hattı ilkkez düşünen ve gerçekleştiren de Panos Michael Courtgi olmuştur.

Trieste Hattı, Ege'ye bile sefer yapılmadığı bir dönemde, Panos Michael Courtgi'nin muntazam yolcu / yük taşımacılığı Avrupa limanlarına ulaştırmak için ortaya koyduğu inancını ve kararlılığını göstermektedir. Tireste Hattı; İstanbul, Midilli, İzmir, Çeşme, Sakız, Pire, Gytheion, Kalamata, Patras, Korfu, Ag. Sarande, Avlonya, Trieste olarak devam etmekteydi.(167)

Filatelist Dimitrios Samaras pullar üzerinde Courtgi'ye ait Türk bayraklı yük/yolcu gemisinin damgasından 4 geminin adını tespit etmiştir; Bu gemilerden üçü Zakynthos, Kerkyra, Kelannia ve Polis Tis Mitylinis (Midilli şehri)'dir. Bazı belgelerde 1890'dan itibaren Aslag isimli 2,457 dwt'luk bir geminin aylık 400 İngiliz Sterling olmak üzere kiralandığı belirtilmektedir. Bu geminin mevcut hatlarda sefere konulduğu ve adının Alexandros olduğu görüşü hakimdir.

Courtgi, 1902'de Turner Brightman & Co.'dan 2,650 dwt. Olan "*Widdrington*" isimli gemi ödünç verme / kiralama yöntemi ile satın almıştır. Bu geminin kesin adı bilinmemesine karşın, Braila veya Alexandria olması olasılığı kabul edilmektedir.

Courtgi filosundaki SS Alexandrie, 1902-1911 yıllarında Tuna, Gera, Trieste hattında; Alexandros, 1902'den ibaren Tuna hattında; Braila, 1892'den itibaren Trieste, Trabzon hattında; Iraklea, 1892'den itibaren Tuna hattında; Thassos 1911'den itibaren Gera hattında; Kardiff 2 Nisan 1911'den itibaren Tuna hattında, Kriti 1884'den itibaren Gera, Volos hattında; Massalia 1892'den itibaren Tuna, Trieste hattında; Neapolis 19 Ağustos 1895'den itibaren Trieste hattında; Odissos, 26 Haziran 1911'den itibaren Trieste hattında; Panormos, Haziran 1883'den itibaren Girit, Gera, Tuna hattında; Polis Tis Mtylinis, 1892'den itibaren Tuna, Trieste hattında; Lesbos (bir kayıt bulunamadı); Smyrni, 1887'den itibaren Tuna, Gera hattında; Trapezous, 1887'den itibaren Girit, Trabzon hattında; Chios, 1884'den itibaren Girit, Tuna, Gera hattında sefer yapmışlardır. Bu gemilerin bilinen süvarileri; Kaptan I. Makris, Kaptan A. Nikas, Kaptan A. Kourentis, Kaptan Skourtis, Kaptan Theod. Sgardanos, Kaptan N.Karais, Kaptan N. Arlanelis idi. Şirketin bültenlerinde SS Alexandria'nin 1902-1911 yılları arasında İskenderiye ve ayrıca Trieste ve Gera hattında sefer yaptığı bilgisi yer almaktadır. SS Alexandria 2,300 dwt. ve azami seyir sürati 12 knots idi.

. SS Braila beşinci seferinden sonra Trieste - İstanbul hattına verilmiştir. Bu tarihte geminin süvarisi Kaptan Ioannis Makris idi.

. SS Neapolis şirket duyurularında ve diğer belgelerde belirtildiği üzere 1500 deplasman tondu ve azami seyir sürati 10.5 knots idi. Neapolis Mayıs 1904'de battı.

. SS Odissos 3.200 deplasman tonAzami seyir sürati 10.5 knots'du. SS Panormos şirketin ilk gemisiydi ve 280 deplasman tonluk küçük bir gemiydi. Azami seyir sürati 12 knots idi.

. SS Smyrni'nin süvarisi Kaptan Dimitrios ve Kaptan Nikalis değişimli olarak görev almışlardır. 1907'de Smyrni'nin seyir hatası sonucu Yunan kruvazörü Averof ile çarpıştığı kaydı bulunmaktadır.

Courtgi ailesi kendileri için yat almak gibi bir isteğe sahipti. Zaman zaman yat brokerleriyle yazışmışlar ve kendilerine Intermediate United Shipping Co.Ltd. tarafından 2,200 İngiliz Sterlingi olmak olmak üzere Maruja isimli yat ve ayni fiyatla Thalatta isimli yat teklif edilmiştir. Bu yatları satın alıp almadıklarına dair bir kayıt mevcut değildir.(168)

Banque de Metelin- Midilli Bankası

8 Mart 1891 tarihli irade ile Panos Michail Courtgi, Kulaksızzade Halim Bey ve Michail

Antoine Coumpa'ya Midilli Adası'nda anonim şirket şeklinde bir banka açma izni tanınmıştı. Midilli Adası'nın önde gelen adları zikredilen tüccarının yanısıra bankanın sermayesine yine Midilli'den Mesçiyaka Paşa ile İstanbul'dan Leonidas Zarifi, Dimitraki Yenidünya, Zervodaki, Karamanos, Kupas ve Vasilyo iştirak etmişlerdi. Kuruluş aşamasında bankanın sermayesi beher hissesi 11 lira olmak üzere toplam 24 bin hisseden 264 bin liraydı. Kuruluş esnasında hisselerin % 50'si ödenecekti. Her türlü bankacılık işlemi gerçekleştirecek olan bankanın büyük ölçüde Midilli Adası ve çevresindeki tarım, ticaret ve sanayinin finansmanında etkin olması bekleniyordu. Banka kurucularının ilk toplantısı 14 Mayıs 1891 tarihinde Midilli'de yapılacaktı. Hasan Ferid Bey Midilli Bankası'nın Dersaadet'te teşekkül ettiğini yazmasına ragmen banka Midilli şehrinde kurulmuştur. Banka merkezinin İstanbul'a taşınması 1910 yılı başında nizamnamesinin 3. maddesinde yapılan değişiklik sonrasında gerçekleşmiştir. BOA[169] Banka Midilli merkezli olarak kurulmuştur. Bankanın Midilli Adası'nda: Midilli, Pilmar ve Ayasu'da, Anadolu'da: İstanbul, Ayvalık, Dikili, İzmir, Söke, Nazilli'de ve Sakız, Aynaroz, Selanik Atina ve İskenderiye'de şubeleri açılmıştı. Bağlantılı olarak Midilli Memleket Sandıkları hakkındaki layihanın tarihi 27 Kasım 1867'dir. Bu tarih Namık Kemal'in adaya gelişinden önceki bir döneme denk gelmektedir.

Midilli Bankası iflası ve tasfiye edilmesi

1911 yılına gelindiğinde bankanın finansal sıkıntısı giderek artmış ve temel kuruluş amacının önsırasında yeralan *'Navigation A Vapeur "Egée" P.M.COURTGI & C-COSTANTINOPLE'* filosundaki gemilerin yenilenmesine ait kredi sağlamak maddesi de gerçekleşememiştir. Zorunlu olumsuzluk bankanın varlığını uzatmanın imkansız olduğunu gözönünde bulundurarak tasfiye amaçlı bir komite oluşturulmuştur. Bankanın tasfiye işlemlerini görüşmek ve karara bağlamak üzere Bayan Sesile Sgouta, Thoredore Gourgi, Spiridon Sideridis, George Boussios, Pittakos Eustratius ve Panos M. Courdgi teşkil olunan komite Zervodudakis'in Mısır'daki evinde toplanmışlardır. Bu komite Bankanın İstanbul Galata'dakimerkezinde kreditör kuruluşların temsilcileri ve ödenmesi gereken borçları konusunda yeniden toplanarak bankanın iflasına ve tasfiyesine ait hususları karara bağlayacaktır.[170]

Baring Brothers'ın 1890 yılında iflasla yüzyüze gelmesinin uluslararası piyasalarda yarattığı çalkantının olumsuz etkilerinin hâlâ sürdüğü 1891 yılı Mart ayında Paris'te Société des dépôts et Comptes Courants, Londra'da Hambro, Mavragardato, İtalya'da Bank of Leghorn ve Odesa'da Raffalowich'in iflasları yaşandı. Haziran ayında ise Arjantin'de Bank of Buenos Aires ödemelerini altı aylık bir süre için durdurduğunu açıkladı. Dünya ölçeğinde yaşanan bu iflasların Osmanlı ülkesine de yansıması oldu. Galata'da Rusya ticaretinde faaliyet gösteren G. Nomidis başta olmak üzere İstanbul, Selanik ve Filibe şehirlerinde iflaslar birbirine izledi. Midilli Bankası'nın 1891 yılında kurulmasından 1895 yılında yaşanan büyük borsa krizine kadar geçen sürede yeni banka kuruluşları gerçekleşmedi. 1892 yılının son çeyreğinde Emniyet Sandığı'nın faaliyetlerinin genişletilmesi konusu Şura-yı Devlet ve Nazırlar Konseyi'nin gündemini işgal etti. Nazırlar Konseyi tarafından tekrar incelenmesi için Şura-yı Devlet'e gönderilen proje nihai şekline sokuldu. Buna göre sandık, vakıf mülklerinin rehni karşılığında yıllık %8 oranı üzerinden kredi açabilecekti. Sözkonusu oranın %2'si Evkaf Nezareti'ne verilecekti. Sandık için bono ihracı düşüncesinden vazgeçilirken, sermaye arttırımı için gereken tutarın Eytam Sandığı'nın nemalandırılmayan kaynaklarından karşılanması gündeme geldi. Vakıf mallarının rehni karşılığında kredi açılmasını içeren düzenleme değişikliği onay için padişaha gönderildi. Bir önceki yıl üç bankanın birleşme projesinin başarısızlığa

uğraması bu bankalardan Şirket-i Umumî'nin sektörden çıkma planını hızlandırdı. İmtiyaz süresinin bitmesine kısa bir süre kala tasfiyeye gidileceği ve şirketin ana faaliyet konusunda bu doğrultuda değişiklik yapılacağı hususunda banka yetkililerince Babıâli'ye bilgilendirme yapıldı. 1893 yılında ise bankanın tasfiye sürecine ilişkin yasal süreç hızlandı. Yapılan genel kurulda bankanın hesaplarının tasfiyesine karar verilerek bu işlemleri yürütecek komisyon üyeleri belirlendi. Bankanın tasfiyesine ilişkin basına ilanlar verilerek tasfiye masasından hissedarlara geri ödemeler yapılmaya başlandı.(171)

Panos Michael Courtgi'nin Kozlu'da işlettiği kömür ocakları ve iflası

1865'de artan kömür ihtiyacını karşılamak amacıyla kömür üretimini artırmak için askeri bir düzenleme yapılmış ve işletmeciler, Bahriye Nezareti adına kömür çıkaran müteahhitler olarak çalıştırılmaya başlanmıştır. 1867'de 100 maddelik Ereğli Maden-i Hümayun İdaresinin Nizamnamesi (Dilaver Paşa Nizamnamesi) yürürlüğe girmiş ve çıkarılan kömürün tamamının Bahriye Nezareti İdaresi'ne satılması zorunluluğu getirilmiştir. Ayni süreçte Havza, Alacaağzı (Armutçuk), Kozlu, Zonguldak, Kilimli, Çatalağzı ve Amasra olmak üzere altı üretim bölgesi düzenlenmiştir. 1884'te, Michael Panos Courtgi Şirketi'ni kurarak havzada kömür işletmeciliğine başlamış ve 1885'te, Kozlu'da, 1 Numaralı "Kurci Kuyusu" olarak bilinen, havzanın ilk kuyusunu açmıştır. Ayni sene Karamanyan Şirketi, Alacaağzı'nda, havzanın ilk varagelini kurmuştur. 1895'te, Michael Panos Courtgi Şirketi, Kozlu'da, "Domuzini Kuyusu" olarak bilinen, havzanın ikinci kuyusunu açmıştır. Çıkardığı kömürleri çoğunlukla kendi gemileriyle taşıdığı bilinmektedir.

1896'da, Osmanlı Bankası, Fransız Sermayeli 2 Yatırım Fonu, Gemi Mühendisi Yanko Bey, Sarraf Zarifi ve Orman - Maadin- Ziraat Bakanı Melhame Paşa ortaklığında, 10 milyon Frank sermaye ile Société d'Héraclée Osmanlı A.Ş. (Ereğli Şirketi) kurulur. Société Ottomane D'Héraclée – Ereğli Osmanlı Şirketi Osmanlı devletinin birinci derecedeki kömür üretici ve pazarlama şirketi olarak 30 Haziran 1906'da yeniden genel kurul toplantısını gerçekleştirir. Bu toplantıda Baron Robert de Nervo başkan seçilir. Başkan Yardımcısı ve üyeler şu kişilerden oluşur; Kont d'Arnoux, André Bernard, Paul Boutan, Karamanyan, Emond, Pierre Fournier, Haladjian, Alexis Bey, Yanko Bey, Leon Zarifi, de la Bassetière, Eugène Albérici Naville, Alexandre Pangiris Bey, Henry Wiener, Génébrias de Fredaigues, Jules Deffès, Gaston Auboyneau. Genel Müdür M. Havard - Duclos'dur.

Muhtelif yayınlarda, büyük olasılıkla asıl metinlerde nasıl okundu ise, hatalı ve hatta algılama imkanı vermeyecek kadar yanlış olan isimler görülmektedir. Panos Michael Courtgi / Courtgis bu isimlerden biridir. "Gürcü" veya değerli çalışmalarından istifade ettiğim Tamer Güven'in çalışmasında da alıntı yapılan metne uygun aktardığından dolayı "Giurgiu" gibi yazıldığı görülmektedir. Giurgiu Kumpanyası'nın doğru şekli; "Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası"dır. Veya "Aegean Steam Navigation Company"dir. Yine adı "Giurgiu Pano" diye kaydedilen kişi Panos Michael Courtgis'dir. Soyadı muhtelif belgelerde "Courtgis" veya "Courtgi" olarak yazılmıştır. Akılda hatalı kalmaması için yaptığım alıntıda "Courtgi" ve "Panos Michael Courtgi" adı kullanılmıştır.

Kömür havzasında kurulan ilk işletme 1884'te(172) Panos Michael Courtgi tarafından kurulan Courtgi Kumpanyasıdır. 200 bin liralık bir sermaye ile kurulan Kumpanyanın merkezi ve kömür ocakları Kozlu'da bulunmaktadır. Kırım Savaşı sırasında İngilizlerin işlettikleri ocaklar da dahil olmak üzere 3'ü müstakil 6'sı müşterek toplam 9 ocak satın alınmıştır. Sahibi olduğu

vapurlara ucuz yakıt elde etmek isteyen Panos Michael Courtgi bu sebeple kömür ocakları satın almıştır. Aslında bir vapur firması iken daha sonra havzada kömür işletmeciliğine başlayan Kumpanya, çıkardığı kömürü kendi vapurları için kullanmış ve zamanla Osmanlı Donanması'nın birinci derecedeki kömür ikmal simsarı (Bunker Broker) haline gelmiştir. Bir süre bu yol ile temin edilen kömür yine yetersiz kaldığından Courtgi Kumpanyası kömür ithal etmek zorunda kalmıştır. (173)

Yazacağı eser için 1879 yılında tetkikatlarda bulunmak için kömür havzasına gelen Fransız bir mühendis olan Meunier, havzayı işletmek için talepte bulunmuş fakat talebi olumlu karşılanmamıştır. Meunier'in tercümanı Pertikali de bu vesileyle havzanın zenginliğini farketmiş ve değerlendirebilmek amacıyla sermaye ararken vapurları için ucuz kömür arayan Panos Michael Courtgi ile karşılaşmıştır. Bir başka değerlendirmeye göre Meunier isimli müteşebbis, vekili ve tercümanı olan Yuvanidis Mertikani aracılığı ile havzada 15 bin altın masraf yaparak incelemelerde bulunmuş ve tüm kömür ocaklarını bir elden işletebilmek adına talepte bulunsa da teklifi kabul görmemiştir. Daha sonra Pertikali Efendi'nin teşebbüsü ile Mısır hattı üzerinde vapur işleten Panos Michael Courtgi ile ortak olarak bir işletme kurulmuştur. Arşiv kaynaklarından derlenen bilgilere göre ise, Meunier'in Fransız bir mühendis olarak, kömür yetersizliğinden dolayı sıkıntı yaşayan devlete rapor hazırlamak üzere gerekli fenni araştırmaları yapmak için gönderildiği bildirilmiştir.(174)

...Courtgi Kumpanyası, havza tarihinde adı geçen Ereğli Şirketi ve Ragıp Paşa'nın Sarıcazadeler şirketinden sonra bahse değer üçüncü işletmedir. İşçilere ilk nakit ücreti Courtgi Kumpanyası vermiştir. Nakit ücret alan maden işçilerinin çalışma isteklerinin arttığı bilinmektedir. İki bin madenci, 400 farklı iş için madenlerde çalışabilmek adına çaba harcamıştır. Fakat Kozlu'da bulunan Fen Komisyonunun bir üyesi, bu uygulamanın diğer ocaklarca da uygulanabileceğini ve bu suretle kömür istihsalinin düşebileceğini dile getirmişti. Bu sebeple de komisyon üyesi Maden Nezareti'nden nakit ücret uygulamasını yasaklanmasını talep etmiştir.

..Kuyu Sınırının Belirlenmesi Bahriye Nezareti yönetimine giren havzada ocakların sınır yarıçapı 250 metre olarak tayin edilmişse de daha sonra Panos Michael Courtgi dilekçe vererek sınırın 5 kilometre olmasını talep etmiştir. Fakat 5 kilometrelik sınırın ocağın açılacağı Kozlu mevkiinin coğrafi kapasitesi dahilinde müsait olmaması sebebiyle bu istek kabul edilmemiştir.

...Eğer Panos Michael Courtgi ocaklarını sebepsiz yere bir yıl süreyle işletmez ise ocaklar sahipsiz kabul edilecek ve bir gün bile ziyan edilmeksizin maden idaresi tarafından zabt edilecektir. Courtgis Kumpanyası gibi Avrupa usulüne göre kuyu açamayan diğermadencilerin eski usule göre açtıkları kuyular da aynı muameleye tabi tutulacaktır...İngiliz kömürleri İstanbul'da 15 ile 17 şilin arasında satılırken Kumpanyanın kömürlerini İstanbul'a getirene kadarki maliyeti 20 şiline denk geliyordu. Alınan %28'lik dahili resim ile birlikte Kumpanyanın İngiliz kömürleri karşısında maliyet yönünden rekabeti zorlaşıyordu. İstihsal edilen kömür ile İngilizlere karşı bir denge oluşturulamaz ise de, en azından mümkün mertebe dışarıya ihtiyaç kalmaması amaçlanmıştır. Kömür resminin Tersane-i Amire'ye ait olanlarından vazgeçilmeyeceğinden dolayı Ereğli'den çıkarılan kömürün dahili resminin hafifletilmesi daha münasip görülmüştür.

...Courtgi Kumpanyası'nın modern makineler, aletler ve işbilir ustalar ile diğerlerinden birkaç derece daha fazla kömür istihsal etmesi devletin gelirlerini artırmıştır. Fakat maden havzasının genelini işletmek için teklif yapan ve yarım milyon lira sermaye ile liman, tramvay

ve şimendifer gibi yatırım taahhütlerinde bulunarak tasarı veren işletmeciler olduğu halde, Courtgi Efendi'nin bazı alet ve edevat ile ne kadar kömür çıkaracağının malum olmaması göz önünde bulundurulmuştur. Elde edeceği resim muafiyeti Bahriye Dairesi tarafından mazurlu görülmüştür. Açtığı ocaktan yılda ne miktar kömür istihsal edebildiği, bunun ne kadarının kendi vapurlarına yettiği ve ne kadarını satabileceği araştırılmıştır. Bu araştırma sonucunda Courtgi'nin 12 bin lira harcayarak satın aldığı alet ve edevat ile yılda 150 bin ton kömür istihsal edebildiği ve bunun 15 bin tonunun kendi vapurlarına yetebildiği sonucuna ulaşılmıştır. Panos Michael Courtgi kendi vapurları için kullandığı miktarın sınırlı olduğunu, geri kalan %90'lık bir kısmın ticarete ayrıldığını belirtmiştir.(175)

...Courtgi Kumpanyası'nın istihsal ettiği kömürler yerine İngiliz kömürlerinin rağbet görmesi üzerine 1886 yılında Panos Michael Courtgi tarafınan bir dilekçe daha verilmiştir. Kumpanya kömürlerini İstanbul'a sevk edene kadar ton başına 20 şilin maliyete katlanırken aynı miktar İngiliz kömürü 10 ile 15 şilin arasında bir fiyata alıcı bulabiliyordu. Bu durum Kumpanya için maliyetler yönünden aleyhte bir sonuç oluşturuyordu. Halbuki Kumpanyanın modern alet ve edevat ile yaptığı üretim, kömür resminden muaf tutulmuş ve bir önceki yıl %28'lik dahili kömür resmi de kaldırılmıştı. Fakat Panos Michael Courtgi muhtelif sebeplerle alınan %5'lik resmin de alınmaması için dilekçe vermiştir.(176)

...Osmanlı 19. yüzyılında 1874'de tedricen de olsa karayolları için dahili resim kaldırılmış, denizyolları için ise iç gümrük vergileri 1910 yılına kadar sürdürülmüştür. Denizyolu ile taşınan kömür için ise dahili resim 1886'da kaldırılmıştır.

Panos Michael Courtgi, Mısırlı ortağının iflası sebebiyle sahibi olduğu ocakları Ragıp Paşa'nın 40 bin liralık teklifine karşın 110 bin lira karşılığında Ereğli Şirketi'ne satmak zorunda kalmıştır. Sattığı ocaklarda 30 milyon ton rezerv bulunduğu iddia edilmiştir. Ereğli Şirketi'ne satılan 232, 348, 74 ve 196 numaralı ocakların liman inşaatı imtiyazı süresince Ereğli Şirketi'nde kalacağı kararlaştırılmıştır. Liman inşaatının bitiminde ise ocaklar, işletilmesi için ocak sınırında kurulan imalathane ve sair teçhizat ile beraber bedelsiz olarak hükümete devredilecektir.(177)

...Courtgi ocaklarının Ereğli Şirketi'ne devri için söz konusu ocakların devlete olan borçlarının da kapatılması gerekiyordu. 209.071 kuruşluk borcun ödenmesinden sonra devir işlemi için herhangi bir engel kalmayacaktır. Devir işlemlerindeki bir engel de Midilli Bankası'nın tasfiyesi sırasında Giurgiu ocaklarının devrinin ayrıntı olarak kalmasıdır. Bu durumun talep sahiplerinin kömür istihsalini geciktirmesi açısından mağduriyet doğurduğu bilirkişi heyeti tarafından bildirilmiştir.(178)

George (Ioannis) Zarifi

George (Ioannis) Zarifi'yi tanımlayan bunca eserlerde tüccar,banker, Zafiropolou & Zarifi firmasının kurucusu ve hayırsever diye tanımlanmıştır. Aslında hiç düşünmediği halde gemi sayısı bakımından en büyük armatördü. Zarifi ailesi Paşalimanı'nın Vori köyündendir. Üzüm bağları vardı ve şarap üretimiyle tanınırlardı. Şarap fiçilarının yelkenlilerle getirildiği Galata'da Şarap İskelesi sokağıyla gelişen deneyimlerle ticarette başarılar sağladılar. Bu başarılar sonucunda Yannis Zarifi ailesiyle İstanbul'a yerleşti. Çok kalabalık olan Zarifi ailesinde de, aile gelenekleri doğrultusunda aile büyüklerinin adları genellikle çocuklara verildiğinden, armatör Zarifi'yi tanıtmak adına, okurda *"Hangi Zarifi?"* kuşkusunu ortadan kaldırmak amacıyla, önemli olan Zarifi'leri soyağacı bilgileriyle özetledim;

George (Ioannis) Zarifi- 6 Eylül 1807 tarihinde Megalo Rheuma / Arnavutköy'de dünyaya geldi.Bazı kaynaklarda doğum tarihi 1810 olarak verilmektedir. Babası Çelebi Iaoannis "Yanko" Zarifi (Zarifis) 1770-1850) ve annesi Kokoka Tarsi 'Tarsitsa' (Iordanaki) Kaplanoğlu idi. 1821 Yunan ayaklanması sırasında korkarak İstanbul'dan ayrılmışlar ve Odesa'ya yerleşmişlerdir. Çar I. Alexander'ın yakın alâkası sayesinde Odesada Lyceum Richelowski'de okudu. Odesa'daki Yunan ahalisi çoğunlukla Sakız Adası'nda gelmeydiler. Ortalığın düzelmesinden sonra yeniden 1831'de Odesa'dan İstanbul'a göçederek Fenari (Haliç Fener)'e yerleştiler. 1839 tarihinde İstanbul'da büyük zahire tüccarı Dimitrios Zafiripolou'nun kızı Eleni (Dimitrios) Zafiropoulo ile Haliç Fener, Cibali'de evlendi. İstanbul'da kayınpederi Dimitrios Zafiripoulo ve kayınbiraderi Stephanos ile Zafiripoulo & Zarifi (Z&Z) firması kurdular. Bu firmanın Londra, Marsilya, Tuna ve Odesa'da şubeleri açıldı.

Stephanos Zafiropoulo ile Osmanlı Devleti'nde Z&Z olarak en önemli bankacılık hizmetini ve ticari şirket ağını gerçekleştirdi. Ayni zamanda Marsilya, Londra, Odesa ve Romanya'ya kadar genişlediler. İstanbul'daki genel merkeze bağlı olarak Stepanos Zafiropoulos'le birlikte Marsilya'da faaliyete geçen Z&Z'den başka, Zarifi'nin kardeşleri de Marsilya'da çok etkin banker ve tahıl/zahire tüccarı olarak faaliyet gösterdiler. Yaşamı boyunca Yunan halkının menfaati için çalışmış ve parasal destekler sağlamıştır.Sultan II.Abdülhamid'in bankacılık bilgisine çok değer verdiği bir şahıs olarak tanındı. Evi, Pera / Beyoğlu'ndaki muhteşem konak ve Tarabya'daki muhteşem bir yalı konaktı.27 Mart 1884'de İstanbul'da vefat etti ve Şişli Rum Ortodoks Mezarlığı'na defnedildi. Sultan II. Abdülhamid iradesi olarak kendisine önerilen Osmanlı reayalığını (Vatandaşlığını) reddetmiş ve Yunanlı kimliğini asıl saymıştır.

George (Ioannis) Zarifi'nin eşi Eleni (Dimitrios) Zafiropoulo 7 Temmuz 1817'de İstanbul Fener'de dünyaya geldi. Babası Dimitrios Zarifipoulo (1770-1864), annesi Ralou 'Rallouka'

Stephanos (Eustathios) Eugenidi ile Hélène (Leonidas) Zarifi'nin evlenme töreni 1905 İstanbul.
Kaynak: Zarifi arşivi.

(Constantine) Fenerlis (1790- 1880) idi. George Zarifi ile evlenmesi Osmanlı İstanbul'unda Zarifi ve Zafiropoulo beraberliğinden oluşan erişilmez bankerlik markasını yaratmıştır. Çocukları ; Leonidas (George) Zarifi, Pericles (George) Zarifi, Sophia (George) Zarifi, Theresa 'Tarsi' (George) Zarifi, Stephane George 'Etienne''(George) Zarifi'dir hepsi İstanbul'da dünyaya gelmiştir. 18 Mayıs 1910'da İstanbul'da vefat etti ve Şişli Rum Ortodoks Mezarlığı'na defnedildi.

Leonidas (George) Zarifi, 16 Aralık 1840 tarihinde İstanbul'da dünyaya geldi. 20 Eylül 1879'da Heybeliada'da Euphrosyne 'Phrosso' (George) Nicolopoulo ile evlendi. Çocukları; Georges (Leonidas) (1880-1943), Hélène (Leonidas) (1882-1976), Léonidas Theodoros 'Leon' (Leonidas) (1884-1963), Stephane (Leonidas) (1886-1971), Constantine 'Costas' (Leonidas) (1891-1979)'dır. 1 Mart 1923 tarihinde Atina Kiphissia'da vefat etmiştir. Aileden Pericles (George) Zarifi 27 Mart 1844'de İstanbul'da doğmuştu. 05 Temmuz 1927'de Marsilya'da vefat etti. 06 Temmuz 1927'de Marsilya St. Pierre Cemetery'de defnedildi.

Marsilya'da bankerlik ve özellikle Rusya'da buğday ithalatıyla tanınan Nicholas Zarifi, 1898'de Leonidas Georges Zarifi, Pandely Simiriotti, Stephen Zafiropulo, Michael Zarifi, John Michael Zarifi ve Theodore Michael Zarifi ile merkezi İstanbul'da olan Zafiropulo & Zarifi - Zarifi & Sons (Sociéte Zarifi & Fils) şirketinde ortak olarak yer aldı. Şirketin Londra adresi 21 Great Winchester Street idi. Genel merkezi ise Zarifi kardeşler yönetiminde olan İstanbul'daki Sociéte Zarifi & Fils idi.

George (Ioannis) Zarifi - Galata Bankeri olarak vefatına kadar İstanbul'da yaşadı. Yunan yardım derneklerine çok yüksek meblağlarda bağışlarıyla tanındı. 1840'da İstanbul'daki 11 Rum asıllı bankerin en üst sırasındaki isim olmuştu. Odesa'da, Marsilya'da ticaret yaparak büyük varlıklar tesis etmiş olan tüm Zarifiler gibi İstanbul'da Zarifi ağının kilit ismi olmayı da başardı. Armatörlük yaşamı için ayrı değerlendirmeler mevcuttur. Armatörlük amacıyla kurduğu şirkete *"Zarifi Brothers & Co."* adını vermiş ve deneyimli bir armatör olan Embiricos ailesiyle yakın ilişki kurmuştur. Sahip olduğu gemilerden ayrı olarak Rum kaptanlarının gemi sahibi olmaları adına parasal destek sağlamış, onlarla ortak olmuştur.

LR verilerine göre Osmanlı tebaası Rum asıllı İstanbul ve İzmir'li 10 armatör arasında P.M.Courtgis, 6,554 Nrt. toplamında 6 gemi sahibi olan Leonidas Zarifi'ye nazaran 11 gemi ile birinci sırada, fakat 5,947 nrt. ile ikinci sıradadır. Bir süre İstanbullu armatör G. Stathopulo 3 gemi 2,918 Nrt. ile birinci sırada, 2 gemi ve 2,406 Nrt. ile Micalinas & Co. üçüncü sırada olmasına karşın,İzmirli Hacı Davud Farkouh 3,865 Nrt. toplamında 10 gemilik bir filoya sahip olmuştur. İstanbul'lu levanten Foscolo & Mango 6,071 Nrt. toplamında 4 gemiye sahip olmasına karşın bu gemiler "Mango & Doresa, Londra" kayıtlıdırlar. Sinissioglu S. 2,283 Nrt toplamında 2 gemi sahibidir. Listedeki diğer armatörler; Dandria Kardeşler, Saliaris A.K., Pantaleon P., Langoressis N., Evangalatos E., Andrea Spiteri, Stamiades MJ.'dir. *Bkz:Osman Öndeş;"Türk Armatörleri Tarihi" C.VII. P.M. Courtgi maddesi.*

Kendisine Osmanlı vatandaşı olmasına bizzat Sultan II. Abdülhamid irade buyurmasına karşın, bu iradeyi geri çevirmiş ve Yunanlı kalmaya devam etmiştir. Tüm servetini borçlu olduğu Osmanlı İmparatorluğu'undaki yasal boşluklardan ve beceriksizliklerden alabildiğine istifade ederek yapmış, devletin finans kaynaklarına hükmedecek kadar güçlendiği gibi, kurduğu armatörlük firmasına ait 10 geminin tamamı Yunan bayraklı olarak Osmanlı limanları, iskeleleri, Karadeniz ve Ege ağırlıklı olarak çalışmışlardır. Devrinde gemi sayısı bakımından Osmanlı Devleti'nin en büyük armatörü olmasına karşın, armatörlüğe borsada

oynadığı "Değerli kağıt" gibi baktı. Gerçek anlamda armatör olmadı ve gemi işletmeciliğini bankerlik yaptığı şirketten yönetmeye yöneldiğinde de zaten armatörlük hayatı sıkıntılarla sona erdi.

George Y. Zarifi ve Zafeiropoulos & Zarifi şirketi

Zarifi ailesi için sosyal ve ekonomik açıdan vazgeçilmez fırsatlar sunan şehir Osmanlı başşehri İstanbul idi. Diğer bölgelerde ülkelerde hep şubelerle etkinliklerini genişlettiler. Yaşamları içinde değişmez saydıkları şehir İstanbul, Arnavutköy, Tarabya oldu. Aileden Alexandros Zarifis Odessa'ya yerleşmiş ve Zarifi'leri temsil eden çok güçlü banker ve tahıl tüccarı idi. Ticarette, bankacılık ve sarraflık alanında son derece etkindiler. Aileden Michael Zarifi (1819-1891) Londra'ya yerleşmişti ve finans sektrönde Londra'dakiYunanlıların da para işlerinde öndegelen bir isim sayılmaktaydı. Zarifi ailesinin İstanbul merkez olmak üzere Güney Rusya'da da şube görünümünde firmaları vardı.

1812 doğumlu Alexander I.Zarifi Odesa'ya yerleşmişti. Bankerlik ve özellikle buğday ticareti yapmaktaydı. En küçükkardeş George I.Zarifi İstanbul'da dünyaya geldi. Aile geleneğini sürdürerek bankerlikte hızla büyüdü. Burada Zafeiropoulos & Zarifi şirketini kurdu.

Zarifi'ler ticarette, bankacılıkta benzersiz başarılar ve kârlar elde ettiler ve armatörlük faaliyetlerini asla ihmal etmediler.[179] XX. Yüzyılın başlarında İstanbul'da,Odesa'da, Tuna'da ve Marsilya'da çok etkin tüccar olarak yeralan Georgios I. Zarifi,Sideris S., Arvanitides, Destouni Kardeşler, Cosmas Arvaintides Rusya'dan petrol ithalatında ve taşımacılığında XX.Yüzyılın ilk onbeş yıllıkdöneminde hemen tüm taşımaları yapmışlardır. George I. Zarifi, Arvanaites, Retyhmnis, Yannanghas ve Pneumaticos'la da armatörlükte işbirliği yapmış, Kaptan A.Palios ve Kaptan Diakakis'i ve diğer Rum kaptanları armatörlük yatırımlarında desteklemiştir.

Zarifi'nin, Société Zarifi Fils - Zarifi ve Oğulları armatörlük şirketi ve armatörlük anlayışı

Oğlu hatıratında şöyle anlatır;[180] Babam banker olmak için doğmuştu. Tüm meslek hayatı boyunca bu alanda hiçbir zaman tehlikeli spekülasyonlara girişmeden başarı sağladı.Onun döneminde Poli'de Su Şirketi (Dersaadet Anonim Su Şirketi), Rıhtım Şirketi, Manastır- Selanik Demiryolu şirketi, Keratio Vapur Şirketi (Haliç Vapur Şirketi), Iraklie Şirketi (Ereğli Şirketi), vs. gibi önemli şirketler kuruldu. Babam bu şirketlerin kurucuları srasında gösteriliyordu.

.. Bir öğle vakti, babam Galata'nın en iyi lokantalarından biri olan Vizantion'a yemek yemeye gider. Denizcilik konularında uzmanlaşmış Zaharis Fitilis isminde bir avukat da oraya sık sık gitmektedir.Yemek sırasında, özellikle anemonlar olmak üzere, dağ çiçeklerinden bahsederler Babam bu çiçeklerin bizim buralarda çok nadir ve zor bulnan çiçekler olduğunu söyler.

Avukat Fitilis; "Bu çiçekler sadece nerede arayacağını bilmeyenler için nadirdir." der.

Bu sözler üzerine babam söylediklerine kulak kesilir.

"Peki, nerede saklanıyorlar?" diye sorar.

Avukatın yüzü gizemli bir ifadeye bürünür.

"Buradan, oturduğunuz yerden size anlatmam zor. Bulundukları yere benim sizi götürmem gerekiyor."

Babam "O yerde anemonlar bulacağımıza emin misiniz?" diye sorar ısrarla.

"Hiç kuşku yok."

Bu cevaptan sonra babam dayanamaz ve Fitilis'e sorar:

"Yarın sabah müsait misin?"

"Evet"

"Saat sekizde beraber yola çıkmamızı ve beni oraya götürmeni kabul eder misin?"

Avukat kabul eder ve ertesi sabah bizim evde buluşmak üzere sözleşirler.

Ayni akşam babam anneme şunlar söyler:

"Frosocuğum, yarın sabah saat sekiz için arabayı çağırasın. Önemli bir işim var. Beni yedide uyandırsınlar."

Babam çok tezcanlıdır. Ertesi sabah oda hizmetçisi odaya girmeden uyanmıştır bile. Büyük bir sabırsızlık içinde durmadan saatine bakmaktadır.

Annem sorar:

"Hayrola, acelen ne?"

"Çok acil bir mesele, Frosocuğum. Daha fazla sorma.Sana akşam herşeyi anlayacağım."

Yabancı saatinde gelir,arabaya biner ve babamın yanında yerini alır.

"Nereye gideceğiz beyefendi?" diye sorar arabacı.

"Dosdoğru gitsin" diye cevap verir avukat ve iki atlı kupa bilinmeyen bir yöne doğru yola çıkar.

Yabancının babamı nereye götürmeyi planladığını ve onu nereye götürdüğünü tam olarak bilmiyorum. Bilinen tek şey, bütün bir sabah boyunca küçük bir anemon bile bulamadan dolanıp durduklarıdır. Ancak babam bu geziden döndüğü zaman, Fitilis onu armatör olma konusunda ikna etmiştir. Babam başlangıçta "Ben bu tür işlerden hiç anlamam" diye cevap verir. "Ben sadece bankerim ve bankacılık dışında hiçbir şeyi ciddiye almıyorum."

Avukat *"Banker kalacaksınız, sadece banker. Fakat paranızı değerli kağıtlara yatırım yapacağınıza, kaptanlara borç vereceksiniz. Sadece buharlı bir gemi alacak kadar parayı tamamlayacaksınız. Satın alınan buharlı gemi sizin adınıza kaydedilecek ve teminat olarak kullanılacaktır. Kaptan size borcunu ve faizleri ödediği zaman, gemi onun üzerine devredilecektir. Kaptan satım alım bedelinin dörtte birini ödediğinde, manfaati size bağlı olacak ve borcunu temizlemek için her türlü çabayı gösterecektir. Değerli kağıtlar yüzde 4'ten fazla kâr bırakmıyor. Kaptanlar size yüzde 6 ödeyecekler."* der.

Babam bir deneme yapmak için avukatın önerisini kabul eder. Avukat onu ortak satın alınacak buharlı geminin toplam değerinin beşte birini ödemek isteyen Kaptan Rethimnos ile tanıştırır. Babam kalan beşte dörtlük borcu öder ve satın aldıkları gemiye *"Leonida"* adını verir. Kaptan Rethimnos ortak oldukları bu gemiyi işletmekte büyük başarı gösterir. Çok kısa zamanda borcunu öder ve *"Leonida"* kendi gemisi olur.

Leonida'nın satın alınması, navlunların genel bir yükseliş keydettiği zamana rastlamıştır. Armatörlük şirketlerinin ne derece kârlı oldukları ortaya çıkar çıkmaz, bukez Avukat Fitilis, Gikan Kuluras isimli kaptanı babama tanıştırır. Bu kaptanın da küçük bir birikimi vardır. Babam geriye kalan bölümünü tamamlamayı kabul eder ve böylece satın aldıkları gemiye *"Froso"* adını verirler. Kaptan Kuluras da Kaptan Rethimnos gibi borcunu ödemek için büyük gayret göstermiş ve yüksek navlunlardan da istifade ederek borcunu ödemiştir. Bu durum babamın

çok hoşuna gitti ve birbiri ardından buharlı gemiler satın almaya başladı. Kostanti Vasilakis ile "*Yeorgios*", Andonio Palios Kaptan'la "*Eleni*", Kaptan Niolakis ile "*Leon*" ismini verdikleri gemiler satın alındı. Bu arada İngilitere'nin Boerlerle savaşı başladığından durmadan buharlı gemi talepleri oluyordu. Savaş ve gemi azlığı nedeniyle navlunlar durmadan yükseliyordu. Bu gelişmelerden heyecanlanan babamı bitmez tükenmez bir iyimselik kaplamıştı. Genç ve iyi inşa gemiler çok az olması nedeniyle, dört yaşlı gemi almaya karar verir. Bu gemilere "*Stefano*", "*Kosta*", "*Yeorgios*" ve "*Leon*" adı verilmiştir.

Bu gemilerin borçlarının bitmek üzere olduğu bir dönemde, "*Zarifi*" adını verdiği 5,000 grt.'lik yeni inşa bir gemiyi sipariş etmişti. Gemi alımına da devam etmiş ve Kaptan Vasilakis'le birlikte "*Vasilakis*" adını verdikleri buharlı bir gemi daha satın almıştır.

Armatörlük mesleğini, tüm meslekler arasında en çok kâr getiren bir meslek olarak değil, en millî meslek olarak da görüyordu. Yunanistan'ın fakir ve insanlarını beslemekten uzak olması nedeniyle, babam her sermaye sahibinin Yunan denizciliğini desteklemek zorunda olduğuna inanıyordu. Hatta kendi verdiği kredilerle yetinmiyor, kendisini örnek almaları için akrabalarını ve arkadaşlarını da ikna etmeye çalışıyordu. Coşkusu o derece büyüktü ki, düzenlediği vasiyetinde servetinin beşte birini kendi uyguladığı gemi alım uygulamasını devam ettirerek, buharlı gemi satın alımları için gerekli olan meblağın tamamlanması adına Yunan kaptanlarına borç para verecek bir kuruma bıraktı. Fakat, navlunların akıl almaz rakamlara yükeldiği ve her gemi sahibinin, gemisi ne kadar yaşlı ve çürük olursa olsun, istediği kadar para kazandığı bir sırada İngilizler Boerlerle barış sağladı ve taşımaları durdurdu. Bir anda gemi talepleri durdu ve navlunlar aniden düşüş kaydetmeye başladı. Hele faiz ve borç taksitleri ödemek zorundaysan, artık elde edilen gelirler masrafları karşılamıyordu. Kısa bir süre sonra, gemilerin değerleri kaptanlarını borçlarını bile karşılamaz hale geldi.

Kaptanlar, sadece işlettikleri gemilerin asla sahibi olamayacaklarını değil, vermiş oldukları avansı da kaybettiklerini hissettiklerinde, bu açmazdan kurtulmak için başka yollar bulmaya çalıştılar. Ancak seçtikleri yolları kurnaz ve beceriksiz yollardı. Hileli de olsa acil olarak bir kazanç elde etmek için kaptanlar kredi verene karşı kendilerini küçük düşürüyorlar ve Yunan ismini rezil ediyorlardı. Pek çok kişi bu felaketin geçici olduğunu zanneti. Babam da krizin çabuk geçeceğini düşünerek, aynı hatayı yaptı. Üstelik, daha fazla güven yaratmak için, gemilerini Galata'dan kendi yönetmeye karar verdi. Maalesef gelecek, sadece krizin geçici olmadığını değil, kendi bu işte daha pişmemişken, bankacı bürosundan kaptanların hesaplarını öngörmenin ve bunları denetlemenin imkansız olduğunu da gösterdi. Artık elimizde hiçbir gemi kalmamışken bile bu sıkıntılar yıllarca devam etti."

Yunan deniz ticaret tarihi kayıtlarında İstanbul ve Çanakkale'li Arvanitidis, Zarifis, Kavounidis, Sideridis, Foscolo - Mango, İzmir ve Ege'li Eusthathiou, Papayiannis, Onassis gibi Zarifi de Osmanlı tebaası Rum armatörler olarak değil, Yunanlı armatörler listesinde yeralmaktadır.(181)

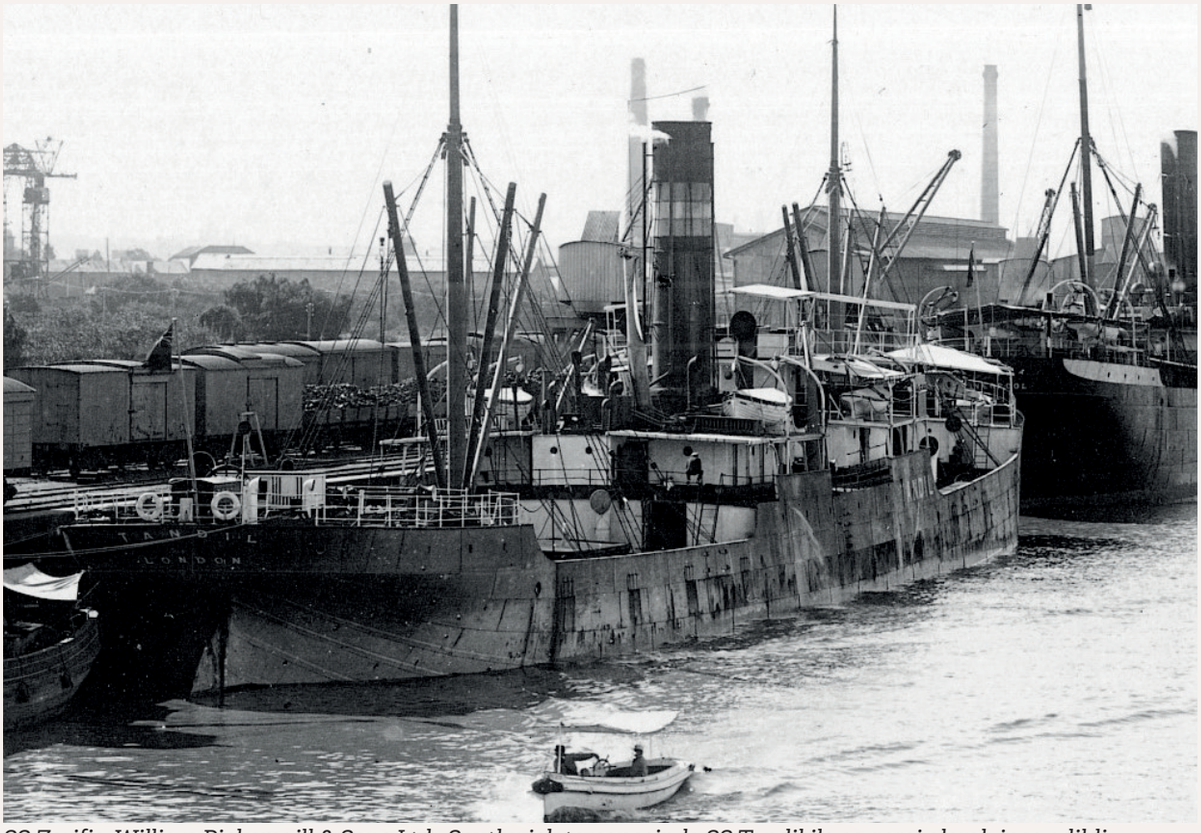
LR verilerine göre Osmanlı tebaası Rum asıllı İstanbul ve İzmir'li 10 armatör arasında P.M.Courtgis, 6,554 Nrt. toplamında 6 gemi sahibi olan Leonidas Zarifi'ye nazaran 11 gemi ile birinci sırada, fakat 5,947 Nrt. ile ikinci sıradadır. Bir süre İstanbullu armatör G. Stathopulo 3 gemi 2,918 Nrt.ile birinci sırada, 2 gemi ve 2,406 Nrt. ile Micalinas & Co.üçüncü sırada olmasına karşın,İzmirli Hacı Davud Farkouh 3,865 Nrt.toplamında 10 gemilik bir filoya sahip olmuştur. İstanbul'lu levanten Foscolo & Mango 6,071 Nrt.toplamında 4 gemiye sahip olmasına

karşın bu gemiler *"Mango & Doresa , Londra"* kayıtlıdırlar. Sinissioglu S. 2,283 Nrt toplamında 2 gemi sahibidir. Listedeki diğer armatörler; Dandria Kardeşler, Saliaris A.K., Pantaleon P., Langoressis N., Evangalatos E., Andrea Spiteri, Stamiades MJ.'dir. *Bkz:Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi" C.VII. P.M. Courtgi maddesi.*

George Ioannis Zarifi ve Panos Michael Courtgis ilişkisi

"Kırım Harbi" olarak algılanan Rus-Osmanlı Savaşı sırasında George Zarifi, Panos Courtgis ile Osmanlı Ordusu ihtiyaçları için ortaya çıkan fırsatları değerlendirerek pekçok işbirliği gerçekleştirmiştir. Zarifi, Panos için tarifsiz koruyucu idi, adeta babası gibi ona destek oldu. Haliç Vapurları İdaresi'ni üstlenmesinde de Zarifi arka planda kalmasına karşın, Courtgis'i destekleyen kendisi olmuştur. 1880'den itibaren "Aegean Steamship Company"nin kurulmasını parasal olarak daima destekleyen George I. Zarifi idi. Özünde Aegean Steamship Co.'ye kredi kaynağı yaratmak için Panos Courtgis'in öncülüğünde kurulan Banque de Metelin - Midilli Bankası'nın yönetim kurulu başkanlığını üstlendi ve böylece bu safhada da Panos Courtgis'i destekledi. Bu desteği bankanın dönüşü olmayacak derecede sıkıntıya girerek, faaliyetini tatil etmesine kadar devam etti. Kozlu'dakikömür madeninde Courtgis'in parasal kaynağı olan George Ioannis Zarifi idi. Zarifi ailesinde armatörlüğe ilk başlayan kişi George (Ioannis) Zarifi idi. Oğlu Leonidas Zarifi de armatör olarak ayni geleneği sürdürmüştür.

George Zarifi İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında kılavuzluk, gemi yedekleme, ve gemi kurtarma hizmetleri yapmak üzere 1895 yılında kurulmuş olan *"P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvatage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and*



SS Zarifis, William Pickersgill & Sons Ltd., Southwick tersanesinde SS Tandil ile eş gemi olarak inşa edildi.

Salvage Company Ltd."in yönetim kadrosunu meydana getiren hissedarlar ve müdürler; "*Société Générale de l'Empire Ottoman*" Genel Müdürü Theodore Berger; Transatlantique Şirketi Genel Müdürü Le Marquis de Flers; *Mallet Brothers Bankası* Genel Müdürü Theodore Mallet; Transatlantique Bankası Genel Müdürü A.Churneyssen; Londra'lı yatırımcı Frédéric Vincent; Galata'nın en önemli bankeri Lionidas Zarifi; Galata Bankerlarından E. Eugenidis idi. *(Bkz- "P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvatage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd. maddesi)* Georgios (George) I. Zarifi'nin bankerlik dışındaki armatörlük yaşamına ait aktardığım bilgiler, armatörlük alanındaki yatırımlarının ve gemi işletmeciliğinin tanımlamasına yeterli olacaktır. Georgios I. Zarifi'nin Osmanlı Devleti'nde bir süre gemi sayısı bakımından birinci, tonaj bakımından ikinci büyük armatör ve firmasının merkezinin İstanbul / Galata olduğu hatırlanmalıdır.

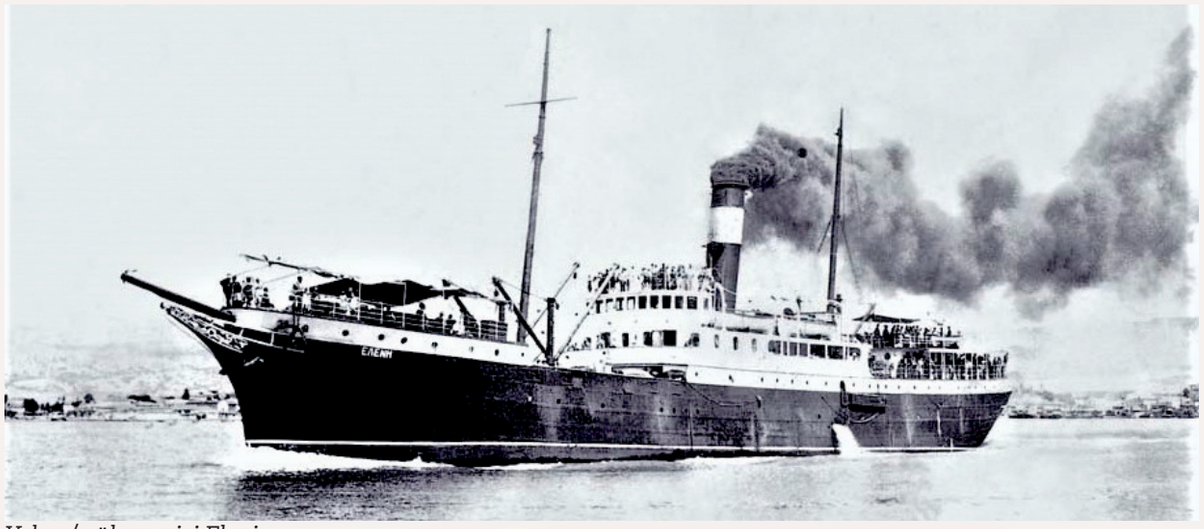
Zarifis

L.Zarifi - Z.Fitilis & Co. adına William Pickersgill & Sons Ltd., Southwick tersanesine sipariş edilen "Zarifis" isimli genel yük gemisinin 22 Aralık 1900'de 130 Kızak Numarası ile inşaatına başlandı. Şubat 1901'de inşaatı tamamlanarak hizmete alındı. 2896 grt. / 1827 nrt. olan Zarifis'in tam boy 324.0 ft., genişlik 47.1 ft., derinlik 21.7 ft. ve ana buhar makinesi George Clark Ltd. imalatıydı. 1909 -1913 yıllarında Michalinos Bros. ve Michalinos Maritime & Commercial Co. işletmesinde idi. 29 Kasım 1915'de Misurata'nın 200 mil batısında meyva yüklü olarak seyrederken U - 33 Alman denizaltısı tarafından durduruldu ve mürettebatının gemiden ayrılmasından sonra batırıldı.Geminin mürettebatı Malta'ya ulaşabildi.

Zarifis'in batırılması I. Dünya Harbi'nde Osmanlı Devleti ile Almanya'nın yakın müttefik olmaları nedeniyle Almanya tarafından "Özür dilenecek bir yanlışlık olarak" açıklandı.

Eleni

Georgios (Leonidas) I. Zarifis'in gemi alması için teşvik ederek ortak olduğu kaptanlardan biri de Kaptan Antonios G. Lemos olmuştur. Kaptan Antonios G. Lemos'un borçlanarak ortak olduğu genel yük gemisine "Eleni" adı verilmişti. Beş yıl boyunca Kaptan Antonios G. Lemos ve oğlu borçlarını ödemek suretiyle geminin armatörü oldular. "Nafsika" adı verilen gemi 21 Mart 1912'de Marsilya sahillerinde karaya düşerek hurda hale geldi.



Yolcu / yük gemisi Eleni

(142) Doç. Dr. Metin Ünver; "Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası, 1883-1911" Çanakkale Araştırmaları Yıllığı, Bahar 2018, Sayı 24, ss 175-210.

(143) Evrydiki Sifneos;"P.M. Courtgi and the birth of a Greek- Ottoman Liner company- The Aegean Steamship Company", Following the Nereids, Kerkyra Publications, (Chartziioannou Marie Christina -Gelina Harlaftis),2006.

(144) Gelina Harlaftis; "A History of Greek owned Shipping 1830 to the Present Day", Routledge,2015. Doç Dr. Metin Ünver; "Kurci Vapur Kumpanyası (1883-1911)-Courtgi Steamship Company (Navigation a Vapeur Egée 1883-1911", Uluslararası Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul"4-5 Mayıs 2017. İstanbul Üniversitesi. "Courtgi (Gürcü) Bahr-ı Sefid (L'Egée) Vapur Kumpanyası, 1883-1911"Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Yıl:16, Sayı:24, Sf.175-210, Bahar 2018. (İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü).

(145) Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire - Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1881, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1881, s. 170; Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1883, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1883, s. 226; Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1885, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1885, s. 154.

(146) Osmanlı sancağı altında çalışacak, Fransız Messageries ve Avusturya'nın Lloyd kumpanyasına benzer bir vapur şirketi kurmak için İngiliz Hanson'un 1879 yılındaki girişimi: BOA, HR. TO. 465/24.

(147) Sema Küçükalioğlu, İdare - i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 83-97.

(148) BOA, Y. Mtv. 10/65, Lef 3; Sema Küçükalioğlu, a.g.t., s. 85.

(149) BOA, İ. MMS. 73/3340, Lef 1 (16 Safer 1300 (27 Aralık 1882) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası). Birkaç sene önce İzmir Körfezi'nde vapur taşımacılığı imtiyazı talep eden Osmanlı tebaasında Demosthenes Baltazzi'ye herhangi bir imtiyaz ve inhisar sağlamaksızın, Osmanlı Devleti kanunlarına tam olarak uymak kaydıyla taşımacılık için ruhsat verilebileceği değerlendirilmiştir. İdare - i Mahsusa vapurlarının sayısı artırılarak bölgeye seferler düzenlenmesi planlandığında verilecek ruhsatın geçici olması uygun bulunmuştu: BOA, İ. MMS. 54/2421, Lef 10.

(150) BOA, HR. İD. 902/16, Lef 4. Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden 22 Teşrinisani 1304 (4 Aralık 188) tarihinde gelen cevap tezkiresinin sureti.

(151) BOA, BEO. 2522/189118, Lef 2; BEO. 2493/186961, Lef 2.

(152) Kumpanya teknolojik olarak kendini yenilemesi konusunda yaşadığı sıkıntıya rağmen, Osmanlı idaresinin son döneminde Midilli'de yaşanan zeytinyağı temelli ekonomik büyümenin getirdiği ticarî hareketlilikten, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Mısır'ı içine alan geniş bir havza dahilinde önemli derecede istifade etmiştir: Stratis Anagnaustu, a.g.t., s. 367.

(153) Eser Tutel, Seyr - i Sefain. Öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları 2006, s. 116-117.

(154) Sema Küçükalioğlu, a.g.t., s. 117-118.

(155) BOA, BEO. 3578/268321.

(156) BOA, BEO. 3816/286197, Lef 4. Bahr-i Sefid P. M. Courtgi Vapur Kumpanyası Müdürü Courtgi imzalı 9 Teşrinievvel 1326 (22 Ekim 1910) tarihli arzuhal.

(157) BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 5. 15 Safer 1329 (15 Şubat 1911) tarihli irade.

(158) BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 1.

(159) BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 2.

(160) Doç Dr. Metin Ünver; "Kurci Vapur Kumpanyası (1883-1911)-Courtgi Steamship Company (Navigation a Vapeur Egée 1883-1911", Uluslararası Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul"4-5 Mayıs 2017. İstanbul Üniversitesi. "Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'Egée) Vapur Kumpanyası, 1883-1911"Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Yıl:16, Sayı:24, Sf.175-210, Bahar 2018.

(161) Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi;Tophane Müşiri Rodoslu Fethi Ahmet Paşa, buharlı vapurlarla yolcu taşınmasına

başlandığı yıllarda, özellikle 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye'yi örnek olarak, Haliç'te vapur işletmeciliğinin temelini attı ve ilk girişimler gündeme 10 Eylül 1856 yılında başlar. Hasköy İskelesinden başlamak ve Haliç'te yolcu taşımak üzere 20 yıl süre ile bir imtiyaz verildi. 1860'dan itibaren Haliç'in iki kıyısı arasında üç yolcu vapuru ile yolcu ve eşya taşımacılığına başladı. Vapurların geliri, Abdülmecit'in kızları olan Sultanlara cep harçlığı olarak veriliyordu. Rodoslu Fethi Ahmet Paşa'nın ölümüyle, Haliç Dersaadet Vapur Şirketi'nin imtiyazı Abdülmecid'in kızlarından Cemile Sultan'ın kocası Damat Mahmut Celâlettin Paşa'ya verildi. Haliç şirketinin Müdüriyet binası Ayvansaray'da olan şirket düzenli bir yönetimden yoksundu. 1908 yılında Meşrutiyet'in ilanıyla Cevdet Paşa'nın yönetimine verilen işletme, yine verimli olamamıştı. Bu hattın ciddi bir işletme olarak çalıştırılmaya başlanması, 1913 yılında bir İtalyan şirketine verilmesi ve şirketin adının "Haliç Şirketi" olmasıyla başlamıştır.

(162) Sara Korle;"Mevhibe Celâleddin - Geçmiş Zaman Olur ki", Çağdaş Kitaplar, 1995

(163) Levent Payzın; "XVIII. Yüzyılda Midilli Adası", Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı,2008.

(164) Dr. İsa Tak; "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenlerinde Faaliyet Gösteren Şirketler", A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, Sayı 18, Erzurum, 2001.

(165)Michael Ant.Kaitatzidis; "The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911", Todonti Yayını,Yunanistan 2009.

(166) Doç. Dr. Metin Ünver.a.g.m.

(167) Michael Ant.Kaitatzidis; "The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911", Todonti Yayını,Yunanistan 2009.

(168) Doç. Dr. Cabir Doğan ve Ferhat Güngör; "Memleket Sandıkları - Osmanlı Devleti Hâkimiyetindeki Midilli Adası'nda Zirai Kredi Teşkilatı Kurma Konusunda İlk Teşebbüs"; SBF-Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:53 (298-309),2015.

(169) Dr. Erol Ortabağ; "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon",Türkiye Bankalar Birliği Neşriyatı, Yayın No.326, 2018.

(170) Argus de la Presse, Montmarte. 16 Kasım 1911.

(171) Dr. Erol Ortabağ;a.g.e.

(172) Metinde "Giurgiu Pano" yazılıdır.

(173) Tamer Güven; "Zonguldak Kozlu'da Kömür Madenciliği: İşletmecilik Ve Çalışma Hayatı (1848-1921)" Bülent Ecevit Üniversitesi Yayınları No: 5. Mayıs 2015 Ankara.(Tamer Güven- Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Araştırma Görevlisi).

(174) a.g.m.

(175) a.g.m.

(176) a.g.m.

(177) a.g.m.Midilli Bankası'nın İskenderiye'deki şubesi ortak değildi.(Bkz- 392)

(178) "Bu olay Banque de Metelin - Midilli Bankası'nın sonuydu. Bir gün içinde hançerlendi..Mısır'daki Zervoudakis'in temsil ettiği Banque of Metelin Mısır şubesi üç milyon Türk lirası gibi çok yüksek bir kredi imkanına sahipti. 1909 krizi sırasında ve bu kadar çok bankanın çöküşünden sonra Zorvoudakis de aniden iflasını açıkladığında, portföyündeki toplam kapital, ana bankanın toplam parasal gücünü meydana getirmekteydi." Panos Michael Courtgis'nin Hatıratı.

(179) Vassilis Kardessis; "Diaspora Merchants in the Black Sea The Greeks in Southern Russia 1775-1861", Alexandria Press, Atina,1998, Lexington Press, Lanham, Maryland, 2001.

(180) Yorgo L.Zarifi ;"Hatıralarım - Kaybolan Bir Dünya İstanbul 1800- 1920 - Oi Anamniseis Mou - Enas kosmos Pou Efyge" , Çeviren: Karin Skotinyadis, Literatür Yayınları, 2004

(181) Greece House Flags of Shipping Companies - Nikos Vatopoulos;The History of Greece- Written at Sea, Kathimerini,2002.

HANYA'LI KAVURZÂDE MUALLİM MEHMED AZİZ BEY

Prof. Dr. İlhan Ekinci'nin "Son dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri"[182] ve "Osmanlı Devletinde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları"[183] adlı çalışmalarında bazı sayfaları yer alan Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risalesi, dönemin tüccarlarından Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey ile ortaklaşa giriştikleri, fakat başarısız kalan Marmara'da bir vapur kumpanyası işletme teşebbüsünü anlatmaktadır. Risaleyi yazma sebebi olarak ise, başarılı olamayan bu ticarî teşebbüs sebebiyle deniz ticareti hakkındaki gözlemlerini içeren son derece önemli bilgi ve görüşlerini, bütün vatandaşların ve Osmanlı yetkililerinin dikkatine sunmak olduğunu belirtmektedir. Bu risale, Türk Deniz Ticaretinin içinde bulunduğu imkansızlıkları ortaya koyması bakımından muhakkak tümüyle değerlendirilmelidir. Böyle bir anlayış ile Risale'nin tamamı Osmanlıca'dan yeni yazıya çevrildi. Müteakiben bölüm bölüm günümüz diline göre düzenledim.Risale'nin bazı önemli sayfalarını günümüz diline kazandıran Prod. Dr. İlhan Ekinci'ye bu konuda tüm Türk Denizcilik dünyasına ışık tutması bakımından teşekkür ederim.

Mehmet Aziz Bey "Muallim" unvanı ile tanınmasına karşın bir hukukçu idi; Girit Adası Hanya kasabasından ve Kavurzâde lâkabıyla tanımış aileye mensup Mehmed Aziz Bey, Mekteb-i Hukuk'un ceza hukuku muallimlerindendi; "*Muallim*" unvanı buna işaret eder. Uzun yıllar Ticaret Mahkemesi'nde zabıt katipliği,[184] mülâzım üyelik ve icra memurluğu görevlerinde bulunmuştur. Mekteb-i Hukuk'un altıncı devre (1892) mezunlarındandır. Hanya Rüşdiyesi'ni ve Mekteb-i Sultani'yi bitirmiş, Ekim 1888'de Dersaadet Birinci Ticaret Mahkemesi'nde zabıt kâtipliğinde devlet hizmetine girmiş, mektepten mezun olunca mülazım üyeliğe atanmış ve uzun yıllar icra memurluğu görevinde bulunmuştur.

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

24 Ocak 1899'da, 138 Hıristiyan ve 50 Müslüman'dan oluşan yeni bir Girit Meclisi seçildi. 19 Nisan 1899'da ise 114 maddeden oluşan Girit Kanun-ı Esasisi ilân edildi. Kanun-ı Esasi'nin ilk maddesinde Girit'in tam muhtar bir hükümet olduğu belirtiliyordu. Böylece Girit, Osmanlı egemenliğinde kalmak şartıyla geçici bir dönem için Avrupa devletlerinin denetimi altında tutulup Prens Yeorgios tarafından yönetilecekti. Halk ise karma yerel meclis tarafından temsil edilecekti. Fakat yerel meclise verilmiş bulunan yasama yetkisinin yerine getirilebilmesi için yüksek komiser Yeorgios'un onayı gerekiyordu. Adada muhtariyet idaresi kurulduktan sonra Osmanlı Devleti'nin Girit üzerindeki idari, yargı ve yürütme yetkisi fiilen sona ermiştir. Fakat hukuki ve siyasi alanlarda yeni düzenlemeler taahhüt eden Girit Kanun-ı Esasisi, iki dini toplumdan müteşekkil olan yerel bir yönetim ve liman kentlerinde yerel bir Müslüman

elitin oluşmasına yol açtı. Muhtariyet "yerel halk" ve ortak bir "yerel kültür" adına ilan edildiği için, eşitlik ilkesinin güvence altına alınması çok büyük bir önem taşıyordu. Zira Kanun-ı Esasi'nin 7. maddesinde 'Giritliler hangi dine mensup olurlarsa olsunlar kanun karşısında eşit olup aynı haklara sahiptirler.' şeklinde bir ifade bulunmaktadır. Böylece bu maddeyle, eşitlik ilkesi güvence altına alınmıştır. Ancak burada unutulmaması gereken nokta, bu eşitlik ilkesinin pratikte tam olarak uygulanamamış olmasıdır. Zira Girit'in Müslüman ve Hıristiyan ahalisi arasında nüfus açısından önemli farklılıklar bulunuyordu. Diğer bir deyişle, muhtariyetin teorik mahiyeti olan "eşitlik ilkesi", adada yaşayan Müslüman nüfusun oranıyla doğrudan ilişkili olduğu için Müslüman nüfusun azalması nedeniyle bu ilke gerekte hiçbir zaman uygulanamadı. "Adadan göç eden Kavurzâde ailesi yetimlerin hayatlarını sürdürmesi için Akraba Meclislerince korunmuşlardır. Kavurzâde Aziz Bey'in yetimleri Nurettin ve Refik için Hanya Eytam Dairesi'nde toplanan akraba meclisi yetimlerin amcaları Kavurzade Ali Bey ve Kavurzâde İbrahim Efendi ile anne tarafından akrabaları olan Hacı Hasanaki Ağa'dan oluşmaktadır. Yetimlerin Kale Kapı'da sahip oldukları bir dükkânın yıllık 23 Fransız lirası olan kira gelirinden yetimlerin giysileri, yeme-içme ve barınma gibi temel ihtiyaçlarının karşılanması için yetimlerin vasisi olan büyükbabaları Mehmet Ağa'ya izin verilmesine dair karar akraba meclisinde alınmıştır."[185] Biyografisi açısından işaret edilmesi gereken diğer bir husus da Eylül 1909'daki tensikat sırasında Edirne İstinaf Mahkemesi Savcılığına atandığı halde istifa ederek Adliye mesleğinden ayrılmasıdır.[186] Değerli eserler vermiş atılımcı, bir bilim insanıydı. 1325 yılında İstanbul Ahmed Sâki Bey Matbaası'nda yayınlanmış olan, "İmtiyazat-ı Ecnebiye ve Tensikât-ı Adliye", özellikle 1888- 1908 aralığı için verdiği bilgilerin değerini arttırmaktadır.[187] Aziz Bey, bir anlamda tensikatın (İşten çıkartılma) mağdurlarından biridir. Buna rağmen yeni adliye idaresini ve ıslahatları (Yenilikleri) destekleyerek bunun önündeki en ciddi engel olarak gördüğü yabancı ayrıcalıklarını konu alan bu kitabı neşretmiştir. Aziz Bey kitapçığa "İzah-ı unvan" başlıklı kısa bir açıklama ile başlayarak yabancı ayrıcalıkları ile adliye ıslahatı arasındaki ilişkiyi izah etmiştir.

Muallim Mehmed Aziz Bey, II. Meşrutiyet devrinin oluşturmaya çalıştığı millî ekonominin müteşebbislerinden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Dönemin yükselen siyasî ve ekonomik şartları içerisinde, "*Marmara*" vapurunu Mudanya hattına işleterek, Marmara Denizi'nde çalıştırma teşebbüslerinin Yunan boykotunun sürdüğü zamanlara denk düşmesi, boykotun yarattığı ticarî boşluk ve fırsatlardan yararlanmak üzere harekete geçtiklerini göstermektedir. Bu teşebbüsü, İdare-i Mahsusa vapurlarının yetersizliği karşısında zorunlu olarak Yunan vapurlarına muhtaç olan Bursa ahalisinin, mebusları Tahir Bey'e müracaat ederek Mudanya, Gemlik ve diğer iskelelere Osmanlı vapurlarının işlettirilmesi konusunda dilekte bulunmalarıyla başlamıştı. Muallim Mehmed Aziz Bey bu dilek üzerine Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey'le "*Bursa ahalisini Yunan vapurlarından kurtarmak için*" derhal bir Osmanlı vapuru kiralamak ve daha sonra bulunduğu takdirde yeni vapurlar satın alarak işletmek üzere teşebbüse giriştiklerini belirtmektedir. Osmanlı tebaası olan Marmaralı Pandeli'nin, (Pandelis) Osmanlı sancağını taşıyan "*Marmara*" vapuru alelacele kiralanmış ve ileride yeni vapurlar da bulmak ümidiyle "*Millî Şirket-i Bahriye-i Osmaniye*" adıyla bir şirket kurulmuştu. Marmara vapurunun, Mudanya hattına işlemeğe başlaması üzerine Yunan Vapurları çekilmeğe mecbur kalmıştı. Bu çekilmenin sırf ticarî rekabetle gerçekleştirildiği vurgusu dikkati çekmektedir. 650 ton hacmindeki vapur onüçüncü seferine kadar kira ve diğer masraflarının yarısını bile kazanamamıştı. Daha sonra eşya ve yolcuların artmasıyla

kâr elde edilmeye başlanmışsa da bu sefer de İstanbul'da kolera çıkmış ve nakliyat tekrar azalmıştı. Bu ihtiyaç da İdare-i Mahsusa vapurları tarafından karşılanınca, daha büyük zarara uğramamak için başka limanlara, sadece yük taşımak üzere işletmeye mecbur kalmışlardı. Bununla beraber Girit Hanya'dan mübadil Kavurzâde ailesinden Muallim Mehmed Aziz Bey, Debre Mebusu İsmail Beyzâde Fuad Bey ile beraber bizzat Avrupa'ya giderek yeni vapurlar satın almak istemişlerdi. Hatta alacakları vapurların denetlenmesi için Bahriye Nezareti'ne müracaat ederek teknik bilgi ve elaman yardımı istemişlerdi. Fakat *"Bazı tecrübeli kişiler"* araya girerek İngiltere'ye gidildiği takdirde "broker" denilen simsarların eline düşülebileceği, bunların elinden vapur almanın çok zor ve masraflı olduğunu belirtmişler, bunun yerine fotoğraflarından ve teknik özelliklerini bildirdikleri takdirde, kendileri vapur almalarına aracı olabileceklerini söylemişlerdi. Fotoğraflardan görerek sipariş ettikleri vapurların bedelini bir bankaya yatırmak, İstanbul'a geldiğinden almayı kabul etmek, her türlü masrafları üstlenmek gibi şartları kabul etmelerine rağmen, bu teşebbüsleri gerçekleşememişti. Dolayısıyla Avrupa'ya gitmedikçe istenilen şartlarda vapur bulmanın ve satın almanın mümkün olamayacağı anlaşılmıştı. Bir İngiliz'in aracılığıyla getirttikleri vapur da istenilen özelliklerde çıkmamıştı. Mevsim geçtiği için İngiltere'ye gitmekten vazgeçerek yakın limanlardan bir iki vapur satın almaya karar vermişlerdi. Cenova, Sakız ve İzmir'de bulundukları haber verilen bazı vapurlar görülmüş, nihayet İzmir'de Selanik - İzmir- İskenderiye hattına işletilen üç vapurun istenilen özelliklere uygun olduğu anlaşılmıştı. Vapurların sörveyi yapılmak şartıyla pazarlığa girişilmişse de bunların hayli eski, yıpranmış, hatta birinin Selanik limanında metruk olduğu haberi alınmıştı.

II. Meşrutiyet ortamında bir Türk müteşebbisin vapur şirketi kurma teşebbüsü başarısız olmuştu. Muallim Mehmet Aziz Bey, bu başarısız deneyimin kendilerini hayli zarara sokmuşsa da deniz ticareti konusunda kendileri için bir deneyim olduğunu belirtiyordu. Kiralamış oldukları vapurun işletilen iskelelerin ticaret hacmiyle uyumlu olmadığı, halbuki bir iskeleye işletilecek vapurun o iskelenin ithalat ve ihracatıyla uygun olması gerektiği, gümrük ve diğer alanlarda çalıştırdıkları kişilerin tecrübeli kişiler olması, her vapurun sarf edeceği kömürün bilinmesi ve zamanında temin edilmesi, Osmanlı vapurlarına münhasır olan Liman Resmi ile diğer olağanüstü vergi ve masrafların dikkate alınması, vapurun seyr-ü sefer (Sefer) programının büyük bir dikkatle korunması, mürettebatın ve çalışanların, acentelerin ihtisas sahibi tecrübeli kişiler olması gerektiği, ilk planda kazanılan tecrübelerdi. Öğrendikleri bir şey daha vardı ki, o da yalnızca kişisel gayretlerle bu işin başarılı olunamayacağı, hükümetin de Osmanlı deniz müteşebbislerine gerekli kolaylık ve yardım yapmak zorunda olduğu idi. Osmanlı yetkililerinin yabancı gemilerin kontrol ve denetim konusundaki istekleri güvenlik kaygılarının nispeten yükseldiği savaş ve gerginlik dönemlerinde kabotaj problemleri de artmaktaydı. 1911 yılında, İstanbul'u bir irtibat limanı haline getirip, buradan başlayarak diğer Osmanlı sahillerinde sefer yapan veya yabancı limanlardan gelip Osmanlı sahillerinde kabotaj yaparak devam eden yabancı gemilerin, eskilikleri, yolda kalmaları, kazalara sebep olmaları öne sürülerek güvenlik için denetlenmek istenmişti. Her zamanki gibi bu istek de sefaretlerin notalarına takıldı. Fransa Sefareti'nin verdiği notada, gemilerin kontrol ve denetimleri "tabi bulundukları devletin ilgili kanunlarının, doğru bir şekilde uygulanmasıyla" olabileceğini belirtmişti. Bunun üzerine yetkililer Osmanlı limanlarına işleyen yabancı bandıralı vapurların, sefer yapmaya yeterli olup olmadıklarının, gemiye gidilmeksizin, gözlenerek ve gizli bir şekilde araştırılarak bildirilmesini istemiştir.

İstanbul ile Bandırma arasında, Marmara Denizi'nden çıkmaksızın sefer yapan, "Marmara Ekspresi" adlı Fransız kumpanyası vapurlarının işletilmesinin, bu hakkın Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğu gerekçesiyle engellemesi üzerine Fransız Sefareti'nin tepkisiyle karşılaşılmıştı. Osmanlı yetkileri daha da ileri giderek Marmara'daki sefer yapan diğer yabancı kumpanyaların vapurlarına yolcu ve yük aldırılmaması ve engellenmesi için talimat verdiler. Devletler hukukuna göre bir devletin karasularında seyri seferler yalnız yerli tebaa ve millî sefaine (ticaret gemilerine) ait olması gerekirdi. Fakat ortada oluşmuş bir fiili durum vardı ve bu Osmanlı yetkililerini hayli zorluyordu. Eski anlaşmaların kabotajla ilgili maddeleri tartışmaya açıktı. Ancak Osmanlı sahillerinde kabotaj yapan yabancı gemiler bazen azalmış olmakla beraber hiçbir zaman eksik olmamıştı. Örneğin Grek [188] adlı tahlisiye kumpanyası tarafından kiralanarak Gelibolu'ya gönderilen Yunan bandıralı bir römorkörün, izinsiz faaliyet göstermesi, dahası savaş sebebiyle taşıdığı sakıncalardan dolayı Gelibolu iskelesinden uzaklaştırılmıştı. Fakat Grek kumpanyasının Çanakkale ve Gelibolu'da 45-50, Şarköy'de 18, Mürefte'de 15-16 yıldan beri faaliyet gösterdiği ifade edilmişti. Dahası Gelibolu'da eskiden beri İngiliz, Fransız ve Alman kumpanyalarının tahlisiye vapurları (Römorkörler) vardı. Fransız römorkörleri Çanakkale'de 15 ve Gelibolu'da 10 yıldan beri çalışıyordu. İstanbul ve çevre iskeleler arasında işleyen Yunan bandıralı gemiler "Marmara Ekspresi" gibi Fransız veya diğer bayrak taşıyan vapurlar bulunmaya devam ettikçe, yolcu ve eşya naklinde zorunlu olarak yükleme boşaltma ve kurtarma hizmeti gerektiren yerlerde bu römorkörler de bulunacaktı. Dolayısıyla Osmanlı sahillerinde ecnebi kabotajların kaldırılmasına teşebbüs olunamayacağı, sefaretlere müracaat etmenin beyhude münakaşadan başka bir netice vermeyeceği belirtilmişti.

Muallim Mehmet Aziz Bey'in risalesinde Osmanlı'da deniz ticaretinin "Yok" denecek kadar zavallı halde olduğu anlatılmıştır. Osmanlı sahillerindeki deniz nakliyatı için muntazam vapur bile yetmezken, mevcut vapurların durumu ve miktarı göz önüne alınırsa Osmanlı'da deniz ticareti olmadığı ortaya çıkardı. Muallim Mehmed Aziz Bey'e göre, Osmanlı Rum Tebaasının Yunanistan merkezli politikaların odak noktası olması, Osmanlı sahillerinde Rum kökenli denizcilik geleneğinin güçlü oluşu, Yunan deniz ticaretinin yükselişi ve buhar teknolojisine uyum sağlama yolunda aldıkları mesafe bu tepkiye hazırlayan bazı sebeplerdendi..

...hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikulade terakkiyatını bütün limanlarımızı, iskelelerimizi istila eden vapurlarımızdan anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci geldiklerini evet tekrar ediyorum, deniz ticaretinde her gün daha ileri gitmekte olan muntazam posta vapurlarıyla, birkaç yüze baliğ olan kargo botlarıyla denizlerimizde İngiltere'den sonra ikinciliği aldıklarını görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika başarılarını görüp de ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle ihtiyaç duyduğumuz ilerlemeyi temin edebilecek tedbirler ve girişimlerde bulunmak aklımıza gelmiyor.."

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

edebilecek devirde olmadığımızı pekala biliriz." diyerek deniz ticaretinin değişen durumuna ve önemine dikkat çekmişti.[189]

Muallim Mehmed Aziz Bey ile Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey'in kiraladıkları "*Marmara*" vapuru Dimitrios Pandeli'ye aitti. Dimitrios Pandeli, Zannis Pandeli ve Vasilios Pandeli kardeşler Pandeli ailesi olarak İstanbul'ludur. Bilinen evleri Kadıköy Bahariye civarında idi. Osmanlı tabası (Vatandaşı) olmalarına karşın, aidiyet bakımından Yunanlı idiler ve gemileri Yunan bayraklı olarak çalışmaktaydı.

Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacısı Aris Bilalis, Pandeli ailesi hakkında şu bilgileri vermiştir; İstanbul'lu Pandeli ailesinin Zannis, Dimitrios ve Vasilios isimli üç erkek çocuğu vardı. Kurdukları armatörlük şirketi "Pandeli Brothers"dır. Pandeli ailesi I.Dünya Harbi sonunda İstanbul'dan ayrılmıştır. Zannis ve Dimitrios Pire'ye ve Vasilios Londra'ya yerleşmiştir.[190] Pandeli ailesi İstanbul limanında römorkörleriyle hizmet verdikleri gibi, mavnaları da bulunuyordu. Başlangıçta Türk bayraklı buharlı yolcu / yük gemilerinden oluşan bir filoya sahiptiler. Sonradan hepsi Yunan bayrağına geçmiştir.

İstanbul'lu Osmanlı Rum tebaası[191] Zannis Pandeli'ye ait "*Marmara*" vapuru Aralık 1911 Tarih ve No.174 Sicil kaydı ile Pire limanına kayıtlı idi. 1866 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon Tersanesi Castle Yard'da 77 Kızak No.'su ile inşa edildi (Official Number: 55119). 554 grt., 322 nrt. demir gövdeli buharlı genel yolcu / yük gemisi "*Windsor*" 13 Temmuz 1866 günü denize indirildi. Tam boy: 210.5 ft., Genişlik: 28.4 ft., Derinlik 13.5 ft. ve Paisley, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 120 nhp güç üretiyordu. Ana makinesi J.Shaw & Co., Newcastle'da 2 genişlemeli 130 nhp güç üreten bir makine ile değiştirilmiştir. 1886'da Leith, Hawthorn & Co. yapımı 3 genişlemeli 120 nhp güç üreten makineyle değiştirilmiştir. İlk armatörlük firması Leith merkezli George Gibson & Co. idi. İlk bağlama limanı Leith'dir.

. 1907'de İstanbul'lu Osmanlı tebaası armatör Pandeli Kardeşler satın aldı ve "Marmara" adını verdiler. 1912'de Rusya'dan G.N. Courovaclis satın aldı ve "Odessa" adı verildi. Ayni sene Leghorn'dan G.Montefiore firması satın aldı ve "Generale Ameglio" adı verildi. 1915'de Genova'dan Giovanni Mordini satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi. 1917'de İtalya'da söküldü.[192]

Muallim Mehmed Aziz Bey;

"Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)"

Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul, 1327.(1909-1910)

Eserin tamamı (Nakil ve Tercüme Hukuku Mahfuzdur)

İfade-i Mahsusa (Önsöz)

Büyük bir maksadı muhtevi bulunan şu küçük eseri okuyacak her sahib-i basiret (basiret sahibi kişiler) ihtimal ki yeni peyday-ı vukuf (aydınlatılmış olacak) edilecek bir hakikatten pek müteessir olacak fakat ayni zamanda kalb-i hamiyetinde (en hâlis ve en selâmetli ve en mühim ve en muvaffakıyetli hizmete inanmış) bir müşkil derdimize derman aramak hevesi uyanarak teselli bulacaktır.

Muallim Mehmed Aziz
Fâtiha-i Kelâm (Sözün başlangıcı)

Trabzon'dan Trablusgarb'a, Dersaadet'ten de Selanik'e kadar kıtât-ı selase *(Osmanlı İmparatorluğunun sahip olduğu eyaletler)* üzerine uzanan sevahilimizin vüsati (Sahillerimizin genişliği) , adalarımızın da kesreti *(Çokluğu)* sebebiyle mükemmel vesâit-i nakliye-i bahriyeye der kâr *(Bilinen, görünen)* olan azim ihtiyacımıza rağmen deniz ticaretimizin bu günkü hâl-i esef-i engîzi *(Esef edilecek durum)* umum Osmanlıları dilhûn *(Üzüntüye boğulmak)* etmemek kabil değil: bir limanımızdan diğer limanımıza ekser ecnebi vapurlarla hava na hava *(Bir yerin hâli ve sıhhat bakımından durumu)* seyr ve seyahat ederken mallarımızı eşyalarımızı nakl ederken hiç birimiz yoktur ki az çok müşkilat veya hakarete maruz kalmış olmasın! Bu hakikat cümlemizin şehadeti *(Tanıklığı)* ve her hangi bir limanımıza atf olunacak bir nazarla rehin-i sübut olduğundan bu babda tafsil-i edilmeye lüzum görmem. Şu kadar ki hürriyetimize mazhar olalı iki buçuk sene kadar bir zaman geçtiği halde şu müthiş noksanımıza çaresâz *(Çare bulacak)* olacak esaslı ve ciddi bir teşebbüse henüz besmele-keş ibtidar *(Bir adım bile atılmamış olması)* olmadığımıza teessüf etmemek elde değil.

Fransa gibi en zengin bir memleketten daha vâsi' daha münbit *(Bereketli)* olan mübarek vatanımızı teşkil eden karalarda dahi vesait-i nakliyemiz *(Ulaştırma araçlarımız)* acınacak bir halde olmakla beraber Osmanlıların icab eder ise Trabzon'dan Bağdad'a Erzurum'dan Irak'a, Trablusgarp'a mâşiyen *(Yaya olarak)* gidebilecekleri tasavvur olunsa bile Selanik'ten Suriye'ye Anadolu'dan Adalar'a yürüyerek gitmelerine imkan olmadığını ve artık yelken gemileriyle çekdirmelerle seyahat edilebilecek devirde olmadığımızı pekâlâ biliriz. Bu gün en küçük hükümetlerin bile deniz ticaretine pek büyük ehemmiyet verdiklerini her gün gözümüzün önünde İstanbul Boğazlarından geçen, limanlarımıza uğrayan bî-had ve hesab postalarından kargobotlarından *(Yük gemilerinden)*: hele Yunan komşumuzun şu on on beş sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikülade terkiyatını bütün limanlarımızı iskelelerimizi istila eden vapurlarından anlıyoruz. Bu gün Yunanlıların deniz ticaretinde - Akdeniz'de- İngilizlerden sonra ikinci olarak geldiklerini, evet, tekrar ediyorum: Deniz ticaretinde her gün yeni hatve-i terakki *(İlerleme aşaması)* atmakta olan Yunanlılar muntazam posta vapurlarıyla birkaç yüze baliğ olan kargobotlarıyla *(Yük gemileriyle)* denizlerimizde İngilizden sonra ikinciliği ihraz *(Yükseldiklerini)* eylediklerini görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika-i muvaffakiyatını görüpte ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle muhtaç bulunduğumuz terakki ve tekamülü temin edebilecek tedabir *(Önlemlere)* ve teşebbüsata *(Atılımlara)* tevessül etmek hatırımıza gelmiyor.

Saye-i Meşrutiyette epeyce zamandır kemal-i hürriyetle bahren seyr ve seyahat etmeğe muvaffak olduğumuz halde bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetine gıbta etmek, yahut ki seyr ve seyahat esnasında maruz kaldığımız müşkilat ve hakaretten sıkılmak ve ale'l-husus deniz ticaretimizin figdanından *(Yetersizliğinden)* dolayı memleketimizden memalik-i ecnebiye'ye *(Yabancı ülkelere)* akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor! "*Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için*

Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor"[193]

"Bugün küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki büyük kısmı yabancıdır. Mudanya, İzmit, Bandırma gibi iskelelerimizde ecnebi vapurlar cayır cayır işliyor bî-hudûd (Sınırsız) para kazanıyorlar ".

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

"..Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya giden paralarımıza acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelkenli gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmir gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek için de yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararla uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor.)[194]

Her bir sefinemizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi romorkörlere odun ve kömürümüzü nakl eden kırık dökük yelken gemilerimizi cer *(Yedeklemek)* için limanlarımızda mebzul *(Çok sayıda olan)* olan Yunan romörkörlerine bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına İzmit gibi üç beş saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyr ve sefere mezun olmayan köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık salhurde Mesajeri vapurlarına arz-ı iftikâr ediyoruz. bunlar içinde de her gün her saat bin müşkilata bin hakaretlere bin zararlara uğruyoruz da esasen üç beş mütemevvilimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin cüzi himmetiyle nihayet verilebilen şu hâl-i neng iştimale hatime çekmek hatırımıza gelmiyor. *"Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor"*[195]

Bu kayıtsızlık başta ağniyamızın kısmı azamı olduğu halde deniz ticaretimizin muhtaç ve layık olduğu teshilat ve müsaadat-ı himayekârâneyi dirîğ edenlere râci' olduğu inkar olunamaz vakıan hükümet doğrudan doğruya böyle şeylerle meşgul olamaz fakat bu babdaki noksanımızın halen ve istikbalen arz edildiği vehameti nazar-ı dikkate alarak bu işi görebilecek adamları ikaz ve teşvik ve hükümetçe mümkünü'l-ifa olan teshilat ve müsaadatı ibzal etmek vazifesi olan nezaret için caiz ve lazım idi mea't-teessüf ekser sermayedarlarımızın himmetsizliği kadar hükümet dahi müsamaha gösterdi ecnebi bankalarda senevi cüzi bir faizle cesim servetlerini tevdi eden sermayedarlarımız ekseriye yüzde yirmi kırk kadar bir kâr temin eden deniz ticaretine heves etmeyip de nakitlerini başkaların menfaatine olarak haps etmeleri gerek menfaat-i şahsiyeleri ve gerek menfaat-i vatan ve millet nokta-i nazarından aff olunur kusurlardan değildir. Vücuduyla iftihar ettiğimiz genç ve hamiyetli tüccar-ı mutebaranımızın serfirâzânından Debre Mebusu Merhum İsmail Beyzade Mehmed Fuad Bey'le müştereken ettiğimiz bir tecrübe münasebetiyle deniz ticaretimiz ticareti daha vasi olduğu denebilir. Acaba bu gün bizin vesait-i nakliye-i bahriyemiz ne haldedir? Koca Fransa'nın limanlarından adetce ziyade olan liman ve iskelelerimizin kesretine rağmen bu gün seyr ve sefere salih hakiki Osmanlı olarak kaç tüccar vapurumuz var bilirmisiniz? Bi'l-nisbe iyi halde ad olunabilenler (2) ve sahiplerinin saika-i hamiyetleriyle işleyebilen vapurlarımızda (11) adettir.

Osmanlı bayrağı altında bazı vapurlar daha var ise de bunların hüviyet ve mahiyet-i hakikiyeleri hakkında malumat-ı mevsukaya desteres olamadığından bittabi hesaba dahil etmedim. Şimdi sahillerimizin vüsatini liman ve iskelemizin kesretini bir de şuradan üç vapurumuzun adedini ve halini düşününüz! Memleketimiz dahilinde nakliyat-ı bahriyemize yüz muntazam vapur bile kifayet etmezken şu mevcud vapurlarımızın halini miktarını anladığınız gibi canınızın sıkıntısından alnınızdan soğuk bir terin akdığını elbette his etmişsiniz! İşte deniz ticaretimizi teşkil eden donanmamız bundan ibaret olduğu halde bizde deniz ticareti var denilebilir mi? Hele düvel-i sairenin mükemmel merakib-i bahriye-i ticariyelerini düşünür isek bizde deniz ticaretinin ismi bile yad olunamayacağını inkar edebilir miyiz? Bu acı hakikati bir kere daha isbat etmek için ufak bir mukayese edelim fakat uzak gitmeyelim en yakın komşularımız olan Romanya ile Yunan'ı ticareti daha vasi olduğu denebilir. Acaba bu gün bizin vesait-i nakliye-i bahriyemiz ne haldedir? Koca Fransa'nın limanlarından adetce ziyade olan liman ve iskelelerimizin kesretine rağmen bu gün seyr ve sefere salih hakiki Osmanlı olarak kaç tüccar vapurumuz var bilir misiniz?

Bu teşebbüs hakkında bazı malumat itası faideden hali değildir. Şöyle ki:

Beş mah mukaddem İdare-i Mahsusa vapurlarının adem-i kifayetinden bi'l-zarure Yunan vapurlarına muhtaç kalan Bursa ahalisi mebus-ı fazılları Tahir Bey Efendiye müracaat ederek Mudanya ve Gemlik vesair civar iskelelere Osmanlı vapurlarının işlettirilmesine çare bulunmasını rica ettiler. Mîr-i müşarünileyh dahi âcize müracaatla buna bir çare düşünmekliğimi beyan etmesi üzerine hamiyet-i milliye ve muhabbet-i vataniyesiyle meşhur olan Debre Mebusu Merhum İsmail Beyzade Mehmed Fuad Bey'e müracaat ettim. Bursa ahalisini Yunan vapurlarından kurtarmak için derhal bir Osmanlı vapuru isticar etmeğe ve daha sonra münasip vapurlar dahi bulunabilirse iştira *(Satın alarak)* ederek işletmeğe âmade bulunduğunu söyledi, o sırada teba-i Osmaniyeden *(Osmanlı tebasından Rum armatör)* Marmaralı Pendeli'nin Osmanlı sancağını hamil Marmara Vapurunu alelacele isticar ve ileride vapur tedaki edebilmek ümidiyle ve (Milli Şirket-i Bahriye-i Osmaniye) namıyla hususi bir şirket teşkil eyledik.

Marmara Vapurunun Mudanya hattına işlemeğe başlaması üzerine Yunan vapurları bittabi çekilmeğe mecbur oldu. Altı yüzelli ton hacminde bulunan Marmara Vapuru'nun on üçünü sefere kadar icare ve sair masarıfına beher sefer için edilen masrafın nısfını kazanamamış ve gerçi bilahare bi-hasbe'l-mevsim yolcu ve emval ve eşya-yı ticariye tekessür ettiğinden biri biri üstüne ancak masrafı çıkarılabilmiş ise de az müddet zarfında üçyüz lira kadar zarar hasıl oldu. Bilahare emval ve eşya ile beraber yolcuların dahi miktarı ziyadeleşerek kârlı hasılat görülmeğe başlamış ise de zararımızın tazmini başladığı bir sırada İstanbul'da kolera zuhur ettiğinden nakliyat hayliden hayliye azalmış ve İdare-i Mahsusa Vapurları kifayet ettiği görülmüş olduğundan Marmara daha büyük zarara uğramamak için başka limanlara hemen heman kargobot *(Yük gemisi)* halinde işletmeğe mecbur olarak bununla beraber Marmara'yı işletmeğe başladıktan sonra, vapur iştira *(Satın almak)* ve tedarik etmek teşebbüsünden de geri kalmadık. Bir aralık Fuad Bey ile beraber bizzat Avrupa'ya gidip vapur iştira etmeğe *(Satın almaya)* karar vermiş ve hatta Bahriye Nezareti'ne ve Liman Riyaseti'ne müracaatla alacağımız vapurları muayene için bir sahib-i ihtisasın *(Uzman bir kişinin)* tavsiyesini bile rica etmiş isek de o aralık vapur işlerine aşina bazı mütehassisinin doğrudan doğruya bize müracaatla İngiltere'ye gittiğimiz halde *(broker)* denilen simsarların elinden vapur almak gayet güç ve pek masraflı olacağını ve kendileri bize istediğimiz vapurları fotoğraf ve şerait ve tarifenamelerini göstermek suretiyle celp edebileceklerini ifade ve tatmin eylediklerinden, iki üç vapur sipariş ettik. Tamam üç mah devam eden muhaberat üzerine üç beşyüz vapur numune fotoğraflarını görerek intihap eylediğimiz vapurların bedelini muteber bir bankaya tevdi etmeğe ve vapurlar İstanbul Limanı'na gelip gelip de şerait-i matlubeyi cami' *(Uygun koşullara sahip oldukları)* oldukları halde masarıf-ı vakıalarıyla *(Gerçekleşen giderler ne ise)* beraber kabul eylemeğe mecbur olmak şartıyla mukaveleye girişmeğe razı olmuş ve bu babda pek çok da muhabere etmiş isekte meatteessüf beyhude vakit kaybetmekten başka hiç semere hasıl olmadığı ve Avrupa'ya gitmedikçe matlube muvaffak *(İsteğimize uygun)* vapur iştirası kabil olamayacağını anladık. Fakat bunu anlayıncaya kadar tamam üç ay geçti. Bir aralık muteber bin İngiliz'in delaletiyle getirdiğimiz bir vapur da matlube muvaffak *(İsteğimize uygun çıkmadı)* çıkmadı. Nihayet bir taraftan mevsim geçtiği gibi diğer taraftanda İngiltere'ye gidip vapur iştira ve celb edebilmek için lâ-akıl iki üç ma kadar bir zamana lüzum olduğundan İngiltere'ye gitmekten sarf-ı nazarla yakın limanlardan müstamel olsun *(İkinci el uygun olsun)* bir iki vapur iştira eylemeğe karar verdik. Bunun üzerine Cenova ve Sakız ve İzmir'de bulundukları haber verilen bazı vapurları görmek için bizzat gittim. Nihayet İzmir'de Mösyö Kifre'nin ? Selanik İzmir İskenderiye hattına işlettirdiği üç vapuru bir dereceye kadar matlube muvafık gördüğümden Fuad Bey'e malûmat verdim, o dahi İzmir'e geldi. Mezkur vapurların muayenesi icra olmak şartıyla *(salouzite?)* olarak pazarlığa girişmek istedik. Sahibi Paris'te bulunduğundan İzmir'de mukim tüccar-ı muteberândan Mustafa Raşid Efendi biraderimizi pazarlığını ikmale bittevkil İstanbul'a avdet eyledik. O aralık Sakız'da haber aldığım küçük bir vapuru da görmek için gittim. Beğendim. Bilahare hamiyet-i vataniyesi *(Vatan sevgisi herkesce bilinen)* cümlece müsellem olan Raşid Efendi kardaşımız bu üç vapurun iştirasına son derece çalışmış ise de tesadüfat-ı garibiyyeden *(Garip bir tesadüf olarak)* olarak bunların birinin Selanik Limanı'nda kaza-i muhterik *(Kazaya uğramış)* olması ve sahiplerinin Paris'ten tehir-i avdeti ve boykotaj *(Limanına yönelik boykot)* münasebetiyle bu vapurlar pek çok kâr etmekte bulunduklarından fazla fiyat istenmesi gibi avarız bu teşebbüsün dahi akim kalmasına neden oldu. Yunanlılardan vapur iştira etmek mümkün ise de biz Yunanlılardan vapur iştira etmeğe henüz kara verememekliliğimiz ve Yunan vapur sahiplerinin dahi bize mutedil fiyat

ile vapurlarını satmağa ruy-i muvafakat *(Yakınlık göstermemeleri)* göstermemeleri hasebiyle boykotojdan dolayı limanlarımızda muattal olarak şemandire-bend bulunan *(Şamandıralara bağlı olarak seferdışı kalmış)* birçok Yunan vapurlarından beğendiğimiz iki üç vapuru iştira etmek kabil olmadı. Esasen milli bir maksatta müstenit olarak teşkiline teşebbüs ettiğimiz Şirket-i Bahriye- i Osmaniye'yi deniz ticaretimize maddi bir tecrübe olabilmek mülahazasıyla sarf-ı şahsi olarak *(Kişisel bir girişim olarak)* teşkil ettik. Şu kadar ki şirket-i hususiyemiz *(Özel şirketimiz)* hisabete alelacele isticar ettiğimiz vapurun hacmi işlettiğimiz iskelelere gayr-i müsait olması *(Uygun olmaması)* ve kömürün suret-i tedariki ve müstahdeminin *(Gemi adamlarının)* erbab-ı ihtisastan intihabı gibi işlerde kısmen acemilik kısmen de talihsizlik asarı görüldü. Daha sonra yoluna girmeğe başlamış olan Mudanya ve civar hattını kolera münasebetiyle terk etmeğe mecbur kalmaklığımız üzerine bir aralık boş kalan Marmara'nın zararı tezayit etti *(Zararı giderek arttı)*. Şu kadar ki beyhude birçok zahmete düçar olmuş ve belki de hiss olunacak kadar bir zarar görmüş isek de bu deniz ticareti hakkında bilmediğimiz pek çok şey öğrendik. Mesela bir iskeleye işletilecek vapur ve iskelenin ithâlât ve ihracatıyla mütenasip hacimde bulunmak, her vapurun sarf edeceği kömürü vakit ve zamanıyla tedarik etmek, *(Kapitülasyonlar nedeniyle yabancı bayraklı vapurların ödemediği Liman Resmi)* Osmanlı vapurlarına münhasır olan liman resmi ile sair masarıf fevkaladeyi nazar-ı dikkate almak vapurun seyir ve sefer programını kemal-i intizam ile muhafaza etmek mürettebat ve müstahdemin ile acentalar vakit ve zamanıyla erbab-ı ihtisastan intihap edilmek *(Deneyimli zabit ve gemi adamı seçmek)* gibi hususat-ı mühimmenin deniz ticaretinde ne derece muhtac-ı dikkat olduğunu anladık.

Bilfiil isbat ettiğimiz vechile deniz ticaretimizin tevsimi uğurunda bizim de elimizden gelen gayrette sebat etmek elbette ehass-ı âmâlımızdır *(Asıl amacımızdır)*. Fakat yalnız bizim veya birkaç kimsenin şahsi sa'y ve gayretimiz temin-i maksada kifayet etmez. Hükümet dahi Osmanlı deniz ticareti müteşebbislerinin lâyık oldukları teshilat ve müsaadat-ı mümküneyi deriğ etmemek ve Osmanlı deniz ticaretinin muhtaç olduğu himaye-i mahsusayı *(Özel korumayı temin etmelidir ki)* temin etmek icab eder ki, biz ve bizim gibi bu hayırlı teşebbüste bulunmak isteyenler her adımda bir müşkile bir haksızlığa maruz kalarak heves ve gayretleri münkesir olmasın *(Gücenmesin, umudu kırılmasın)* da şevk ve aşk ile çalışabilsinler.

Bi'l-nisbe iyi halde ad olunabilenler (2) ve sahiplerinin saika-i hamiyetleriyle *(Kişisel gayretleriyle)* işleyebilen vapurlarımızda (11) adettir. Şimdi sahillerimizin vüsatini liman ve iskelelerimizin kesretini *(İskelelerimizin yetersizliğini, azlığını)* bir de şuradan üç vapurumuzun adedini ve halini düşününüz! Memleketimiz dahilinde nakliyat-ı bahriyemize yüz muntazam vapur bile kifayet etmezken şu mevcud vapurlarımızın halini miktarını anladığınız gibi canınızın sıkıntısından alnınızdan soğuk bir terin akdığını elbette his etmişsiniz! İşte deniz ticaretimizi teşkil eden donanmamız bundan ibaret olduğu halde bizde deniz ticareti var denilebilir mi?

Hele düvel-i sairenin *(Diğer dünya devletlerinin)* mükemmel merakib-i bahriye-i ticariyelerini *(Deniz ticaret filolarını)* düşünür isek bizde deniz ticaretinin ismi bile yad olunamayacağını inkar edebilir miyiz? Bu acı hakikati bir kere daha isbat etmek için ufak bir mukayese edelim, fakat uzak gitmeyelim; en yakın komşularımız olan Romanya ile Yunan'ı ele alalım. Bir kere Romanya ile Yunanistan arazisinin mesaha-i tabiyesiyle sahillerini limanlarını ahalinin nüfusunu düşünelim, sonra da deniz ticaretlerini tedkik edelim bu gün Yunanlıların bir kaçı

Amerika'ya işleyen on bin tonluk olmak üzere altmış yetmiş posta vapurları ve beş yüz tondan beş altı bin tonuya kadar bir kaçyüz tüccar vapurları vardır. Posta vapurlarının nısfından *(Yarısından fazlası)* fazlası sevahil-i Osmaniye'de *(Osmanlı sahillerinde)* işler hatta bir Yunan vapur kumpanyası bilirim ki Marmara Denizi'nde işletildiği iki küçük vapurun hasılatı ile bu gün on sekiz vapur edinmiştir. Romanya ise beheri elli yüzbin liradan ziyadeye mâl olmuş son sistem en mükemmel dört beş vapura ve pek çok kargobota (Yük gemisine) maliktir.

...hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikulade terakkiyatını bütün limanlarımızı, iskelelerimizi istila eden vapurlarımızdan anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci geldiklerini evet tekrar ediyorum, deniz ticaretinde her gün daha ileri gitmekte olan muntazam posta vapurlarıyla, birkaç yüze baliğ olan kargo botlarıyla denizlerimizde İngiltere'den sonra ikinciliği aldıklarını görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika başarılarını görüp de ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle ihtiyaç duyduğumuz ilerlemeyi temin edebilecek tedbirler ve girişimlerde bulunmak aklımıza gelmiyor.."

"Trabzon'dan Trablusgarp'a, İstanbul'dan Selanik'e kadar üç kıta üzerinde topraklarımızın genişliği adalarımızın çokluğu sebebiyle mükemmel deniz vasıtalarına olan büyük ihtiyacımıza rağmen, deniz ticaretindeki halimiz esef vericidir. Fransa gibi zengin bir memleketten daha münbit (Verimli) olan mübarek vatanımızı teşkil eden karalarda dahi vasıtalar acınacak bir haldedir. Osmanlıların gerekirse Trabzon'dan Bağdat'a, Erzurum'dan Irak'a, Trablusgarb'a yürüyerek gidebilecekleri tasavvur olunsa bile, Selanik'ten Suriye'ye, Anadolu'dan Adalara bu şekilde gitmeye imkan olmadığını ve artık yelken gemileriyle, çektirmelerle seyahat edebilecek devirde olmadığımızı pekala biliriz."[196]

Memleketimizin vesait-i nakliye-i bahriyeye ne derece kadar ihtiyacı olduğu anlaşılmak için limanlarımızda muntazaman işleyen ecnebi vapurları da haber verelim:

Evvela *(İlk önce)* : Romanya Vapur Kumpanyası'nın her hafta bir yere uğramaksızın İstanbul ve İzmir'e gidip gelen mükemmel ve seri vapurları bulunmaktadır.

Saniyen *(İkinci olarak)*:Boykotajın ilanına değin Marmara dahilinde ve İstanbulla İzmir ve adalarımızla Antalya ve Suriye sevahiline muntazimen işleyen ve otuza baliğ olan Yunan vapurları vardır.

Salisen *(Üçüncü olarak)*: Her hafta (Messsageries Maritimes) ve (Frassinet) ve (Paquet) nam üç Fransız kumpanyasının müteaddit vapurları limanlarımıza sefer yapmaktadır.

Rabian *(Dördüncü olarak)*: Bütün limanlarımıza her hafta müteaddit hatlarda işleyen Nemçe (Avusturya) Kumpanyasının vapurları vardır.

Hamisen *(Beşinci olarak)*: İtalya, Almanya, İngiliz Kumpanyalarının cesim ve mükemmel vapurları.

Sadisen *(Altıncı olarak)*: Bulgar Kumpanyasının vapurları gelip, gitmektedir.

Sabian *(Yedinci olarak)*: Hacı Davud Farkuh'un Amerika bayrağını hamil on dört vapuru tamamiyle limanlarımızla bağlantlı çalışmaktadır.

Sâminen *(Sekizinci olarak)*: Mösyö Kifre'nin vapurları bütün sevahil ve limanlarımızda mütemadiyen seyr ve sefer etmekte bulundukları halde, yine nakliyat-ı bahriyemizi yetiştiremiyorlar. Bununla beraber bu ecnebi vapurların sırf limanlarımızdan kazanmakta oldukları paralar akla hayrettir.

Geçenlerde bir İtalya Posta Vapuru Selanik'ten İstanbul'a kadar yolcu ve hamuleden bin beşyüz lira navlun yapmıştır. Limanlarımızdan münsahısar hamule nakl eden ecnebi kargobotların çektiği paralar başka! Ya navlunların pahalılığı ve Osmanlı tüccar ve yolcularına ekseriye edilen sû-i muamele *(Kötü muamele, aşağılama)* ve bilhassa İslam ve muhadderât-ı İslamiye yolcularının çekdikleri zahmet başka! Şunuda unutmayalım şu hal-i esef iştimali gören bazı zenginlerimiz bu babda *(Konuda)* bazı teşebbüsatta bulunmuşlar ise de bu teşebbüslerin matlub derecede semere-bahş (Yeterli derecede verimli olamadığı) olamadığı görülüyor. Çünkü malum olduğu üzere alelumum ticaretin ve bilhassa ticaret-i bahriyenin esbab-ı beka *(Var oluşunun nedeni)* ve idamesinden biri de *(sürdürülür olmasının bir nedeni de)* rekabettir. Binaenaleyh deniz ticaretine teşebbüs etmeğe kıyam eden Osmanlılar evvel bi-evvel *(Öncelikle)* limanlarımızda işleyen ecnebi vapur kumpanyalarıyla rekabet edip edemeyeceklerini nazar-ı dikkatine alırlar.

Osmanlı sancağını taşıyan vapurlara mahsus ve sınırlı bulunan Liman Resmi, Osmanlıların bu vergiden muaf olan ecnebi vapurlarıyla rekabet edebilmelerine katiyen engel olmaktadır.

Düşünüyorlar ki, limanlarımızda mesela bir rub' asırdan beri işleyen cesim *(Büyük tonajlı anlamında)* ve mükemmel ecnebi vapurlarla her vechile rekabet edecek mükemmel ve son sistem yeni vapurlar tedarik etmek için muhtaç olduğumuz birkaç yüz bin liralık belki de bir milyonluk sermayeyi bulmak müstahîl *(Olması, gerçekleşmesi mümkün olmayan)* bunun için hiç olmazsa üçüncü dördüncü derecede küçük bazı ecnebi kumpanyalarının köhne vapurlarına karşı yirmi otuz bin liralık bir sermaye ile biz de o ayarda vapurlar tedarik ederek işe girişir isek Hamiyet-i Osmaniye *(Hamiyet-i Milliye ve vataniye- Millet ve vatan için gösterilen fedakârlık, gayret)* sayesinde ancak bu gibi küçük ecnebi kumpanyalarla belki rekabet mümkündür. İşte bu maksat ve hesap üzere vukubulan ufak tefek teşebbüsat bile Liman Resmi *(Yabancı bayraklı vapurlardan alınmayan, sadece Türk bayraklı vapurlardan alınan vergi)* gibi bazı mevani' *(Maniler, engeller)* ve müşkilattan dolayı kısmen akim kalmış, muvaffakiyetleri daha temin olunamamıştır. Şüphe yok ki Osmanlı sancağını hamil olan vapurlara mahsus ve münhasır (Sınırlı olan) bulunan Liman Resmi Osmanlıların bu resminden muaf olan ecnebi vapurlarıyla rekabet edebilmelerini katiyen mânidir *(Engeldir)*. Çünkü yeni teşekkül eden bir şirket-i Osmaniye senelerden beri yerleşmiş iktisab-ı servet (Sermaye birikimi sağlamış olan) etmiş olan ecnebi bir şirketle rekabet edebilmek için mümkün mertebe zarara uğramayarak tasarrufa dikkat etmeğe muhtaç bulunduğundan, ecnebi kumpanyalardan ziyade imtiyazat ve müsâadâta *(Daha fazla ayrıcalığa, korunmaya ve kolaylıklara)* layik iken bizde bilakis teshilat ve müsâadâttan *(Desteklenmekten ve müsaadeden yoksun)* mahrum ve fazla Liman Resmi vermeğe mahkumdür. Ecnebi vapurlar ise bu resmi *(Liman Vergisi)* vermezler, yani kara sularımızda limanlarımızda ve iskelelerimizde işleyerek milyonlar kazanan ecnebi vapurlar hazine-i millete ait olan ve Osmanlılar tarafından verilen bu liman resminden muaftırlar. Halbuki bu liman resmi esasen zengin olmayan Osmanlı deniz ticareti için istisna *(Gözardı)* olunmayacak kadar mühimdir.

Bu babda bir fikir hasıl etmek için bir misal verelim: Mehmed Fuad Bey'le müştereken teşkil etmek istediğimiz Milli Şirket-i Bahriye-i Osmaniye'nin Marmara Vapuru'nu Mudanya hattına işletirken *(Yolcu ve yük imkanı)* malûm olan Mudanya'ya gidip gelmek için beher seferde tamam *(altı yüz yirmi)* kuruş Liman Resmi verdik ki, ecnebi vapurlardan alınmayan şu ağır vergi Osmanlı vapurlarına mahsus bir vergi demektir. Şu halde bilfarz *(Örneğin)* Marmara Vapuru hacminde Mudanya'ya işleyen bir ecnebi vapur her sefer için bizden altı yüz yirmi kuruş daha az masraf etmiş olur ve zaten yolcuların kısmı azamını teşkil eden ikinci mevki on kuruştan ve hamulenin çoğunu teşkil eden beher on çuvaldan kırk paradan ibaret olan hasılata göre biz ecnebi vapurundan ne kadar fazla yolcu ve on çuvalı almaklığımız lazım gelir ki ecnebi vapuruna rekabet edebilelim. Mudanya'ya işlettiğimiz Marmara Vapuru için dört mah *(Mah-yirmi sekiz, yirmi, dokuz, otuz gün..)* zarfında sırf liman resmi olarak yirmi bin kuruş kadar bir masraf verdik ki Marmara Vapuru müntazimen bir sene işlemiş olsa altıyüz lira Liman Resmi vermiş olacaktık. Halbuki bir ecnebi vapuru aynı hatta işlemiş olsa bu altıyüz lirayı vermemiş kazanmış olacaktı!. Böyle küçük bir hatta altıyüz elli tonalık bir Osmanlı vapuru ecnebilerden bu kadar fazla bir resm verir ise bu masrafı kazanan ecnebi vapurlarına rekabet edebilir mi? Hususiyle bir hayli zamandan beri tesis etmemiş sermayelerini kat kat çıkarmış olan ecnebi vapurları zarara mütehammil olmak mümkün iken yeni teşekkül etmekle azim tasarrufa muhtaç olan yeni bir Osmanlı şirketi ecnebi vapurlarla başa çıkarabilir mi? Binaen aleyh *(Bu nedenle)* yeni teşekkül eden Osmanlı bahrî şirketlerin *(Osmanlı armatörlük firmalarının)* evvela: pek büyük bir haksızlık olan şu Liman Vergisi'nden dolayı ecanibe *(Yabancılarla)* rekabet edemeyerek müessislerinin gayret ve hevesleri münkesir *(Yatırım heveslerinin kırılması)* olmak tabiidir. Bundan maada her devletin kendi deniz ticaretini vikaye (Esirgeme, koruma, himaye) ve tevsi' *(Geliştirmek, büyütmek)* için müteşebbislerini mümkün mertebe himaye ve hatta iane bile ettiği halde bizde meatteessüf aksi vaki' oluyor. Osmanlı deniz ticaretinin terakkisine mâni olan *(Gelişmesine engel olan)* haksızlıklar bundan ibaret değil;

Osmanlı sancağı taşıyan vapurlar Liman İdaresi tarafından yapılan muayenelerinde en ufak bir eksiklik görüldüğünde seferden men olurken, Yabancı bayraklı vapurlar böyle bir liman denetiminden muaf tutuyorlar!

Osmanlı sancağını hamil olan tüccar vapur ve sefineleri liman dairesinden alelusul muayene olunarak cüzi bir kusur görüldüğü halde seferden men' olunurken ecnebi posta vapurlarının hiç biri bu muayaneye tabi' değil. Bir küçük misal: vaktiyle Şirket-i Hayriye'nin kadro harici çıkardığı on üç numaralı köhne ve Çoruh Vapuru bu gün İngiliz bayrağı altında İzmit'e bila muayene gidip geliyor! Bu vapuru muayene etmeğe lüzum yok: Bir kere hariçteki köhne ve perişan halini görmek, saatte ancak dört beş mil kat' ettiğini anlamak derece-i metanet ve kabiliyetini takdire kifayet eder. Sonra ufak bir kusuru olan bir Osmanlı vapurunun seyr ve seferine izin verilmiyor. İşittiğimize göre bu gün bütün sevahilimize işleyen on beş vapura malik olan *(Hacı Davud)* esasen Osmanlı olduğundan geçen seneye kadar vapurları Osmanlı sancağın hamil iken gerek bu gibi müşkilattan *(Osmanlı bayrağı taşıyan ticaret gemilerine çıkartılan zorluklardan)* ve gerek Liman Resmi'nden kurtulmak için Amerika bayrağını ihtiyar etmeğe mecbur oldu. Bu sayede hem muayeneden *(Liman denetiminden kurtuldu)* hemde Liman Resmi'nden vareste *(Kurtulmuş oldu)* kaldı! Fakat biz Hacı Davud'un şu muamelesini sine-i hamiyete *(Vatanperverlik diye çevirdim)* muvafık bulmuyoruz. Çünkü eğer hamiyetli bir Osmanlı olsaydı bu müşkilat ve manialara rağmen diğer Osmanlılar gibi şanlı Osmanlı bayrağını kendi vapurlarından indirmeğe razı olmaz idi.

Vakian sırf menfaat ve rekabet nokta-i nazarından haklıdır. Lâkin menfaat-i şahsiye *(Kişisel çıkar)* şiar hamiyete galebe etmemek lüzümunu takdir edecek kadar hiss-i vatanperveriye malik olmayanlar er geç zarar görecekler ve ne kadar para kazansalar mader-i vatan *(Ana vatan)* hakkını helal etmeyecektir. Her ne ise bu bahsi geçelim.

Üçüncü bir müşkil daha vardır ki o da Osmanlı bahriye kapudanlarının mezuniyeti meselesidir. Şu kadar ki bu mesele sırf fenni olduğundan bu babda beyan mutalaaya *(Görüş bildirmeye)* kendimi salahiyatdar görmediğimden her gün müşkilat-ı azimeyi mucib *(Bu büyük zorluklara neden olan)* olan bu hususun menafi-i Osmaniye'ye muvafık bir surette hal ve tesviye olunmasını ve birçok sızıltılara ve Osmanlı deniz ticaretinin bu yüzden giriftar olduğu müşkilatın devamına mahal bırakılmamasını temenni etmekle iktifa ederim.

Osmanlı deniz ticaretini temin ve tevsiaya medar olan esbabın en mühimlerinden biri de umum devletlerde kabul olunan usule tevfiken Osmanlı bahrî şirketlere hükümetin münasip iânât-ı nakdiyeye bulunmasıdır *(Osmanlı armatörlük şirketlerine devçe destekleme yapılmalıdır)*. Şu kadar ki; bütçemizin pek yüklü bulunduğu şu sırada bu ciheti mevzu-u bahs etmek hamiyetle pek kabil-i telif görmediğimden bütçemizin an-karib *(Yakından, çok geçmeden)* daha müsait bir zamanına ta'lik ile şimdilik şöylece duyurmakla liman resmi ile müşkilat-ı sairenin defi ve teshilat-ı mümkenin ifası lüzum acilini dermeyan ederim. Maahaza münasebet düşmüş iken hatırlarda kalmak için beyan edelim ki Romanya Hükümeti bu gün limanlarımızda işleyen vapurlarına mühim bir iane-i nakdiyede bulunmakta olduğu gibi Trablusgarp seferini icra eden İtalya Vapuru dahi her sefer için İtalya Hükümetinden bin liraya karib bir iane almaktadır.

Vükelâ-yı Millet Hazerâtı - (Saygıdeğer Millet Vekilleri)

Milletin güzide birer emin ve mutemedi sıfatıyla hamiyetinize aldığınız büyük ve ağır sorumluluk arasında deniz ticaretimizin temin ve güçlendirilmesi davası memleketimizin bugünki yaşamına ve geleceğine yönelik önem ve dikkat isteyen ağır bir yüktür ve sorumluluktur. Bu nedenle;

Evvela; pek haksız olarak bir sınıf sadece Osmanlı arfmatörüne uygulanan şu Liman Resmi'ni yabancı bayraklı gemi şirketlerine de uygulamak imkanı bulamazsanız o zaman bu vergiyi bütünüyle kaldırınız. Bunu başarırsanız o zaman;

Saniyen *(İkinci olarak)*: yoğunlukla sahillerimizde vapur çalıştıran yabancı bayraklı armatörlük firmalarının gemilerinin denize elverişlik durumlarını seyr ve sefere kabiliyeti olup olmadığını herkesin selameti ve güvenliği adına bir tespit olan resmi muayeneye tabi' ettirebilir iseniz,

Salisen *(Üçüncü olarak)* : Hükümetçe deniz ticaretimize kazandırılması gerekli olan yasal yapılandırmayı ve müsaadeleri temin edebilir iseniz, biliniz ki vatan ve millete pek büyük hizmet etmiş olursunuz. Aksi takdirde deniz ticaretimizin bütün bütün mahvından cümlenize terettüp edecek sorumluluk o kadar ağır olacaktır ki, bundan dolayı cümleniz büyük bir mesuliyet altında ve ebedi bir vicdan azabı içinde kalacaksınız.

Unutmayınız ki mükemmel bir ticaret filosu savaş gemileri kadar da vatan ve millete maddeten ve madeten hizmet edebilir.

Unutmayınız ki mükemmel bir ticaret donanması sefain-i harbiye kadar da vatan ve millete maddeten ve madeten hizmet edebilir. Unutmayınız ki senevi kırk elli bin liradan ziyadeye baliğ olamayan bir vergiyi hem de pek haksız olarak bir sınıf tüccar-ı Osmaniye'ye münhasır olan bir vergiyi lağv eder iseniz, milletin hazinesine zarar değil azim bir fayda temin etmiş olacaksınız. Çünkü Osmanlı deniz ticareti müteşebbislerinin (Armatörlerinin) elinde kalacak olan bu meblağ ile her sene yeniden vapurlar tedarik edilmekle deniz ticaretimiz az bir zaman içinde tekemmül ve gelişme imkanı bulabilecektir. Ve bilahare Osmanlı vapurlarının artmasıyla milletin geliri belki daha ziyade yararlanabilir. Unutmayınız ki deniz ticaretimizin takrir ve tevsiîni temin edebilirseniz zaten pek az olan nakdimiz harice çıkmayarak yine memeleketimizde kalmakla servet-i umumiyemizde pek büyük hizmet etmiş olursunuz. Bu Liman Resmi'ni yabancı armatörlere teşmil etmek mümkün olsa hazine-i millet senevi bir milyon liraya yakın bir faide görebileceği muhakkak olduğu halde şimdiye yalnız Osmanlılardan kırk elli bin lira almakla hazinenin bir şey kazanmayacağı gibi vatan ve millet pek ala anlayabileceğiniz vechile çok hem pek çok şey kaybeder.

Vükelâ-yı Kiram Hazerâtı (Saygıdeğer Hükümet mensupları)

Siz dahi maruzatımı elbette nazar-ı dikkate alarak mübarek vatanımızın milletimizin hal ve istikbaline çok şiddetle olumsuz etkisi olan bu yaşamsal sorun hakkında vatan sevgisi ve sorumluğu ile ve kararlılıkla hareket etmelisiniz.

Sermayedarlarımız Hazerâtı (Saygıdeğer Sermayedarlar)

Siz dahi maruzatımı ehemmiyetle dinlemiş, ortaya koyduğum iddialarıma kanaat ve vicdaniye hasıl etmişsiniz. Yasama gücü ve yasalarımızın ciddi bir himaye ve hakiki teshilat ve müsâadâtına mazhar olacağını ümitvar olduğumuz deniz ticaretimizin ihya ve tevsiine elinizden geldiği kadar himmet ve gayret etme âmade bulunuz. Emin olunuz ki, istifade-i şahsiyeniz şimdiden defalarca artacağı gibi vatan ve millete de fevkalade mühim ve yüce bir hizmette bulunmuş olacaksınız. Deniz ticareti kadar tatlı ve kârlı bir ticaret yoktur. Hele şimdiki sigorta usulü sayesinde sermayeleriniz katiyen tehlikeye maruz kalmayarak, yalnız yavru ve nâsâze-i tali'den ibaret bir hal kalır ki, o da hangi bir teşebbüste olsa bundan fariğ olmak insan için imkan yoktur.

Şayet Yasama gücü ve yasalarımız her türlü teshilat ve müsaadatı tesis eder de siz yine deniz ticaretimize ehemmiyet vermez ve Osmanlıları yine hor görülerek yabancı bayraklı gemilerin şirketlerine sarılmağa maruz bırakırsanız, biliniz ki dünya ve ahirette felah bulamaz, paranızın servetinizin hayrını göremezsiniz.

Osmanlı Merakib-i Bahriye Kapudan ve Mürettabatı Kardeşlerimiz

Siz dahi deniz ticaretimizi geliştirmeye ve büyüktmeye en ziyade hizmet edebilecek olanlardansınız. Vaktiyle yelken gemilerle dünyayı titretmiş, denizleri tirtir etmiş olan şanlı ecdadımızın ahfadı bulunduğunuzu bu gün mükemmel vapurlarla pek çok iş görerek isbat edeceksiniz. Yasama gücümüzün hükümetimizin ve sermayedarlarımızın himmet ve gayretiyle deniz ticaretimizin terakki ve tevsiini temin için vaz'i memul olan esas ancak sizin gayretlerinizle ve faaliyetinizle tersin edilebileceğini biliniz. Ona göre vakt-i merhununda Osmanlılığa layık azm ve sebat ve istikametle şu sorumluluklarını idrakı içersinde olanca

gücünüzle yerine getirilmesi için sahiplenmeye ve gayret etmeğe hazır bulununuz.

LAHİKA (EK)

Büyük Haksızlıklardan

Memleketimizde icrayı ticaret eden ecanibin *(Ticaret yapan yabancıların)* daima Osmanlı gayretlerinden *(Gemi sahibi olmak)* ve ticaretinden yasal hale getirilmiş *(Kapitülasyonlar)* bir imtiyaza *(Ayrıcalığa)* malik olarak müstesna istifadeler etmekte bulundukları malûmdur. Bâlâda izah eylediğim *(Yukarıda, önceki satırlarda açıkladığım)* Liman Resmi *(İmtiyâzât-ı Ecnebiye / Yabancılara mahsus ayrıcalık)* Risalesi'ndeki gösterdiğim uygulamanın yabancılara mahsus uygulama haracı ve henüz gerçekleşmeyen *(Yürürlüğe girmeyen)* patent resmi yabancı armatörlerin, tüccarların tenezzül eyledikleri haksız istifadeler cümlesindendir. Memleketimizde yaşayan yabancı tüccarların *(Burada armatörlerin / Levantenler dahil)* ve ticaretin bu imtiyaz sayesinde Osmanlı müteşebbislerinin *(Gemi sahiplerinin)* ve ticaretin haklarına taarruz etmekte oldukları inkar edilemez. Çünkü bir nevi ticaretle meşgul olan iki tüccardan biri ayni yerde denizden fazla yasal vergi *(Liman Resmi- Liman Vergisi)* verir ise, fazla yasal vergi veren şüphe yok ki o vergi veya resimden muaf olan tacire rekabet edemeyerek daima zarar eyler. Ticaret şirketlerinde *(Dieu et mon droit / Allah ve Benim Hakkım)* levhasını asan usul-ı müsavattan *(Görünüşte eşitlikten)*, hukuk-ı mütekabile-i beşeriyeden *(Eşit evrensel hukuk haklarından)* dem vuran Avrupalıların umum nev-i beni beşer *(Herkes için)* için tabii ve mukaddes olan hakkı, adl ve müsaveti *(Adaleti ve eşitliği)* bize gelince nasıl unuttuklarına hayret etmemek elde değil! Memurlarımızdan, mahkemelerinden emin olmadıkları bahanesiyle esnayı muhakeme ve müzakarede taraflarından hakim veya tercüman bulundurmak gibi ahval-i garibe bir dereceye kadar gayr-i makul olmayabilir. Fakat memleketimizde çalışıp da bu toprağın ekmeğiyle ve nimetiyle perverde *(Terbiye görmüş, yetiştirilmiş, beslenmiş, varlık sahibi olmuş)* olanlarının vergi vermek istemeyenlerine ne diyelim?

Acaba buna da *(Size emniyetimiz olmadığı için mahkemelerinizde kendi hakim ve tercümanımızı bulundurduğumuz gibi vergi ve resimlerinizi de vermeyiz)* mi diyeceğiz? Yoksa *(Siz zayıfsınız .Bundan dolayı vergilerinizi keyfimiz ister veririz ister vermeyiz)* mi diyecekler, Şüphe yok ki akıl ve mantıka sığmayan birinci cevabı veremezler. Fakat *(Le droit du plus fort) (el-hükmü limen galebe) (Kuvvetli olan haklıdır)* kaidesine mahmul olabilen ikinci cevabı vermekte hiç sıkıntı çekmezler. Buna karşı bizim vaziyetimiz sabırdan başka bir şey olamaz. Zira karşımızda hakkı teslim eder bir insaf sihiplerini göremeyince birkaç yüz milyon ahali ile harp edecek değiliz ya! Bu güçlü devletler arasında kara ve deniz kuvvetimizin zayıflığını ve boyun eğmek zorunda kalışımızı hissettirecek zamanın geçmesime kadar sabır etmek zaruri ve fakat adalet ve insaniyet namına teessüfümüzü her bar izhar eylemek mukteziyedir *(Her vesile ile açıklamak, duyurmak kaçınılmazdır, şarttır)*. Acaba hak ve hukuku, eşitliği ta adalet kürsüsünden nasihat eden Batılı liderler buna ne cevap verirler? Biz sabır ile cevap vermekle beraber aciz ve zayıfız! O aciz ve zayıf olan lanet okur sözlerimize devam ederiz.

Küçük Kabotaj

Günümüzde küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki kısm-ı azamı (Büyük çoğunluğu) ecnebidir (Yabancı bayraklıdır).

Dieu et mon droit / Allah ve Benim Hakkım

Aslı "God and My Right" olan simge İskoçya dışındaki İngiliz Birleşik Krallık Hükümdarının sloganıdır. Birleşik Krallık arması versiyonunun kalkanının altında bir şerit üzerinde Fransızca olarak görünür. "Dieu et Mon Droit" Fransız kültüründe de kökleşmiş olup, "Adalet, dürüstlük, başkalarının haklarına saygı" anlamında kullanılır.

Küçük kabotaj denilen kara sularda az mesafe beyninde vaki sevahil-i karibiyeye (Ülke iskeleleri arasında) vapur işletmek hakkı münhasıran o sevahile sahip olan devlete ait bir hak olduğu halde bizde meatteessüf bu hak da mevcut değildir. Yani umum devletlerin bu hakkı mahfuz iken biz bu hakkımıza malik değiliz. Bu gün küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki kısm-ı azamı *(Büyük çoğunluğu)* ecnebidir *(Yabancı bayraklıdır)*.

Mudanya, İzmit, Bandırma gibi iskelelerimizde ecnebi vapurlar cayır cayır işliyor. Bî had *(Hudutsuz)* ve hesap para kazanıyorlar, fakat bir para liman resmi vermiyorlar. Gariptir ki bir aralık vapursuzluktan sıkışan küçük kabotaj limanlarımızdan birinin belediye reisi, hatta bir ecnebi kumpanya ile resmî bir sözleşme bile imzaladı: Vapur kiralamak ve satın almak imkanı var iken buna çare bulamayan resmi bir dairemiz, böyle bir sözleşme imzalamakla milli haklarımıza müthiş bir darbe indirecekti. Bereket versin Mehmed Fuad Bey gibi vatanperverin müdahelesiyle bu garip sözleşne hükümsüz kaldı. Bir emsal *(precedent)* şeklini almazdan bertaraf oldu gitti. Maruzatıma *(ecnebilere husumet)* mânâsı verilmeyeceğine mutalaatımda memleketimiz ecanibin muavenetinden bi'l-külliye vareste olduğu iddiasında bulunmak gibi yanlış bir tefsire uğrayamayacağına inanıyorum. Çünkü bâlâda ta'dad ettiğimiz ecnebi posta ve nakliye vapurları limanlarımıza işlememiş olsa, halimizin neye varacağını ve bir limanımızdan diğer limanımıza seyr ve seyahatta ve münakalat-ı bahriyemizde düçar olmuş olacağımız müşkilatı idrak edenlerdenim. Binaenaleyh ecnebi postalar limanlarımıza çalışmasın demek istemiyorum. Maksadım ecanibin memleketimizden etmekte oldukları maddi istifadeler nisbetinde memleketimizde hak ve insaf dairesinde o misilli ecanibden maddi istifade etmek hakk-ı tabisini *(Doğal hakkını, yasal hakkını)* ihtar etmektedir. Yani hiç olmaz ise Bulgaristan ve Yunanistan'da işleyen ecnebi vapurların bu iki küçük hükümetin hukukuna ettikleri riayet kadar bize de riayet etsinler. Bize de Bulgarlara ve Yunanlılara verdikleri liman resmini versinler, bizde de vapurlarını muayene-i mutadiye *(Yabancı bayraklı vapurlar limanlarımıza çalışıyorsa, yıllık liman denetimlerine tâbi tutulsunlar)* tâbi kalsınlar! Bu bir haktır, her memleket için ihmali gayri caiz bir hakk-ı tabiidir. Mahaza düşünüyorum ki

kaviyy-üş-şekîme *(Güçlü)* olan büyük devletlerin Bulgar ve Yunan limanlarına işleyen tüccar vapurlarının liman resmini vermelerine razı oldukları halde bizi bu kaideden istisna etmeleri kuvve-i galibe neticesi olmamalıdır. Çünkü kuvve-i galibe icabı olmak lazım gelseydi evvel bi-evvel Bulgar ve Yunan hükümetleri dahi bu istisnaya dahil olmak lazım gelirdir! Şu halde düvel-i muazzamanın Türkiye'ye karşı meşhud olan şu vaziyetlerine ne mânâ verelim?!...

Kaide-i hak ve madeletle kabil-i telif olmayan bu hal-i garib hükümet müstebde-i zaileden *(Meşrutiyet öncesi Osmanlı yönetimi)* kalmış bir adet ise lehü'l-hamdi meşrutiyetimiz tesis edeli hayli zaman geçti fakat heyhat bu haksızlık geçmedi. Anlaşılan diğer imtiyazat gibi bu da lağvı gayr-i caiz imtiyazlardan add olunuyor. Düşünülmüyor ki liman resmi doğrudan doğru parayı, menafi-i şahsiye-i ticariyeye teallük ettiğinden devletlerin hukuk-ı umumiyeleri namına mahkemelerimizde tercüman ve hakim bulundurmak davasına makis olamaz. Liman resmini vermemek Osmanlı deniz ticareti ashabını rekabetten mahrum etmek istemektir ki hiçbir adle sığmayan bu hal doğrudan doğru bir kısım Osmanlı tüccarın hukukuna tecavüzdür. Şu halde liman resmini düvel-i muazzamaya kabul ettirmek iktidarını haiz olmadığımız doğal sayılıyor ise ise, Yunan ve Bulgar gibi küçük hükümetler içinde böyle midir?

Memleketimiz limanlarına sefer yapan yunan bayraklı gemilerden Liman Harcı alınmıyor, ama Türk bayraklı vapurlardan Liman Harcı alınıyor.. Biz de onlardan neden olmayalım?

Memleketimizde deniz ticaretinden bî had ve hesap paralar *(Hudutsuz kazançlar elde eden yabancı bayraklı ve bilhassa Yunan bayraklı gemiler)* çeken bu iki komşu bilhassa Yunan bize komşu hakkı komşu hatırı saymazlar ise bunlara da hakkımızı tanıttıracak kadar kuvvetimiz mi yoktur? Limanlarımızda işleyen birkaç düzine Yunan vapuru avuçlarla liralar kazanıp dururken bunlardan da Liman Resmi almak mümkün olamaz mı? Yunanlılar liman resmini Osmanlı merakib-i bahriyesinden, alırken biz onlardan neden olmayalım? Bunlar limanımıza geldikçe liman dairesi resmini almadıkça muamele yaptırmak iktidarını haiz değil mi? Yoksa düvel-i muazzama-i saire bunları himayeten müdahale ederek bir mesele çıkarılacağından ihtiraz olunuyor?

Hükümetimiz asayişimizi ihlal eden Yunanlıları yakalarından tutup memleketten dışarı atarken pek tabii olan şu muameleye Yunanistan ne yapabildi? Düvel-i muazzama bu haklı muameleye karşı ne söyleyebildi? Hazine-i milletin hakkı olan şu liman resmi Yunanlılardan Bulgarlardan daha bilmem kimlerden tahsil olunur ise kim ne diyebilir? Berayı seyahat içlerinde teba-i ecnebiye efradından dahi bulunmak mümkün olan Yunan ve Bulgar vapurlarını sevahilimizde seyr ve sefer ederken Sefere Elverişlilik Muayenesine tabi eder isek herkesin selametine, güvenliğine hitap eden bu tedbire karşı kim itiraz edebilir? Halbuki temin ederim ki bu gün bile muayene edilmeden limanlarımıza seyr ve sefer eden Yunan vapurları, Osmanlı vapurlarından daha ziyade muhtaç muayenedir. Büyük güçlere mensup büyük postalar ise münhasıran sevahilimize işlemedikleri gibi ekseriyetle mahallerinde muntazamen muayene ve tamir olduklarından için pekte endişeye mahal yoktur.

Birkaç sene evvel Pire'den iki saat kadar açılmış olduğu halde birden bire dibi delinmiş olan Mesajeri Kumpanyası'nın (Niger) Vapuru geçen sene Marmara içinde kazaen bir vapurla dehşetli surette müsademe ederek o vapuru gark ettiği *(Batırdığı)* halde kendisi yalnız hasara uğrayarak yoluna devam edebildiğine bakılır ise iyi tamir görmüş olduğu görülüyor. Tabii Fransa'nın mükemmel inşaat-ı bahriye destgâhlarının muayene ve tamiri ile Pire

destgâhlarının muayene ve tamiri arasında fark-ı azim vardır.

Hülasa-i kelâm *(Sonuç olarak)* millet ve devletimizi kuvvetli ve zengin görmek ister isek bu maksad-ı ulviyenin en büyük hadimlerinden olan deniz ticaretimizin terakki ve tevsii esbabının istikmaline gücümüzün yettiği kadar bezl-i mesai etmeliyiz. Helk Altemesufun ser celilince bu babda vukubulacak cüzi ihmal ve teehhür şimdiye kadar numunesini gördüğümüz vechile bundan sonra dahi vatan ve milletimize tazminatı çok zor büyük zararlar verecek, yaralar açacaktır ki, ecdadımızın cihanı hayran eden denizlerde şan ve azametleri yerine bu gün hak-ferma olan zillet ve meskenetimizin *(Miskinlik, Beceriksizlik)* devamını tahammül edemeyeceğimiz bir gün gelir de bu gün yapabileceğimiz işi o vakit yapmak ister isek korkarım ki pek geç olacaktır.

İdare-i Mahsusa

İdare-i mahsusa tabiri diğerle Seyr-i Sefain şirketi şüphe yok ki pek talihsiz bir idare pek bedbaht bir şirkettir. Meşrutiyetin ilanından sonra kaç kalıba girmiş, ne kadar teceddüde uğramak istemiş ise hiç birine muvaffak olamamıştır. Bidayeten Bahriye Nezareti sonra Nafia Nezareti, daha sonra müstakil bir idare tarafından ıslahı düşünülmüş, bazı tedabir kalemiye-i i'dadiye bile ittihaz olunmuş ise de, çare bulunamamıştır. Yine çehre-i cebin nuhusetini göstererek buna da mani olmuştur. Lakin doğrusunu söylemek lazım gelse bu tali'sizlik zaruri mevhum olan şu şirkete değil millet ve devlete aittir. Çünkü Osmanlı deniz ticareti hakkında son bir makale da dahi beyan eylediğim vechile idare-i mahsusanın ıslahı çaresi bulunmaz ise alelhusus Osmanlıların deniz ticaretlerine kavi temeller atmağa henüz muvaffak olamadıkları şu zamanda millet ve devletin düçar olduğu zarar ve müşkillerin temadisi artık şeref-i milliyemize dahi nakisa vermek tabiidir ki buna hiçbir Osmanlı razı olamaz. Efrad ve askeriyenin silahlarının ve cephanesinin sevk ve naklinde karşılaşmakta olduğumuz zorluklar meydandadır.

Dilhavah *(Dilhavah-ı mübaderet olunarak)* ümmetle Yunanlılara edilen boykotla üç beş sahib-i hamiyetin gayretiyle iyi fena beş on vapur bulunmamış olsaydı bu millî beklentinin gerçekleşmesine imkan var mıydı. Halbuki İdare-i Mahsusa seyr ve sefere uygun beş on posta vapura kargobota *(Yük gemisi)* malik olsaydı millet ve devletin hiç olmaz ise böyle dar zamanlarda ihtiyacı olur Osmanlının millî şerefi ve onuru muhafaza olunurdu. Biraz evvelki zorunlu giderler arasında bütçeye elli altmış bin lira kadar bir meblağ sıkıştırılmış olsaydı şimdiye kadar vapurlarımızı, kayıklarımızı İstanbul limanında olsun yedekleyecek bir iki romorkörümüzle, Trabzon, İzmir, Selanik Suriye hattına işleyebilecek yedi sekiz ikinciel vapur tedarik edilmiş olurdu. Ve her ne vakit mükemmel bir şirket-i bahriye-i Osmaniye vücuda gelmiş olsa, bunlar kömür nakline kargobot *(Yük gemisi)* olarak işletmeğe işe yararlardı ve tesisi pek kolay olmadığı ve zaman teşekkülünün de gayri kabil olduğu anlaşılan mükemmel bir seyr ü sefain şirketi vücud buluncaya kadar arada geçmiş ve geçecek zaman zarfında çektiğimiz ve daha çekeceğimiz küçüklere mahal kalmazdı demek isterimki vaktiyle o kadarcık bir himmet ve fedakarlık diriğ edilmemiş olsaydı vapursuzluktan çektiğimiz eziyetlere zahmetlere maruz kalmaz idik. Hükümet-i askeriyemiz ahiren buraları nazar-ı dikkate alarak nakliyat-ı askeriye için yeterli sayıda vapurlar kiralamak üzere bulunduğunu maal-iftihar haber aldık. Mevcut hükümetin İdare-i Mahsusa'nın ıslahıyla işe yarayacak bir hale olsun isaline himmet edeceğini temenni ve ümid edelim. Cesim ve mükemmel bir milli Osmanlı seyr- i sefain

şirketinin vücud bulması ise arzu ettiğimiz bir başarıt olduğu halde şimdilik öyle bir önemli bir başarının az zaman içinde meydana gelebileceğine, gerçekleşebileceğine aklımız kesmiyor. Bununla beraber unutmayalım ki deniz ticaretinin geleceğine sahip çıkacak, üstlenecek olan İdare-i Mahsusa'nın acilen ıslahı keyfiyeti vükelayı milletimizin ve nazırlarımızın elbirliğiyle üstlenecekleri görevleriin pek mühimlerindendir.

Gazeteler her gün İdare-i Mahsusa'nın su-i idaresinden *(Kötü yönetilmesinden)* vapurlarının adem-i intizamından *(Düzensiz çalışmalarından)* şikayet ediyorlar. Fakat bu idarenin ıslahının gerekli kıldığı çarelerden bahs etmiyorlar. Zannederim ki deneyim sahibi olanlar, bu bedbaht idarenin ne gibi tedbir ve vesail ile ıslah olunabileceği basın yoluyla veya yazılı olarak açıklasalar, yol gösterseler, buna her halde çare düşünen hükümeti de teşebbüsatında aydınlatmış olurlar. Yoksa İdare-i Mahsusa'nın şimdiki perişan hali devam etmedikçe zavallı çalışanları ne yapabilir? Zannederim ki böyle çürük vapurlarla muntazam posta işletmek kabil olmadığı halde adalara ve öteye beriye işleyen idare vapurlarını işleten yine o beğenmediğimiz şirket yönetcileri ve mürettebatıdır. Bir kere matluba muvafık vapurlar getirtelim, işletmeğe başlayalım, sonra memurlarıda ve müstahdemininde yetersizlik ve intizamsızlık görülür ise, o halde şikayete hakkımız olur. Marifet son sistem mükemmel vapurlar işletmekte değil, böyle çürük ve devri geçmiş vapurlarla şu kadarcık olsun bir iş görmektedir. İdare cihetini bilmiyorum amma kapudan ve çarkçı ve mürettebat-ı sairenin diğer kumpanyaların çalışanlarına göre pek düşük olan maaşlarına rağmen o çürük vapurlar içinde vazifelerine nasıl bir gayret ve sebat ile ifa eylediklerini açık şekilde görüyoruz ki, bu hale göre bunların haklarını inkar etmek hakka dayalı insaf olamaz görüşündeyim.

Osmanlı Tüccar Vapurlarının Sigorta Meselesi

Kapudanlarımızın mezuniyeti ile alakadar olan bu mesele mahiyet hazırası itibarıyla bizim için şayan-ı dikkat ise de bu küçük eser bu yolda tafsilata mütehammil olmadığından ileri de bu mesele-i mühimmeyi dahi inzar-ı ammeye vaz' edebilmek ümidiyle burada yalnız işaret ederek geçerim.

Osmanlı Deniz Ticaretinin Çare-i Felahı (Osmanlı Deniz Ticaretinin Kurtarılma çaresi)

Dünyada hiçbir şey yoktur ki tekamüle tabi' olmasın. Her şey derece derece büyür her iş derece derece terakki ve tevessu' eyler. Binaenaleyh biz dahi deniz ticaretemizin terakki ve tevsii için bu kaide-i umumiye-i tabiyeye tabiyet etmeğe mecburuz. Şimdiye kadar bu babda vuku bulan teşebbüsat efrad ve tefritten hali değildi: Ya bir milyon liraya karib cesim bir sermaye ile şirket yapmak istedik, yahut beş on bin liralık cüzi bir sermaye ile şirketler teşkil etmeğe kalkıştık. Halbuki ne bir milyon lira gibi pek cesim ne de beş on bin lira kadar pek cüzi sermayelerle maksadımızın hasıl olamayacağını anladık. Ben on bin lira ile teşekkül edecek şirket-i bahriye ancak bir ya iki küçük vapura sahib olabileceğinden memleketimizin azim ihtiyacına karşı bu sermayenin hiç mesabesinde olarak kısmen olsun temin-i maksada hadim olamayacağını ve bir milyon lira ise esasen memleketimiz için toplanması müşkil bir yekün olduğunu tecrübe ettik. Bu nedenle bu iki teşebbüsün ortasını aramak lazımdır. Evvela her bir akli bir hattı temin edebilecek kafi hacimde dört beş vapura sahip olarak ayrı ayrı şirketler teşekkül etmeli bu ise her biri için otuz kırk bin lira kadar bir sermaye kifayet eder ki bu sermayeyi tedarik etmek sermayedarlarımız için güç bir şey değildir.

Saniyen *(İkinci olarak)*: üç beş sermayedardan mürekkeb olarak teşekkül edecek olan bu

şirketlerin daima birbirini gözeterek rekabetten tevakki aktarma usulüyle yekdiğerlerine muavenet etmeleri icab eder ki bu da ashab-ı hamiyet için güç bir şey değildir.

Salisen *(Üçüncü olarak)*: Bu şirketler bidayeten (emniyet-i âmmeyi kazanıncaya kadar) kolektif veya kumandiyet ve yahut hususi olarak teşekkül etmelidir ki bu suretle bir müddet çalışıp ta terakki ve tekamül ettiklerini gören diğer sermayedarlar dahi kendilerinden müracaat edeceklerine ve bilahare o şirketlerin anonim haline kalbiyle sermayelerinin tezyidine ve muamelerinin tevsiine muvaffak olacaklarına şüphe yoktur. Binaenaleyh halkımızın ve sermayedarlarımızın emniyetini kazanmaksızın yeniden hisse senedatı tedavül ettirmek suretiyle anonim vapur şirketlerinin teşkiline kıyam etmek memleketimizin ahval-i ruhiyesine vakıf olmamak demektir. Şimdiye kadar bu babda vukubulan tecrübelerin netayici bu hakikati müsbettir. Yeni teşekkül eden bir şirketin işini, idaresini, muvaffakiyetini maddeten görüp anlamadıkça hiçbir sermayedar yoktur ki her çe bâd âbâd mühim bir nakdini o işe feda edebilsin kezalik hiçbir sermayedar yoktur ki işi, idaresi yolunda, muvaffakiyeti mütezayit bulunan bir şirkete iştirak etmeğe rağbet göstermesin.

Rabian *(Dördüncü olarak)*: Kaide-i tekamüle riayet ederek her biri ayrı ayrı teessüs ve derece derece terakki etmiş olan bahri şirketlerimiz bilahare iki üçü bir araya gelerek daha büyük daha vasi' bir şirket-i müttehide teşkil edilebilir ki bu da pek tabii bir şeydir.

Hamisen *(Beşinci olarak)*: Kanun, liman resmi gibi haksızlıkları ber taraf etmekle beraber hükümet dahi elden geldiği kadar bahri şirketlerin esbab-ı beka ve terakkilerini temin etmelidir ki deniz ticareti hakkında umum düvel-i bahriyece kabul olunan bu usul himayenin biz de dahi muhsenatı görülebilsin.

Sadisen *(Altıncı olarak)*: Deniz ticaretinin ruhu demek olan ashab-ı ihtisasa riayet yani vapur, acenta, işlerine ehline tevdi' etmek, âti için de bu işler bihakk ehl olabilecek mütehassıslar yetiştirmek lazım gelir ki bu da hükümet ile alakadaranın cüzi bir himmet ve fedakarlığıyla hasıl olur.

Sabian *(Yedinci olarak)*: Tedarik olunacak vapurların işlettirileceği liman ve iskelelerin ihtiyacıyla mütenasip bir hacim ve şekilde olmaları lazımdır ki gerek yolcuların istirahatı ve gerek hamulenin suhuletle nakli temin olunabilsin ve fazla masarıfın men'i dahi mümkün olabilsin.

İşte bunlar ve bunlara müteferri' mevad kemal-i ciddiyetle nazar-ı itibare alınarak vatan ve millet için bir mesele-i hayatiye demek olan işbu milli maksada hüsn-i niyetle tevessül ve teşebbüs olunduğu halde bu mülk ve millete daima Her türlü eksiklikten sonsuz derecede yüce olan Allah'ın lütuf ve yardımlarını esirgemeyen Hazret-i Allah bunda dahî yardımcımız olur ve derecesi belki de cümlemizce malûm olmamakla gizli ad olunabilen büyük bir derdimize çare bulunmuş olur.

DEBRELİ İSMAİL BEY, DEBRE MEBUSU
İSMAİL PAŞAZÂDE MEHMED FUAD BEY

Debreli İsmail Bey'in fotoğrafı. Üzerindeki Yazı: "Debreli Hâfız Cemâleddin Efendi Biraderime Yâdigâr. Fi 29 Haziran Sene 1326." Merhum İsmail Bey'in Oğlu (İsmail Beyzâde) Mehmed Fuad Paşa Tarafından 1910'da Kendi Biraderi Hâfız Mehmed Cemaleddin Efendi'ye Hatıra Olarak İmzalanmıştır. Kaynak: Müfid Yüksel.

DEBRE MEBUSU İSMAİL PAŞAZÂDE MEHMED FUAD BEY

Muallim Mehmed Aziz Bey ile kurdukları *"Millî Şirket-i Bahriye-i Osmaniye"* firması ile Meşrutiyet döneminde ilk ve son özel armatörlük atılımını gerçekleştirmiş olan Debre'li ve Debre Mebusu İsmail Paşazâde Mehmed Fuat Bey *"Marmara"* vapuru ile İstanbul – Mudanya hattında yolcu ve yük taşımacılığı yapmışlardı.

II. Meşrutiyet'te Osmanlı Mebusan Meclisi'nde Debre Mebusu olan İsmail Bey 10 Temmuz 1325/23 Temmuz 1909'da Debre'de Toplanan Arnavut Kongresinin ilk açılış merasimine Kongre Başkanı olarak katılmıştı. Ancak merasimde aniden vefat etti. Hükümet Binası'nda başlayan kongrede ilk konuşmayı Debre Müftüsü yaparken, o sırada Debre Mebusu ve Kongre Başkanı İsmail Bey geçirdiği bir kalp krizi sonunda aniden yere düşmüş ve ruhunu teslim etmiştir. Ortalık bir matem havasına dönmüş ve kongre iptal edilmiştir.[197]

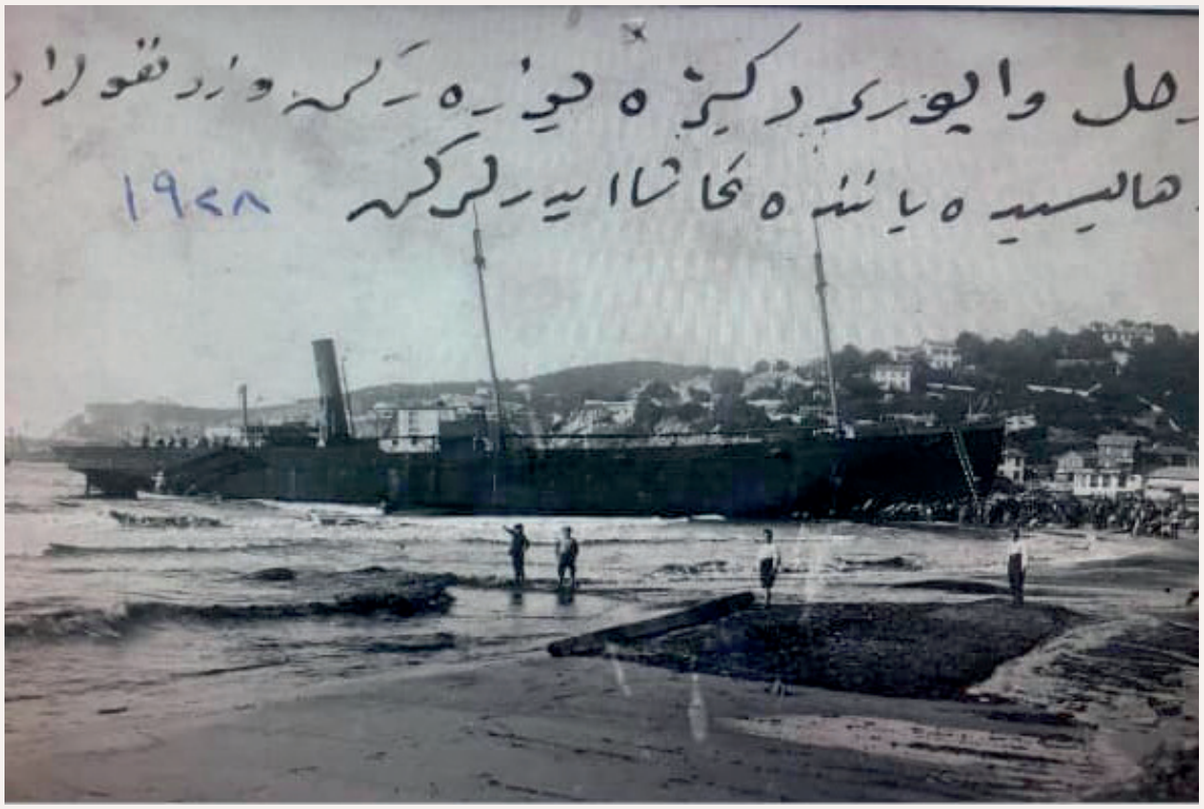
Debreli İsmail Paşa Yalısı.

Debreli İsmail Paşa ailesi, Beylerbeyi'nde kendi adıyla anılan yalıda oturmaktaydı. Eşi *"Dilara"* Hanımdı. Beylerbeyi Camisi yanındaki "Debreli İsmail Paşa Yalısı" 1980 yılında TAÇ Vakfı tarafından alınmasıyla, aile çok zor durumda kalmıştı. Debreli İsmail Paşa ve Zülüflü İsmail Paşa soyundan gelen (torun) Y. Mimar İsmail Germiyanoğlu ve eşi Belis Dilara Germiyanoğlu 1959'da ABD California Beverly Hills'e göçetmiştir.

Debreli İsmail Bey'in oğlu Ulemâdan Hâfız Mehmed Cemaleddin Efendi. Kaynak: Müfid Yüksel.

XIX. yy. mimari özelliklerine sahip olan yalı, Boğaz Yalıları arasında en görkemli yalılardan biri olarak değerlendirilmekteydi. Halen günümüze oldukça korunmuş olarak aktarılmış olan ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca kamulaştırılarak turizme dönük amaçlı kullanımı öngörülen yalının rölöveleri TAÇ Vakfı tarafından hazırlanmış, üst düzeyde konaklama ve halka açık çay salonu olarak restorasyonu ve çevre düzenlemesi yapılarak bahçesinden de kültürel etkinlikler için faydalanılması amaçlanarak yeniden planlanmış, halen otel olarak hizmet vermektedir.

Ailenin armatör Nazım Kalkavan ile de akrabalığı olmuştur. Nitekim İ.E.T.T eski Umum Müdür Vekili M.Celâleddin Germiyanoğlu, Askerî Mektepler Umum Müfettişi (Zülüflü) İsmail Paşa ile İsmet Hanım'ın oğlu, Ali Haydar Germiyanoğlu'nun kardeşi idi. Eşi Meymenet Germiyanoğlu olup, çocukları Nuyan (Armatör Nazım Kalkavan'ın eşi) ve İsmail Germiyanoğlu'dur. Debreli İsmail Paşa'nın torunu Belis Dilara Germiyanoğlu'nun kayınpederi, Billur ve Rıza Kalkavan'ın anne tarafından dedesi oluyordu. 9 Ocak 1970 tarihinde vefat etmiş, cenazesi 10 Ocak 1970 Cumartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığında aile kabristanına defnedilmiştir. "Zülüflü" olarak anılan İsmail Paşa'nın köşkü Göztepe'de idi. Geniş bahçesinde muhtelif apartımanlar inşa edilmiş, köşk ise bir süre Diş Polikliniği olarak kullanılmıştır.



1928 kışında patlak veren fırtına sonucu karaya sürüklenen Zuhal Vapuru Kdz.Ereğli sahilinde baştankara ederek oturmuştu. Fotoğrafta eski yazıyla "Zuhal vapuru denizde yüzerken ve Zonguldak ahalisi yanında temaşa ederken 1928" yazılıdır. Geminin sürüklendiği yer Kdz.Ereğli'dir. Kaynak: Yüksel Yıldırım / Zonguldak Nostalji.

DR. P. MATYAS, MEHMET DİLLİZÂDE, ESKİŞEHİR MEBUSU ALİ ULVİ BEY VE MADENCİ MEHMET ARİF BEY, CEMAL HAKKI (CEBE), İSMAİL HAKKI VE AHMET HAMDİ BEY, DR.NİHAT.

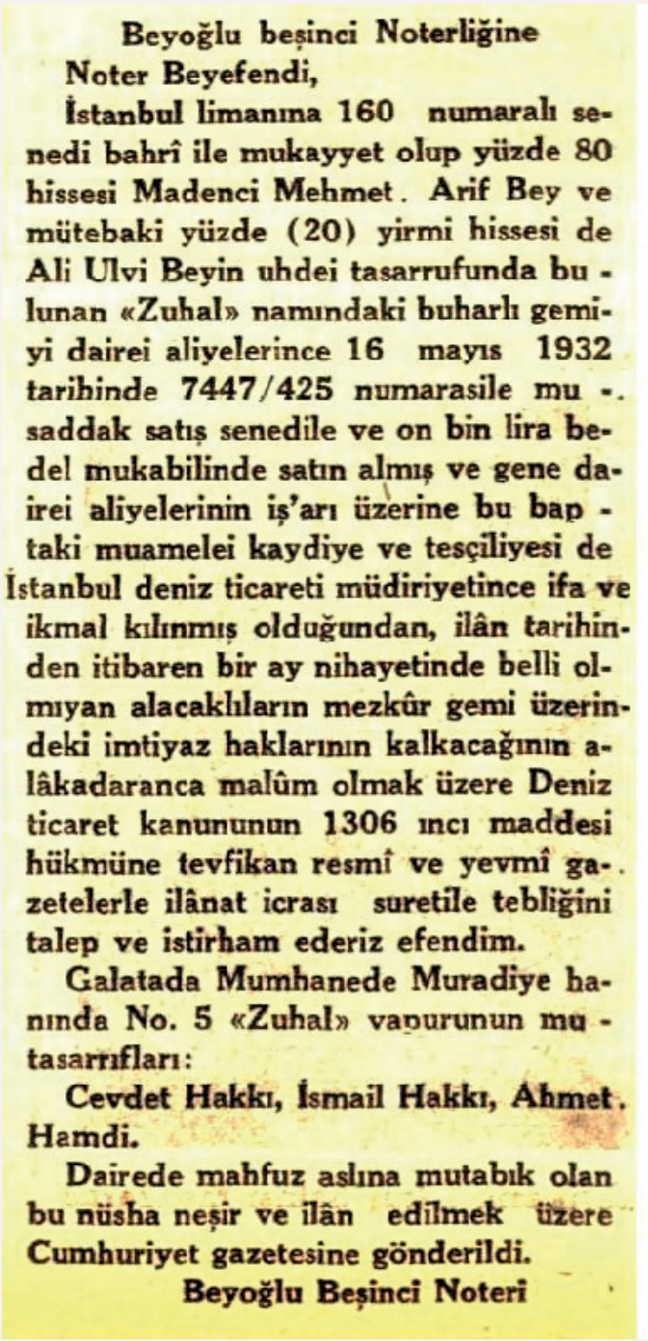
Zuhal - Zuhalfahrî - (Ex - Baron Hambro, Ex -Taras Bulba, Ex - Olga Methinity, Ex - Vera Geelmuyden, Ex-Nadina, Ex- Kandilli)

"*Zuhal*" vapuruna ve armatörlerine ait müteakip satırlardaki bilgiler, önceki bazı yazılım hatalarını düzeltmek, ulaşılan yeni bilgileri, belgeleri, fotoğrafı eklemek amacını taşımaktadır. "Zuhal" Vapuru konusunda yapmış olduğum önceki çalışmalar "Türk Armatörleri Tarihi" C.II'de yer almaktadır.

1861 yılında Thames - Deptford'daki Lungley Charles & Co. tersanesinde inşa edilen 567 grt., 318 nrt. buharlı, üç direkli ve yelkenli yolcu / yük gemisi "*Baron Hambro*" demir gövdeli idi. Tam boy: 209.0 ft. / 63.7 mt., Genişlik:25.2 ft. / 7.7 mt., Derinlik: 14.5 ft. / 4.4 mt. ve Hull, Humber'da kurulu Earle's Shipbuilding and Engineering Co. yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 69 nhp. güç üretiyordu. 1899'da satıldı ve "*Taras Bulba*" adı verildi. 1913'de satıldı ve "*Olga Methinity*" adı verildi.

. 1918'de İstanbul Levantenlerinden Norveç asıllı Geelmuyden satın aldı "*Vera Geelmuyden*"

adını verdi. Ayni sene satıldı ve "*Nadina*" adı verildi. 1924'de İstanbul'lu Levanten Dr.P. Matyas, satın aldı ve "*Kandilli*" adını verdi. 1925'de Mehmet Dillizâde satın aldı. 1928'de İstanbul'dan Madenci Arif satın aldı ve "*Zuhal*" adını verdi. 1932'de % 80'i Madenci Mehmet Arif Bey'e ve % 20'si Ali Ulvi Bey'e ait olmak üzere satın alındı ve "Zuhal" adı verildi.16 Mayıs 1932'de Mehmet Cevdet ve İsmail Hakkı, Ahmet Hamdi satın aldı.



Beyoğlu beşinci Noterliğine

Noter Beyefendi,

İstanbul limanına 160 numaralı senedi bahrî ile mukayyet olup yüzde 80 hissesi Madenci Mehmet. Arif Bey ve mütebaki yüzde (20) yirmi hissesi de Ali Ulvi Beyin uhdei tasarrufunda bulunan «Zuhal» namındaki buharlı gemiyi dairei aliyelerince 16 mayıs 1932 tarihinde 7447/425 numarasile mu-. saddak satış senedile ve on bin lira bedel mukabilinde satın almış ve gene dairei aliyelerinin iş'arı üzerine bu bap-taki muamelei kaydiye ve tesçiliyesi de İstanbul deniz ticareti müdiriyetince ifa ve ikmal kılınmış olduğundan, ilân tarihinden itibaren bir ay nihayetinde belli olmıyan alacaklıların mezkûr gemi üzerindeki imtiyaz haklarının kalkacağının alâkadaranca malûm olmak üzere Deniz ticaret kanununun 1306 ıncı maddesi hükmüne tevfikan resmî ve yevmî gazetelerle ilânat icrası suretile tebliğini talep ve istirham ederiz efendim.

Galatada Mumhanede Muradiye hanında No. 5 «Zuhal» vapurunun mutasarrıfları:

Cevdet Hakkı, İsmail Hakkı, Ahmet Hamdi.

Dairede mahfuz aslına mutabık olan bu nüsha neşir ve ilân edilmek üzere Cumhuriyet gazetesine gönderildi.

Beyoğlu Beşinci Noteri

Zuhal vapurunun Cevdet Hakkı İsmail Hakkı ve Ahmet Hamdi'ye satıldığına dair Beyoğlu Beşinci Noteri'nin 22 Mayıs 1932 tarihli duyurusu.
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, 22 Mayıs 1932, Sf.4

. Madenci Mehmet Arif Bey İstanbul'da tanınmış bir kömür tüccarı idi. Oğlu Ahmet Arif'tir. Soyadı Kanunu sonrasında "Madenci" soyadını almıştır.

. Eskişehir tüccarlarından Ali Ulvi Bey, 2.ci Dönem Eskişehir Mebusu seçilmiştir. İşBankası tarafından kurulan Türkiye Milli İthalat ve İhracat Anonim Şirketi'nde İzmir Mebusu Yunus Nadi ve İzmir tüccarlarından İstanköylü Şükrü Kaya gibi kurucular arasında yeralıyordu. Geçirdiği bir kulak ameliyatı neticesinde 1 Aralık 1930 tarihinde vefat etmiştir.Vefatı: TBMM Zabıt tutanakları 3.cü Dönem, Cilt:23, Bileşim 14, Sayfa 30'da kayıtlıdır.

28 Temmuz 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi arşivinde yer alan bir haberde; "*Şehrimizin maden tüccarlarından Cevdet Hakkı Bey'in bir kızı dünyaya gelmiştir. "Nevzat" adı verilen kızına uzun ömürler dileriz.*" duyurusu vardır.

. 16 Mayıs 1932'de Zuhal vapurunun Cevdet Hakkı, İsmail Hakkı ve Ahmet Hamdi'ye satıldığı 22 Mayıs 1932 tarihi itibarıyla Beyoğlu Beşinci Noterliği vasıtasıyla ilan edildi. Geminin adı değiştirilmedi. Beyoğlu Beşinci Noterliği'ne yapılan başvuru metni şöyleydi;

Noter Beyefendi,

İstanbul Limanı'na 160 numaralı

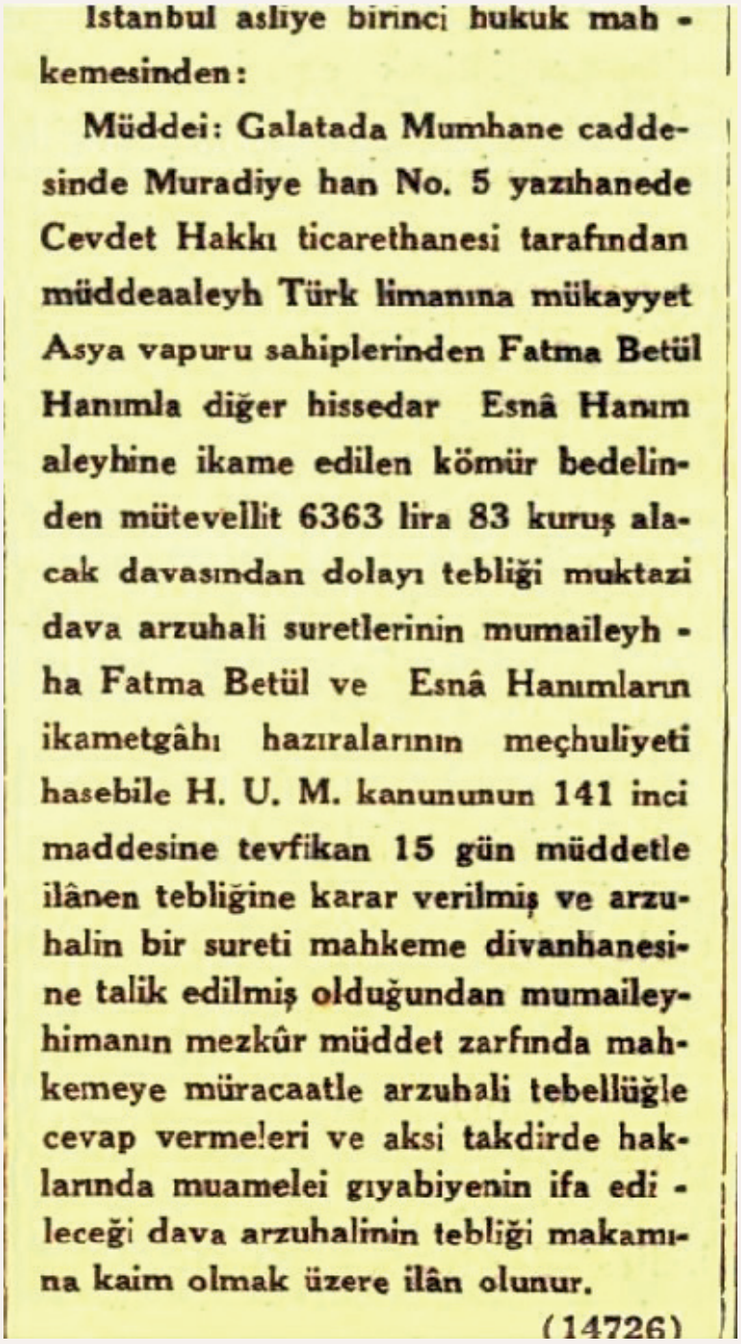
senedi bahrî ile mukayyet (Kayıtlı)olup, yüzde 80 hissesi Madenci Arif Bey ve mütebaki (geri kalan) yüzde yirmi hissesi de Ali Ulvi Bey'in uhdei tasarrufunda bulunan " Zuhal namındaki buharlı gemiyi daire- i aliyelerince 16 Mayıs 1932 tarihinde 7447/425 numarası ile musaddak satış senedi ile ve on bin lira bedel mukabilinde satın almış ve yine daireli aliyelerinin iş'arı üzerine bu baptaki muamele-i kaydiye (kayıt işlemi) ve tesciliyesi de İstanbul Deniz Ticareti Müdüriyesi'nce ifa ve ikmal kılınmış olduğundan, ilân tarihinden itibaren bir ay nihayetinde belli olmayan alacaklıların mezkûr gemi üzerinde imtiyaz haklarının kalkacağının alâkadarlarınca malûm olmak üzere Deniz Ticaret Kanunu'nun 1306'cu maddesi hükmüne tevfiken (Uygun olarak / Gereğince) Resmî ve yevmi gazetelerde ilânat icrası suretiyle tebliğini talep ve istirham ederim efendim.

Galata'da Mumhane'de Muradiye Hanı'nda No.5 "Zuhal" vapurunun mutasarrıfları (Sahipleri): Cevdet Hakkı, İsmail Hakkı, Ahmet Hamdi.

Dairede mahfuz aslına mutabık (Aslına uygun) olan bu nüsha neşir ve ilân edilmek üzere Cumhuriyet Gazetesi'ne gönderildi. Beyoğlu Beşinci Noteri.

. 1934'de Ahmet Hamdi Bey'in vefatı nedeniyle ortak olarak sadece Mehmet Cevdet ve İsmail Hakkı kalmıştır.

. İstanbul Asliye Birinci Hukuk Mahkemesi vasıtasıyla 21 Mart 1934 tarihinde Cumhuriyet Gazetesi'nde yapılan bir duyuruda; *Müddei: Galata'da Mumhane Caddesi'nde*



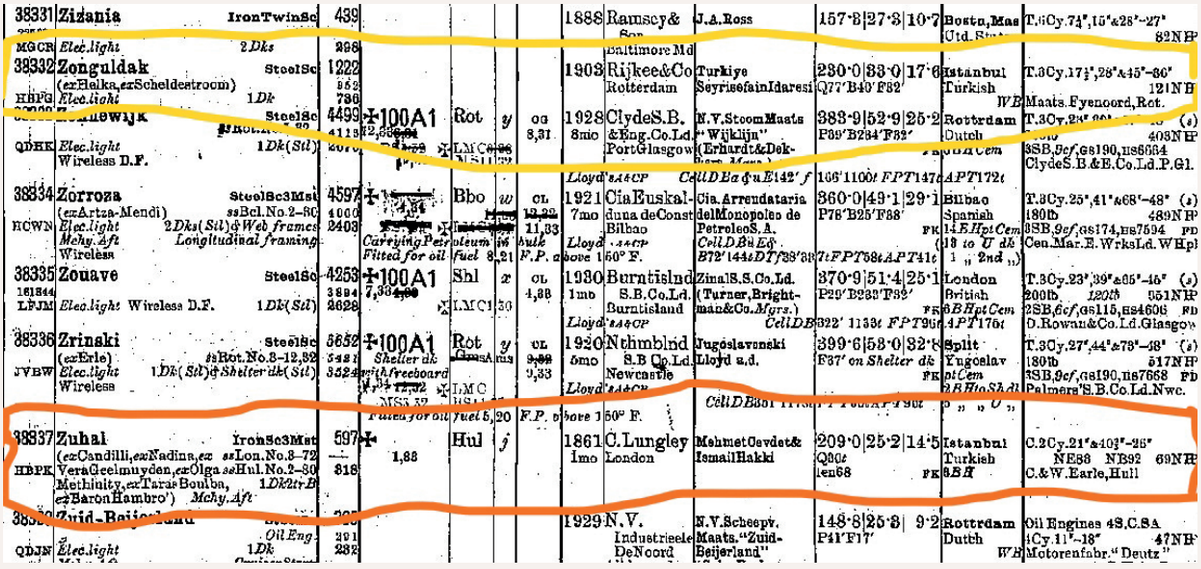
Istanbul asliye birinci hukuk mah - kemesinden:

Müddei: Galatada Mumhane caddesinde Muradiye han No. 5 yazıhanede Cevdet Hakkı ticarethanesi tarafından müddeaaleyh Türk limanına mükayyet Asya vapuru sahiplerinden Fatma Betül Hanımla diğer hissedar Esnâ Hanım aleyhine ikame edilen kömür bedelinden mütevellit 6363 lira 83 kuruş alacak davasından dolayı tebliği muktazi dava arzuhali suretlerinin mumaileyh - ha Fatma Betül ve Esnâ Hanımların ikametgâhı hazıralarının meçhuliyeti hasebile H. U. M. kanununun 141 inci maddesine tevfikan 15 gün müddetle ilânen tebliğine karar verilmiş ve arzuhalin bir sureti mahkeme divanhanesine talik edilmiş olduğundan mumaileyhimanın mezkûr müddet zarfında mahkemeye müracaatle arzuhali tebellüğle cevap vermeleri ve aksi takdirde haklarında muamelei gıyabiyenin ifa edi - leceği dava arzuhalinin tebliği makamına kaim olmak üzere ilân olunur.

(14726)

İstanbul Asliye Birinci Hukuk Mahkemesi vasıtasıyla Asya Vapuru sahibelerinden Fatma Betül Hanım ile diğer hissedar Esnâ Hanım aleyhine yapılan duyuru.
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi, 21 Mart 1934, Sf.8.

Muradiye Han No.5 yazıhanede Cevdet Hakkı ticarethanesi tarafından müddeaaleyh Türk limanına mukayyet Asya Vapuru sahiplerinden Fatma Betül Hanım ile diğer hissedar Esnâ Hanım aleyhine ikame edilen kömür bedelinden mütevellit 6363 Lira 83 Kuruş aalacak davasından dolayı tebliği muktezi dava arzuhali suretlerinin mumaileyha Fatma Betül (Andak) ve Esnâ Hanımların ikametgâhı hazırlarını mechuliyeti hasebiyle H.U.M Kanunu'nun 141.ci maddesine tevfiken 15 gün müddetle ilânen tebliğine karar verilmiş ve arzuhalin bir sureti mahkeme divanhanesine talik edilmiş olduğundan mumaileyhimanın mezkûr müddet zarfında mahkemeye müracaatla arzuhali tebellüğ ile cevap vermeleri ve aksi takdirde haklarından muamelei gıyabiyenin ifa edileceği dava arzuhalinin tebliği makamına kaim olmak üzere ilan olunur. (14726)



1933-34 Lloyd's Register'de Zuhal vapuru kaydı. Aynı sayfada 1903 Rijkee & Co. Rotterdam inşa "Zonguldak" (Ex- Scheldestroom, Ex- Helka) vapuruna ait sicil kaydı da bulunmaktadır.

. Zuhal vapuru 1928 yılı Ocak ayı son günlerinde Karadeniz Ereğlisi'nde şiddetli havadan dolayı demir değiştirmek istemiş, iç limana sığınmak üzere manevra yaparken taşlar üzerine düşerek oturmuştur. Gemiyi kurtarmak için Kırzâdeler'in Atilla vapurundan yardım istenmiş ve çekilerek kurtarılmıştır. Cevdet Hakkı Bey 23 Şubat 1935 tarihinde 120 hisse itibarıyla 40 hissesinin sahibi bulunduğu İstanbul Limanı'na bağlı "Zuhal" nam vapurdaki hissesini İbrahim oğlu Cemal'e satmıştır. Bu satışa dair tanzim ve tasdik olunan 23 Şubat 1935 tarih ve 2867-159 Numaralı senedle sabit olmuş ve keyfiyet Galata, Muradiye han K.1 No.5 adresindeki Cevdet Hakkı tarafından Beyoğlu Beşinci noterliği vasıtasıyla ilan edilmiştir.

Trabzon eşrafından olan Cevdet Hakkı Bey yine Trabzon eşrafından Beraat Hanım ile evlenmiştir. Soyadı Kanunu uyarınca "Cebe" soyadını almıştır. Kızı Meral Cebe, Milli Saraylar Müdürü Sezai Selek ve eşi Güldeste Selek'in oğlu Yavuz Selek ile evliydi. Yavuz Selek 24 Temmuz 1977'de vefat etmiştir. Yavuz Selek; Cabir Selek, Berceste Anter ve Sütude Aras'ın ağabeyi idi. Dünürü İstanbul Şehremini ve Milli Saraylar Müdürü olarak görev yapmış olan Sezai Selek'ti. Darüşşafaka mezunuydu. Nişantaşı Valikonağı Caddesi'ndeki sokağa "Sezai Selek" adı verilmiştir. 25 Mart 1961 tarihinde vefat etmiştir. İğne Ada'lı Ali Haydar Dağ ve

Hamdiye Dağ'ın kızlarından Meliha Dağ, Sezai Selek ve Güldeste Selek'in geliniydi. 16 Ekim 1989'da vefat etmiştir. Eşi Güldeste Selek'ti ve çocuklarından Yavuz Selek, Cevdet Hakkı Cebe ve Beraat Cebe'nin kızlarından Meral Cebe ile evliydi.

Sezai Selek'in eşi Ayşe Güldeste Selek, Dr. Selâmi Paşa ve Şükriye Hanım'ın kızıydı; 13 Ocak 1965 tarihinde vefat etmiştir. Cevdet Hakkı Cebe ailesi ve dünürü Sezai Selek gibi akraba bağlarının aktarılmasındaki gerekçe, bu ailelerin günümüzdeki bireylerine ulaşmak için yapılmış araştırmalarımdan birini aksettirmektedir.

. 1937'de Zuhal vapuru satıldı ve Dr. Nihat Arkat satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi.

. 12 Haziran 1943 günü Terkos Gölü yakınında Karaburun'da karaya sürüklenerek battı. Geminin batışı Dr. Nihat Arkat'ı parasal olarak sefalete sürüklemiştir.

Binbaşı Ali Rıza Bey - (Ex- Lady Martin)

"*Lady Martin*", British & Irish Steam Packet Co.' nun Londra - Dublin arasında posta seferleri yapmak üzere inşa edilmiş gemilerin ilki idi. Bu serinin 1888-1897 yılları arasındaki ilk dört gemisi Tam boy: 270 ft. ve 1300 grt. idiler. 1910'dan sonra inşa edilenler kısmen daha yüksek tonajlıdırlar. Ağustos 1914'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Binbaşı Ali Rıza Bey*" adı verildiyse de Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Harbi'ne girmesi nedeniyle Glasgow' dan hareket etmeden el konulmuştur. British & Iris Steam Packet Co. gemiyi yeniden geri satın almış ve Cunningham, Shaw & Co.'ya satmıştır. Vapura "*Purfleet Belle*" adı verilmiştir.

Rüsûmât No.1 - (Ex- New Century)

1901 yılında J.T. Eltringham & Co., South Shields Tersanesinde (Registration Number: 114636) 231 Kızak No.'su ile inşa edilen 143 grt., 34 nrt. sac gövdeli buharlı ve pervaneli açık deniz balıkçı gemisi "New Century" 3 Temmuz 1901'de denize indirildi ve Ağustos 1901'de hizmete girdi. Tam boy: 100.5 ft., Genişlik: 20.1 ft., Derinlik: 10.6 ft. ve 3 genişlemeli GT. Grey, South Shields yapımı ana buhar makinesi 46 rhp. güç üretiyordu. Azami seyir sürati 9 knots idi. Ağustos 1901'de The Steam Trawler "New Century Ltd." ilk armatörü olarak (Başkanı WS Dawson) teslim aldı ve Sunderland limanına "SD65" borda numarası ile tescil olundu. 1 Mayıs 1906'da North Shields limanında "SN37" borda numarası ile balıkçı gemilerine siciline kaydedildi. 7 Aralık 1910'da North Humberland Goswick Sand bankında oturdu ve pervanesini kaybetti. 1914'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi) satın aldı ve "Rüsûmât No.1" adı verildi. Seferberlik nedeniyle Donanma adına hizmete alındı ve mayın tarama gemisi olarak tadil edildi. Nisan 1915'de Karakol gemisi olarak tadil edildi.

. 1916'da kömür ikmal gemisi olarak kullanıldı. 1918'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi)'ne iade edildi. 1924'de hizmet dışı bırakılarak serbest piyasada satıldı. Tadil edilerek koster haline dönüştürüldü.

CERRAHZÂDE HACI EŞREF

İnayet - Rüsûmât No.2

1901 yılında J.T. Eltringham & Co., South Shields Tersanesinde (Registration Number: 114637) 232 Kızak No.'su ile inşa edilen 143 grt., 34 nrt. sac gövdeli buharlı ve pervaneli açık deniz

balıkçı gemisi Ekim 1901'de hizmete girdi. Tam boy: 100.5 ft., Genişlik: 20.1 ft., Derinlik: 10.6 ft. ve 3 genişlemeli G.T. Grey, South Shields yapımı ana buhar makinesi 46 rhp. güç üretiyordu. Azami seyir sürati 9 knots idi.

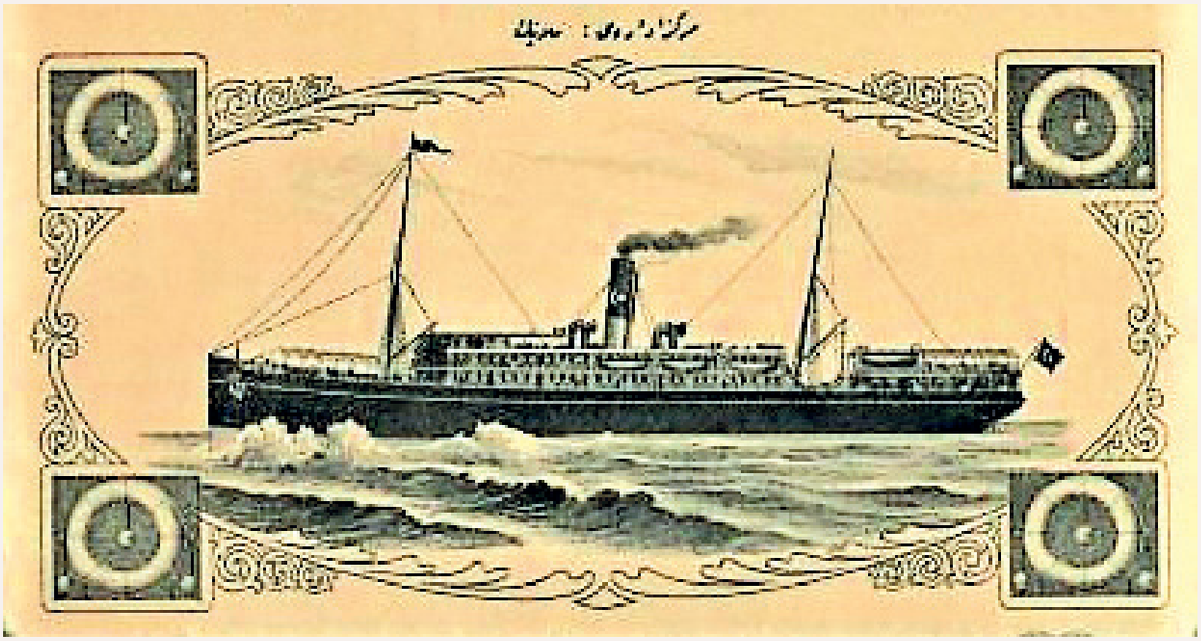
. 1913'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi) satın aldı ve "Rüsûmât No.2" adı verildi. Seferberlik nedeniyle Donanma adına hizmete alındı ve mayın tarama gemisi olarak tadil edildi. Nisan 1915'de Karakol gemisi olarak tadil edildi. 1916'da kömür ikmal gemisi olarak kullanıldı. Ekim 1918'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi)'ne iade edildi.

1924'de hizmet dışı bırakıldı. Cerrahzâde Hacı Eşref satın aldı ve tadil edilerek koster haline dönüştürüldü. "*İnayet*" adı verildi ve 1926 yılında Kdz.Ereğli'de yangın sonucu kullanılamaz hale geldi.

EYÜP SABRİ, İSMAİLBEYZÂDE FUAD BEY, SELANİKLİ KERİMBEYZÂDE TEVFİK BEY, GİRİTLİ ALİ VAFİ BEY, İBRAHİM FİKRİ BEY, İHSAN NÂMİ BEY.

İttihad - (Ex-Dynamic)

Selanik, Rumeli Bölgesi'nin İstanbul'dan sonraki en önemli ticaret merkeziydi.Özellikle üç demiryolu hattının merkezi konumunda bulunması ticaretteki önemini daha da artırdı. Selanik'in siyasî ve ticarî, askerî açıdan var olan önemini ikiye katlamıştı. XIX. Yüzyılın sonuna kadar Selanik'te modern bir liman yoktu. Gemiler açıkta demirler ve mavnalar ile yükler hamallar yardımıyla limana boşaltılırdı. Ancak artan ticarete paralel olarak limanların modernleşmesi yönünde baskılara maruz kalan Osmanlı Devleti sonunda dış baskılara dayanamayıp, 1897 yılında Fransız firmaya limanın yapım imtiyazını tanıdı. 1904 yılında limanı genişletme çabaları sonuçlandı. 1888 yılında Messrs. Johnstone and Co. tarafından



İttihâd Seyr-i Sefain Anonim Şirketi Osmaniyesi hisse senedlerindeki İttihad Vapurunun çizimi.

(Selanik-Liverpol) ve Westcott and Lawrence tarafından (Selanik-Londra), Messageries Maritimes tarafından İskenderiye - Selanik arasında yeni bir hat açıldı. Daha sonra Belçika ve Rus kumpanyaları da Selanik'e uğramaya başladılar. 1889 yılında Messageries Maritimes, Selanik-Londra-Marsilya arasında gemi işletmeye başladı. Aynı sıralarda Avusturya, İngiliz, Türk kumpanyaları Kavala'dan Trieste'ye, İstanbul, İzmir ve Selanik gemi işletmeye başladı.

İttihad vapuru (Ex-Dynamic); Ressam: Firuz Aşkın.

(Üstte) 1882 Glasgow, Harland & Wolf inşa 973 grt. "Dynamic".
(Altta) 1904 Leith, Ramage & Ferguson inşa 626 grt. Dynamic (Ex- James Crombie).

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı %17-18 kadardı. Osmanlı deniz ticaret filosunu ihtiyaca cevap verir hale getirebilmek için dönemin gazete ve dergilerinde yerli ticaret filosunun oluşturulmasının faydaları işleniyordu. Yunan deniz ticaret filosunun gelişimi de Osmanlı aydınlarının tepkisini çekiyordu. İşte bu dönemde Yunan deniz ticarî gelişimine tepki olarak İttihâd-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyyesi adlı bir vapur şirketi kuruldu.(198)

1909 yılında ise liman işletme şirketi, Şark Demiryolları Şirketi ve Selanik İstanbul Hattı Şirketi trenlerin doğrudan rıhtımlara kadar gitmeleri ve yüklerini doğrudan limandaki gemilere boşaltmalarını temin edecek bir anlaşma imzalandı. Artık hamallar trenlerden limana mal taşımayacaktı. Çünkü eskiden trenlerle gelen mallar istasyonla liman arasındaki 1 kilometrelik mesafede hamallar tarafından taşınmaktaydı. Kentin tüccar toplumu tarafından kurulan bankalar, galeriler, oteller ve büyük mağazalarla kent donanmaya başladı. Bunun yanında denizcilik ve sigorta şirketleri, sanayi kuruluşlarının büroları, yabancı ticaret şirketlerinin şubeleri ve genç serbest meslek sahiplerinin yazıhaneleri kentte boy göstermeye başladı. Selanik şehri, 8 Kasım 1912'de, burada toplanmış olan Yunan ve Türk ordularının temsilcileri arasında yapılan görüşmeler sonunda, imzalanan protokol ile Yunanlılara teslim edildi.

İttihâd-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyyesi vapur şirketinin kurucuları; Eyüp Sabri, İsmail Beyzâde Fuad Bey, Selanikli Kerim Beyzâde Tevfik Bey, Giritli Ali Vafi Bey, İbrahim Fikri Bey, İhsan Nâmi Bey idi. Amacı yerli ve yabancı iskeleler arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktı. Sermayesi 1'er liralık hisselerden oluşan 250,000 TL. idi. 150,000 hisse yalnızca Osmanlı uyruğundakilere ve isme yazılı olarak, 1,2,5 ve 10'luk hisse senetleri halinde, 100,000 hisse de taşıyana ait olmak üzere ve yine ayni dilimler halinde 22 Haziran 1911'de satışa çıkartıldı. Bu şirket ile Osmanlı bayrağının Basra'ya kadar dalgalanması düşünülmekteydi. 22 Haziran 1911 tarihinde kurulan ve İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin himayesine sahip olan şirket ayni sene hissedar kaydına başlamıştı. Trablusgarp savaşının ortaya çıkardığı mali buhran sırasında idare heyetleri taksitlerin kalanını ertelemeyi uygun görmüştü. Devamında çıkan Balkan Savaşı dolayısıyla da şirket bir türlü faaliyete geçemedi. Trablusgarp Savaşı'ndan önce satın alınan ve Pire limanında bulunan "İttihâd" vapuru oradan çıkarılamamış ve Yunan hükümeti tarafından zapt ve müsadere edilerek içine top konulup muavin kruvazörü haline getirilmişti. Yapılan girişimler sonucunda vapur Osmanlı Devleti'ne teslim edilen "İttihâd" vapuru İstanbul'a intikal etti ve Osmanlı Seyr-i Sefain bünyesinde Karadeniz ağırlıklı yolcu ve yük seferlerinde kullanıldı. I. Dünya Harbi başlarında Ruslar tarafından Karadeniz'de batırılmıştır. Şirketin faaliyeti 1918'de sona ermiştir.

Bu konuda ciddi bir çelişki mevcuttur; Firuz Aşkın'ın çizdiği gemisi resmi, şirketin çıkardığı hisse senedlerindeki gemi resminin aynidir. Ancak ilgili İngiliz gemi inşa ve armatörlük şirketleri kayıtlarında yeralan "Dynamic" isimli gemilere ait bilgiler ve fotoğraflar farklılık göstermektedir!

Clyde Built Ships kayıtlarında mevcut olan "Dynamic" Leith, Ramage & Ferguson inşa 626 grt.'lik yolcu / yük gemisi idi. "Broom" ve " Lismore" adlarını aldıktan sonra 1923'de "Dynamic" adını aldı. Geminin sahibi Belfast merkezli Belfast Steamship Co.Ltd. idi. 1931'de Ulster Star adını almıştır. Demektir ki bu gemi "İttihat" değildir. Oysa Lord Ambrose Greenway "Cross Channel And Short Sea Ferries" başlıklı kaynakçasında (Sf.44) Belfast Steamship Co.'nun

1882'de Glasgow, Harland & Wolf Tersaanesi'nde Belfast Liverpool Express Service için bir yolcu yük gemisi siparişi verdiğini ve gemiye "Dynamic" adı verildiğini kaydediyor. Bu gemi Tam boy: 243.3 ft. , Genişlik: 31.9 ft. ve 2 adet kampaund buhar makinesiyle 14.5 knots yapabilmekteydi. 18 Aralık 1883'de hizmete girdi. Yüksek özellikleri nedeniyle bir süre İngiliz Admiraltisi tarafından personel nakliye gemisi olarak kiralandı. Bu süreçte Malta uğraklı seferler yaptı. 1899'da Mayorka merkezli Union Commercial de Vapores'e satıldı ve Barselona hattında seferler yaptı. 1905'de Yananlı armatör Daikaki satın aldı ve "Pricipessa Sophia" adı verildi. Cyclades Adaları ile zaman zaman İskenderiye uğraklı seferler yaptı.1912'de İstanbul'da İbrahim Fikri Bey'in kurduğu İttihâd-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyyesi satın aldı ve "İttihad" adı verildi. Kitapta, bu şirketin sahibi "İbrahim Scounaki" yazılıdır! Kuşkusuz "Scounaki" hatalı bir yazılımdır ve bu şirketin sahipleri (Ortakları) Eyüp Sabri, İsmail Beyzâde Fuad Bey, Selanikli Kerim Beyzâde Tevfik Bey, Giritli Ali Vafi Bey, İbrahim Fikri Bey, İhsan Nâmi Bey isimli müteşebbislerdir. Bu noktadan itibaren eserdeki bilgiler benim ilk tespit ettiğim bilgiyle kısmen örtüşmektedir. Sadece 1916'da Çarlık Rusyası Donanması tarafından elkonulduğu, denizaltı depo gemisi yapıldığı, ardından 1917'de Beyaz Ruslar'a intikal ettiği. Karadeniz'de kayalıklara bindirdiği, Aralık 1922'de Genova merkezli Transitania Italiana tarafından satın alındığı ve 1925'de söküldüğü yazılıdır.

Sonuçta, Ressam Firuz Aşkın'ın büyük olasılıkla İttihâd-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyyesi hisse senetlerinde yeralan İttihad vapuru resminden esinlediği yağlıboya tablosu, bu ulusun kendi milli bayrağında yolcu gemisine sahip olmasının hasretini ve umudunu simgelediğinden dolayı, önemsenmelidir. Benim tercihim de bu nedenden olmuştur.

REFİK BEY, AHMET KEMALETTİN, LÜTFÜ AYRAL, SULHİYE AYRAL, LÜTFÜ HOŞGÖR, MUSTAFA KAPTAN

"Feyyaz" kosteri nedeniyle isimleri Clyde Built Ships arşivinde görülen Refik Bey, Ahmet Kemalettin, Lütfü Ayral, Sulhiye Ayral, Lütfü Hoşgör, Mustafa Kaptan'ın Türk Armatörleri Birliği ve sair armatörler bağlantılı derneklerde kayıtları bulunmamaktadır.

Feyyaz kosterine hissedar olan Ahmet Kemalettin, 1870 yılında bir bahriye subayının tek çocuğu olarak İstanbul'un Acıbadem semtinde dünyaya geldi. Babası Bahriye Miralaylarından Ali Bey, annesi Sadberk Hanım'dır. İlköğrenimine 1875 yılında başladı. Ortaöğrenimini 1881 yılında babasının görevi dolayısıyla gittikleri Girit'te devam etti. Sonra ailesiyle birlikte İstanbul'da döndüler ve orta öğrenimini de burada tamamladı. 1887-1891 tarihleri arasında Hendese-i Mülkiye okulunda (İstanbul Teknik Üniversitesi) okudu. Bu okulda okurken mühendislikten çok Sirkeci Garı'nı yapan Alman mimar Jachmund'un mimarlık derslerine özen gösterdi ve okulu bitirince Prof. Jachmund'un asistanı oldu. Bu görevi dört sene yürüten Mimar Kemaleddin, bu arada okul dışında özel bürosunu açarak ilk eserlerini tasarlamaya başladı. 1895 yılında mimarlık eğitimini ilerletmek için devlet bursuyla Berlin'e gönderildi, Charlottenburg Technische Hochschule'de iki sene mimarlık eğitimi aldı. Mimar Vedat Bey'le birlikte Birinci Millî Mimarlık Akımı'nın öncülerindendir. Başkent Ankara'da başka birçok yapıya da imza atan Mimar Kemalettin, 13 Temmuz 1927 tarihinde Ankara Palas şantiyesinde kaldığı odada geçirdiği beyin kanaması sonucu 57 yaşında hayatını kaybetti. Mezarı İstanbul'da Bayezid Camii bahçesindedir. Armatörlükle ilgisi babası Bahriye Miralaylarından Ali Bey ile bağlantılı düşünülmüştür. 30'lu yıllarda çok değişik isimlerde "Hoşgör" soyadı kişilere

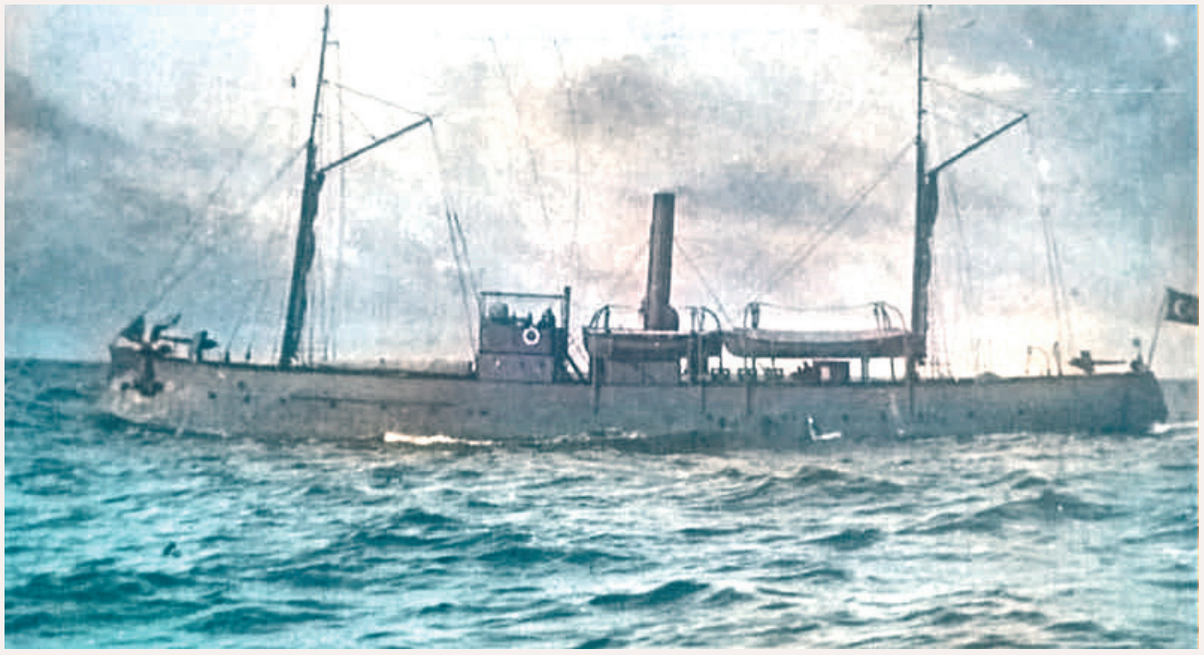
rastlanılmaktadır. Ancak Lütfü Hoşgör adıyla bağlantılı bir kayıt görülmemiştir. Muhtemel adresi Halıcıoğlu, Cellâlzâde Sokak'ta idi. Lütfü Ayral ve Sulhiye Ayral kimlikleri hakkında bir tespit yapılamamıştır.

Feyyaz- (Ex - New Enterprise, Ex - Rüsûmât No.3)

1901 yılında J.T. Eltringham Co., South Shields Tersanesi'nde 231 Kızak No. ile inşa edilen sac gövdeli açık deniz balıkçı gemisi "*New Enterprise*" 17 Haziran 1901'de denize indirildi ve Temmuz 1901'de hizmete girdi. (Official Number: 114635)

. 1901'de Sunderland'de "*SD64*" borda numarasıyla limana kaydedildi. 143 grt., 34 nrt., Tam boy: 100.4 ft., Genişlik: 20.2 ft., Derinlik: 10.6 ft. idi ve GT Grey, South Shields yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 46 rhp. güç üretiyordu. Ağustos 1901'de Sunderland merkezli The Steam Trawler "New Century Ltd." (Başkanı WS Dawson), Sunderland'de tescil olundu. 1906'da North Shields merkezli Richard Irvin & Sons Ltd. satın aldı. Adı değiştirilmedi. Ancak North Shields limanında "*SN32*" borda numarasıyla limana kaydedildi. 1914'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi) satın aldı ve "*Rüsûmât No.3*" adı verildi. 1914'de Seferberlik nedeniyle Donanma adına hizmete alındı ve mayın tarama gemisi olarak tadil edildi. 1918'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi)'ne iade edildi. 1923'de hizmet dışı bırakılarak satıldı. Kısa süre sonra İstanbul'da el değiştirdi ve geçirdiği tadilat ile genel yük gemisine çevrildi ve "*Feyyaz*" adını verildi. 1930'da Ahmet Kemalettin satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1933'de Sosyete Vapurculuk satın aldı.Adı değiştirilmedi. 1935'de Lütfü Ayral satın aldı. Adı değiştirilmedi. 1936'da Lütfü ve Sulhiye Ayral adına tescil olundu. Adı değiştirilmedi. Ayni sene Lütfü Hoşgör ve Mustafa Kaptan satın aldı. 1958'de Haliç'te söküldü.

Rüsûmât No.4



Rüsûmât-No.4 denilmesine rağmen bu fotoğraftaki gemi silahlı Malatya ganbotudur. Fotoğraf yanlıştır.

Rüsûmât- No.4 olarak yayınlanan bu fotoğraf yanlıştır. Fotoğraftaki gemi silahlı Malatya'dır. Rüsûmât- No.4'de diğer Rüsûmat adı verilenler gibi İngiliz yapımı açık deniz balıkçı gemisi idi. Sadece dizaynları arasında bazı farklılıklar vardı. Bu fotoğrafı esas alarak yapılması belirtilen müze gemi / replikası vahim hata olur.

1900 yılında J.T. Eltringham Co., South Shields Tersanesi'nde 228 Kızak No. ile inşa edilen sac gövdeli açık deniz balıkçı gemisi 10 Nisan 1900'de denize indirildi ve Mayıs 1900'de hizmete girdi. (Official Number: 11335) 310 gt., 85 nrt., ve Tam boy: 98.0 ft., Genişlik: 20 ft., Derinlik: 12 ft. idi. GT Grey, South Shields yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 245 rhp. güç üretiyordu. 1901-1913 yıllarında açık deniz balıkçı gemisi olarak hizmet verdi.

1913'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi) satın aldı ve "*Rüsûmât No.4*" adı verildi. 1914'de Seferberlik nedeniyle Donanma adına hizmete alındı ve mayın tarama gemisi olarak tadil edildi. Nisan 1915'de 2 adet 3.7 QF top monte edildi ve Karakol gemisi hizmeti amacıyla Kdz. Ereğli'de görevlendirildi. Kasım 1918'de Kdz.Ereğli limanında bağladı. 10 Haziran 1919'da Kurtuluş mücadelesi için cephane, silah kaçırmak gibi görevler aldı. 30 Eylül 1921'de Doğu Karadeniz Görele Burnu'nda Yunan muhribinden açılan top ateşinden kurtulmak amacıyla karaya oturdu. Çıkan yangın köylüler tarafından söndürüldü ve Trabzon'a yedeklendi. Onarım sonrasında yeniden Karadeniz'e açıldı ve 14 Ekim 1921'de Yunan muhribinin açtığı top ateşi sonucunda bütünüyle harap olarak battı.

Rüsumat No.4'ün abidesini yapmak amacıyla gerçek fotoğrafını bulmak için çabaların yoğunlaştığı son yıllarda, asıl fotoğrafının bulunamayışı, şaşırtıcı olmamalıdır! Zira birçok başka Türk bayraklı geminin de fotoğrafları yoktur ve ancak İngiliz deniz ticareti arşivlerinde bulunmaktadır. Değil ki Rüsumat No.4, Kurtuluş Savaşı ortamında var olmuş bir açık deniz balıkçı gemisidir. Bu gemi hakkında Joseph T. Eltringham Co. arşivi yeterli ve güvenli bilgi içerdiği gibi, fotoğrafı hakkında da kesin bir belgeye sahiptir. Arşiv kayıtlarına göre; South Shields'de Joseph T. Eltringham 1846'da kazan imâlatı yaparak ilk adımını atmıştır. "*Screw Trawler*" olarak bilinen açık deniz balıkçı gemileri talebini görerek,1900'da ilk defa ve o yılın sonuna kadar tek model üzerinden 6 -10 balıkçı gemisi inşa etmiştir. Bu gemiler ilgi görmüş ve 1910'da gelişen inşaat imkanlarıyla ilk defa North Shields' den Prince Fishing Co. Ltd. adına 26 balıkçı gemisi daha inşa etmiştir. Bu gemiler küçük değişikliklerle ayni özelliklere sahip balıkçı gemileri olmuştur.

Rüsûmât No.5 - (Ex- Ivernia)

1900 yılında Aberdeen, Hall, Russell & Co.Ltd., Footdee Kızaklarında 328 Kızak No.'su ile inşa edilen sac gövdeli buharlı pervaneli açık deniz balıkçı gemisi, 1 Şubat 1900'de denize indirildi. (Official Number: 113063). 155 grt.,44 nrt., ve Tam boy: 103.2 ft., Genişlik: 20.4 ft., Derinlik: 11.0 ft. idi. 3 genişlemeli Hall, Russell & Co.Ltd. Aberdeen yapımı ana buhar makinesi 160 lb., 50 rhp. Güç üretiyordu.Azami seyir sürati 5 knots'du. İlk armatörlük şirketi North Shields merkezli Irvin Steam Fishing Co.Ltd. idi ve "Ivernia" 3 Mart 1900 tarihinde North Shields limanına tescil olundu. 1913'de Osmanlı Rüsûmât Emaneti (Gümrük İdaresi) satın aldı ve "*Rüsûmât No.5*" adı verildi. 1914'de Seferberlik nedeniyle Donanma adına hizmete alındı ve mayın tarama gemisi olarak tadil edildi. 1915'de 2 adet 3.7 QF top monte edildi ve Karakol gemisi hizmeti amacıyla Kdz. Ereğli'de görevlendirildi. 1918'de Kdz. Ereğli'de Rus muhripleri tarafından top ateşi ile batırıldı.

Galatasaray Vapuru II.Dünya Harbi yıllarında Zonguldak limanında: Kaynak: Yüksel Yıldırım / Zonguldak Nostalji.

Nimet- (Ex - King Docemo, Ex - Nubia, Ex - Nicholas/Nicholaeff)

1877 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon, Castle Yard tersanesinde 141 Kızak No.'su ile inşa edilen 233 grt., 158 nrt. demir gövdeli pervaneli buharlı genel yük gemisi "*King Docemo*" (Official Number: 76497) 14 Nisan 1877 günü denize indirildi. Tam boy: 140.2 ft., Genişlik: 23.2 ft., Derinlik: 8.7 ft. ve Port Glasgow, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 54 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli John Walsh and Richard Duckett (Walsh & Co.) idi ve 14 Mayıs 1877'de Liverpool limanına tescil olundu. Batı Afrika'da koster olarak seferler yaptı. 23 Ekim 1880'de Liverpool'dan Marsilya'ya hareket etti. 1880'de Marsilya'da kayıtlı Société Cyprien Fabre & Compagnie satın aldı ve "Nubia" adı verildi. 1890'da İstanbul'lu Rum armatör Nicholas satın aldı ve "*Nicholas/ Nicholaeff*" adı verildi ve İstanbul limanına tescil olundu. 1891'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve "Nimet" adı verildi. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1923'e Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1930'da Haliç'te söküldü.

Kırzâde Şevki, Çolakzâde Ömer ve Rasim, Rıza Kalkavan, Sadıkzâde Aslan

Galatasaray – (Ex-Beridablik, Ex-Rescuer, Ex-Giacomo Grasso, Ex- Ortensia, Ex- Kydaris, Ex- Urla, Ex- Kısmet)

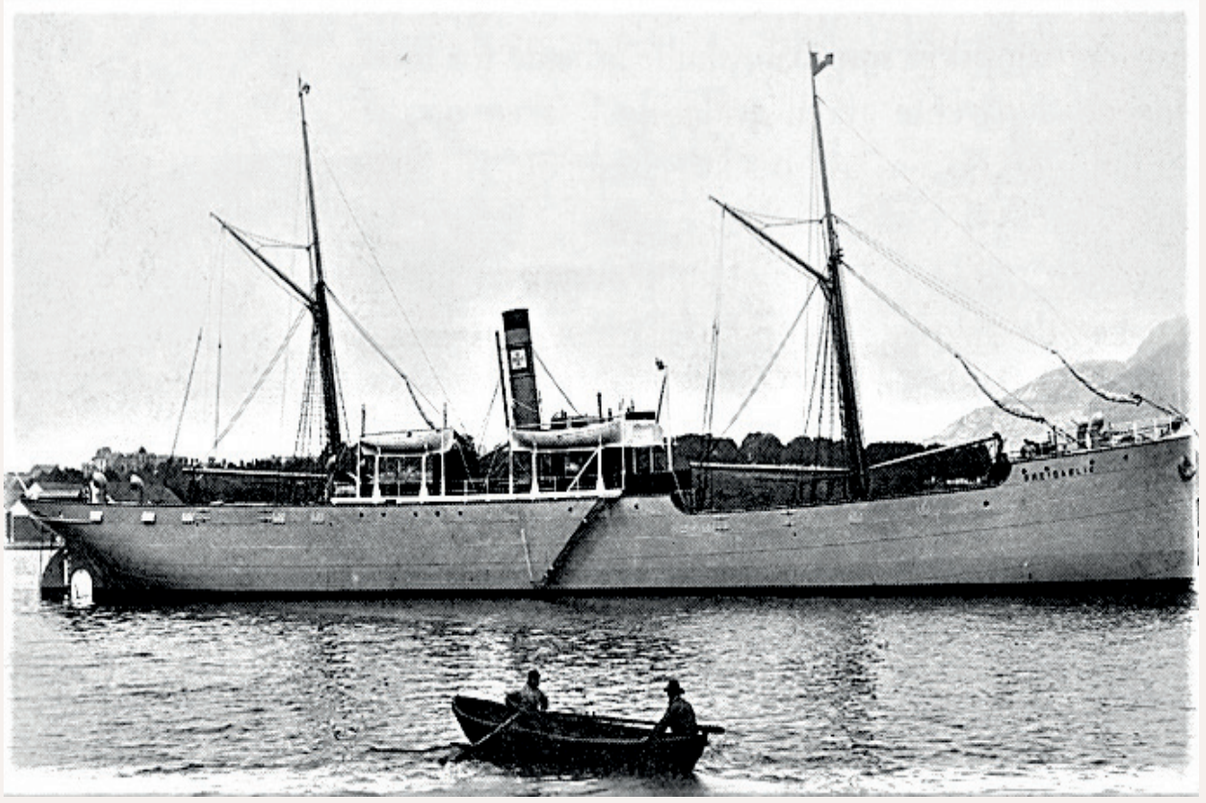
1890'da Bergens Mekaniske Verksteder A/S – BMV, Tersanesi'nde 74 Kızak numarasıyla Bergens M.V., Bergen firması adına Karaibler/Merkezi Amerika limanları arasında meyva taşıyıcı (Fruit Carrier) genel yük gemisi "*Breidablik*" adıyla inşa edildi. 1890 Temmuz ayından denize indirilen Breidablik, 724 gt.434 nrt., 950 dwt.,Tam boy: 194.0 ft.,59.1mt. Genişlik: 28.3 ft.,8.6 mt. Derinlik: 11.10 ft., 3.5 mt. Ve Bergens Mekaniske Verksteder A/S – BMV, Bergen yapımı ana makinesi 3 genişlemeli idi ve 92 nhp. güç üretiyordu. Azami seyir sürati 9 knots idi. Mürettebat sayısı 16 idi.1906'da Bergen merkezli Dampskibselskapet Breidabliks Rederi (Johan Chr Giertsens Eftf), firmasına devredildi. 1909'da Çanakkale'li Malta asıllı İngiliz Grech ailesinden William Grech, Londra firmasına satıldı ve "*Rescuer*" adı verildi. 1914'de Giacomo Grasso, Riposto, Catania firmasına satıldı ve "*Giacomo Grasso*" adı verildi. 1917'de

Galatasaray Vapuru Kuruçeşme Kömür Depolarına mavnalar vasıtasıyla kömür tahliye ederken. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

22 Mart 1952 tarihli Milliyet Gazetesi Galatasaray şilebinin battığına dair haberi "Galatasaray Şilepi bir Mayına çarparak battı" başlığıyla birinci sayfadan vermişti; Kaynak- Milliyet Gazetesi arşivi.

Cenova merkezli S.Arditi firmasına satıldı ve "*Ortensia*" adı verildi. 1918'de Cenova merkezli Cavallieri Giuseppe Rossi'ye satıldı. 1921'de Cavallieri Giuseppe Rossi'ye ait Cenova merkezli Societa Italiana di Navigazione adına tescil olundu.1924'de J.Yeroyannis & E. Emiris, Kavala firmasına satıldı ve "Kydaris" adı verildi. 1927'de Kırzâde Şevki'ye satıldı ve "*Urla*" adı verildi. 1929'da Çolakzâde Ömer ve Rasim ve Şirketi, İstanbul'a satıldı ve "Kısmet" adı verildi. 1936'da Sadıkzâde Aslan ve Çolakzâde Rasim, İstanbul ortaklığına devredildi ve "*Galatasaray*" adı verildi. 1939'da Sadıkoğlu Aslan ve Mahdumu, İstanbul satın aldı.15 Mart 1952'de Zonguldak Limanı'ndan 600 ton kömür yüklü olarak İstanbul'a müteveccihen denize açıldıktan sonra Kefken Adası önlerinde Kavak'tan 12 mil uzakta, I. Dünya Harbi'nden kalma serseri bir mayına çarparak battı. Geminin battığı bölgeye yakın başıboş bir filika bulundu.

"Urla" adıyla armatörü olan Rize kökenli olup İstanbul'a göç etmiş Kırzâde ailesinden Kırzâde Şevki, toptancı tüccar olarak da tanımıştır. Aile İstanbul'da Yeşilköy'e yerleşmişti. Karadenizli armatör Rıza Kalkavan ile 1921'de "Kırım" adını verdikleri 1851 İngiliz yapısı bir Rus genel yük gemisini satın alarak armatörlüğe başladı. Bu gemi İstanbul Karadeniz limanları bağlantılı olarak posta vapuru seferlerine verildi. 1923'de zaten son derece yaşlı ve onarılacak durumdaki "*Kırım*" gemisi hurdaya gönderildi. Ancak bu geminin bazı parçaları yeni satın aldıkları ve "*Kırzâde*" adını verdikleri geminin onarımında kullanılmıştır.



Bergens Mekaniske Verksteder A/S – BMV Bergen Tersanesi'nde inşa edilen "Breidablik" (Galatasaray) isimli meyva taşıyıcı (Fruit Carrier) genelyük gemisi. Kaynak: Ukj10118901720001 Breidablik. Bilde via Steinar Norheim.

. Cumhuriyet'in ilanından sonra Rıza Kalkavan ve Şevki Kıroğlu (Kırzâde) kendi şirketlerini kurma kararını aldılar. Rıza Kalkavan "*Kırzâde*" gemisinin haklarını devralarak bu gemiye "*Hisar*" adını verdi. "Kırzâde Şevki ve Şürekâsı" isimli firmasıyla 1923'den itibaren yeniden gemi alımına gitti ve Hacızâde Mesud'dan "Bafra" isimli posta vapurunu satın aldı ve bu gemiye "Şark" adı verildi. Bu gemiyle Karadeniz hattında posta vapurculuğu yaptılar. 1924'de satın aldığı 1889 Newcastle inşa 2233 gt. Genel yük gemisine "*Kırzâde*" adı verildi. 1928'de patlak veren ekonomik kriz ve posta vapurculuk şirketleri arasındaki dayanılmaz hale kırıcı rekabet karşısında durma noktasına geldiler. Bu sorunlar 1935 yılına kadar değişik seviyelerde devam etti. Kırzâde sahibi olduğu üç gemiyi 1938'de devlet şirketine devrederek armatörlükten çekildi. Geminin son armatörü hakkında geniş bilgi "Türk Armatörleri Tarihi" C.IV'de yer almaktadır.

Gelibolu Vapuru (1924-1927).

Gelibolu - (Ex- Blonde)

Ne zamandır ve hangi yazardır *"Gelibolu"* vapurunu *"Bandırma"* vapuru zannederek kullandıysa, bu hata çığ gibi başka makalelere ve hatta eserlere kadar sirayet etmiştir. İlk bakışta Bandırma Vapuru ile Gelibolu Vapuru'nun benzerlikleri şaşırtıcı olabilir. Ancak ayrı zamanlarda, (1867-1873) ayrı tersanelerde inşa edilmişlerdir. Dikkatle inceleyenler ve haliyle denizcilik mesleğinden olanlar bu iki geminin farklı endazelere sahip olduğunu hemen göreceklerdir. Sadece akıbetleri ayni olmuştur; her iki gemi de Haliç'te İlhami Söker tarafından sökülmüştür! 1867 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon, Castle Yard'da inşa edilen (Official Number: 56875) 282 grt., 191 nrt. Demir gövdeli buharlı ve pervaneli genel yük/yolcu gemisi "Blonde" 27 Eylül 1867 tarihinde denize indirildi. Tam boy: 147.5 ft /44.9 mt., Genişlik: 22.1 ft. / 6.7 mt., Derinlik: 11.5 ft./4.7 mt., olan "Blonde"nin Port Glasgow, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 40 nhp. güç üretiyordu. 25 Ekim 1867'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Londra merkezli Weatherley & John Mead (Manager Joseph Wetherley) idi ve 25 Ekim 1867 tarihinde Londra limanına tescil olundu. Dunkirk bağlantılı olarak yolcu/yük seferlerine verildi. 1871'de yabancı bir armatörlük firmasına satıldı. Ancak *"Gallipoli"* adı LR kayıtlarında tescil edilmemiştir. 1872'de yeniden Jospeh Weatherley, John Mead & Edward Hussey, Londra şirketleri adına UK bayrağına tescil olundu. 1883'de kazanı yenilenmiştir. 1887'de Henry G.Barrey, Lymington, Hants'a satıldı ve Whitehaven Limanı'na tescil olundu. Tadilat gördü ve 282 grt.,175 nrt. Olarak tescil olundu. 25 Haziran 1892'de Whitehaven merkezli A. Torhurst, Northfleet, p.o.r.'e satıldı ve adı değiştirilmedi. Ayni sene (1892) Londra merkezli Jos. Constant tarafından Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve "Gelibolu" adı verildi. 28 Ekim 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 6 Aralık

1923'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi. 1933'de hizmet dışı bırakıldı. 1935'de Hüseyin İlhami Söker'e satıldı Haliç, Balat Bereket Sokağı sahilindeki şantiyede söküldü.

Kanada (British Columbia), Fort Camosun, Vancouver, Fort Victoria batı sahillerindeki gemi inşa tersanelerinden Point Hope'daki "The Foundation Company of British Columbia Ltd." tersanesinde 1919 yılında Etat Français Fransa Devleti adına 2,700 dwt. civarında üç direkli, ahşap gövdeli, çift pervaneli inşa edilen genel yük / nakliye 20 adet gemisi inşa edildi. Bu gemilerden "Alberta" isimli olanı bir süre sonra satıldı ve "İzmir" adını aldı.

KIRZÂDE MUSTAFA, KIRZÂDE HÜSEYİN MÜNİR

Trabzon'lu Kırzâde ailesinden Kırzâde Şevki Bey'in ve Nazire Kırzâde'nin oğlu olan Kırzâde Mustafa, kayıtlarda "Acenta Kırzâde Mustafa" olarak belirtilmektedir. Vefatına ait bilgi saptanan kardeşi Hüseyin Kıroğlu'nun eşi Firdevs Hanım Başmabeynci Osman Bey'in ve Prenses Emine Hanım'ın torunu Osman Saim İlkbasan'ın ve eşi Pakize İlkbasan'ın kızıydı. Kayınpederi Osmanbey Matbaası'nın kurucusu Osman Saim İlkbasan 4 Mart 1956 tarihinde İstanbul'da vefat etmiştir. Vasiyeti gereği tüm varlığı Darüşşafaka'ya bağışlamıştır.

Kırzâde Mustafa ve Hüseyin antetli zarf. Kaynak: Moda Müzayede.

Kırzâde Hüseyin'in diğer kardeşleri Kırzâde İhsan, Kırzâde Sabri ve yeğeni Ahmet Kıroğlu idi. Aile Soyadı Kanunu ile "Kıroğlu" soyadını almıştır. Hüseyin Kıroğlu 24 Nisan 1959 günü İstanbul'da vefat etti. Cenazesi 25 Nisan 1959 günü öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitlik Mezarlığındaki aile kabristanına defnedildi.Kırzâde Şevki Bey ve oğlu Kırzâde Mustafa, Kurtuluş savaşında bölgelerinde büyük yararlıklar göstermiş, Kırzâde Mustafa, İstanbul'un işgali sonrasında, 1919-1920 yıllarında işgal kuvvetlerince tutuklanarak 145

Türk devlet adamı, asker, idareci ve aydın arasında İngiliz sömürgesi olan Malta'ya sürgüne gönderilmişti. Ermeni olayları nedeniyle bazı kaynaklarda Trabzon bölgesinde Ermenilere karşı girişilen olaylarda Ermeni ahalinin tehciri listesinde İttihad ve Terakki Trabzon üyeleri olan Kırzâde Şevki 18.ci sırada ve vapur acentesi Kırzâde Mustafa gösterilmiştir. Kırzâde Mustafa Malta'dan ilk firar eden biridir. Van Valisi Cevdet (Belbez) ile birlikte 6 Aralık 1920 tarihinde adadan kaçmışlardır. İngiliz raporlarında İtalya'ya gittikleri kaydedilir. Kırzâde Mustafa'nın eşinin de İtalya'da bulunması kaçışın organize bir eylem olduğunu göstermiştir.

Kırzâde Şevki Bey ve oğlu Kırzâde Mustafa ile Hüseyin Münir Beyortaklığının satın aldıkları ilk gemi merkezi Cardiff'te olan Tree Steamship Co. Ltd.'e ait 1913 Upon on Tyne – South Shields inşa "*Cedartree*" isimli 1734 grt. genel yük gemisi olmuştur. Bu gemi önce 1927'de Türkiye Seyrisefain İdaresi adına satın alındı ve "*Sinop*" adı verildi. 1934'de kadar devlet denizcilik işletmelerinin adlarındaki değişiklikler nedeniyle eldeğiştirdi ve 1934'de Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne bağlı iken 1935'de Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir Vapurculuk firmasına önce kiralandı ve ardından satıldı. Bu satışta da geminin adı "*Sinop*" olarak kaldı.1937'de Türk Şilepçilik Ltd. Şti.'ye devredildi. 1948'de Mustafa Uman tarafından satın alındı ve "Uman" adı verildi. Bu gemi 30 Kasım 1948 tarihinde ise Kefken Adası önlerinde ağır denizlere yenik düştü ve kayalıklara çarparak parçalandı. Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir Ortaklığı'nın diğer gemisi "İzmir" dir; 1941'de Türk Şilepçilik Ltd. Şti.'ne devredildi ve "*Trabzon*" adı verildi.[199]

Hüseyin Münir, Kırzâde Hüseyin'in göbek adıdır. Ortaklık olarak belirtilen firma "Kırzâde Mustafa & Hüseyin"dir.Bir diğer bilgiye göre, ayni yıllarda Yüksek İktisat Meclisi'ne Ziraat Bankası İdare Azası olarak katılan Hüseyin Münir adı mevcuttur.

Devletçiliğin ağır bastığı Cumhuriyetin ilk yıllarında Milli Vapurcular Birliği adına Yelkencizâde Lütfi Bey TBMM Arzuhal Encümeni'ne "Limanlarımız arasında Nakliyat hizmetlerinin Tekel altına alınmayarak serbest bırakılması" için dilekçe vermiştir. Bu Arzuhal (Dilekçe) TBMM Arzuhal Encümeni tarafından okunmuş ve keyfiyet İktisat Vekaleti'nden sorulmuştur. Gelen karşılık okunmuş ve icabı müzakere edilerek şu cevap verilmiştir; "*Mesele Meclisi Âlice uzun uzadıya tetkik olunduktan sonra Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işinin Devlet inhisarına alınması kararlaştırılarak keyfiyet bu suretle kanuniye! Kesbetmiş olmakla yapılacak muamele olmadığının müstediye bildirilmesine karar verildi. Karar No. K. Tarihi 38 29-Xl-1933*"

Kızılırmak, Sinop ve Zonguldak Vapurları Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir'e kiralanıyor

İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğü Denizyolları İşletmesi sahip bulunduğu "Kızılırmak, Sinop ve Zonguldak" vapurlarını idare ihtiyacı için kömür nakliyatını yapması amacıyla Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir Beylere kiralamıştır. Ancak sözleşme herhangi bir kiralama bedeli olmaksızın yapılmış bir kiralamadır! Sözleşmeye göre gemiler İdare'den müsaade alınmadıkça yabancı limanlara sefer yapamayacaktır. Sözleşme gereğince gemilerin yapacakları seferlerin tüm liman vergileri, mürettabatın maaşları, gemilerin onarım giderleri ve her türlü deniz işletmeciliğinden ve olası kazalardan (Deniz tehlikelerinden) ileri gelebilecek doğacak sorumluluk kiracılara aittir. Bu konudaki ilan 12 Ağustos 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer almış olup, şöyledir; "*İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğü Denizyolları*

İzmir Vilâyeti Nafıa Basmühendisliğinden:

VAPURCULUK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ İstanbul Acentalığı

Trabzon yolu

İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğünden

TÜRK MÜBADİLLERİN HAZARI DİKKATINE

"NAK"

Ankara Yüksek Ziraat Enstitüsü Rektörlüğünden

Denizyolları İŞLETMESİ

Bartın yolu

İzmir sür'at İskenderiye yolu

Trabzon yolu

Erenköy, Kandilli Kız Liseleri, Çamlıca Kız Ortamektebi Müdürlüklerinden:

İzmir Memleket Hastanesi Baştabipliğinden

İstanbul Ziraat Bankasından:

İstanbul Belediyesi ilânları

TÜRKİYE ZİRAAT BANKASI

PARA BİRİKTİREN RAHAT-EDER

12 Ağustos 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde Kızılırmak, Sinop ve Zonguldak Vapurlarının Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir'e kiralandığına dair ilan.

İşletmesi sahip bulunduğu "Kızılırmak, Sinop ve Zonguldak" vapurlarını idare ihtiyacı için kömür nakliyatını deruhde eylemi bulunan Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir Beylere kendileriyle yapılmış mukavele ahkâmı dairesinde sırf kâruzarar ve hesaplarına işletilmek ve idarenin tahrirî müsaadesi alınmadıkça ecnebi limanlarına gönderilmemek üzere 2/8/934 tarihinden itibaren bilâbedel (Herhangi bir bedel talep edilmeksizin) emirlerine tevdi ve irâe (Gösterme, tayin etme) ve kendi firmalarının forsunu koymalarına müsaade edilmiştir. Mukavele mucibince işbu gemilerin ve yapacakları seferlerin bilcümle rüsum, st ü, tamirat ve her nevi masarif ve her türlü bahrî ve ticarî sorumluluk ve mehâliki bedema mûmâ-ileyhümâ'ya (Yukarıda anılanlara) racidir (İlgisi olanlar). Ancak gemilerin mülkiyeti kemâ-fi-s-sâbık (Eskisi gibi) idarece tamamen mahfuz tutulmuştur."

O yıllarda Galata, Liman Han'daki Vapurculuk Türk Anonim şirketi halen faaliyetine devam etmektedir. Gazete yer alan ilanlarında "*Trabzon Yolu*" adı verilen tarifeli sefer için "*Tarı*" vapuru 12 Ağustos Saat 20.00'de Galata'dan hareketle; Zonguldak, İnebolu, Ayancık, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Trabzon ve Rize'ye uğradıktan sonra, avdet seyrinde ayrıca Of ve Sürmene'ye uğrak yaparak İstanbul'a avdet edecektir.

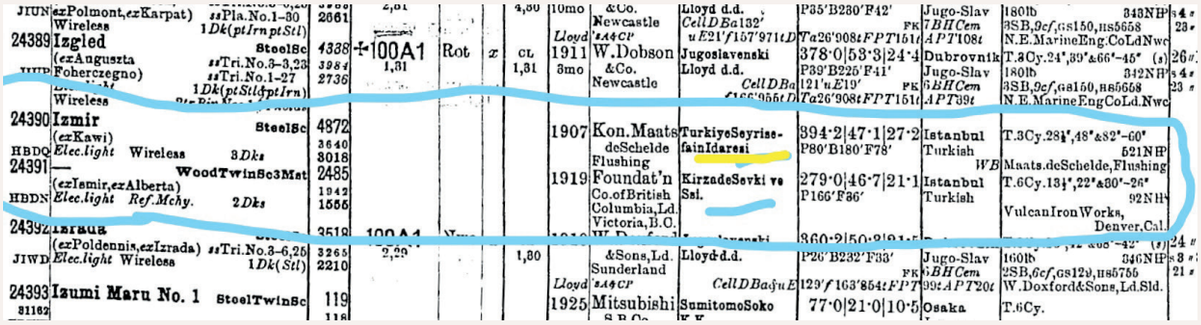
Galata Rıhtım Caddesi No.7'deki Nak Seyahat Acentesi, Yunanistan'dan gelen Türk Mübadilleri için bu defa geride bıraktıkları toprakları Yunanistanı bir gezgin olarak gezmeleri için müsaade alındığından, bundan istifade etmek isteyenler için bir sefer hazırlamıştır. Eylülün ilk haftasında tertip edilen seyahate iştirak etmek isteyenlerin yazıhaneye müracaat etmelerini duyurulmaktadır. Gidiş Dönüş bilet ücreti, pasaport gideri ve Yunan ve Türk vize harçları bu fiyata dahil olmak üzere 32 Türk lirasıdır.

Karaköy Köprübaşı ve Sirkeci Mühürdarzâde Han'daki Denizyolları İşletmesi acenteleri tarafından verilen ilanda; "*Bursa*" vapurunun "Bartın Yolu" seferiyle Sirkeci'den hareketle önceki seferlerinde uğradığı iskelelere uğrayarak Cidde'ye gidip döneceği; İzmir Sürat-İskenderiye Yolu" seferine ayrılan "*İzmir*" vapurunun Galata Rıhtımı'ndan kalkarak İzmir, Pire ve İskenderiye seferini yaparak döneceği duyurulmaktadır. Galata Rıhtımı'ndan kalacak olan "*Erzurum*" vapuru "Trabzon Yolu" adı verilen seferinde Gidişte Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Fatsa, Giresun, Vakfıkebir, Trabzon, Rize'ye. Dönüşte bunlara ilaveten Sürmene ve Ordu'ya uğrayacaktır.

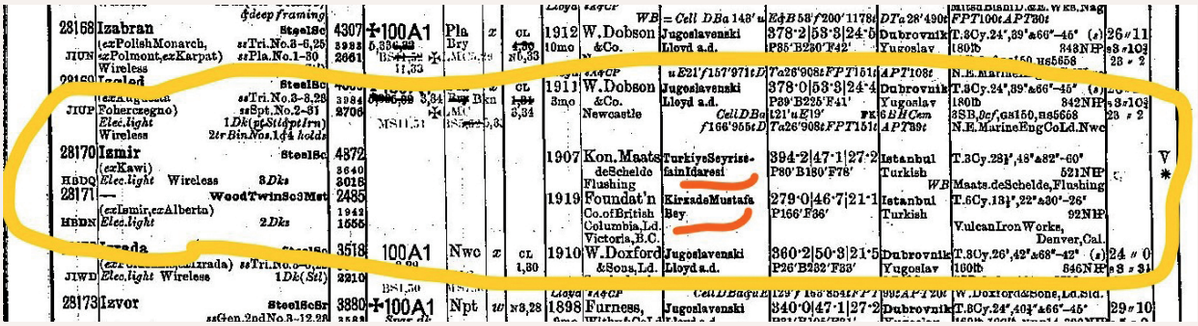
Romanya Hükümeti İdarei Bahriyesi'ne ait "*Romanya*" vapuru Galata'dan, Pire, İskenderiye'ye; "*Prençipeza Maria*" vapuru Selanik'e; "Karol" vapuru 16 Ağustos Perşembe saat 12 'de Köstence'ye hareket edecektir. Bu vapur ile Köstence'den bütün Avrupa İçin hareket eden trenlerle aktarma yapılabilmektedir. Rıhtım Caddesi'nde Çinili Rıhtım Han'daki D. Anagnostopulo ve C. Siskidi Vapur Acentesi birçok Fransız ve Amerikalı âlimlerin katılmasıyla Yunanistan'ın antik ve Kutsal Mabedlerini ziyaret amaçlı bir seyahat hazırlamıştır. Seyahat "*Patris 2*" vapuruyla yapılacaktır.

Trabzon – (Ex- Alberta, Ex- İsmir (Smyrna), Ex- İzmir)

1919 yılında Kanada (British Columbia), Fort Camosun, Vancouver, Fort Victoria batı sahillerindeki gemi inşa tersanelerinden Point Hope'daki "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" tersanesinde inşa edilen "*Alberta*" isimli 2,706 grt., 1555 nrt. Genel yük / nakliye gemisinin ilk armatörü Fransa hükümeti idi. Tam boy: 279.0 ft. (82.0 mt.), Genişlik: 46.7 ft. (14.2



1930-31 ve (Altta) 1933-34 Lloyd's Register'deki "İzmir" vapuruna ait bilgilerin yer aldığı sayfalar. Aynı süreçte Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait 1907 N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', Flushing (Vlissingen), Hollanda inşa 4872 grt. sac gövdeli yolcu gemisi "İzmir" (Eski adı Kawi) gemisi de bulunmaktadır.



mt.), Derinlik: 21.1 ft. Ve çift pervaneliydi. Denver, California Vulcon Iron Works yapımı 2 adet 3 silindirli triple expansion ve çift şaftlı buhar ana makinesi 92 nhp (Nonimal Horse Power) güç üretiyordu. Azami seyir sürati 12 knots idi. "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" veya "*Foundation Company*" 1917 I. Dünya Harbi seferberlik ihtiyaçları nedeniyle kurulmuş 19 şirketten / tersaneden biriydi. Kanada Hükümeti'nin talebi doğrultusunda bazı müteşebbisler, mevcut tersaneleri kiralamışlardır. "*The Foundation Company of British Columbia Ltd.*" bu şirketlerden biri olmuştur. 19 tersane 1919 sonuna kadar 137 gemi inşa etmiştir. Bu vakfın gemi inşa ettiği tersane 1873 yılında kurulmuş olan "*Colling*" ve müteakiben "*Cook's Way*" idi.

1888'de Clark & Turpel's Shipyard" adını almıştır. Bu tersane 1917'de "Foundation Company" e kiralanmış ve 1919 yılında tamamı ahşap gövdeli 2700 grt civarında olmak üzere iki pervaneli, üç direkli 20 olmak üzere 1928'e kadar ayni özellikte toplam 25 genel yük gemisi inşa etmiştir. Bu gemilerden sekizincisi Nisan 1919'da hizmete giren "Hudson – Calgary" ve Ağustos ayında hizmete giren Alberta idi. Bu seri gemilerin tamamı ayni teknik dizayna sahiptiler. Kuzey Denizi gibi buz kitlelerinin hakim olduğu denizlerde çalışanlar, Calgary örneğinde olduğu üzere çok kolaylıkla hasar gördüler, makine dairelerini su bastı ve zorlukla kurtarıldılar. Onarım görmelerine rağmen ahşap gövdeler daima sorun oldu ve kısa zamanda denizlerde çekildiler. 1928'de Capt. W. E. Gardner satın almış ve 1938'de *"Island Tug & Barge & Victoria Tug"* grubu satın alarak "Point Hope Shipyards" adını vermiştir.

. I. Dünya Harbi ihtiyaçları nedeniyle 1919 yılında Fransa "État Français" adına inşa ettiği 19 adet genelyük gemisini tamamı 2,505- 2,700 grt. arasında ahşap gövdeli 3 veya 2 direkli buhar/ yelken gücüne dayalı gemilerdi. *Wilfrid Laurier*, *Nouvelle Ecosse* ,*Winnipeg*, *Quebec*, *Frontenac*, *Champlain*, *Vancouver*, *Ontario*, *La Salle*, *Victoria*, *Montcalm*, *Montmagny*, *Montreal*, *Ottawa*, *Acadie*, *Canada*, *Erie*, *Trois Rivieres*, *Hudson*, *Alberta isimleri verilen bu gemilerin içinde "Hudson" ve "Alberta"* hariç, diğerlerinin ömürleri son derece kısa olmuş ve bir yıl sonrasında hurdaya gidenler olduğu gibi, yanmak, karaya oturmak gibi kazalar sonucunda hemen tamamı 1926-26 yıllarında denizlerden silinmişlerdir.

Bu tersanede I. Dünya Harbi seferberlik ihtiyaçları nedeniyle çok hızlı şekilde inşa edilen ahşap gövdeli genel yük / nakliye gemilerinin bazıları *"War Songhee*, *War Masset*, *War Babine*, *War Camchin*, *War Nanoose"* adlarını taşımaktadır. 1926'da Kırzâde Şevki ve Şurekası *"Alberta"* isimli gemiyi satın aldı ve *"İzmir"* adı verildi. Adı LR'de *"Ismir"* olarak kayıtlıdır. 1929'da Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir satın aldı ve adı *"İzmir"* olarak düzeltme yapıldı. 1937'de Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri'ne ait Türk Şilepcilik Ltd. Şti tarafından satın alındı ve *"Trabzon"* adı verildi. 1940'da Pire merkezli, Miss Aglayla Giras (Charilaos Papadimarion)'a satıldı. 14 Nisan 1941 günü İstanbul'dan Pire'ye seyir halinde iken Saronikos'a yakın mesafede Gaidouronisi bölgesinde Alman bombardıman uçakları tarafından bombalanarak batırıldı.

. Batıklar üzerinde yaptığı çalışmalarıyla tanınan Yunanlı araştırmacı Grafas Antonis batığın yarısını Gaidouronisi bölgesinde tespit etti (Wreck Site). Batık deniz dibinde baş tarafı 270 derece ve kıç tarafı 90 derece yukarı olacak şekilde durmaktaydı. Bölgede azami derinlik 108 metre ve en az 96 metre idi. Kıç tarafının kaybolmuş olmasına karşı Grafas Antonis civarda çok sayıda gemi parçaları tespit etmiştir. İki güverte ve koridorlar ve lumbuzlar geçen zamana rağmen mevcuttular. Ancak, Yunanlı deniz ticaret tarihi araştırmacısı muhterem dostum Aris Bilalis, Antony Grafas'ın verdiği bilginin yanlış olduğunu bildirmiştir. Aris Bilalis Sounio'nun batısında yaptığı dalış sırasında bulduğu gemi enkazını *"Trabzon"* diye belirtmesine karşın, bu batık sac gövdeli idi. Oysa Trabzon ahşap gövdeli bir gemiydi. Gerçekten Trabzon Sounion'un kuzey doğusunda Lavrio yakınlarında battı. Aris, Trabzon'un küçük bir sualtı mağarasında yarı batık olduğunu ve kalıntıların 1980'de bölgenin yeni bir marina inşaatı için batıktan temizlenmesi amacıyla dinamitle parçalandığını ve bu konuda bir rapor bulunduğunu bildirmiştir.

Tunç - (Ex – Lascar; Ex – Vaskapu; Ex – Vesta; Ex – İnönü)

Türkiye'de bir zamanlar hakim olan devlet denizcilik anlayışını *"Tunç"* şilebi süvarisi

olarak atanan Kaptan Şefik Gogen'in 1960 yılında Cumhuriyet Gazetesi'nde tefrika edilmiş anılarında bulmak mümkündür; Bu makalesi ayni zamanda II.Dünya Harbi yıllarında Türk Deniz Ticaret Filosu'nun ne denli yaşlı olduğunu, bir de dünya savaşı nedeniyle nekadar hudutsuz özverilerle bu gemilerin yürütüldüğünü göstermektedir. Şöyle nakletmiştir; 1941 senesi Ocak ayı başlarında idi. Avrupa, II. Dünya Harbi'nin en karanlık günlerini yaşıyordu. Bir sabah Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü'nden çağrıldım. Alelacele gidince beni Başenspektör'ün aradığını söylediler. Yanına girdim. Yer gösterdi. Çehresi asık ve ciddi idi. Ne söyleyeceğini merak ediyor, sabırsızlanıyordum.

Nihayet başladı:

-Tunç şilebi kaptanlığına tayin edildiniz.

Tunç şilebi kaptanlığı mı? İyi ama ben bugüne kadar bu isimde bir gemimiz olduğunu dahi bilmiyordum. Ne kadar büyüklükte, nasıl bir gemi idi? Bu beklemediğim tayin ne olabilirdi? Başenspektör'ün verdiği haber merakımı azaltmamış, aksine artırmıştı.

O da bunu fark etmiş olacak ki, sözlerine devam etti:

-Hepimiz gibi siz de biliyorsunuz; savaş Akdeniz'i ve Ege'yi tesir sahasına alınca hükümetimiz can ve mal kaybını önlemek üzere denizlerdeki bütün posta ve şilep seferlerini kaldırdı. Ayrıca yurt dışındaki gemilerimize de derhal memlekete dönmeleri emrini verdi. Öyle değil mi?

-Öyle efendim.

- Halbuki Akdeniz ve Ege sahillerinde yoldan mahrum oldukları için İstanbul ve birbirleriyle bağlantıları sadece Deniz Yolları'na bağlı limanlarımız var. Bu yerlerini htiyaçlarının karşılanması gerekli. Anlıyorsunuz değil mi?

-Anlıyorum.

- İşte Hükümet bu ihtiyaçları karşılamak üzere Tunç şilebini tahsis etti ve bu geminin kaptanlığına da sizi getirdi.

- Evet efendim.

Başenspektör ciddiyetini daha da artırarak ilave etti:

-Göreviniz sadece bunlardan ibaret değil. Aynı zamanda konvoylarla İskenderun limanına gelecek harb yardım malzemelerini de Çanakkale'ye ve İstanbul'a nakledeceksiniz.

- Pekala efendim.

-Yolcu almak yok!

- Anlıyorum.

- Geminin son hazırlıkları tamamlanmak üzeredir. Gidip gemiyi görün.

- Gemi nerede?

- İstinye doklarında.

Başenspektörle görüşmemiz bitmişti. Ayağa kalktı. Tayin ordinomu uzattı. Sonra elini omzuma koyarak:

-Bu şerefli görevinizde size başarılar dilerim, dedi.

Başenspektör "Şerefli" kelimesinden sonra bir lâhza durmuş, bu kelimeye belki de "Tehlikeli" sözünü eklemek isterken vazgeçip alelâcele cümlenin arkasını getirmişti.

Kendisine teşekkür ederek yanından ayrıldım.

Binanın merdivenlerini inerken kafamda ve dudaklarımda yalnız tek kelime vardı:

-Tunç.. Tunç.. Tunç..

Nasıl olup da bu şilebi tanımıyordum! Savaş alevlerinin kapladığı denizlerde bu kadar tehlikeli bir maceraya atılacağım gemi acaba nasıl bir şeydi?

Yabancı memleketlerle irtibatımızın yalnız konvoylarla mümkün olabildiği bir zamanda nereden nasıl, ne zaman satın alınmıştı? Alınmış da benim nasıl haberim olmamıştı? Büyüklüğü, sürati, umumi durumu ne ve ne halde idi?

İstinye doklarında

İstinye Doklarına gittim. Rıhtıma yanaşmış gemileri birer birer gözden geçirmeye başladım. Nihayet baş tarafından "*Tunç*" kelimesi okunan bizim kahramanı bulabildim. Bu gemi baca dibinde birkaç kamarası bulunan neta güverteli 1500 tonluk kadar gözüken bir şilepti. Dış görünüşü doğrusu hiç hoşuma gitmemişti! Güverteye çıktım. Görünürlerde kimseler yoktu. Bir iki seslendim. Nihayet İkinci kaptanla karşılaştım. O da beni bekliyormuş. Tanıştık. Sıra geminin bana ve benim gemiye takdimimize geldi.

İkinci Kaptan anlattı:

-Tunç eskiden "İnönü" ismini taşıyordu. Bir armatöre aitti. Yolcu gemisi olarak çalıştırılıyordu. Elli yaşını hayli aşmıştı. Bu yüzden birkaç defa kadro dışı bırakılmış, sonra yeniden hizmete alınmıştı. Fakat bu köhne halinde Devlet Başkanının adını taşıması uygun görülmemiş olacak ki, adı değiştirilerek "Tunç" konmuş, ayni zamanda kamaları ve salonları sökülerek şilep şekline sokulmuştu. Siz de göreceksiniz ya, gemide isminden başka yeni bir şey yoktur. Bu yadigâr ile Allah bize selâmet versin?

Tunç'un Tyne Built Ships & Shipbuilders sicil kayıtlarını Kaptan Şefik Gogen'in anılarına ekleyerek geminin doğru özelliklerini ortaya koymuş oluruz ki şöyledir;[406] Wigham Richardson & Co. tarafından Neptune Yard, Low Walker'da 252 kızak numarasıyla inşa edilen 2,397 dwt.,1,729 grt., 1,101 nrt. "Lascar" isimli genel yük/yolcu gemisi 19 Ekim 1891'de denize indirildi ve Aralık 1891'de hizmete girdi. Ana makinesi 175 nhp güce sahip T3cyl Wigham Richardson & Co, Low Walker imalatıydı. Boyutları; 260.0 x 36.2 x 16.9ft.'di. İlk armatörlük firması Londra merkezli George Tweedy & Co. idi. 1894'de London Steamers Ltd.'e (P. Wigham Richardson, genel müdür) / Londra satıldı. İsmi değiştirilmedi. 1897'de Hungarian Levante S.S Co Ltd, Fiume'ye satıldı ve "*Vaskapu*" adı verildi. 1908'de Russian SN & Trading Co, Odesa'ya satıldı ve "*Vesta*" adı verildi. 1923'de Sadıkzâde Biraderler & Co.'ya satıldı ve "*İnönü*" adı verildi. 1933'de Sosyete Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne dahil oldu ve "*İnönü*" adı korundu. 1939'da Devlet Denizyolları İşletmesi devletleştirerek satın aldı. Ayni sene TC Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredildi. 1941'de "*Tunç*" adı verildi. 1949'de Hurdaya çıkartıldı ve İstanbul'da söküldü.

Tarifeli İzmir - Mersin Postası yapan Gerze ve diğer posta vapurları Sirkeci Rıhtımı'na kıçtan kara bağlanmış görülmekteler. Sandallar gemilere veya gemilerden rıhtıma yolcu taşımak için beklemekteler.

HACI YAKUPZÂDE AHMET NAFİZ (YAKUPOĞLU) VE KAPTAN HASAN BASRİ (TUMANBAY)

Son yıllarda devam eden araştırmalarım sayesinde, ayni zamanda daha doğru kaynaklara ulaşmak ve bu bilgilere göre önceki kayıtları düzeltmek imkanını vermiştir. Hacı Yakupzâde Ahmet Nafiz ve Hasan Basri maddesi de ayni gerekçeyle tekrarlanmaktadır.(200)

"Hacı Yakupzâde Ahmet Nafiz" doğru olan aile unvanı ve adıdır. Hacı Yakupzâde Ahmet'in göbek adı "Nafiz"dir. Kaptan Hasan Basri ile "Gerze" vapurunda ortaktılar. Geminin adı doğru adı "*Gebze*" değil, "*Gerze*"dir. Gerze vapurunun yeni fotoğrafları da ortaya çıkmıştır. Böylece bu fotoğrafı yayınlamak mümkün olabilmiştir.

Kaptan Hasan Basri, Cumhuriyet devrinde Soyadı Kanunu ile "*Tumanbay*" soyadını almıştır.

Hacı Yakupzâde Ahmet Nafiz de Soyadı Kanunu ile "*Yakupoğlu*" olarak kaydedilmiştir. Babası Beşiktaş'lı Hoca Hüseyin Tumanbay, eşi Meziyet Tumanbay idi. Çocukları; Kaptan Mekki Tumanbay ve Metin Tumanbay'dır. Son yıllarında maruz kaldığı amansız hastalıktan kurtulamayarak 23 Mayıs 1950 günü vefat etmiştir. Cenazesi Nişantaşı Güzelbahçe Sokak Yeniyol 24 No.'lu evinden 23 Mayıs 1950 Salı günü Saat 12.00'de alınarak Beşiktaş Sinan Paşa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Yahya Efendi mezarlığına defnedilmiştir.

Hasan Basri Tumanbay, bu ailenin armatörlüğe ilk adımı başlatmış olan kişidir. Eşi Meziyet Tumanbay 2 Temmuz 1972 akşamı vefat etmiş ve cenazesi 4 Temmuz 1972 günü Şişli

Cumhuriyet

İDARE

Habeşlere göre İtalyan ordusu cenubda mütemadiyen geriliyor

Fransada vaziyet karışık, sosyalistler kabineyi devirmeğe karar verdiler

Akdenizde yeni bir kaza

Denizyolları idaresinin bir vapuru daha kazaya uğradı

Fransa, zecrî tedbirleri suya mı düşürecek?

Diyarbekirin bayramı

Çinde durum

İngiliz Milli Müdafaa Komitesi acil olarak toplandı

27 Kasım 1935 Çarşamba, Cumhuriyet Vapuru ve Gerze Vapuru kaza haberi.

Vapore" olarak değiştirdi. 1907'de Pire merkezli Naviera Oriantale S.A. (P. Pantaleon) satın aldı. P.Pantaleon bir Osmanlı tebası Rum müteşebbis idi. "*Sparti*" adı verildi.

. P.Pantaleon'a ait Anatoliki Atmoploia (P. Pantaleon Fils) firmasının sahibi olduğu "*Sparti*" ile Panhellinon firmasının sahip olduğu Sparti vapuru karıştırılmamalıdır. Pantaleon 1907'den itibaren Sparti ile Yunan adaları, Pire bağlantılı seferler başlatmıştır. 1922'de Navigation Pantaleon S.A. (P. Pantaleon Fils) firması üzerine kaydedildi. 1930'da Ahmet Nafiz ve Hasan Basri (Hacı Yakupzâde Ahmet ve Şeriki Vapurları) satın aldı ve "*Gerze*" adı verildi. 1935'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne devredildi. 30 Ekim 1935 tarihinde Anadolu Burnu'dan 8 mil mesafedeki Kirazali sahillerinde karaya düştü. (Karaburun)

Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Emirgun'daki aile kabristanına defnedilmiştir. Oğlu Yüksek Denizcilik Okulu 1947 mezunu Kaptan Mekki Tumanbay Van gemisinin büyük ortağı idi.[201]

Gerze Vapuru

.1880 yılında Southwick, Robert Thompson & Sons, Southwick Tersanesi'nde 104 Kızak No.su ile inşa edilen (Official No. 82801) 977 grt., 634 nrt. Demir gövdeli pervaneli buharlı yolcu /genel yük gemisi "*San Fernando*" 4 Ağustos 1880 günü denize indirildi. Tam boy: 210.4 ft., Genişlik: 29.5 ft. Ve J. Dickinson yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 126 nhp. güç üretiyordu. Ağustos 1880'da hizmete girdi. İlk armatörlük firması Londra merkezli Stephenson Clarke & Co. idi. Eylül 1880'de Seville merkezli Segovia Cuadra & Company satın aldı. 1891'de armatörlük firması adını "Cia Sevillana de Navigatore a

TAYYARE PİYANGOSU

ZIRAAT BANKASI

İstanbul ve Trakya Şeker Fabrikaları Türk Anonim Şirketinden

EV KADINI OKUSUN!

Harbiye mektebine talebe kayit ve kabul talimatnamesi

PARA KUVVETTİR

Karamürsel Fabrikası BATTANİYELERİ

Ziraat Vekâletinden:

İzmir Nafıa Başmühendisliğinden:

Türkiye Ziraat Bankasından:

Posta T. T. Levazım Müdürlüğünden:

Ticaret İşleri Umum Müdürlüğünden:

1932 - 1933 yıllarına ait Cumhuriyet Gazetesi sayfalarında "Limanımızdan Hareket Edecek Vapurlar" başlığı altınki sütunda yer alan armatörlük firmalarının ilanları.

Gerze Vapuru onbeş günlük aralıklarla Perşembe günleri akşam Saat 19.00'da Sirkeci'den hareketle İzmir, Antalya, Alaiye (Alanya), Mersin uğraklarıyla yolcu/yük posta seferleri yapardı. Şirketin merkezi Sirkeci'de Büyük Mühürzâde Han Tel. 23118 idi. Galata'daki şubesi Vuçino Han No.36 ve tel: 1169 idi. Bu yıllarda yolcu taşımacılığı öncelikli olmak üzere yük taşımaları da, karayollarının olmamasından veya çok yetersiz olmasından ötürü Türk müteşebbisi armatörlerin sahibi oldukları posta vapurlarıyla gerçekleştirilmekteydi. Nitekim diğer gazetelerde olduğu üzere özellikle Cumhuriyet Gazetesi'nin 1932 – 1933 yıllarına ait sayfalarında *"Limanımızdan Hareket Edecek Vapurlar"* başlığı altındaki sütunda hergün armatörlük firmalarının ilanları yer alırdı.

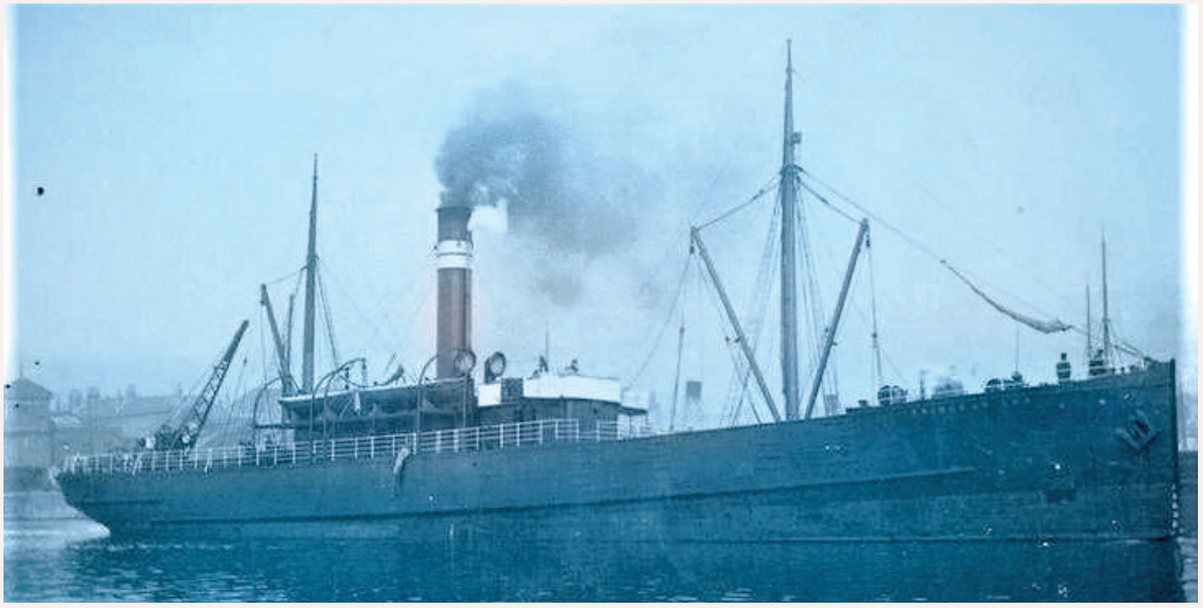
Gerze Vapuru'na ait ilanın bulunduğu sütunda, "Mustafa Cemal Vapurları" nın Zonguldak Sürat Postası'nı yapan Bülent vapuru, Karadeniz Postası olarak "Sulh" vapuru, Tavilzâde Vapurları'nın Ayvalık Ekspres Postası'nı yapan Selamet vapuru, Alemdarzâde Mehmet Vapuru Bülent'in Karadeniz programı duyurulmaktadır. Limansızlıktan gemilerin fırtınalı havalarda çoğu kez karaya sürüklendiği bu yıllarda, Gerze vapuru 1933 Kasım ayı sonunda Amasra'da karaya oturmuş ve kendi imkanlarıyla kurtulmuştur. Yine Ekim 1934'de patlak veren fırtına ile sürüklenerek Bartın'da karaya oturmuş ve kurtarılmıştır. 1934'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne devredilmiştir. 1935 yılında artık Aksu, Bartın vapuru gibi Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne bağlı olarak yolcu ağırlıklı ve yük seferleri yaptığı görülür. 18 Mayıs 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki ilana göre; Sirkeci Yalı köşkü Caddesi'ndeki Liman Han'da belirtilen Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne bağlı Aksu vapuru, Sirkeci'den hareketle Rize'ye kadar Trabzon yolu seferi yapmaktadır. Gerze vapuru ise "Mersin Yolu" seferlerine devam etmektedir. Bartın vapuru Ayvalık yolu seferleriyle Dikiliye kadar gitmekte ve avdette Bozcada ile Gelibolu'ya uğramaktadır. Gemiyle ilgili bir ilginç haberde gemi süvarisi Mahmud Kaptan'ın gemi için müsaade edilen 193 yolcu yerine 7 yolcu daha almış olması nedeniyle 3.cü Sulh Hukuk Asliye Mahkemesi'nde yargılandığı belirtilmektedir.

10 Kasım 1935, Pazartesi günü Çanakkale Vapuru Bozcaada önlerinde şaftının kırılması nedeniyle karaya oturmuş, Gerze vapuru da Zonguldak limanında fırtına sonucu yarı batık hale gelmiştir. Devletcilik baskısı nedeniyle tasfiyesine gidilen Vapurculuk Türk Anonim Şirketi, yarı batık Gerze vapurunu da satışa çıkartmıştır. 28 Mayıs 1936 tarihli Cumhuriyet'te yer alan ilanda şöyle denilmektedir; *"Hali tasfiyede bulunan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Tasfiye heyetinden: Karadeniz'de Karaburun mevkiinde karaya oturmuş bir vaziyette olan Gerze vapuru hakkında icra kılınan artırmada elde edilen bedel, yeterli görülmeyerek artırmanın uzatılmasına karar verilmiş olduğundan talip olanların 17 Haziran 1936 tarihine rastlayan Çarşamba günü Saat ondan on ikiye kadar Sirkeci Liman Hanı'nda Tasfiye heyetine müracaatları ilan olunur".*

Neapolis – (Ex-Wellingdorf, Ex- Citta di Trepani)

İnşa adı *"Wellingdorf"* olan pervaneli demir gövdeli 1000 grt. *"Neapoli"* 1882 yılında Kiel'de G.Howald Brothers Tersanesinde inşa edildi. Tam boy 210.6 ft., Genişlik 28.1 fr. Ve derinlik 21.1 ft. İdi. 2 genişlemeli buhar ana makinesi 100 nhp güç üretiyordu. İlk armatörü Kiel'den F.Lange olan *"Wellingdorf"* 1890 yılında İtalyan armatörlük firmasına satıldı ve *"Citta di Trepani"* adı verildi. 1895'de *"Navigation A Vapeur "Egée- P.M.Courtgi & Cie."* Adına Pavlos Michael Courtgis ve Kardeşleri satın aldı ve adı *"Neapolis"* olarak değiştirildi. Neapolis 19 Ağustos 1895'de ilk

seferine Trieste'den hareketle İstanbul'a gitmek üzere başladı. Gemide 200 yolcu ve 300 ton şeker bulunuyordu. Gece yarısından iki saat sonra Fassa Fener kayalıklarına bindirdi. Yolcular ve geminin 28 kişi olan mürettebatı kurtulduysa da Joseph Malandrakis'in komutasında olan gemi iki saat sonra battı. Geminin yelkenleri, bacası ve köprüüstü suyun üstünde görünür halde dibe oturdu. P. M. Courtgi'nin hatıratında yer almamasına karşın, sicil kayıtlarında İstanbul Limanına kayıtlı "*Nilos*" adıyla bir su tankeri olduğu görülmektedir. Fransa'da inşa edilmiş olan Nilos 123 grt. ve tam boy 32.6 mt. X genişlik 32.6 mt. Derinlik 6.7 mt. İdi. Satış tarihi tespit edilemesi karşın Muhiddin Bey, M & B Stavropoulos ve F. Spirou tarafından satın alındı. Aralık 1926'da Pire merkezli L.Kambanis'e satıldı. 1930'da Pire merkezli Loukissas Kardeşler'e satıldı ve "*Kryoneri*" adı verildi. 11 Ocak 1944'de Müttefiklerin Pire'ye yaptıkları hava akını sırasında battı.



Müşteri yolcu/yük gemisi Princess Ena adıyla.

Müşteri – (Ex – Princess Ena)

1898 yılında (Official Number: 108725) Dundee'de Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Caledon Tersanesinde inşa edilen sac gövdeli, buharlı ve pervaneli 636 grt., 143 nrt. Yolcu / yük gemisine İspanya Kraliçesi'ne adanmış "*Princess Ena*" adı verilmiştir. 25 Mart 1898'de denize indirildi ve Haziran 1898'de hizmete girdi. Tam boy: 200.0 ft., Genişlik: 29.1 ft., Derinlik: 13.5 ft. Ve Dundee, Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 116 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow'dan M. Langlands & Sons Co.Ltd. idi ve Glasgow limanına tescil edildi. Leglands filosundaki gemiler 1870 başından 1915 yılına kadar Liverpool ile Stornoway limanları arasında genel yük taşıması yapmıştır. Doğuda ayrıca Aberdeen ve Leith'e uğrak yaparlardı. Ayrıca Liverpool ve Clyde'dan İskoçya'nın batı sahillerine yolcu yük seferleriyle tanındılar.1908'de İstanbul'da Şirket-i Hamidiye İdaresi adına satın alındı ve "*Müşteri*" adı verildi. 30 Mayıs 1909 tarihinde Cidde açıklarında Buheyra resiflerine / sualtı kayalıklarına bindirdi ve hurda hale geldi.

NAHUM ESSEYAN

İnayet – (Ex – Biafra, Ex – Energique)

1868 yılında (Official Number: 60847) Glasgow, Govan, Randolph Elder & Co., Fairfield Tersanesinde inşa edilen 1280 grt., 797 nrt. Demir gövdeli, pervaneli buharlı yolcu /yük gemisi "*Biafra*" (Kızak No. 81)5 Haziran 1868 günü denize indirildi. İlk armatörlük firması Londra merkezli, African Steam Shipping Co. Ltd. idi. 4 Ağustos 1868'de Londra limanına tescil edildi. Tam boy: 312.0 ft., Genişlik: 32.0 ft., Derinlik: 19.5 ft. İdi. Buhar ana makşnesi hakkında bilgi mevcut değilse de 1876'da Birkenhead, Laird Bros. Yapımı 2 genişlemeli 150 nhp. güç üreten yeni buhar makinesi ve kazan monte edildiği kaydı mevcuttur. Bu değişim sonrasında 1487 grt. ve 1133 nrt. Olarak ölçüler değişti. 1889'da Le Havre'dan Bossiere Freres et Cie. Firmasına satıldı ve "*Energique*" adı verildi. 1893'de Nahum Esseyan satın aldı. Adını değiştirmedi. 1895'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "*İnayet*" adı verildi. 29 Aralık 1902 günü Sığacak Körfezi Uzunburun'da karaya oturdu ve dibe kayarak battı.

AHMET NEMLİ

Trabzonlu Nemlizâdelerden Akip Kaptan ve Vasfiye Namlızade'nin oğlu olan Ahmet Nemli aile geleneğini armatörlükle sürdürdü. Kardeşleri; İhsan Nemli, Nebile Saruhan, Meliha Nemli, Seniha Eyüpoğlu, Neriha Küreman, Murat Nemli, Nahide Nemli, Fadila ve Ahmet Nemli, Güner Yarımbıyık ve Naime Benli idi. Naime Benli; Daniş Eyüpoğlu, Hakkı Küreman ve Hamdi Yarımbıyık'ın baldızı, Cemile Berkman, Tezer Saruhan, Dilek Başaran, Nazlı Saruhan, Esin Eyüpoğlu, Mihriban Küreman, Nil ve Akif Yarımbıyık'ın teyzesi, Zeyyad Nemli'nin halası oluyordu. Naime Nemli 18 Ocak 1970 Pazar günü vefat etti. Cenazesi bugün 19 Ocak 1970 Pazartesi günü öğle namazını müteakip Şişli Camiinden alınarak Edirnekapı Şehitliğindeki aile kabristanına defnedildi.

Nemlizâde ailesinde Nemlizâde Hacı Ahmet Efendi'nin oğlu Ahmet Şevki Nemlioğlu'dur. Çocukları; Edibe Kocaçimen, Eribe Dizdaroğlu, Rıdvan, Refhan, Nevzat Nemlioğlu idi. Torunları; Gülen, Ferda, Erdal Kocaçimen idi. 13 Şubat 1971 tarihinde İstanbul'da vefat etti. Cenazesi 14 Şubat 1971 Pazartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedildi.

Nemlizâdelerin Trabzon öyküsü
1870 yılında Hacı Ahmet Nemlizâde ile başlar...

Kökeni Azerbaycan'daki Nemli Dağı bölgesine dayanan Nemlizâdeler, Yavuz Sultan Selim zamanında Azerbaycan'dan getirilen 40 aileyle birlikte İstanbul'a yerleşir. 1870 yılında yaşanan İstanbul depreminden sonra ailenin bir kolu Trabzon'a gelir. Nemlizâdeler, İstanbul, Samsun ve Trabzon'da kurdukları ticari müesseselerle Osmanlı toprakları ve dış ülkelerde adlarından söz ettir. Osmanlı tarihinde ilk anonim şirketi Trabzon'da kuran Nemlizâde ailesi, Mısır'dan Rusya'ya, İran'a İspanya'ya hatta Amerika Birleşik Devletleri'ne kadar uzanan ithalat ve ihracat zinciri kurar. Şirketin Trabzon Moloz mevkiinde bulunan merkezinin başında Nemlizâde Hacı Ahmet Efendi geçer. Nemlizâde Hacı Ahmet Efendi, II. Abdülhamid devrinde Trabzon'daki memur ve zabıtanın maaşlarını iki yıl boyunca öder. İki yıl sonra ödediği para devlet tarafından kendisine ödenen Nemlizâde Hacı Ahmet Efendi, bu parayla İstanbul'da iş

hanları satın alır. Trabzon Değirmendere köprüsü de dahil olmak üzere Trabzon-Erzurum ticaret yolu üzerinde bulunan 7 köprü Nemlizâdeler tarafından yaptırılır. Trabzon'da bir de banka sahibi olan Nemlizâdeler eğitim konusuyla da ilgilenmiş, 1880 yılında Cumhuriyet Mahallesi'nde Mekteb-i Hamîdi adlı okulu kurmuşlardır. Altı sınıftan oluşan idadi (lise) okul, 1887 yılında açılan Trabzon Lisesi'ne dahil olur.

Milli Mücadeleye de maddi manevi destek veren Nemlizadelerin Trabzon ve İstanbul'daki etkin konumlarından dolayı Trabzon'un Cumhuriyet Mahallesi'nde Trabzon eski belediye başkanlarından Cemal Nemlioğlu adına isimlendirilmiş 'Nemlioğlu Çıkmaz Sokak' ile İstanbul Kadıköy Rıhtım Caddesinde, 'Nemlizâde Sokak' adlı sokaklar bulunmaktadır. Nemlizâdelerin bugün bir bölümü 'Nemli', bir bölümü ise 'Nemlioğlu' soyadını taşımaktadır. En küçük torunu Güner Nemli şöyle anlatmıştır; "Varlıklı bir insandı; Padişah II. Abdülhamid döneminde Trabzon'daki memurların maaşını iki yıl boyunca ödediği bilinir. Çok tutumlu bir insan olduğu için İstanbul Sarıyer Sarayburnu'nda torunu Güner Nemli'nin de doğduğu doğduğum köşkü satın almıştır.. Beyoğlu'nda o zamanlar çok bilinen Kanzuk Eczanesi'ni satın alan Hacı Ahmet Nemlizâde, Sirkeci'de bir han satın alıp adını 'Nemlizade Hanı' koymuştur. Daha sonra bu satılmışsa da adı Nemlizâde Hanı olarak kalmıştır.

Dedemden sonra Nemlizâde Akif de dedemden kalan işleri devam ettirdi, ayrıca halı işi yaptı. Bankerlik işi yaptı. Bizi de çok güzel yaşattı. Her sene yazları İstanbul'a giderdik. Kışları da Trabzon'da geçirirdik. Babamın adı Akif idi, fakat 'Nemlizâde Kaptan' olarak bilirdi. Kaptan ismi şuradan geliyor; benim babaannem Gürcü'ymüş, dedem Hacı Ahmet Efendi'nin de bir Gulet'i varmış. Gulet ile un ticareti yapıyormuş. Bir gün İstanbul'dan yüklediği unlarla Trabzon'a gelirken gulet fırtınaya yakalanmış. Guleti kurtarmak için un çuvallarının büyük bir bölümünü denize atmak zorunda kalmış. Babaannem de o teknedeymiş ve babama hamileymiş. Teknede bulunanlar, dedeme 'Kaptan' diye hitap ederlermiş. Babaannem de, 'Eğer tekne batmadan Trabzon'a ulaşırsa doğacak çocuğumun adını kaptan koyacağım' demiş.' Nitekim, Trabzon'a varmışlar ve babam doğmuş. Dedem Akif, babaannem de 'Kaptan' ismini koymuş. Babama 'Kaptan' derlerdi. *'Nemlizâde Kaptan'* olarak bilinirdi.

Babam Nemlizâde Akif Kaptan vefat ettiğinde yaşındaydım. Babamın tahsili yoktu ama çok akıllı, çok zevk sahibi bir insandı. Onun kadar zevkli bir erkeğe ben daha rastlamadım. Zevkli derken; her şeyin en güzelini alırdı. Her şeyin kalitelisini alırdı. Babam pederşahi idi. Biz 12 kardeştik, 8 kız 4 erkek. Evimizin içerisinde modern, serbest giyinirdik ama sokağa çıkarken ablalarım ve annemin başında mutlaka eşarp olurdu. Şimdiki gibi türban değildi, eşarp vardı o zamanlar, çene altından bağlanırdı..Annem Vasfiye, çok güzel bir hanımdı. Kırmızı yanaklı, karakaşlı, kara gözlü… Annem Kemerkaya'da bir yalıda yaşarmış. Babam da Kemerkaya' ya denize girmek için gidermiş. O zaman annemi görmüş çok beğenmiş, evlenmeye karar vermiş. Babam 19 annem ise 17 yaşındaymış. Dedem, yani annemin babası Kahyaoğlu Rıfat Bey de bu evliliğe izin vermiş. 1900 yılında evlenmişler. Her sene bir çocuk olmuş. 1901'de İhsan abim, 1902'de Nebile ablam, 1903'te Meliha ablam,1904'te Semiha ablam. Ondan sonraki ablalarım; Nezihe, Naide, Naime, Fazıla, Kamuran, ve ağabeylerim; Murat ve Ahmet Nemli ve en küçükleri olarak ben dünyaya gelmişim.

Ben Trabzon'daki 42 odalı Nemlizâde konakğında büyüdüm. Kundaktayken getirildim o eve… O evden de Giresun'a gelin gittim. Eşim Hamdi Yarımbıyık. Onlar da tanınmış ve zengin

Trabzon'daki Nemlizâde Konağı. Fotoğraf: Mustafa Cambaz

bir aileydi. Nemlizâde Konağı şimdi boş ve harap halde. Annemi ve babamı kaybettiğim gün çok hüzünlüdür. Ablalarım annemin yokluğunu hiç hissettirmediler ama annem bambaşkaydı. Annem çocuklarına karşı çok müşfikti. Annem bir otomobil kazasında öldü. Evden çok çıkmayan, gezmeyi çok sevmeyen bir insandı. Ablamın eşi Dr. Neşet Nemlizâde Trabzon'da ilk özel hastaneyi açan kişidir; 'Sıhhat Yurdu' adında bir hastane açtı. Sonra o hastaneyi kapatıp memuriyet istedi. Erzurum'a başhekim verdiler. Ablamla annemin ilk ayrılığıydı bu. Annem de ablamı ziyaret etmek için otobüsle yola çıktı. Otobüs Gümüşhane'de kaza yaptı, dereye yuvarlandılar. Annemi o kazada kaybettik, 56 yaşındaydı. Babam, '*Nerede ölürsem beni oraya gömün. Türkiye'nin her yeri benim için mezardır*' derdi. 1945 senesinde 66 yaşında siroz hastalığından İstanbul'da tedavi gördüğü hastanede vefat etti, Edirnekapı Şehitliği'ne gömüldü. Edirnekapı Şehitliği Nemlizâdeler tarafından yaptırıldı. Şehitliğe girişte başta Nemlizâde bölümü var, babam Nemlizâde Kaptan orada yatıyor. Babamızın ölümüyle birlikte mal, mülk hep satıldı. Konaklar, hanlar, her şey satıldı. Ağabeylerim, bizim de rızamızı alarak ne var ne yok sattılar. Her şey bitti..."[(202)]

Ereğli- (Ex-Ben Voirlich)

1900 yılında Glasgow Aberdeen Hall, Russell & Co. tersanesinde inşa edilen sac gövdeli, buharlı 179 grt. açık deniz balıkçı gemisi *"Ben Woirlich"* Tam boy: 32.39 m., Genişlik: 6.43 mt., Derinlik 3.76 mt. idi. 1924 yılında satın alındı ve *"Ereğli"* adı verildi. 1936'da Ahmet Nemli satın aldı ve koster olarak kullanıldı. 1943'de Haliç'te söküldü.

Binbaşı Rıza Bey – (Ex – Lady Martin)

1888'de Glasgow'da Worman Clark Co. tersanesinde inşa edilen 1,245 grt., 682 nrt. Demir gövdeli buharlı ve pervaneli yolcu/yük gemisi Kısa adı B & I Line olan *"Lady Martin"* British & Irish Steam Packet Co. filosunda yeraldı. Tam boy:82.1 mt., Genişlik:10.4 mt., Derinlik 5.0 mt. idi ve Dunsmuir yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesine sahipti.Ağustos 1914'de Osmanlı

Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Binbaşı Ali Rıza Bey*" adı verildiyse de I. Dünya Harbi nedeniyle teslim edilmedi.

Yakacık - (Ex-Mona)

12 Mayıs 1903'de North Shields Smith's Dock Co.Ltd. tersanesinde 700 Kızak No. İle inşa edilen 146 grt., 40 nrt. Sac gövdeli, çift pervaneli yolcu/yük vapuru "*Mona*" Ağustos 1903'de hizmete girdi.(Register Number: 118623). Tam boy: 112.6 ft., Genişlik: 19.1 ft., Derinlik: 7.6 ft. İdi ve Sunderland, MacColl & Pollock yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 20 nhp. güç üretiyordu. 1903'de Newcastle merkezli Tyne General Ferry Company adına hizmete girdi. 1910'da Londra merkezli Thomas W. Tamplin firmasına satıldı.

. 1913'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı ve "*Yakacık*" adı verildi.

. 11 Şubat 1936 günü Paşabahçe'de bağlı olarak terk edildiği gemi hurdalığında battı. Yeniden yüzdürüldü ve sökülmek üzere satıldı.

SİMEON SİNİOSSOGLOU –"SİMEON SİNİOSSOĞLU – "SİMONAKİ EFENDİ"

Osmanlı reâyâsı (Tebaası) Simeon Siniossoglou veya diğer ifadesiyle Sinioss oğlu Simeon, Beyoğlu İstiklâl Caddesi sırasındaki dört katlı apartımanının Osmanlı Bankası Müzesi SAL adına satın alınmasıyla yeniden gündeme gelmiştir. Bu apartıman XIX. Yüzyıl mimarisiyle 1876 yılında Mimar Alexandre Vallury tarafından inşa edilmiş o devir mirasine ait nadir örneklerdendi. 1998 yılına kadar Osmanlı Bankası Beyoğlu Şubesi'nin yeraldığı binaya zamanla iki kat daha eklenmiştir.

General Papados, Symeon Siniossoglou ve eşi Mika Averof (Siniossoglou); Kaynak: metsovomuseum.gr./Aris Bilalis.

İnşa adı "Siniossoglou Apartmanı" olan 4 katlı bina, 1876 yılında İstiklal Caddesi üzerinde XIX. Yüzyıl mimari üslubunda inşa edildi. Sert kaya formunda grovak üzerine oturtulmuş eski yapı duvarları, İstiklal Caddesi tarafına göre 30 cm. derinlikte temel zemine oturmaktaydı.

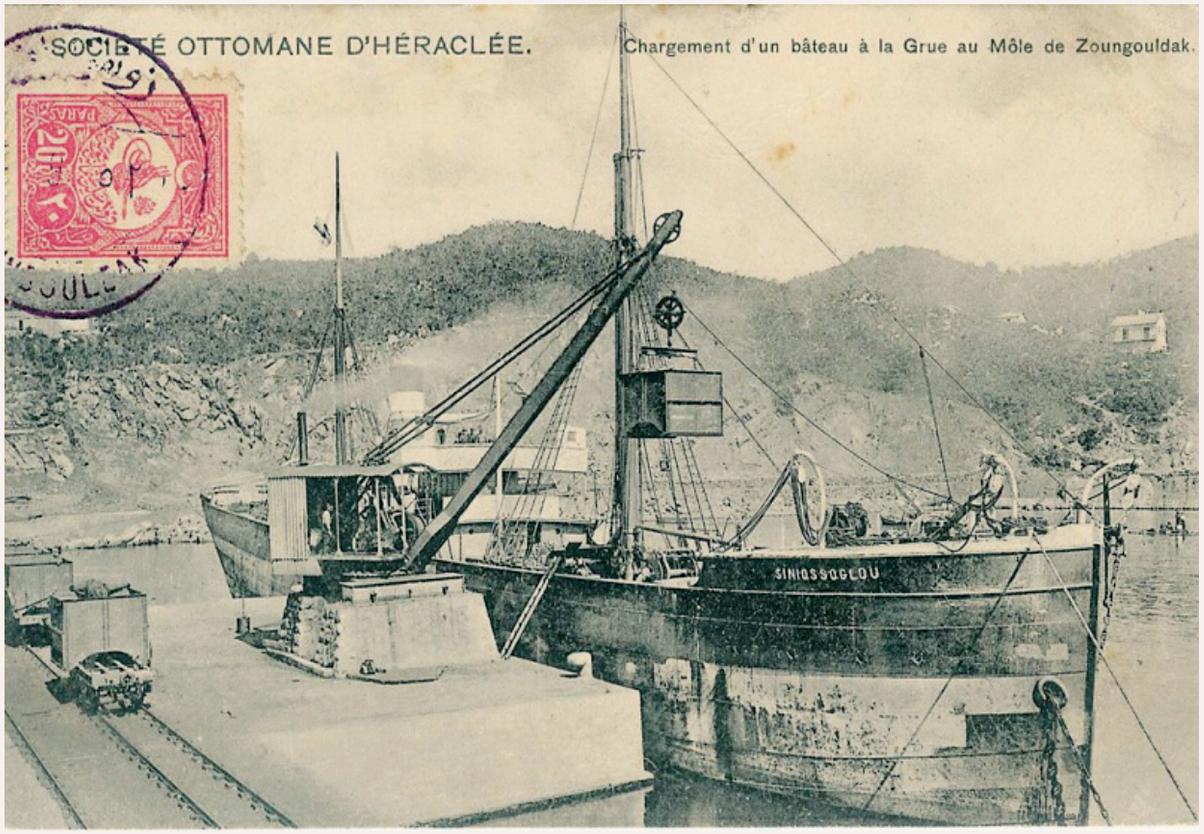
SALT tarafından satın alındıktan sonra, yeni kullanım amacına hizmet ve yapının temel zemini ile daha güvenli birleşimi için gereken iki kat bodrum mekanı oluşturulmuştur. Yöntemler karmaşık gibi görünse de, aslında birbirini izlemek zorunda olan imalatlardan ibarettir.[203]

Siniossoğlu Simeon'un "Siniossoglou Apartımanı" Beyoğlu, İstiklâl Caddesi'nin en seçkin bir noktasında idi ve Av. Bon Marché gibi devrinin en sükseli mağazası sırasındaydı.

Simeon Siniossoğlu'nun inşa ettirdiği *"Siniossoglou Apartımanı" veya günümüzde Salt Beyoğlu, İstiklal Caddesi ve Saka Salim Çıkmazı'nın kesiştiği noktada yer alır. 1870-1880'larda Rumlar tarafından yapıldığı düşünülen eklektik üsluplu, yapım sistemi kargir binanın ilk adı Siniossoğlu Apartmanı'dır (Ünlü, 2010). İlk yapıldığı dönemde zemin katı ticaret ve üst katları konut olarak kullanılan bina, bugünkü haline gelene kadar farklı işlevlerde kullanılmıştır. Ara dönemde üzerine eklemlenen ofis katı ile zemin üzeri 4 kat+çatı arası ve üç tane bodrum kattan oluşmaktadır. Caddeden algılanan ön cephesi dar ve simetriktir. Ancak bina arka tarafa doğru lineer şekilde devam eden asimetrik iki blok (A ve B) birleşiminden oluşur. Binanın üç tane girişi vardır. İlki İstiklâl Caddesi'nden olan ana giriş, ikincisi Saka Salim Çıkmazı'nı takip edilerek ulaşılan arka avludaki Bistro girişi, üçüncüsü ise avlu kotuyla kesişen forum merdivenin ikinci sahanlığından yapılan ama kullanılmayan giriştir.*

Sahip olduğu genel yük gemisi "*Siniossoglou*" 1254 nrt. idi. Çoğunluk Société Ottomane d'Heraclée - Osmanlı Ereğli İşletmesi'nden İstanbul'lu kömür brokeri Albert Cazes adına Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıması yapardı. Tespit edilmiş tek fotoğrafı Zonguldakta kömür yüklerken çekilmiş olanıdır. Sahip olduğu gemilerden "Siniossoglou", 1878 Richardson

Duck tersanesinde İngiliz armatörlük firması adına "Ashfield" adıyla inşa edildi. 1895'de İtalyan armatörlük firmasına satıldı ve "*Fides*" adı verildi. 1896'da adı "*Lavagna*" olarak değiştirildi.1897'de Simenon Siniossoglou satın aldı ve "*Siniossoglou*" adı verildi. 1908'de yeniden İtalyan armatörlük firmasına satıldı ve "*Noli*" adı verildi. 23 Mart 1917'de Coneto Tarquinnia'nın 4 mil açığından Alman denizaltısı U - 34 tarafından top ateşiyle batırıldı.



1878 inşa genel yük gemisi "Siniossoglou, Zongolduk'ta kömür yüklemesinde.

Sahip olduğu gemilerden "*Alexandros A. Siniossoglou*" 1882 yılında South Shields Upon - on Tyne'de CS Swan & Hunter, Wallsand Tersanesi'nde 60 Kızak No.'su ile inşa edilen demir gövdeli buharlı, pervaneli "*City of Newcastle*" isimli genel yük gemisi 2 Şubat 1882'de "Socrates" geçici adıyla denize indirildi. 1985 grt., 1298 nrt. ve Tam boy: 285.5 ft., Genişlik: 36.1 ft., Derinlik: 24 ft. idi. 18 Nisan 1882'de hizmete giren City of Newcastle'ın ilk armatörlük firması Newcastle merkezli Tyne & Wear Steamship Owning Co. Ltd. (R. Bell & Co.) idi ve Newcastle'de tescil olundu. Newcastle'de kurulu R & W. Hawtorn & Co. Ltd. yapımı (Reg. Number: 86072) 2 genişlemeli ana buhar makinesi 230 nhp. güç üretiyordu ve azami seyir sürati 10 Knots idi. 1885'de Newcastle merkezli Blyth & Wear Steamship Owning Co. Ltd. (R. Bell & Co.) adına tescil olundu. 11 Kasım 1887'de pamuk yüklü olarak yandı ve ağır hasar gördü.1899'da İstanbul'dan Simenon Siniossoglou tarafından satın alındı ve "*Alexandros A. Siniossoglou*" adı verildi. 1911'de Pire merkezli Geo F. Andreadis satın aldı ve "*Thetis*" adı verildi.1928'de hurdaya çıkartılarak söküldü.

Alexandre (Alexandros) A. Siniossoglou yolcu ve yük vapuru.
Kaynak: Yağlıboya tablo, Alexandre Siniossoglou arşivi.

Müteakip satırlardaki bilgileri bulabilmek için, önce SALT Araştırma ve Programlar Yardımcı Direktörü Lorans Tanatar Baruh'la görüştüm ve bilgi verdim. Osmanlı Bankası Müzesi arşiv kayıtlarında apartıman dışında bilgi olmadığını ve araştırma yapacağını belirttiği için kendisine teşekkür ederim. Bukez internet üzerinden "Siniossoglou" soyadına sahip kimleri bulduysam hepsine mesajlar gönderdim. Bana göre İngiltere'den Dr. Niketas Siniossoglou ve Dr. Symeon Sniniossoglou en yakın isimler olmalıydı. Kısa zamanda cevap yazdılar; Kendilerine teşekkür ederim. Karşılıklı derin heyecanlar duyarak bilgi alışverişi yapmaya başladık. Müteakip satırlardaki bilgiler kendileri tarafından bana gönderilmiştir; Simeon Siniossoglou'nun babası Alexandros Siniossoglou ve annesi Smaragda Karatheodori. Ailenin Simeon Siniossoglou, Iordanis Siniossoglou, Giorgos Siniossoglou ve Loukia Siniossoglou adlarını verdikleri dört çocuğu olmuştur. Eşi Mika Averof idi. Dersaadet Ticaret Odası kayıtlarında "Sinosoglu Simunaki" ve "Simonaki Efendi" olarak geçmektedir. Simeon Siniossoglou (Siniosoğlu), Basmacızade Ferit Bey'in başkan ve Bedros Azaryan Efendi'nin ikinci başkan olduğu 1902 yılında Oda'nın üyesi bulunmaktaydı. Bedros Azaryan Efendi'nin başkan ve Mustafa Şükrü Bey'in ikinci başkan olduğu 1903 ve 1904 ve 1905 yılında, Sinegerim Manukyan, Hacı Mehmet Şefik, Abudzade Mehmet, Cebbarezade Said, Badrik Gülbenkyan, Nemlizade Hasan, Hüseyin Er Alizade, Hacı Hasan Şerif, Mösyö Stafano Danderya, Mösyö İzak Fernandez, Atnasaki Yorgiyadi, Mösyö Edvar, Krikor Karagözyan, Kudsizade Mehmet Lütfi, Mösyö Valtermatas, Mösyö Silven, Mili Miçotaki Efendi, Dikran Manukyan gibi Oda üyelerinden olarak yer almıştır. Bu tarihten sonra Oda kayıtlarında görülmemektedir.Amerikanın atadığı sefir olan Henry Morgenthau, Ermenilerin ve Rumların Osmanlı topraklarından sürgün edilmelerini

naklettiği anılarında Siniossoglou'nun 3,000 Sterling bağışta bulunmak istediğini, fakat bunu gerekli görmediğini kaydetmiştir.(204) Sahip olduğu ikinci gemisine babası Alexandre'in adını vermiştir. "Alexandros A. Siniossoglou" isimli yolcu ve yük gemisine ait yağıboya tablo halen Londra'da yaşamakta olan torunu Alexandre Siniossoglou'nun evindedir ve yaptığım çalışmalar vesilesiyle bana kopyası gönderilmiştir. Torun Alexandre Siniossoglou'nun çocuklarından Dr. Niketas Siniossoglou, Anthony Kadellis ile Cambridge University Press yayını olan "*The Cambridge Intellectual History of Byzantium*" adlı eserin ortak yazarıdır. İngiltere'de Bizans tarihi ağırlıklı olmak üzere araştırmacı tarih yazarı olarak çalışmaktadır. Kardeşi Dr. Symeon Siniossoglou, Cambridge University Biochemistry Kliniğinde araştırmacı doktor olarak çalışmaktadır. Büyük dedesi Simeon (Symeon) adını taşımaktadır.

Yoksullara yardımlarıyla da tanınan Simeon Siniossoglou'nun vasiyeti üzerine , yaz aylarında yaşadığı Kınalıda'daki Hristos (Manastır) Tepesi'ndeki manastırda Rum Ortodoks yetim - öksüz kız çocukları için 1906'da bir yetimhane kurulmuştu. Günümüzxde İlyas Peygasmber Rum Mezarlığı, Hristos Manastırı bahçesindeki mezarlık, Manastır yolu üzerindeki ayazmalar kısmen tahrip olmuş durumdadırlar.

HADJİ DAVUT FARKOUH / HACI DAVUT FARKUNİ, HADJİ G. FARKOUH / G. FARKUNİ, İZMİRLİ FARKOUH AİLESİ

1 Mayıs 1912 tarihli The New York Times Gazetesi'nde ve müteakip günlerdeki gazetelerde *"Texas" isimli vapurun mayına çarparak battığı haberi şöyle veriliyordu; "İstanbul'daki Daily News'tan alınan telgrafta, Pazartesi sabahı 05.00 sıralarında ABD bayraklı, fakat İzmirli Archipelago - American Steamship Company'e ait 'Texas' isimli küçük tonajlı yolcu gemisi 139 yolcuyla İzmir'den Selanik'e hareketinden sonra Yenikale Kalesi önlerinde bir yüzer mayına çarpmış ve mayının infilakı sonucunda batmıştır. Gemiden 70 yolcu, bir kılavuz gemisi tarafından kurtarılmıştır.*

Texas, 1888 inşa 480 tonluk bir yolcu gemisidir ve halen İzmir'de kurulu Archipelago-American Steamship Company'ye ait bulunuyordu. Bu şirketin filosunda sekiz buharlı yolcu gemisi vardır ve 1910 yılında gemiler Amerikan bayrağına tescil edilmişlerdir. Hadji Daout Farkouh'a ait olan Texas'ın önceki adı 'Olympia' idi. Aileden G. Farkouh Archipelago -American Company'nin genel müdürü / başkanı olarak bu ismi değiştirmemiştir."

"Texas, mayınlı olan bölgede kılavuz gemisi tarafından yönlendirilmekteydi. Ancak Yekikale'de hatalı rotada seyretmesi üzerine yapılan uyarı işaretlerine ve birkaç kuru sıkı uyarı top atışına rağmen kaptan hatalı rotada gitmekte ısrar etmiştir. Çok süratle batan gemideki yolculardan 70'ni kılavuz gemisi kurtarmışsa da bunlardan onbir yolcu ciddi şekilde yaralıydılar. Kaptan da yaralanmış, çarkçıbaşı boğulmuştur. Yolculardan çoğu Kudüs'ten dönüş yapmış Ermeni, Yunanlı ve Rus hacılardan oluşmaktaydı. İzmir Valisi kısa zamanda kaza mahalline gelmiş ve gemilerle doktorlar da yetiştirilmiştir."

Texas'ın batışı Türkiye - İtalyan Savaşı'na rastlamıştır. The Archipelago - American Steamship Company Osmanlı Rum uyruğu Farkouh ailesine aittir. Şirketin gemileri Amerikan gemi siciline kayıtlı olmamalarına rağmen, Maine Yasaları doğrultusunda ABD bayrağıyla çalışmaktadır ve güvence altına alınmışlardır. Bir zamanlar Yunanlılara karşı boykottan bu şirket de olumsuz etkilenmişti. Sonuçta İzmir'deki Amerikan Konsolosluğu'nun onayı ile ABD

bayrağı taşımaya başlamışlardır. Şirketin baca forsu ve bayrağı Lloyd's Book of House Flags & Funnels'da ve Londra, Lloyd's Royal Exchange 1912 yılı baskısında yer almış olup, mavi zemin üzerinde çaprak iki hat ve her köşede beyaz üzerine dört yıldızdan oluşmaktadır.

ABD Dışişleri Bakanlığı'na gönderilen 1 Mayıs 1912, Pera (Beyoğlu) tarihli telgrafta, ABD İzmir Konsolosu Horton, Archipelago - American Steamship Company'e ait Texas isimli yolcu gemisinin 29 Nisan sabahı 06.00 sıralarında batması hakkında; "*Birçok yolcu ölmüş, boğulmuş, çok sayıda yolcu yaralanmıştır. Kazazedlerden öğrenildiği üzere gemi sahil bataryalarından açılan ateş sonucu batmıştır. Texas'ın kaptanının Rum olması ihtimali yüksektir.*

Türk resmî makamlarının Osmanlı vatandaşlarının ölümüne ve yaralanmalarına neden olması nedeniyle Kaptan aleyhine suç davası açmaları mümkündür. Ancak 21 Nisan 1911, 342 sayılı Dispatch'e göre Osmanlı uyruğu bir Rumun konsolosluk mahkemesinde mahkeme edilmesi mümkün görülmemektedir. Bu hususu Dış İşleri Bakanlığı nasıl değerlendirmektedir?" *demektedir.*

İzmir'li Hacı Davut Farkuni tarafından 1894 yılında İzmir - Mersin posta vapurculuğu amacılığıyla kurulan "Hacı Davut Farkuni" isimli şirket, 1910'da bağlama limanı İzmir olmasına rağmen adını "Achipelago - American Stesmship Co." olarak değiştirmiş ve ABD bayrağına tescil etmiştir. Armatörü Hacı Davut Farkuni olmasına rağmen bu değişimdeki amaç, gemilerin ABD bayrağı sayesinde sorunlardan uzak tutulmasıydı. Sahip olunan gemilerin zabitanı tamamiyle adalı Yunanlıydı, gemiciler ise Türklerden oluşuyordu.

Hacı Davut Farkuni devrine göre 14 gemiden oluşan çok ciddi bir filoya sahipti. Gemiler; "*Virginia*", "*Washington*", "*Montana*", "*Georgios*", "*New York*", "*Elli*", "*New Jersey*", "*Texas*", "*Oregon*", "*Konstantinos*", "*Olga*", "*Florida*", "*Indiana*" ve "*Maine*" gibi çoğunluğu ABD ağırlıklı kent isimlerinden oluşuyordu. Balkan Harbi sonrasında Karadeniz iskeleleri bağlantılı olduğu kadar Yunanistan'a da posta seferleri düzenlenmiştir. ABD bayrağına geçmiş olmak beklenen korumayı getirmediğinden gemiler, I.Dünya Harbi sonuna kadar İzmir ve İstanbul'da bağlı kalmış ve 1918'de Fransızlar tarafından el konulmuştur. Şirket ayni sene sonunda kendini feshetmiştir.

Hacı Davut Farkuni "Achipelago - American Steamship Co." filosundaki gemiler şöyleydi;

Alexandria - (Ex- Aphroditi, Ex-Reka)

İlk adı "*Reka*" olan Lloyd Arsenal, Trieste Ekim 1883 inşa 1094 grt. olan yolcu / yük gemisi. Ana makinesi 2 genişlemeli 484 ihp güç üretiyordu. Österrichscher Lloyd, Trieste firması adına inşa edilmiştir. 1894'de Hacı Davut Farkuni, İzmir firmasına satıldı ve "Aphroditi" adı verildi. 1903'de adı "*Alexandria*" olarak değiştirildi.1910'da George Farkuni yönetimindeki Archipelago - American Steamship Co., İzmir'e devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi. 7 Temmuz 1915'de Pire'den Mersin'e seyrederken, Fransız kruvazörü Jeanne d'Arc tarafından durdurularak, el konuldu. Eylül 1915'de Fransız Deniz Kuvvetleri Kuvvetleri adına "Tunisien" adı verilerek nakliye gemisi olarak kullanıldı. Mayıs 1916'da Fransa'da açılan dava sonucunda armatörüne iade edildi. Ekim 1916'da Port Said Fransız konsolosluğu tarafından "Achipelago - American Steamship Co." Port Said acentesi Savon Brothers'e devredildi. 1917'de Marsilya merkezli H.G. Stephan satın aldı ve adı "*Victoire*" olarak değiştirildi. 1923'de P.Covounides, Pire firmasına satıldı ve "*Efstratios Cavunides*" adı verildi. 1931'de İstanbul merkezli İngiliz

Hüseyin Rüstem firması tarafından satın alındı ve "*Rüstemiye*" adını aldı. Ekim 1935'de İstanbul'da söküldü.

Washington - (Ex-California, Ex- Alexandros)

İlk adı "*Alexandros*" olan 1869 inşa 1143 grt. yolcu / yük gemisi,1910'a kadar iki defa isim değiştirdi; "*California*" ve "*Washington*" adlarını aldı. 8 Şubat 1915 günü Trabzon Liman mevkiinde Çarlık Rusya kruvazörleri Kagul ve Pamjiat Merkurija tarafından top ateşiyle batırıldı.

Montana - (Ex-Nicholas, Ex- Rhodos)

İlk adı "*Rhodos*" olan 1865 inşa 150 grt. olan yolcu / yük gemisi. 1894'de İzmir'li Hacı Davud Farkouh tarafından satın alındı ve "*Nicholas*" adı verildi. 1910'da George Farkouh yönetimindeki Archipelago - American Steamship Co., İzmir'e devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi ve "*Montana*" adını aldı.,

Georgios

İlk adı "*Georgios*" olan 1894 Ramage & Ferguson, Leith inşa 698 grt. yolcu / yük gemisi. Ağustos 1894'de Hacı Davud Farkouh tarafından satın alındı ve ismi değiştirilmedi. 1900'da kayboldu.

New York- (Ex- Sophia)

İlk adı "*Sophia*" olan 1894 Ramage & Ferguson, Leith inşa 696 grt. ve 131 Kızak No.'lu yolcu / yük gemisini ayni sene ekim ayında İzmirli Hacı Davud Farkouh satın aldı. Geminin ismini değiştirmedi. 1910'da Achipelago - American Steam Ship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edilerek "*New York*" adı verildi.1924'de Lloyd's Register kayıtlarından silindi. 16 Aralık 1915'de batırılan Sofia gibi batırılmış olasılığı kaydı vardır.

Elli – (Ex- Mabel)

İlk adı "*Mabel*" olan 1879 Stabilimento Tecnico, Trieste inşa 120 grt. olan yolcu / yük gemisi.

1897'de İzmirli Hacı Farkouh satın aldı ve "*Elli*" adını verdi. 1903'de Lloyd's Register kayıtlarından silindi.

New Jersey – (Ex-Argo, Ex- Maria)

İlk adı "*Argo*" olan Osterreichischer Lloyd, Trieste adına Arsenale Lloyd, Trieste 1877 inşa 1250 grt. yolcu / yük gemisi. Ayni sene Hacı Davud Farkouh, İzmir'e satıldı ve "*Maria*" adını verildi.1910'da George Farkuni yönetimindeki Archipelago - American Steamship Co., İzmir'e devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, "*New Jersey*" adını aldı. 1924'de Lloyd's Register kayıtlarından silindi.

Texas- (Ex-Alberta , Ex- Olympia)

İlk adı "*Marguerite*" olan Schlesinger, Davis & Co., Wallsend inşa (Kızak No. 148) 3 Ekim 1888'de denize indirilen sac gövdeli 480 grt., 261 nrt. yolcu / yük gemisi Kasım 1888'de

hizmete girdi. Tam boy:170.0 ft., Genişlik: 26.1 ft., Derinlik: 12.6 ft. ve Wallsend, North- Eastern Marine Engineering Co.Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 87 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli Leech, Harrison & Forwod -Atlas Steamship Co., firması idi. "*Alberta*" adı verildi. 1888'de Venedik merkezli Walter & Co. firması satın aldı. 1894'de Fiume merkezli Fischer & Brüll satın aldı. 1897'de İzmir merkezli Hacı Davut Farkuni Vapurları adına satın alındı ve "*Olympia*" adı verildi. 1910'da İzmir merkezli Navigation à Vapeur l'Archipel Hadji Daout Farkouh firmasına devredildi. 1910'da İzmir Merkezli Archipelago - American Steamship Co. (G. Farkouh) firmasına devredildi ve "*Texas*" adı verildi. 29 Nisan 1912 günü İzmir'den Selanik'e 140 yolcusuyla hareket ettikten sonra İzmir Körfezi'nde Türk mayın gemileri tarafından döşenmişken, demirinden kurtularak sürüklenmekte olan bir mayına çarparak battı,70 kişi can verdi.

Oregon - (Ex- Silfide, Ex- Baron G.Rodich, Ex- Georgios, Ex-Angheliki)

İlk adı "*Silfide*" olan ve Stabilio Technico, Trieste adına Stabilio Technico, San Rocco 1879 inşa 100 grt. olan yolcu/yük gemisi. 1881'de F. Elli Rismonde, Makarska'ya satıldı ve "*Baron G. Rodich*" adı verildi. Temmuz 1882'de J. B. Peterson & Co., Syra firmasına satıldı ve "Georgios" adı verildi. 1898'de İzmirli Hacı Davud Farkouh satın aldı ve "*Angheliki*" adı verildi. 1910'da İzmirli George Farkuni yönetimindeki Archipelago - American Steamship Co., devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, "*Oregon*" adı verildi. 1924'de Lloyd's Register kayıtlarından silindi.

Konstantinos - (Ex- Danae)

İlk adı "*Danae*" olan Arsenal Lloyd, Trieste 1879 inşa 1320 grt. olan yolcu / yük gemisi.

. 1899'da İzmir'li Hacı Davud Farkouh firması tarafından satın alındı. "*Konstantinos*" adını aldı. Ana makinesi 2 genişlemeliydi. 1910'da Lloyd's Register kayıtlarından silindi.

Olga - (Ex- Stefanos)

İlk adı "*Stefanos*" olan 1878 Wouldhaven, North Shields inşa 119 grt. olan yolcu / yük gemisi. 1880'de G.N. Tamvaco, Londra şirketine satıldı ve "*Olga*" verildi. 1882'de bağlama limanı Odesa olarak değiştirildi. 1887'de İstanbul'lu M.J. Stamdiades firmasına satıldı. 1910'de İzmir'li Hacı Davud Farkouh firması tarafından satın alındı. Adı değiştirilmedi. 1912'de Konstantino E., İstanbul şirketine satıldı. 1929'da İstanbul'da söküldü.

Florida- (Ex- St. Brieuc, Ex Smyrni)

İlk adı "*St.Brieuc*" olan A.le Guales de Mezaubran, La Lague adına 1894 inşa 386 grt. olan yolcu / yük gemisi. 1904'de Transports Maritim Ets Tunisien, La Havre firmasına satıldı. 1910'da İzmirli Hacı Davud Farkouh satın aldı ve "*Smyrni*" adı verildi. 1911'de George Farkuni yönetimindeki Archipelago - American Steamship Co., İzmir'e devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi ve "Florida" adı verildi. Ağustos 1914'de Odesa limanında bağladı. 1918'de İstanbul'a döndü. 1923'de Mlle. Luna Scialan, Pire firmasına satıldı ve "*Kerkyra*" adı verildi. 1926'da Poulakou Brothers & Georgios Brothers, Pire firmasına satıldı ve "*Taigetos*" adı verildi. 1930'da söküldü.

Indiana -(Ex- Vasco de Gama, Ex-Auvergne, Ex-Eurotas)

İlk adı "*Vasco de Gama*" olan 1879 W.B. Thompson, Dundee inşa 1476 grt. olan yolcu / yük gemisi. 1883'de La Societe General de Transport Maritime a Vapeur, Marseilles'e satıldı ve "*Auvergne*" adını aldı. 1909'da Syra merkezli Cie. Hellenique de Navigation a Vapeur de Syra, satıldı ve "*Eurotas*" adını aldı. 1912'de İzmir merkezli Archipelago - American Steamship Co. satın aldı ve "*Indiana*" adı verildi. Mart 1915'de Fransızlar tarafından el konuldu ve "*Indien*" adı verildi. 8 Eylül 1915'de Rodos Adası açıklarında bir Alman denizaltısı tarafından batırıldı.

Maine- (Ex-Tour, Ex-Moukter)

İlk adı "*Tour*" olan C.Mitchell & Co. Newcastle inşa 376 grt. yolcu / yük gemisi, 1866 yılında İskenderiye merkezli M. Sakakini firması adına inşa edildi. Ayni sene adı "*Moukter*" olarak değiştirildi. 1913'de Archipelago - American Steamship Co., İzmir'e satıldı ve "Maine" adını aldı. 1922'de R.O. Artinano, Bilboa firmasına satıldı ve "*Mercedes*" adı verildi. 1929'da hurdaya çıkartıldı.

HACI DAVUD FARKOUH

Davud Farkouh ailesi Osmanlı vilayeti Halep'te dünyaya gelmiştir. Müslüman olan bu aileden Davud Farkouh din değiştirerek Ortodoksluğu tercih etmiş ve Hacı David (Arapça'da Daud)

Armatör Hacı Davud Farkouh'un Buca'daki konağı, halen Buca Belediyesi Kültür Sanat Merkezi olarak hizmet vermektedir.

Farkouh olarak yaşamına devam etmiştir. Seçkin Hristiyan Arap aileleri arasında Fransızcanın baskın olduğu Halep'te soyadı "Farkouch" olarak yazılırdı. Hristiyanlığı seçtikten sonra adını "Hadji David Farkouh" olarak kullanmıştır. 1870'de İzmir'e yerleşmiş ve İzmirli bir Rum ailenin kızı olan Elli ile evlenmiştir.Ailenin tek çocuğu Constantine veya Constantinos Farkouh 1 Şubat 1885'de İzmir'de dünyaya gelmiştir. Girit Adası'na Osmanlı askerlerini taşıyan vapuru "*Georgios*" isyancı Rumlar tarafından ele geçirilmiş, ve ganimet olarak el konulmuştur.

Levantenlerin İzmir bölgesindeki gözdesi Buca olmuştur. Günümüzde Şirinyer adını taşıyan bu bölgeye Paradiso adını vermişlerdi. İnşa ettirdikleri görkemli konakları ve geniş arazileri yanında çiftlikler kurdular. Böylece Gaziemir ve Trianda yerleşim alanları ortaya çıktı. Çiftliklere Değirmen kuleli çiftlikler olmaları nedeniyle "*Koulades*" veya "*Pyrgi*"- Kuleler derlerdi. Bunlardan İngiliz Rahip Rey'in "Koula tu Englezu Papa", Kalothi, Athinogeni, Anastasiadi, Georgoleon, Pirokakou, Maravelidi, Voutsina, Papamihali, Baldji, Fatsoa, Vidori, Kulakaou, Hadjiantoni'nin kuleli çiftlikleri meşhurdu. Hadjiantoni'nin Daralaç'taki un değirmenleri benzersiz sayılırdı. Bornova - Buca'nın seçkin sakinleri; Forbes, T. Rees, Aliotti, Gout, Takvor Spartalı (Baltazzi), Barff, De Jongh, Blackler, Griffitt, Holton, Joly, Arachtingi, Roboly, Leydon, Williamson, Dracopoli, Missir, Icard, Barker, Weber, Keun, Avukat Denis Canale, Gordon, Lee, Pasquali, Baron Issaverdens, G. Vickers, Cadoux, Brusick, Fonton, Boddington, D'Hochpied ve Werry aileleri ön sırada yer alırlardı.

Marcopoulo, Athinogeni, Voutsina, Bafea, Baldji, Gavril, Macropoulou, Davudi (Farkouh), Baltazzi, Lamarinidi, Pirocacou, Koulalaou, Alevra, Lorando, Andreopoulo, Desipri, Amira, gibi;Papamu, Bau, Batu, Bauguu, Skaba, Stamnaki, Saveli, Isigoni, Savera, Blisidi, Axarli, Pantaleon, Giorgaki, Kiriakidi, Iosif, Paleologou, Tarladji, Manicopulou, Icard, Grizioti, Kirli, Tsausopoulu, Aperini , Mersa, Lola, Solomonidi, Hacı Yanakou, Büyüka Suloutji, Apostolaki, Zeibekou, Pigidi, Makridi, Raptaki ve Belediye Başkanı Giorgalou gibi, Deniz Ticaretini ellerinde tutan vapur donatanları ve gemi acenteleri ve armatörler olarak Mavrogordato, Sevastopoulo, Baltazzi, **Armatör Hacı Davud Farkouh**, Joly, Pandaleon, vapur donatanı ve acentesi olarak; Rees, Sperco, Voutsina, Alevra, Sigorta Acenteleri olarak Blackler, Bakıcı, Rivens, Giovanof, Missir, Spartali, Bankacılık ve Borsa alanında Baltazzi, Pantaleon, Marcopoli, E. Keyser Buca'nın seçkin sakinleriydiler.

Hacı Davud Farkouh'un Buca'daki konağı halen Buca Belediyesi Kültür Sanat Merkezi olarak hizmet vermektedir. Hacı Davud Farkouh Vapur Kumpanyası'nın etkin olduğu XIX. Yüzyıl sonları İzmir Liman kentinde diğer meslek alanlarında olduğu üzere, deniz ticaretinde de tüm firmalar Levantenlere, kısmen de Osmanlı tebaası Rumlara ve Ermenilere aitti. 1888 yılı İzmir Ticaret Rehberi'nde Gemi Kumanyacıları, Afkendios I., Camilleri, Frangias & Gravenor, Hall & Mingardo, Johnson & Co., Kokkins, Lewis John & Co., Moise & Son, Moskoulis A., Thomas Rees, Stanos A. ve Van der zee idi. Vapur Donatanları ve Acenteleri ile armatörlerin tamamı Levantenlere aitti.

Hacı Davud Farkouh Vapur Kumpanyası olayı

Yrd. Doç. Dr. Osman Köse 1911 yılı Ocak ayında İzmir merkezli ve Amerika bandırası ile Osmanlı karasularında yük ve yolcu taşıyan Hacı David Vapur Şirketi veya daha sonraki isim değişikliği ile Archipelago American Navigation Company (Adalar Denizi Amerikan Seyr-i Sefain Kumpanyası) isimli Amerikan şirketine bağlı gemilere yönelik boykotun nedenlerini

şöyle anlatmıştır;[205] *"XIX. Yüzyılda Amerika, dünyadaki siyasî gelişmelere müdahil olmadan içe kapanık bir politika izlemesine rağmen 1830 yılında Osmanlı Devleti ile kurulan resmî ilişkiler gelişerek devam etti. 13 Şubat 1862'de 'Seyrisefain ve Ticaret Antlaşması', 11 Ağustos 1874'te 'Suçluların İadesi ve Tabiiyet Antlaşmaları' imzalandı. Yüzyılın sonunda ticarî ilişkiler büyük ivme kazandı. Amerika'ya afyon, halı, kilim, boya maddeleri, yün, meyve, meyan kökü, deri, tütün, gümüş, şarap ve bakır gibi maddeler ihraç edilirken pamuklu, petrol, demir-çelik, et ve süt ürünleri, sınai ayakkabı, silah ve cephane ithal ediliyordu.*

...Amerika, Osmanlı Devleti ile özellikle ticarî alanda ilişkilerini tedrici bir surette geliştirirken, Bulgar ve Ermeniler arasında siyasî faaliyetlere giriştiği gibi, Girit isyanı ile de yakından ilgileniyordu. Amerika'nın gayesi, Akdeniz'de filoları için güvenli bir üs elde etmekti.

...Girit bu açıdan uygun bir yerdi ve aynı zamanda askerî, ticarî ve siyasî açıdan stratejik bir konumu vardı. Bu ilginin bir sonucu olarak Girit isyanları sırasında asilere yardım için Amerika'dan bağışlar toplanmıştır.

...1901 yılında Amerika başkanı seçilen Theodor Roosevelt'in başkan seçilmeden önce 1898 yılında söylediği "Dünyada herkesten önce ezmek istediğim iki güç İspanya ve Türkiye'dir (Osmanlı İmparatorluğu)" sözleri Amerika'yı yöneten bir politikacının nasıl bir düşünceye sahip olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

...Girit Milli Meclisi'nin 9 Mayıs 1910'da "Helenlerin Kralı" adına açılması ile, ülkenin her tarafında Yunanistan mallarına karşı boykot başladı. Avusturya'ya karşı yapılan boykot nedeniyle, belli bir tecrübeye sahip olan kitleler, boykotu organizeli bir şekilde her tarafa yaymaya çalıştılar. Avusturya'ya karşı uygulanan boykotta olduğu gibi İstanbul, İzmir, Trabzon, Samsun, Selanik ve Zonguldak gibi liman kentleri boykotun faal olarak uygulandığı yerlerdi.

...Avusturya ve Yunanistan'a karşı uygulanan boykotlar, resmî bir mahiyet göstermiyordu. Tamamen halkın kendi aralarında örgütlenerek geliştirdikleri hareketlerdi. İttihat Terakki güdümündeki Osmanlı yönetimi, resmen boykot hadiselerini yönetmemekle beraber, el altından bu girişimlere destek veriyordu. Yunanistan'a karşı uygulanan boykotun etkisinin azaldığı aylarda, Avusturya ve Yunanistan'a karşı uyanan öfkenin atmosferinde 1911 Ocak ayında bu sefer Amerikan bandıralı Hacı David Vapur Kumpanyası'na karşı yeni bir boykot olayı başladı.

1911 yılı Ocak ayında İzmir merkezli ve Amerika bandırası ile Osmanlı karasularında yük ve yolcu taşıyan Hacı David Vapur Şirketi veya daha sonraki isim değişikliği ile Archipelago American Navigation Company (Adalar Denizi Amerikan Seyr-i Sefain Kumpanyası) isimli Amerikan şirketine bağlı gemilere yönelik olarak başladı. İskenderun limanında başlayan boykot, kısa zamanda Akdeniz ve Ege sahillerindeki liman kentlerine yayıldı. Boykotun sebebi sıradan bir olaydı. Fakat bu sıralarda Bosna-Hersek ile Bulgaristan'ın kaybı ve Girit meselesi, kızgın ve teyakkuzda olan kitleleri harekete geçirmeye kâfi geldi.

İstanbul-Beyrut hattında yolcu taşıyan Haci David Vapur Kumpanyası'na bağlı "New Jersey" adlı gemi, 40-50 yolcusuyla Beyrut'tan İstanbul'a hareketinden sonra hava şartlarının da etkisiyle planlanan zamanlarda iskelelere varamadı. Gemi büyük küçük tüm iskelelere

uğruyordu. Yolculuğun uzaması yolcular arasında hoşnutsuzluk ve huzursuzluklara sebep oldu. İskenderun limanında iki gün kalınmasına rağmen hala hareket edilmiyordu. Çoğunluğu tezkere almış askerler (müstebdele) olan yolcular, seyahatin planlanan zamandan uzun sürmesi halinde ekonomik sorunlarla da karşılaşacakları endişesiyle Mülazım Ali Saib Bey'i gemi kaptanı İzmirli Vasilaki ile konuşmak üzere görevlendirdiler. Ali Saib Bey, yolcuların sıkıntısını aktararak, geminin İskenderun'dan direk Mersin limanına yönelmesini ve diğer küçük limanlarda zaman harcamamasını veya verdikleri ücretlerin iade edilerek başka bir gemi ile yollarına devam etmelerinin sağlanmasını önerdi. Kaptan bu talebi reddetti. Bu sırada Amerikan Viskonsolosluğu görevini de yürüten ve Amerikan vapurlarının İskenderun acentesi Priştiyani gemiye geldi. Gemi personeli yolcular arasında bulunan askerlerin hislerini incitecek sözlü saldırılarda bulunmaya başladı. Yolculardan birisi Viskonsolosu göğsünden itince, büyük çoğunluğu birkaç yıl öncesine kadar Osmanlı tebaasına mensup Rumlar olan gemi mürettebatı yolculara saldırmaya başladı. İskenderun Mevki Kumandanı'nın müdahalesiyle olay yatıştırıldı ve yaralılar hastaneye kaldırıldı.

...Haci David Vapur Kumpanyası ve çalışanlarının büyük çoğunluğu Kaptan Vasilaki gibi Osmanlı tebaası Rumlardan oluşuyordu. Yunan tebaasından olanlar da vardı. Halkın Girit meselesinden dolayı öfke duydukları Rumlardan bazı kişilerin Osmanlı askerlerine tecavüzî hareketleri liman çalışanlarını ve tüccarları harekete geçirmeye yetti. Boykotun hedefi olan Archipelago American Navigation Company adlı Amerikan bandıralı şirket aslında birkaç yıl öncesine kadar Osmanlı tabiiyetindeydi.

Hacı David Farkuh ile Fransız tebaasından Arisitidi Mişel'in, İzmir merkezli olarak kurdukları Hacı David Vapur Kumpanyası Beyrut-İstanbul arasındaki Osmanlı limanlarında insan ve yük taşımacılığı yapıyordu. Ortakların anlaşmazlığı sonucu şirket 1897 yılından beri mahkemelikti. Dava devam etmekle beraber, şirketin sekiz adet vapuru 1909 yılında İzmir'de ikamet eden Amerikan vatandaşı Charles Messiri'ye satıldı ve daha sonra "Adalar Denizi Amerikan Seyr - i Sefain Kumpanyası" adlı bir Amerikan şirketine devredildi.

...Hacı David Vapur Kumpanyası, Osmanlı kamuoyunca iyi tanınıyordu. Avusturya ve Yunanistan'a karşı 1908'den beri aralıklarla uygulanan boykotlar şirket tarafından istismar edilerek halkın aleyhine kullanılmıştı. Bu devletlere karşı boykotlar başladıktan sonra şirket, nakliye ücretlerini beş kat civarında artırmıştı. Devletin veya Müslüman tebaanın Beyrut-İstanbul arasında yük ve yolcu taşıyacak buna benzer gemi filoları olmadığı için, bu fiili durum mecburen sineye çekilmişti. Özellikle liman kentlerinde ikamet eden tüccarlar ve halk sıkıntılı zamanlarda Hacı David kumpanyasının bu istismarını yakından takip ediyorlardı. Yıllardır bu kumpanya ile yük taşıyan tüccarlar, zaman zaman limanlara uğrayan İngiliz veya diğer devlet gemilerine daha ucuz fiyatlarla eşyalarını yüklediklerinde, diğer zamanlarda şirketin fazla ücret alma cezası ile karşılaşıyorlardı. Şirketin bu şekildeki fevri hareketleri, tekel olma avantajını kullanma, Amerika himayesinde bulunma ve birkaç yıl öncesine kadar metbuu (mensubu olmak) olduğu Osmanlı'ya karşı hasmane duygulardan kaynaklanıyordu.

...Hacı David Kumpanyası'nın fırsatçılık yaparak taşıma ücretlerini dört-beş misli arttırması da Antalya tüccarının öteden beri tepkisini çekiyordu. Bu açıdan limana gelen gemilere tüccarlar yüklerini vermek istemiyorlardı. Tüccarların tercihi İngiliz gemileri oluyordu. Gemi kaptanı, tüccarlar ve hamallar tarafından gemisine uygulanan boykotu protesto ederek bunun önlenmesi için Antalya mutasarrıfına başvurdu. Mutasarrıf, bu başvuruyu kabul etmedi.

...İskenderun'da başlayan boykot Selanik'e kadar olan tüm limanlarda uygulanmaya başladı. Selanik boykotaj komitesi gazetelere ilanlar vererek Hacı David Kumpanyası gemilerine karşı boykot uygulanması çağrısında bulundu. Bu sıralarda Kavala'ya gelen Newyork gemisi yüklerini boşaltamadan ve yük alamadan ayrıldı. Edremit'te boykotaj komitesi kararı olmadan hamallar ve kayıkçılar, Osmanlı askerlerine yapılan saldırıya öfkelenerek Hacı David vapurlarını boykot etmeye başladı. Bu yüzden Edremit'e gelen gemilere rağbet edilmedi. Gelibolu boykotaj komitesi de boykot kararı aldıktan sonra liman çalışanları kumpanyaya bağlı gemiler geldiğinde limanı terk ederek tepkilerini ortaya koydular.

...İstanbul da boykotun faal olarak uygulandığı bir şehirdi. Olaydan bir hafta sonra İstanbul limanına gelen "Newyork" ve "Kaliforniya" gemilerindeki yolcuların tahliyesi limanda çalışan hamallar tarafından engellendi. Mavnacı ve sandalcılar yolcuların yanı sıra ticarî eşyaları da indirmediler. Yolcular hacdan geliyorlardı. Boykot kararı alınmadan gemilere binmiş olmaları ve dinî bir görevi ifa etmek amacıyla yolcu bulunmaları sebebiyle inmelerine izin verildi. İstanbul'da boykotu sona erdirmek için girişimlerde bulunulduğu sıralarda gemilerdeki görevlilerin bir kısmı, boykotçulara millî hislerini rencide edecek ve onları galeyana getirecek sözlü hakaretlerde bulundular. Gemi görevlileri ahlaka mugayir sataşmalarda bulanarak Rumca "Boykot ha! Türk, bu Amerikan bandırasıdır. İşte size böyle yolcu çıkartırız" türünden hakaretlerde bulunuyorlardı. Girit yüzünden zaten kalbi yaralı olan halkı bu tür sözler galeyana getirmeye yetti. Hakaretlerde bulunanlar da birkaç yıl öncesine kadar Osmanlı tabiiyetinde olan kimselerdi.

...İstanbul limanında olan bu gelişmeler şehirde hemen yayıldı. Ertesi gün rıhtıma akın eden kitlelerin isyanı ve öfkesi boykotu kaldırma girişimlerini yarıda bıraktı. Boykotçular, Hüdavendigar Vilayeti'ne bağlı Ayvalık'ta bulunan Singer Dikiş Makinesi Şirketi acentelerine de boykot uygulamaya başladılar. Bu şirket de Amerikan tabiiyetindeydi.

...Mart sonlarından itibaren boykot sona erdi. Hem Amerikan güvencesi ve hem de Osmanlı Devleti'nin iç ve dışta yaşadığı sorunları iyi hesap eden kumpanya, Akdeniz'de rahat bir şekilde tütün kaçakçılığı bile yapabiliyordu. David Kumpanyası saldırgan tavırlarını bundan sonra da sürdürdü. 1912 yılı Mart'ında Gemi mürettebatı yine İskenderun'da yolcular arasında bulunan askerlere saldırılarda bulundu. Bir çok asker yaralandı. Olaya İstanbul Bidayet Müdde-i Umumiliği el koydu ve Amerikan sefareti nezdinde girişimlerde bulundu. Fakat henüz bir önceki yıl cereyan eden ve boykotlara sebebiyet veren olayların failleri cezalandırılmamıştı.

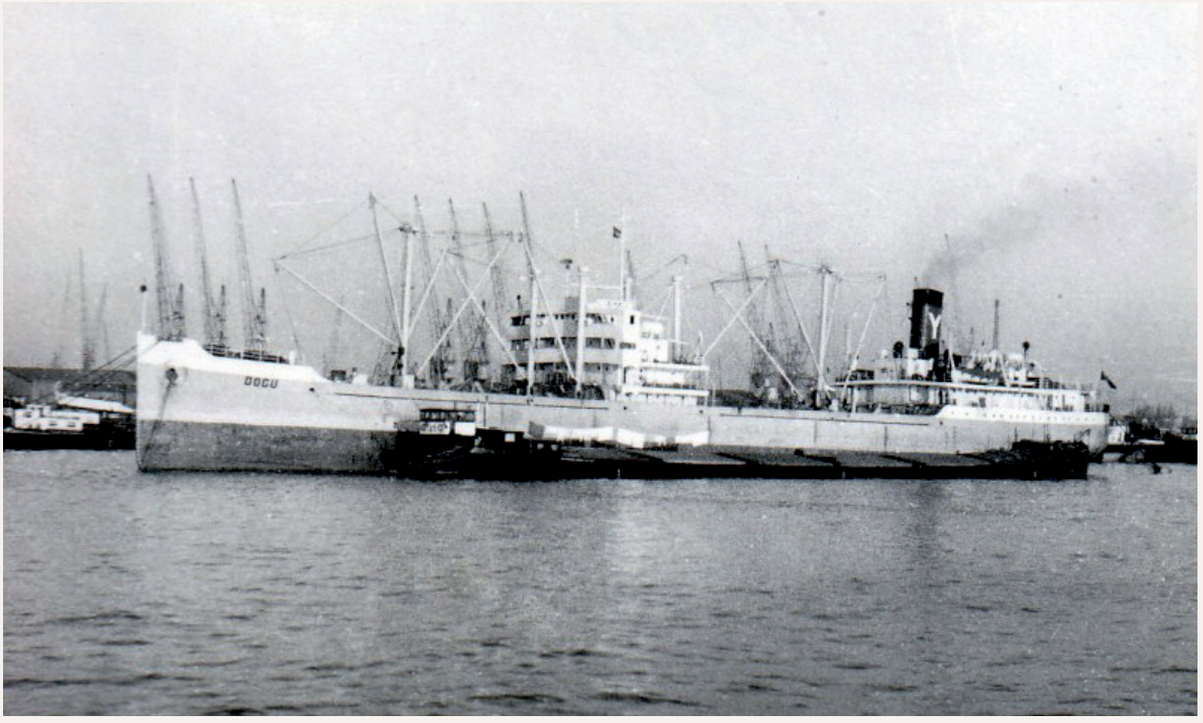
...Osmanlı limanlarında 17 Ocak 1911'de başlayan Amerikan bandıralı Hacı David Vapur Kumpanyası gemilerine boykot üç ay kadar sürdü. Boykotun uygulandığı yerler, şirkete bağlı gemilerin uğradığı limanlardı. Üç aylık süre içinde gemilerin uğrak yerleri olan İskenderun-İstanbul-Selanik arasındaki liman kentlerinde boykot uygulandı."

Archipelago - American Steamshipping Co.

Hadji Davut Farkouh'un İzmir'de kurduğu Archipelago - American Steamship Co.'ya ait sekiz yolcu/yük gemisini ABD bayrağına geçirmesi amacıyla tamamiyle göstermelikti. Şirketin ortakları arasında Osmanlı reâyâsı Rumlar bulunmaktaydı.Şirket hakkında devrinde yayınlanmış bazı haberler bulunmaktadır; 1 Mayıs 1912 tarihli *The New York Times*'da şirkete ait Texas adı verilen vapurun 139 yolcu ve yük almış olarak İzmir'den Selanik'e seyri

sırasında Yenikale istihkamları civarına geldiğinde yüzer bir mayına çarptığı ve sadece 70 yolcunun kurtarılabildiği haberi yer almıştır. Ayni haber İstanbul'da yayınlanan Daily News'de de verilmiştir. Denizede çabalayan yolcular yetişen tekneler tarafından kurtarılmıştır. Hadji Davut Farkouh'a şirketine ait Texas'ın eski adı Olympia idi. 1888 inşa Texas 480 grt.'dir. Archipelago-American Steamship Company sekiz yolcu/yük vapuru vardır ve 1910'da Türk bayrağından ABD bayrağına geçiş yapmışlardır.

15 Şubat 1915 tarihli *The New York Times*, Hadji Davut Farkouh'un Rusların Türk bayraklı gemilere saldırısından korunmak amacıyla Amerika bayrağına geçtiği yazmıştır.Fakat ABD bayrağı taşıyan "*Washington*" Kızılay için İstanbul'dan Trabzon'a malzeme taşırken Rus muhripleri tarafından batırılmıştır. Haberde Türkiye tarafından protesto edileceği belirtilmektedir.



İlk inşa adı General Gassouin olan 5158 grt. tanker, 1953'de Rıza ve Aslan Sadıkoğlu Ortakları Komandit Şirketi adını satın alındı ve "Demirhan" adı verildi. 1954'de İstanbul'da büyük tadilata tâbi tutularak tankerden genel yük gemisine çevrildi. 1961'de Lütfi Yelkenci Vapurları Donatma İştirakı satın aldı ve "Doğu" adı verildi.

Doğu - (Ex- Général Gassouin, Ex- Trapex 3, Ex- Matera, Ex- Général Gassouin, Ex- Esso Guyenne, Ex- Demirhan)

Rıza ve Aslan Sadıkoğlu'nun satın alarak "*Demirhan*" adını verdiği ve büyük onarım ve tadilatla genelyük gemisine çevirdikleri, ardından 1961'de Lütfi Yelkenci Vapurları Donatma İştirakı'nın satın aldığı ve "*Doğu*" adı verdiği ilk adı Général Gassouin isimli tanker, çok ders alınacak bir belge anlamına da gelmektedir. Batı dünyasında deniz ticareti kavramında tüm belgeler kayıtlıdır, gemilerin muhtelif fotoğrafları vardır, kayıtlıdır. Bu bilgiler, belgeler ve

fotoğraflar, geminin denizlerdeki yaşamı sona erinceye kadar, gemi hangi ülkeye satılmış olursa olsun izlenmiş ve arşive kaydedilmiştir. Altı yıldır aralıksız hatta geceyarılarına sürdürdüğüm çalışmalarımda gördüğüm manzara bizim açımızdan yürekler acısıdır, hatta başımızı önümüze eğdirecek kadar aldırmazlığı sergilemektedir.

Demirhan şilebi, 1926 Sté Des Chantiers et Ateliers de la Gironde, Bordeaux yapımı 10,048 dwt., 5158 grt. bir tankerdi. Tam boy: 122 mt., Genişlik 17 mt ve ilk adı "General Gassouin" idi ve Rouen merkezli Standard Française des Pétroles firmasına aitti. 26 Nisan 1926'da denize indirildi. 1939'da Rouen merkezli Standard des Pétroles adına satın alındı ve adı değiştirilmedi. 17 Aralık 1942'de Marsilya'da Alman kuvvetlerinin eline geçti ve "*Trapez 3*" adı verilerek İtalyanlara devredildi. 1943'de Faşist İtalya Hükümeti adına "*Matera*" adı verildi. Eylül 1943'de yeniden Nazi Almanyası adına geri alındı ve adı yeniden "*Général Gassouin*" yapıldı. 1944 Mart ayında Müttefik bombardımanları sonucu İmperia'da sığ suda battı. 1948'de yeniden yüzdürüldü ve Mayıs 1948'de Oneglia'da onarıma alındı. 1946'da "*Général Gassouin*" adıyla Rouen merkezli Standard Française de Pétroles firmasına devredildi. 1950'de "*Esso Guyenne*" adı verildi. 1952'de Rouen merkezli Esso Standard Société Anonime, Française'e devredildi. 1953'de Rıza ve Aslan Sadıkoğlu Ortakları Komandit Şirketi satın aldı ve "*Demirhan*" adı verildi. 1954'de İstanbul'da büyük tadilata tâbi tutularak tankerden genel yük gemisine çevrildi. 1961'de Lütfi Yelkenci Vapurları Donatma İştirakı satın aldı ve "Doğu" adı verildi. Kasım 1966'da İstanbul Haliç'te sökülmeye başlandı.

Ankara - (Ex - Iroquois - Ex - USS Solace)

II. Dünya Harbi'nden önceki yıllarda ABD yakın seyir amaçlı gemiş bir yolcu gemisi filosuna sahip bulunuyordu. İlkkez The NewYork & Miami Steam Ship Corp., şirketi Newport News Shipyards" a "*Iroquois*" ve "*Shawnee*" adını verdiği yüksek tonajlı ve yolcu kapasiteli iki yolcu gemisi sipariş etti. Bu gemiler Tam boy: 124.7 m ve Genişlik: 19m. İdi, çift pervaneli stim türbinliydiler ve azami seyir süratleri 19 knots idi. Yolcu salonları ve kamaralar son derece lüks yapılmıştı. Her iki gemi de Eastern Steamship Company adına ABD sahilleri arasında yolcu seferlerine başladılar. 13 Temmuz 1936'da Iroquois erken saatlerde Kaptan Walter Hammond komutasında New York'tan hareket ettikten biraz sonra yoğun sis nedeniyle Bald Porcupine Adası'na baştan kara bindirdi. Suların çekilmesiyle de gemi vasatına kadar karaya oturmuş hale geldi. Yerel fotoğrafçı Sewall Wesley Brown geminin karaya oturmuş halde birkaç fotoğrafını çektiği için, kaza durumu görüntülenmiştir. Geminin kurtarılması için suların yükselmesi beklenmiş ve omurgasına yerleştirilen kalasların da yardımı ile USS Owl (AM-2) römorkörü gemiyi açığa çekebilmiştir. II. Dünya Harbi tehlikesi yaklaşırken "*Iroquis*" İngiltere - ABD arasında ABD'ye dönüş yapan ABD vatandaşlarını taşımak için seferler yaptı. 22 Temmuz 1940 tarihinde ABD Deniz Kuvvetleri emrine alındı ve Atlantic Basic Iron Works tersanesinde hastahane gemisine tadil edildi. USS Solace (AH 5) adı verilen gemiye Kaptan Benjamin Pearlman süvari olarak atandı. 7 Aralık günü Japon uçakları tarafından yapılan Pearl Harbour baskınında limandaydı ve yakınlarda olan yaralıları gemide tedavi etmek için büyük uğraşlar verildi. Böylece Solace % 70'i yaralı olan 25.000 asker ve sivili tedavi etti. Bir hastahane gemisi için rekor sayılacak bu rakam ve gösterilen üstün gayret nedeniyle Solace'a 7 madalya verilmiştir. Gilbert Islands, Marshall Islands, Marianas Operation, Western Caroline Islands, Iwo Jima ve Okinawa Gunto harekatlarında hastahane gemisi olarak yer aldı. II. Dünya Harbi'nden sonra 1948'de D.B. Deniz Yolları İdaresi'ne satıldı ve "*Ankara*" adı verildi.

HACI HÜSEYİNZÂDE ALİ VE ALİ HAYDAR, PANOS STAVROPOULOS, MAHMUD LÜTFİ BEY

"Türk Armatörleri Tarihi C.II" de sadece ismi ve sahibi olduğu "Yeni İstanbul" vapuru ile belirtilmiş olan Hacı Hüseyinzâde Ali Bey, ve 1931'deki "Yıldız" adını vermiş olan armatörü olan Mahmud Lütfi Bey hakkında, bu vapurun fotoğrafı ve sicil kaydı dahil olmak üzere bazı önemli bilgilere ulaştım.

Yeni İstanbul - (Ex- Irene morris, Ex- Perveranza, Ex- Carlo V., Ex- Capo Gallo, Ex-Capo)

1879 yılında Liverpool, Whitehaven tersanelerinde inşa edilen 1440 grt., demir gövdeli buharlı yolcu / genel yük gemisi *"Iren Morris"* 17 Temmuz 1879'da hizmete girdi. Tam boy: 249.9 ft, Genişlik: 33.4 ft., Derinlik: 21.7 ft. ve 2 genişlemeli ana buhar makinesi 160 hp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması *"S.S. Irene Morris Co."* sahibi 3, Rumford Place Liverpool merkezli Edward C. Thin idi. Liverpool limanına tescil edildi. 1899'da Cenova merkezli İtalyan firmasına satıldı ve "Perseveranza" adı verildi. 1903'de Venedik merkezli İtalyan firmasına satıldı ve *"Carlo V."* adı verildi. 1913'de Napoli merkezli İtalyan firmasına satıldı ve "Capo Garlo" adı verildi. 1923'de Catania merkezli İtalyan firması satın aldı ve *"Capo"* adı verildi. 1925'de Hacı Hüseyinzâde ve Ali Haydar satın aldı ve *"Yeni İstanbul"* adı verildi. 1928'de İstanbul'da Panos Stavropoulos satın aldı ve *"Agati"* adı verildi. 1931'de Mahmud Lütfü Bey satın aldı ve "Yıldız" adı verildi. 1933'de Mahmud Lütfü Bey'in konkordato ilan etmesini takiben hizmet dışı kaldı ve İtalya'da söküldü.

Hacı Hüseyinzâde Ali Bey hakkında, 1926 tarihli risalede *"Yeni İstanbul"* vapurunun "Hüseyinzâde Ali ve Hayri Bey" firmasına ait olduğu görülmektedir. (Bkz- Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi C.II, Sf.32) Yine ayni resmî kayıtta vefat etmiş olduğu ve Yeni İstanbul vapurunun "Hacı Hüseyinzâde Ali ve Hayri Bey veresesi" üzerine kayıtlı olduğu da ilave bir bilgidir. 1926'da hayatta olmadığı dikkate alındığında, mirasçıları olarak Yeni İstanbul vapurunun işletmesini üstlenenler 1928 yılında P. İstavropoulos'a satmışlardır.

Panos Stavropoulos

P.İstavropoulos / Panos Stavropoulos vapura *"Agati- Seni Seviyorum"* adını vermiştir. 1928 - 1931 yıllarındaki armatörü olan P.İstavropoulos / Panos Stavropoulos'un İmroz Adası doğumlu olduğu veya İmroz Adası'ndan Yunanistan'a göç eden Stavropoulos ailesinden olduğu söylenebilecektir. İstanbul'daki adresi Haliç Fener olan Panos Stavropoulos'un adı *"Panzo Stavropulo"* olarak da mevcuttur. *"Agati"*nin armatörü olarak firmasının adı "Panzo Stavropulo ve Oğulları" idi.

Lloyd's Register of Shipping sicil kaydında 1925 yılında geminin armatörleri "Ali Haydar ve Hacı Hüseyinzâde" yazılı olması, 1926 Salnamesinde de "Hacı Hüseyinzâde Ali ve Hayri Bey" yazılması, Ali Haydar ile Hayri Bey isimleri konusunda bir belirsizlik ortaya koymaktadır. Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında Samsun Ticaret Odası yönetim kurulu üyelerinden biri "Hacı Hüseyinzâde Bahaeddin Bey" dir. Bu bilgiye göre "Reis-i evvel Yelkencizâde Şükrü Bey, Reis-i sâni Nemlizâde Sıdkı Bey, Muavin-i evvel Şeyhzâde Yusuf Bey, Muavin-i sâni Esad Efendizâde Seyid Bilal Bey,Veznedar Hacızâde Rüstem Bey ile Aldıkaçtızâde Mustafa Bey, Alemdarzâde Mehmed Bey, Kılınççızâde Ahmed Ziyaeddin Bey, Çubukçuzâde Subhi Bey,

Ferhad Beyzâde Ali Ramiz, Hacı Hüseyinzâde Bahaeddin Bey, Şahinzâde Ahmed Bey'den oluşan aza heyeti ve baş katip Nedim Bey Cumhuriyetin ilk yıllarında Samsun Ticaret Odası'nın idari kadrosunda görev yapmaktaydılar."[206] Bu şahsiyetlerden Yelkencizâde Şükrü Bey, Aldıkaçtı Mustafa Bey, Alemdarzâde Mehmed Bey devrinin tanınmış armatörlerindendiler. "Hacı Hüseyinzâde" ismi soyadı kananu öncesinde birçok aile tarafından kullanıldığından, tüm yazılanların üstündeki belirsizlik ancak kesin belge bulunmasıyla giderilebilecektir. Aile muhitinden Samsunlu maruz tüccar Hacı Hüseyinzâde Bahaeddin Bey, bir gelir katkısı olması dileğiyle, maruz bulunduğu sıkıntılar nedeniyle Ali Haydar Bey'i Yeni İstanbul Vapuru'na hiçbir maddi katkı olmaksızın ortak yapmıştır. Ancak "Hacı Hüseyinzâde" bir aile lâkabı olduğundan ilgili veya ilgisiz olabilecek birçok başka isimlerde de görülmektedir. Bu nedenledir ki, tüm bu bilgiler kesin sayılamaz ve belgelerle doğrulanmayı gerekli kılmaktadır.

Mahmut Lütfi Bey ve iflası

1931 yılında Panos Stavropoulos'tan *"Agati"* isimli vapuru satın alan Mahmud Lütfi Bey vapura *"Yıldız"* adını vermiştir. Ancak bu vapur ile armatörlük hayatı üzücü şekilde sona ermiş ve konkordato ilan etmek zorunda kalan Mahmud Lütfü Bey, yazıhanesindeki koltuklarına varıncaya kadar icra yoluyla satılmasıyla, armatörlük alanından çekilmiştir.

İstanbul Ziraat Bankasından:

İstanbul Ziraat Bankasından:

On Beşinci Fırka Satınalma Komisyonu Riyasetinden:

Tapu ve Kadastro Umum Müdürlüğünden:

Yüksek Mühendis Mektebi Mubayaat Komisyonu Riyasetinden:

İstanbul dördüncü icra Memurluğundan:

Ziraat Vekâleti Zat İşleri Müdürlüğünden:

Muhtelif Kimya Malzemesi

TAYYARE PİYANGOSU

VAPURCULUK

Rodos Adası tüccarlarından İsematyo Evangeliyo'nun oğlu Nikola Efendi'nin Yeni İstanbul vapuru armatörü Mahmut Lütfi Bey'e açtığı davaya ait ilan
Kaynak; 12 Kanunuevvel 1933, Cumhuriyet Gazetesi.

İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi'nden ilan yoluyla yapılan duyuruda *"Rodos Adası tüccarlarından İstematyo Evangeliyo'nun oğlu Nikola Efendi'nin Mahmut Lûtfi ve Şürekası ile Tahran Vapuru Süvarisi Mehmet oğlu Mehmet Ali Bey'ler aleyhlerine ikame eylediği Roma İtalya Mahkemesi'nden sadir olan 3 Ağustos 1933 tarih ve 74 numaralı karar ve 32/117 dosya numaralı ilâmın tenfîzi talebine mütedair ikame eylediği davasından dolayı müddeaaleyhlerden Mehmet oğlu Mehmet Ali Bey'e Galata'da Bosfor Han üst kattaki adresine gönderilen davetiye ve îkametgâhının meçhul olduğu beyaniyle bilâtebliğ iade edildiği görülmüş ve hukuk usulü muhakemeleri kanununun 141'nci maddesine tevfikan 15 gün müddetle ilânen tebligat icrasına karar verilmiş olduğundan yevmi tahkikat olan 12 / 12 / 933 Salı Saat 13.30' da mahkemeye gelmediği takdirde hakkında gıyaben muamele ifa kılınacağı ilan olunur. (İlan No. 10186)"* denilmektedir.

3 Kanunuevvel 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde neşredilen ilan ile Mahmut Lütfi Bey'in konkordato duyurulmuştur. Bu ilan şöyledir; "Galata'da Bosfor Hanı'nda No. 12 yazıhanede nakliye vapurları işletmekle müştegil Mahmut Lûtfi Beyin alacakları ile konkordato akteylemek üzere vukubulan müracaati İstanbul İcra Dairesi tetkik merciince nazari itibara alınarak kendisine iki ay mühlet verilmiş olduğundan mumaileyh Mahmut Lûtfi Bey'den matlubu olan alacaklıların borçlunun gösterdiği konkordato teklifini müzakere etmek üzere 15/1/934 tarihine musadif pazartesi günü saat 14'te Mahmut Lûtfi Bey'in Galata'da Bosfor Hanı'nda No. 12 yazıhanesinde hazır bulunmaları ve toplanmaya takaddüm eden on gün zarfında vesaiki tetkik edebilecekleri ilan olunur. Mahmut Lûtfi Bey'in konkordato komiseri avukat Fahrettin."

4 Kânunusani 1934 ten itibaren
İnhisarlar idaresi'nin
SİGARALARI
UCUZLUYOR!

Çeşit — 100 sigaralık lüks kutusu — 200 kuruş'u — şimdi 175 kuruş
Sipahiocağı — Hasırlı 60 / Yaldızlı 55 kuruş'lu... — şimdi 45 kuruş
Gazi — Kalın 45 kuruştu..... — şimdi 40 kuruş
ince 40 kuruştu..... — şimdi 35 kuruş
Salon — 45 kuruştu... — şimdi 40 kuruş
Yaka — 45 kuruştu... — şimdi 35 kuruş
Ankara — 38 kuruştu... — şimdi 30 kuruş
Boğaziçi — 30 kuruştu... — şimdi 25 kuruş

Yüksek Mühendis Mektebi Satınalma Komisyonundan:
Satılık Bostan ve Arsalar
Kiralık dükkân ve hane
Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı İstanbul Satınalma Komisyonundan:
VAPURCULUK
İlân
Tahlisiye Umum Müdürlüğünden
Denizyolları İŞLETMESİ
MERSİN YOLU
AYVALIK SÜRAT YOLU
300 Ton Gazoil

Müflis Mahmut Lütfi Bey'in konkordato ilanı.
Kaynak; 3 Kanunuevvel 1934 Cumhuriyet Gazetesi.

Müflis Mahmut Lütfi Bey'in Galata, Kemankeş Mustafa Paşa Sokak, Bosfor Han'daki yazıhanesinde bulunan 1 adet maroken kanepe, 2 adet koltuk, 1 adet para kasası İstanbul 7.ci İcra Memurluğu tarafından açık artırma ile satılmıştır.

Alemdarzâde Biraderler, Türk Sosyete Vapurculuk, Devlet Denizyolları İdaresi, Barzilay ve Benjamen Vapur Kumpanyası

Millet - (Ex- Pelion, Ex-Teheran)

Dumdarton'daki Archibald McMillan Tersanesi'nde 244 Kızak Numarası ile inşa edilen 1728 grt., 1192 nrt. demir gövdeli (*Iron Screw Steamer*) buharlı yolcu / yük vapuru "*Pelion*" 20 Şubat 1883 tarihinde denize indirildi. Tam boy: 259.8 ft., Genişlik: 36.7 ft. ve Derinlik: 23.0 ft. idi ve Dumbarton'daki Denny & Company yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 236 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük şirketi Marsilya merkezli Cie. Marseillaise de Navigation a Vapeur - Fraissinet et Cie. idi ve Marsilya limanına tescil edildi. 1923'de Bandar Abbas'da Hüseyin Kun satın aldı ve "*Teheran*" adı verildi.1924'de İstanbul merkezli Alemdarzâde Biraderler satın aldı ve "*Millet*" adı verildi. 1933'de Türk Sosyete Vapurculuk şirketine devredildi. 1934'de Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne devredildi. 1937'de Barzilay ve Benjamen Vapur Kumpanyası satın aldı. 2 Ocak 1938 tarihinde Karadeniz Ereğlisi'nde demirde iken, liman olmayışından dolayı bastıran fırtına sonucu ağır denizler nedeniyle demir tarayan Nicolaos Nomicos isimli Yunan bayraklı vapurla çarpışma sonucu battı.

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

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

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

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

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

(187) Muallim Mehmed Aziz; "İmtiyazat-ı Ecnebiye ve Tensikât-ı Adliye", Dersaadet, Ahmed Sâki Bey Matbaası, 1325,

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

(189) Debre (Debar) Kasabası ; Makedonya'nın batıdaki en uç noktası, Arnavutluk ile sınır kasabası,Struga (Ustruga)'dan, Göl içindeki kaynaktan fışkırarak, bereketli Struga ovasını sulayan ardından yüce dağların arasından kıvrım, kıvrım süzülerek gelen "Kara Drim (Cırni Drim) " ırmağı ile Korab Dağı'nın karlı zirvelerinden gelerek, Rekalar Vadisi içinden akıp gelen "Radika" ırmaklarının Aşağı Kosovrasti (Dolno Kosovrastı) köyü ile Papradnik köylerinin önünde, baraj gölünde birleşerek Arnavutluk'un bereketli topraklarından geçip Adriyatik Denizi'ne dökülen Drim Irmağı'nın kıyısında kurulu, sırtını yüce Deşat Dağı'na yaslamış şirin bir Arnavut - Türk Kasabası. 14. yüzyıldan bu güne kadar Türk ve Müslüman yurdu olarak kalabilmiş Deşat, Stogovo, Yablanitsa ve Bistra Dağları ile çevrilmiş, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Atatürk'ün ata yurtları olan Kocacık Köyü'nün bağlı olduğu Osmanlı döneminde; Manastır Vilayeti'nin Debre-i Bâlâ Sancağı'nın merkezi ve Türkülere konu olan Efsane Kahraman Debreli Hasan'ın da memleketi olarak tanınmıştır.

(190) Muallim Mehmed Aziz Bey; "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risale. Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul, 1327 (1909 -1910).(Osmanlıcadan günümüz yazı şekline çeviri - Murat Kasap).

(191) Tebaa - Aslı Reâyâ'dır Osmanlılar'da tebaa, halk anlamında kullanılan bir tabir. Müellif: ... Tanzimat öncesinde ise reâyâ terimi "gayri müslim Osmanlı tebaası" anlamına gelmeye başlamıştır. Kaynak:TDV İslâm Ansiklopedisi.

(192) Clyde Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

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

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

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

(196) Müfid Yüksel;"Arnavutluk Tarihine Dair Notlar: Debre / Dibra Mebusu İsmail Bey Ve Vefatı" Yeni Şafak, 1 Şubat 2016.

(197) Özlem Yıldız; "20 Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", ÇTTAD, XII/24, (2012 / Bahar), s.s.27-46

(198) Barış Saydam; "1932'de Nudiye Hanım ve Saim İlkbasan kardeşlerle akrabaları Nimet Hanım'ın sahibi oldukları Çemberlitaş'taki Osman Bey matbaası ve matbaanın içinde bulunduğu külliye Darüşşafaka'ya bağışlanmıştır. Darüşşafaka 1938'de burada bir sinema salonu açmaya karar vermiş ve bir yıl kadar süren inşaattan sonra 17 Kasım 1939'da tek büyük salon olarak Çemberlitaş Sineması açılmıştır." 5 Ocak 2015

(199) Mehmet Akif Bal; "Sürgün Türkler (1919-1921), Gahura Kitabevi,2007.; Dr. M. Galip Bayram; "Malta sürgünleri" Türk Tarihi ve Kültür Araştırmaları, 28/8/2012; Yalçın Toker; " Malta Sürgünlerinden Portreler", Toker Yayınları,2006.

(200) Fatma Yavuz; "Trabzonlu Nemlizâdeler", Kuzey ekspresi, 15 Şubat 2017.

(201) Celal Erdem Mühendislik Müşavirlik İnşaat Hizmetleri.

(202) Elife Bilgen Dinç; "Melez Mekânsallaşmanın Dışavurumu: Salt Beyoğlu Ve Salt Galata" , İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi Haziran 2012.

(203) Prof. Dr. Ufuk Gülsoy, Yrd. Doç. Dr. Bayram Nazır ; "Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923" Yayın No: 2009-39 İstanbul, 2009.

(204) Henry Morgenthau;United States Diplomacy on the Bosphorus: The Diaries of Ambassador Morgenthau, 1913-1916, (Princeton and London,2004);Ambassador Morgenthau's Story (1918), New York;Morgenthau, Henry, Secret's of The Bosphorus, Constantinople 1913-1916, Hutchinson and Co. Pattern oster Row, London.

(205) Yrd. Doç. Dr. Osman Köse;"Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz - Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911) ", Türk Tarih Kurumu Belleten Cilt: LXVIII, Ağustos 2004 Sayı: 252. Dr. Niketas Siniossoglou, Dr. Symeon Siniossoglou.

(206) Yrd. Doç. Dr. Filiz Dığıroğlu;"Gelenekten Moderniteye Samsun (1923-1950) Samsun Ticaretinin Kurumsal Teşkilatı (1923 - 1950)" , Osmanlı Araştırmaları Dergisi, 2014, Sf. 231.

Geçmiş zaman olur ki.

60'lı yıllarda Haliç ve gemiler

Devlet Deniz Yolları'na ait yolcu vapurları, hepsi şamandıralara baştan kıçtan bağlanmışlar. Tüccara ait yük gemileri, şamandıra kalmadığından baştan demir atmış, kıçtan aradaki şamandıraya bağlanmış. Kasımpaşa / Haliç Tersanesinde onarımdaki gemiler ve Halıcıoğlu, Fener- Balat sahillerinde kimi borda bordaya bağlanmış çektirmeler, mavnalar.

Denizin ortasında ahşap gövdeli bir römorkör mavnaları yedeklemiş.. Daha beride bahriyeye ait bir ağ gemisi.

YEDİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK ARMATÖRLERİ

Bu bölümde, neşredilmiş olan ilk altı ciltte ulaşılamamış Cumhuriyet dönemi Türk armatörlerinin bir kısmı daha yaşam ve meslek öyküleriyle yer almaktadırlar.

HÜSEYİN İLHAMİ SÖKER

P. T. T. hulefasından Hamid Bey'in oğlu olan İlhami Söker'in 2 erkek bir kız olmak üzere 3 kardeştiler. I. Dünya Harbi yıllarında büyük yoksulluk çeken aile, sonunda Fatih, Çarşamba'da oturdukları evi Emniyet Sandığı'na rehin vererek harp yıllarını geçirmeğe çalıştılar.

Altı sene Sultanselim Rüşdiyesi'ne devam eden Hamidzâde İlhami, bu okulda Osmanlı Tarihi, Arapça, Farsça, Coğrafya dersleri gibi Mebadi-i Hendese (Geometriye giriş), Hesap ilmi (Aritmetik) dersleri okudu.

Ailece taşındıkları Kuzguncuk'ta babası Fransızca öğrenmesi için Musevi Cemaatine ait Kuzguncuk Alyans İsrailit Mektebi'ne yazdırdı. Bu okulda iki sene öğrenim gördü. Babası memur olmasını istemesine karşı gelerek evden kaçtı ve Mütareke sırasında Haliç Vapurları Şirketi tarafından kullanılır ümidi ile satın aldıkları İngilizlerin harpte kullandıkları Amerikan denizaltı takip gemileri çok masraflı olduğu gerekçesiyle satışa çıkarıldığında, bir Yahudi ile bu gemileri satın alıp sökmek ve satmak suretiyle hurdacılığa başladı.

Son derece tutumlu olmasından dolayı adı "Cimri"ye çıkan İlhami Söker eşi Selma Hanım'la özellikle ilkokullardaki yoksul öğrencilere erzak yardımlarıyla, gemi kazası meydana geldiğinde, kazaya kurban giden gemiciler için açılan yardım kampanyalarına en üst sıralardaki yardımlarıyla katılırdı.

mak üzere üç konser verecekler her kon-
olacak, klâsik Türk
lerinden mürekkeb bulunacaktır.

Açık teşekkür

İstanbul 17 nci okul yoksul öğrencileri-ne çeşidli erzak vermek suretile büyük yardımlarda bulunan Bay İlhami Söker ile eşi Bayan Selmaya okul adına teşekkürle-rimin iblâğını rica ederim.

Fatih 17 nci okul başöğretmeni S. Sözen

ALIŞ-VERİŞ

GAZETESİ

En yeni haberler, son piyasa fiat ve hareketleri, tam ihale listeleri

Abone olunuz.

P.K. 1203 Galata. Tel: 40041

26 Aralık 1946 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde Fatih 17.ci Okul Başöğretmeni S. Sözen'in İlhami Söker ve eşi Selma'ya teşekkür duyurusu.

Cumhuriyet Gazetesi'nde "Sıfırdan Milyoner olanlar; Eski gemi alıp sökerek satan İlhâmi Söker"[207] başlıklı söyleşi, yaşamı hakkında ayrıntılı bilgiyi ve görüşlerini içermektedir: Balat, Hızır Çavuş Köprübaşı Mahallesi Bereket Sokağı sahilindeki şantiyesinde yüzlerce geminin sökümünü gerçekleştirmesiyle tanınan Hüseyin İlhami, Soyadı Kanunu'nun yayınlanmasından sonra "Söker" soyadını almıştır.

İlhami Söker hayatını şöyle anlatmıştır; "Babam P. T. T. Hulefâsından *(Resmî dairelerde kalem âmirine bağlı bulunan memur)* Hamid Beydi. 2 erkek bir kız kardeşiz. Umumi Harbde çok sıkıntı çektik. Bir tarafta milyonlar dönerken diğer tarafta halk yemek için süpürge otu bile bulamıyordu. Babam gerçi 5 altın maaş alıyordu ama, ay başında bakkala, kasaba ve eczaneye olan borcumuzu verince elinde 50 kuruş ancak kalıyordu. Oturduğumuz evi Emniyet Sandığı'na terhin ederek harb yıllarını geçirmeğe çalıştık.

Canım sadece bir kap sıcak yemek isterdi. Onu bulduğum zaman kendimi dünyanın en bahtiyar insanı sayardım. Sırtımızda giyecek elbisemiz bile yoktu. Annem babamın bir kaç kat eski elbisesini bozup bize yapmıştı. Onları büsbütün eskiteceğiz diye ödümüz kopuyordu.

Altı sene Sultan Selim Rüşdiyesi'nde, 2 sene de Alyans mektebinde okudum. Mektepte gayrimüslimler vardı. Onlar satıcılara bir Napolyon bozdururken biz bir çeyrek bile bozduramıyorduk. Sebebini araştırınca anladım kiki bu talebelerin babalan hep tüccar.

Mütareke senesinde İngilizlerin harpte kullandıkları Amerikan denizaltı takip gemileri, Haliç Vapurları Şirketi tarafından kullanılır ümidi ile satın alındı. Ama sonra çok masraflı olduğu görülerek satışa çıkarıldı. O zaman bende sermaye yoktu. Babam ise memur olmamı istiyordu. Evden kaçtım. Bir Yahudi'nin tavassutu ile bu satışa çıkartılan gemileri satın alıp sökerek sattık. Bir, iki derken 1000 lira yaptım. İktisat vapurunu alınca Musevinin dönekliği yüzünden ondan ayrıldım."

O günden sonra 300-500 tonluk vapurları sökerek gerek yurtiçine, gerekse yurt dışına satan Hüseyin İlhami gemi hurdalarını çoğunlukla İtalya, Romanya, Yugoslavya ve Macaristan'a pazarlardı.

Hamit oğlu Hüseyin İlhami Söker ve eşi Emine Selma Hanım'ın evlilik hatırası.
Kaynak; Fatma Mehlika Atay, Prof. Dr. Naz Zehra Atay aile arşivi

Prof. Dr. Naz Zeynep Atay dedesi hakkında konuyla ilgili şu bilgileri iletmiştir; "Dedemin Evlilik Cüzdanındaki kaydından görüleceği üzere tam adı 'Hüseyin İlhami Söker'dir. Babası Hamit Bey, annesi Yaşar Hanım'dır. Yine evlilik cüzdanında 'İşi - Demir Tüccarı' yazılıdır.

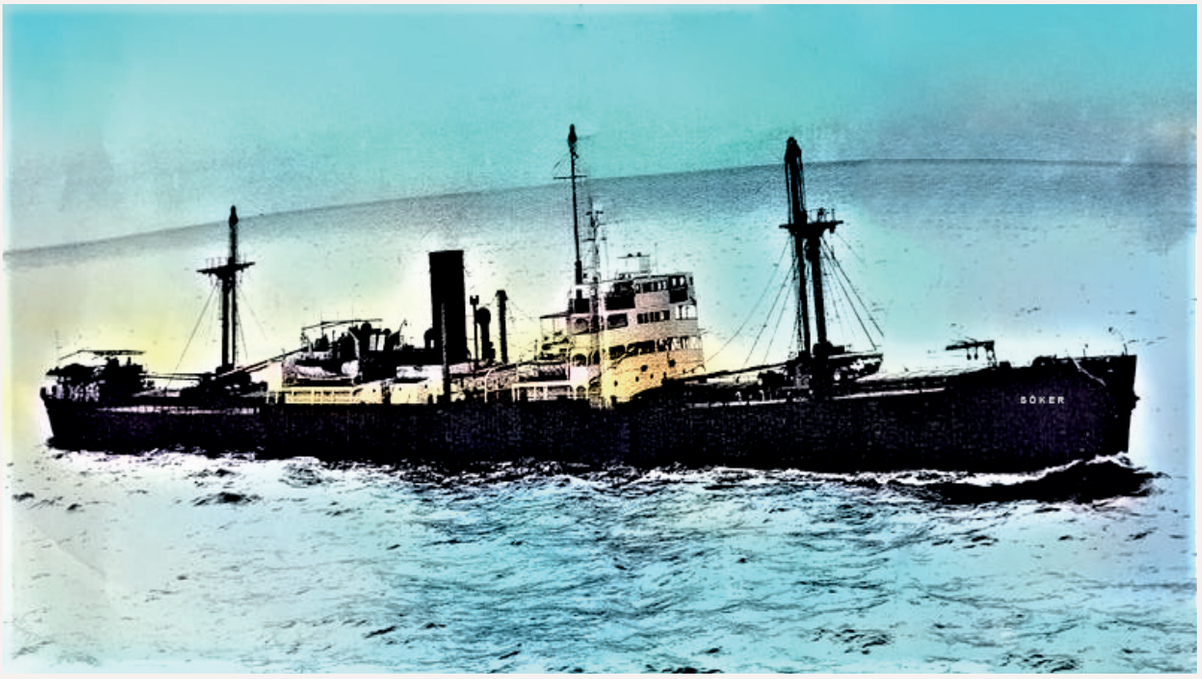
Emine Selma Hanım'la Hüseyin İlhami Söker Bey, 1936 senesi 27 Nisan günü Fatih Evlendirme Dairesi'nde evlenmişlerdir. Sicil Defteri: 99/15 Numaralı sayfada kayıtlıdır.

Güzelbahçe Kliniği dedem İlhami Söker tarafından 1964 yılında satın alınmış, işletmeciliği de (kiracı olarak) 1965-1996 arası babam Başhekim Dr. Kemal Atay tarafından yürütüldü. Dedem İlhami Bey'in 6 torunundan 5'i Güzelbahçe Kliniği'nde doğdu.

Dedem Hüseyin İlhami Söker 1960'lı yılların başında armatörlük yapmış. Gemisinin adı "Söker" idi. Babam, İçhastalıkları Uzmanı Dr. Kemal Atay'in annesi, babaannem Mevlûde Hanım, eski Mardin Milletvekillerinden Necip Güven ve Emine Güven'in kızı oluyordu. 13 Ekim 1972'de vefat etmiştir.

Dedem 2 Mayıs 1979 günü vefat etti. Mezarı İçerenköy'deki aile kabristanındadır. Babaannem

Emine Selma Söker 23 Kasım 1993 tarihinde vefat etti ve eşinin yanına defnedildi. Birbirlerine karşı derin sevgi ve saygıyla bağlıydılar. Hep rahmetle anarız."[208]



1943 Kanada West Coast Shipyards inşa "Fort Glenlyon", "Söker" adıyla.
Kaynak; Fatma Mehlika Atay, Prof. Dr. Naz Zehra Atay aile arşivi.

Armatör kimliğiyle Hüseyin İlhami Söker
Söker- (Ex- Fort Glenlyon, Ex- Glenlyon)

Hüseyin İlhami Söker, gemi sökümcülüğünden sağladığı varlıkla ayni zamanda 1959 yılında 1942 Kanada Vancouver, BC. - West Coast Shipyards inşa (Kızak No. 118) "*Fort Glenlyon*" isimli gemiyi satın alarak, armatörlüğe de yatırım yaptı.

. 7132 grt. ve Tam boy: 439,7 ft., Genişlik: 57.2 ft., Derinlik: 34,9 ft., Triple Expension 3 silindirli buhar ana makinesi olan Type 1 Genel Yük gemisi "*Fort Glenlyon*" 21 Nisan 1943 yılında (Minister of War Transport- M O W T (H. M. Thomson) adına hizmete girdi. 1950'de II. Dünya Harbi sonrası tüm ticaret gemilerine uygulandığı üzere H. M. Thompson, Londra firmasına devredildi. "Glenlyon" adı verildi. 1959'da Söker Vapur Donatımı adına Hüseyin İlhami Söker satın aldı ve adını verdi. 1964'de Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Tic. Satın aldı ve "M.Ereğli" adını verdi. 1967'de hurda amaçlı olarak Hüseyin İlhami Söker'e devredildi ve Haliç'te söküldü. Miramar Shipping Index'e göre 2 Ocak 1967'den itibaren Haliç'te Avram Kohen tarafından söküldü. 1970 yılından itibaren gemi sökümcülüğünden de çekildi ve Haliç Balat'taki şantiyesini Armatör ve gemi sökümcüsü Şadan Kalkavan'a ve kardeşi Aynur Kalkavan'a devretti.

(207) "Sıfırdan Milyoner olanlar; Eski gemi alıp sökerek satan İlhâmi Söker" Cumhuriyet Gazetesi Arşivi.

(208) Osman Öndeş; "Mustafa Kemal Paşa ile İstanbul'dan Samsun'a", Deniz Ticaret Odası Yayını 2020.

SEMA RABB CERRAHOĞLU

Armatör Nuri Cerrahoğlu, Mehmet Tahsin Cerrahoğlu ve Hafıza Şerife Cerrahoğlu'nun oğlu idi. "*Armatör*" olmanın gururuyla yaşadı. Vefat ilanında "*Armatör Hacı H. Nuri Cerrahoğlu*" yazılmıştı. Musalla taşında selâ verilirken imam, anlamını tekrar ederek hazirûna bir kez daha seslendi;

"Ey Allah'ın Resûlü, salât-u selâm senin üzerine olsun!

Ey Allah'ın Habibi, salât-u selâm senin üzerine olsun!

Ey Allah'ın Arşının Nûru, salât-u selâm senin üzerine olsun!

Ey Allah'ın mahlûkatının hayırlısı, salât-u selâm senin üzerine olsun!

Ey öncekilerin ve sonrakilerin efendisi, salât-u selâm senin üzerine olsun!

Hamd, âlemlerin Rabbi olan Allah içindir!"

Armatör Hacı H.Nuri Cerrahoğlu, cenaze namazını takiben böyle dualarla ebediyete yolcu edildi.

Denizler, yaşamın temel kavramı içinde, ekonomik ve stratejik önemiyle, hudutsuzluğu ve uygarlığı işaret eder; Çağlar boyunca "*Armatör*" kelimesi kimler için kullanıldı? Nasıl bir tüccarlığın insanıydılar? İnsan olarak nasıl biriydiler?

Bu soruyu tanımlaması için bir dünya denizcilik simgesi olan George P.Livanos'dan istirhamda bulunmuştum. "*Bilinen ilk armatör Odysseus'tur. Bu sebeple gemi sahibi kimdir sorusuna cevap ararsanız Egeli ozan Homeros'un İliada ve Odysseia destanlarını okumalısınız*" diye önermişti.

İthake Kralı Odysseus'un oniki gemisiyle denizlerde geçen üç yıllık serüvenini ve sonunda yurduna ve karısına kavuşmasını tekrar tekrar okumuştum. Senelerce armatör denilen o kişiliği tanımaya özen gösterdim; Tekrar hatırlıyorum ki; Nuri Cerrahoğlu, Egeli Ozan Homeros'in çağlar öncesinde tanımladığı gibi bir armatör idi..

Yunan denizciliğinde armatörler "*Geleneklerden Gelen*" ve "*Geleneklerden Gelmeyen*" armatörler olarak iki ayrı başlık altında ifade edilmişlerdir. Geleneklerden gelenlerin kökleri, çoğunlukla Sakız Adası'dır ve ilk aşkları da, son aşkları da gemileri olmuştur. Nuri Cerrahoğlu, "*Geleneklerden Gelen*" Türk armatörlerinin başında yer alacak armatörlerden biriydi. Bu kuşak, büyümek için Londra'ya hudutsuz önem vermişlerdir. Önlerindeki örnek ise Geleneklerden Gelen Yunanlı armatörlerin Londra'da meydana getirdikleri Yunan Denizcilik topluluğu ve bunun nedenlerini keşfetmek olmuştur.

Yunanlılar sigorta, finans, hukuk ve simsarlık konularındaki acemice girişimlerden kurtulmak ve uzmanlaşmak için Londra'ya yerleşmenin kaçınılmazlığı görmüşler ve sigorta kurumları Yunanlı armatörlere örnek olmuştur. Zamanla bu teknikler Londralı Yunanlılar tarafından benimsenmiş ve bütün deniz ticareti kesimlerine yansıtılmıştır. Eski Britanya ticaret filosunun gücü ve Londra'nın tesis edilmiş olan evrensel deneyimi, Yunanlı armatörlere sağladığı dostluğa dayalı çevreye rağmen ilişkiler hiç de öyle kolay olmamıştır. Zira İngilizler bilgi birikimlerini kendileri için muhafaza etmek kuralları doğrultusunda Yunanlı armatörlere her zaman tam karşılık vermemişlerdir. Londralı Yunanlılar, sigortacılara ve P&I Klüplerinin üst yönetimlerine ve sınıflandırılmış İngilizlerin arasına girmenin ne kadar güç olduğunu ilk kuşak Yunanlı armatörlerden dinlemişlerdir. Londra'da tesis ettikleri Yunan Denizcilik İşbirliği

Komitesi - Greek Shipping Co-Operation Committee'nin değerlendirmesine göre Yunan deniz ticaret sanayiinden bu şehre yılda 5 Milyar Sterling'dan fazla para akmaktadır. Baltık Borsası, fiziksel ve türev sözleşmelerin alım satımı ve çözümü için dünyanın tek bağımsız denizcilik piyasası bilgi kaynağıdır. 600'den fazla üyesi olan uluslararası topluluğu, dünya denizcilikle ilgilenenlerin çoğunu kapsar ve Baltık tarafından denetlenen bir ticari davranış kuralını taahhüt eder.Baltic Exchange, tüm kuru yük ve tanker armatürlerinin büyük bir bölümünün yanı sıra ticari gemilerin alım satım alımlarından sorumludur. Bu gerçeği gördükleri içindir ki, Yunanlı geleneksel armatörler Londra'ya yerleşmeyi keyf sürmek için değil, Yunan deniz ticaretinin geleceği adına, kaçınılmaz derecede önemli bulmuşlardı.On yıllar boyunca uluslararası faaliyet meydanındaki denizci ailelerin pek çoğu, kuru yük işletmeciliği için Baltic Exchange'e üye olmayı gerekli gördüler ve Baltic Exchange'i son derece önemsediler. 90'lı yıllarda yaklaşık 500 kişilik üye mevcudunun üçte birini oluşturan Yunanlıların desteklerinin devamı, eğer Baltic bu ticaret dünyasında hayatta kalmak zorunda ise, Yunanlı armatörlerin gücüne muhtaç bulunmaktaydı! (192)

Geleneklerden gelen Yunanlı armatörler, uluslararası denizcilik örgütlerinden 1905'de kurulmuş olan "The Baltic And International Maritime Council - Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin önemini süratle farketmişler ve kısa adıyla BIMCO'da var olmak için hudutsuz çaba sarf etmişlerdir. Bu önemi Türk armatörleri arasında ilk ortaya koyan ise Armatör Nuri Cerrahoğlu olmuştur. O günlerden bugünlere gelindiğinde Bimco, tarihinde ilkkez bir Türk kadın armatör Şadan Kaptanoğlu'nu başkan olarak seçmek suretiyle yoluna devam ederken, ayni zamanda kendi tarihinde ilkkez bir kadın başkan görev üstlenmiştir.

Tarih, 19 Temmuz 1985 idi!

O'nun vefat yıldönümünü unutmak, mecnunluk olacaktır.

Güngen Denizcilik Gurubu Başkanı İbrahim Güngen; "İtikadımıza göre, kutsal gördüğü vazife başında vefat eden insan şehittir! *Armatör Nuri Cerrahoğlu Bey Türkiye'nin bir deniz şehididir." Demişti ve Türk denizcilik dünyasına şöyle bir hatırlatma yapıyordu; "Hafıza-i beşer nisyan ile malûldür". Bizim küçük dünyamızda, ekmeklerini yıllarca buğdayına, sobasının kömürüne hamallık yapmış, taşıdığı petrolle birçok insanın bugün bulundukları mevkilere kadar yükselmelerini sağlamış bu şehidi millet unutmuş olabilir. Ancak muasır 'Deniz esnafı loncası' için, O'nun vefat yıldönümünü unutmak, mecnunluk olacaktır."*

Bu görevi yerine getirmek amacıyla, Armatör Nuri Cerrahoğlu Bey'in kızları Sema Rabb Cerrahoğlu ve Bingül Cerrahoğlu'yla Yeniköy'deki yalılarında ziyaret ettim ve Nuri Cerrahoğlu'nu andık. Bu sohbetimiz müteakip satırlarda Sema Rabb Cerrahoğlu'nun, Bingül Cerrahoğlu'nun ve Metin Çöğendez'in sözleriyle yer almıştır.

Armatör Nuri Cerrahoğlu'nu tanıyan veya yanında görev yapmış olan denizcilik dünyamızdan Levent Karaçelik ve Şükrü Ergün anılarını yazdılar. Kendilerine teşekkür ediyorum.

Güngen Denizcilik Grubu Başkanı İbrahim Güngen, babası Sait Turan Güngen ile Nuri Cerrahoğlu'nun Ankara'dan başlayan dostluğunun ileriki yıllarda da devam ettiğini belirterek Nuri Cerrahoğlu'nu şöyle anlatıyordu; "Babam Ankara'dan sonra Erdemir Genel Müdürü olarak görev yaptı. O yıllarda da Nuri Bey'le zaman zaman sohbetleri olurdu. Nuri Cerrahoğlu Bey son derece şahsiyetli, onuruna bağlı, ağırbaşlı, imanlı ve bilge bir insandı. Bazen çabuk parlıyor,

bağırıyor, çağırıyor, ama fırtınaları çok geçmeden bitiyordu.. Arkasından biraz önce bağırdığı herkesi güldürüyor, gönüllerini alıyor, karşısındakiler onun ciddi bir konuyu anlatabilmek için bağırarak konuştuğunu çabuk anlıyorlardı.

Karadenizli idi! Bulunduğu meclislerde sohbetin odak noktası hep o oluyor, dinleyenler kim olursa olsun, en sıradan vatandaş veya başbakan, ama o bir şekilde dinletmeyi biliyordu. Nuri Cerrahoğlu Bey bu konumunu zamanla kazanmıştı; Zaman öngörülerinin başkalarının yapamadığı bir hesaba, göremediği bir öğrenime bağlı olduğunu hep ispat etti. Hitap edebildiği sınırsız insan yelpazesinde en yakın arkadaşlarından biri, kendi akranı olan şöförüydü, diğeri de okul arkadaşı olan ülkenin en büyük sanayicisi!

Nuri Bey her ikisi ile ayni içtenlikle ve rahatlık içinde konuşurdu. Birbirlerinin ayrılmaz dostlarıydılar. Aralarında hiçbir farklılık olamazdı.. İstanbul'dan otomobiliyle sabah yola çıkar, yorulmasın diye şöförünü arka koltuğa oturtur, aracını Ankara'ya kadar sürer, şehre girerken kendisi arka koltuğa geçerdi. Ertesi gün onu önemli bir ülkenin prensiyle, başka birinin başbakanıyla ayni masada yemek yerken görebilirdiniz. Avukatlar, onun kendilerine hukuk öğretmeye kalkışmasından hiç gocunmazlardı. Ömrünün büyük bir bölümünü nice gemisinin borç ödemesine vakfetti. Yıllarca hasretinin çektiği evinin sefasını süremedi. Uzun beklemelerden sonra zorla tamamlayıp taşınabildiği evinde kardeşimle birlikte kendisini son ziyaretimiz, geçirdiği py-pass ameliyatı hemen sonrasında rastlamıştı.

Evinde ziyaret ettiğimizde sabah kahvealtısı ediyordu. Eşi Yüksel Hanım en fazla bir dilim ekmek yemesine müsaade etti. Çok kızdı ve konuyu değiştirmek için kalbine damar nakletmek üzere bacaklarında açılan yaraları bize gösterdi. Önümüzde sabahlığını açmak suretiyle eşini utandırıp, savuşturmaya çalıştığını sonradan anladık! Eşi salondan çıkınca, kardeşimden telefonu getirmesini istedi. Yurt dışında bir gemisi takılmıştı. Gayesi, daima müşfik alâkası karşısında ezildiği eşine çaktırmadan uçakta yer ayırtmak ve iki gün sonra, yani nekahat süresi bitmesinden on gün önce gemisinin peşinde yurtdışına kaçmaktı..

Eşi, çok sevdiği Nuri Bey'in sağlığını koruyabilmek ve kızlarının bakımlarını ve eğitimlerini izleyebilmek için daima iki arada parçalandı. Nuri Bey *"Ailemi hep ihmal etmek durumunda kalıyorum. Muhabbetimiz ancak uluslararası telefon görüşmelerinde devam ediyor. O kadar çok seyahat ediyorum ki, bir yılda yüz bin İngiliz'i otel parası olarak harcamışım."* derdi.

Son zamanlarda eşi O'nın sağlığını bir derece olsun koruyabilmek için ilginç bir hapis cezası icad etti ve bir "Yat alacağız!" diye tutturdu. Nuri Bey eşini kıramadı, benden yat satın almak için tanıdığım biri varsa, adresini istedi. Benden edindiği bir satıcıdan bir yat satın aldı. Bu yat denen nesne, Onasis'in yatına benzer devasa bir şey filan değil, sade ve küçük bir tekneydi. Eşini kızdırdığını düşündüğü zamanlar, gönül almak için, kullandığı "Sevgili" adını tekneye isim olarak verdi. Eşi bir müddet ümitlendi, sevindi ama, Nuri Bey'i birkaç seferden fazla bu tekneye götüremedi. Daha doğrusu tekneye bindirip "Tutsak etmeye" muvaffak olamadı!

Nuri Cerrahoğlu Bey ile son görüşmem sıcak bir yaz akşamı Londra'da oldu. Etrafında bulunan gençlere *"Sizin gibi gençlerin yetiştiğini görmek beni çok bahtiyar ediyor"* diye umudlarını anlatıyor ve gönlümüzü alıyordu. Ayni zamanda iki saat boyunca bize *"Lloyd's Open Form"*un ne olduğunu anlattı. Sohbet sırasında hepimiz bu konuyu tam kavramıştık. Bize karpuz ikram etti. Karpuzu yerken vakit gece yarısı idi.. Telefon çaldı.. O zamanlar

faks cihazları daha piyasaya çıkmamıştı. Belki eşi, belki yardımcılarından birisi, gecenin bu vaktinde İstanbul'da yayınlanmış gazetelerden birinde kendisiyle ilgili haberi Nuri Bey'e okumuştu.. Nuri Bey dinledikçe biraz kızdı, yüzü kızardı..

Gazetelerden birinde bir muhabir zengin-fakir edebiyatı yapmış, gazetede yattan, bitmez tükenmez servetlerden filan bahsetmiş. Bana döndü; *"Kardeşim, herkes bana zenginim diye takılıyor. Denizin üstünde yüzen gemiyi görüyor, benim üstünden yürüdüğüm borcu, omuzlarımdaki yükü görmüyor! Benimle çalışan bir yığın insan ekmeğini kazanıyor. Ben sanki altın mi yiyorum? Yemek bile doğru dürüst yiyemiyorum"* dedi. Kırk yılda bir eşinin sözünü tutmuş, bize karpuzun kırmızı yerini yediriyor, kendisi de diyabetine zarar vermesin diye karpuzun beyaz, kelek yerlerini yiyerek nefsini köreltiyordu.

Çok kısa süre sonra İran- Irak Savaşı alevlendi. Nuri Bey, belki sevdiklerinden fazla üzerlerine titrediği iki gemisini hiç düşünmeden Basra Körfezi'ne gönderdi. Gayesi ülkenin stratejik petrol nakliyesini sıkıntıya sokmadan devam ettirmekti. Ciddi kalp rahatsızlığına rağmen, ordusunun maneviyatını sağlam tutmak isteyen komutan gibi hep en ön safta o bulundu. Sıcak ve yapışkan bir temmuz günü, önce Türk bayraklı *"M.Vatan"* ve iki gün sonra *"M.Ceyhan"* tankerleri Körfez'de birer Irak Exocat füzesiyle vuruldular. Üzerlerinde Türkiye'nin petrolünü taşıyorlardı. Gemiler elden gitti ama, o ateş ortamına gitmeye cesaret edebilen personelinden kimsenin yaralanmadığına şükretti.

Nuri Bey yılmadı, bombaların düşmeye devam ettiği Tahran'da, Körfez'de yüklü ve hâlâ yüzer halde kalan gemilerine kurtarma yardımı yapmış olan "Leş kargası- Salvage Contractor"larla günlerce petrolü kurtarmak için mücadele etti. Bize öğrettiği "Lloyd's Open Form" üzerinde bir masa başı zaferi kazandı. Yorgun argın işi bitince bir koltuğa oturdu, yanında bulunan İranlı arkadaşın bana anlattığına göre, *"Çok şükür bu işi de hallettik. Allah'a şükrederim, şimdi kendimi çok rahat hissediyorum" demişti. Bu, onun son sözü oldu, biraz sonra ruhunu teslim etti..*

Nuri Cerrahoğlu ve eşi Yüksel Cerrahoğlu Bimco Genel Kurulu nedeniyle düzenledikleri davette misafirleriyle.

Nuri Cerrahoğlu ve eşi Yüksel Cerrahoğlu

Tarih, 19 Temmuz 1985 idi.

Nuri Bey'in fâni âleme veda ettiği tarih 19 Temmuz 1985 idi. Savaş esnasında İran'a gidip gelmek öyle büyük zorluktu ki, naaşı günlerce yurda getirilemedi Sonunda gizli bir operasyonla özel bir uçak kaldırıldı. Vefatından günler sonra vatan toprağına defnedilebildi. İtikadımıza göre, kutsal gördüğü vazife başında vefat eden insan şehittir. Nuri Cerrahoğlu Bey, Türkiye'nin bir deniz şehididir. Defnedilirken muazzam kalabalıktan ötürü ön safa kadar gidemedim. Oysa kefenin cebi var mıdır merak etmiştim, göremedim! Muhterem ailesine ne kadar servet bıraktığı mühim değil, dünyanın serveti onu geri getiremez. Ancak bildiğim bir şey, haysiyetli bir ismi miras bırakmış bir fukaradır. O, 56 yıl koşturup, sadece kelek yiyebilmiş olan!

'Hafıza-i beşer nisyan ile malûldür'. Bizim küçük dünyamızda, ekmeklerini yıllarca buğdayına, sobasının kömürüne hamallık yapmış, taşıdığı petrolle birçok insanın bugün bulundukları mevkilere kadar yükselmelerini sağlamış bu şehidi millet unutmuş olabilir. Ancak muasır 'Deniz esnafı loncası' için, O'nun vefat yıldönümünü unutmak, mecnunluk olacaktır.

Çoğumuza önder olmuş bu 'Bayraktar'ı rahmetle yad ediyorum."

Av.Sema Yerlikaya;

"Nuri Cerrahoğlu Bey'in yaşamı, Denizcilik camiamızda ömürleri nice mücadele ile geçmiş yaşamlara örnek bir öyküdür."

Körfez Savaşı'nda gemilerin vurulmalarının Türk bayraklı gemi olmaları ile ilişkisi, muhtemelen nakliye ihalesini yapan Tüpraş'ın ihale şartnamesinde "Türk Bayrağı" koşulundan ileri geliyordu. Nuri Cerrahoğlu Bey'in Kurtarma sözleşmelerinde, yani Gemi Kurtarma Şirketi ile Armatör arasında imzalanan Lloyd's Open Form'a dair hukuk mücadelesinde, Sigorta şirketlerinin Türk sigorta şirketleri olması olumsuz etki yaratmıştır. Çünkü o tarihlerde, mevzuat yasakladığından dolayı Türk bayraklı gemilere yurtdışından doğrudan sigorta teminatı alınamıyordu. Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu'nu değiştiren 32 Sayılı Kararın yürürlüğe girdiği 1989 yılına kadar armatörler çok uğraş verdiler ve bu durum ancak birkaç yıl sonra değişti. Ben tüm bu hukuk çabalarının içinde görev aldım. Meslek hayatımın her dakikası bu konularla yüklü devam etti. Nuri Cerrahoğlu Bey'in yaşamının adeta bir Savasçı, bir Denizcilik Macerasının neferi gibi ve adanmışlık içinde geçtiğine tanıklık etmiş

olan İbrahim Güngen Bey'in anılarından hareketle, Türk Denizcilik toplumunun her bir ferdi adına Nuri Cerrahoğlu Bey'i saygıyla anıyoruz.

İbrahim Güngen Bey'in gönlünde, Nuri Bey Şehitlik mertebesine erişmiştir; Çünkü bu mertebe dinimizde, Allah yolunda canını feda eden kimselere verilir. Peygamberlikten sonraki en büyük ahiret rutbesidir; "Ölürsem Şehidi, kalırsam Gazi" denir. Vatanın korunması için mücadele ederken hayatlarını kaybeden her müslümanın şehitlik mertebesine ulaşmış oldukları,din büyüklerimiz tarafından kabul edilmiştir.1957 tarihli önceki Ticaret Kanunu'muzun 823 Maddesi, şimdiki Ticaret Kanunu'muzda biraz değişiklik ile ve 940.cı Maddesine karşılık gelen hükümlerde, Türk vatandaşlarının ne surette Türk bayraklı gemi sahibi olacakları düzenlenmiştir. Nuri Cerrahoğlu Bey, 1980 yılında patlak veren ve yıllarca süren Irak ve İran Körfez Savaşı sırasında savaşın cereyan ettiği bir bölgede, on ayrı devletin donanmasına ait harp gemileri de mevcut olduğu halde, ülkesinin bu çok elzem hampetrol yakıt ihtiyacını karşılamak için, sağlığını hiçe sayarak Türk bayraklı tankerlerini yüklemeye göndermişti. Nuri Cerrahoğlu Bey'in savaştan zarar görmeden, petrol naklini yapabilmek için tarifsiz mücadeleler verdiğini derinliğine bilen ve hatırlatan kişi İbrahim Güngen Bey'dir. O kadar ki, meslek büyüğü için sitayişle ve derin bir hayranlık içersinde "Şehit" sıfatını kullanmıştır.

Türk Ticaret Kanunu'muz Türk bayraklı gemi mâliki olmayı öylesine zor koşullara bağladığı halde, üstelik savaş zamanında Kolay Bayrak (Easy /Convenient) çekmek mümkün iken, Nuri Cerrahoğlu Bey bunu yapmamıştır. Yabancı ortaklık tesis etmek de cazip olduğu halde milliyetci bir ruh ile Türk bayraklı gemileri için her türlü ticari ve hukuki savası verirken, özünde vatanına hizmet için amansız bir mücadeleye girişmiştir. İbrahim Güngen Bey bu nedenledir ki, Nuri Cerrahoğlu Bey'in adeta "Cephede" hayatını kaybettiğini ifade etmiştir. Nuri Cerrahoğlu Bey'in yaşamı, Denizcilik camiamızda ömürleri nice mücadele ile geçmis yaşamlara örnek bir öyküdür. Bu nedenledir ki, İbrahim Güngen Bey'in ifade ettiği gibi, Nuri Cerrahoğlu Bey, Deniz Esnafı Loncası'nın en yüksek mertebe ile yâd edilen şehid düşmüş neferidir.

Armatör Nuri Cerrahoğlu San Francisco'da Bimco Genel Kurul toplantısı nedeniyle deniz ticaret dünyasının tanınmış isimleri adına bir davet vermişti. Levent Karaçelik (en sağda) bu davette yer alan Türk delegasyonu misafirlerindendi.

Levent Karaçelik; "Armatör Nuri Cerrahoğlu Türkiye'nin Onasis'i idi"

Levent Karaçelik'ten Nuri Cerrahoğlu'na ait anılarını sormuştum. Birkaçını yazıp gönderdi;

Şöyle anlatmıştı;"*Nuri Cerrahoğlu Ağabeyimizle ilk tanışmam şöyle oldu; Zaten o günden sonra o beni çok sevdi, ben de onu. Yirmi üç yaşındaydım; Asaf Güneri Bey bana Nuri Bey'in Taksim'deki ofisine gidip kendisine o sırada açılmış olan Ereğli Demir Çelik taşıma ihalesine katılmamasını söylememi istedi. Ofisine gittim; ofisin girişinde Doğan Ağabey'in masası vardı. Nuri Cerrahoğlu Bey'in odasının kapısı açıktı. Genel Müdürü olan Doğan Akyürek Ağabey'e durumu anlattım; başladı gülmeye ve gir içerdekine söyle dedi bana. Çekine çekine odasının kapısına vurdum.. İçeri girdim ve masasının önündeki koltuğa oturdum. Dikkatle yüzüme bakıyordu; Ne istediğimi sordu. Asaf Bey'in benden anlatmamı istediği ne ise bunları anlattım.. Sözlerim bitince durdu durdu, sonra elini masaya vurup bana "Ulan sen ben kimim biliyor musun; ben Nuri Cerrahoğlu'yum! Sen bana nasıl böyle konuşursun? dedi.*

Çok korkmuştum, ama bir şey yapmam lâzımdı. Birden nasıl olduysa elimi ben de masaya vurdum; "Ne olmuş yani; ben de Levent Karaçelik'im!" dedim. Benim gösterdiğim korku dolu tepkime bakarak kahkaha atmaya başladı ve Doğan Bey'e seslendi ve "Yahu Doğan, bu adamları Asaf nasıl buluyor da biz bulamıyoruz!" dedi. Sonra elimi sıkarak "Hadi sen git, ben patronuna gerekeni söylerim, aferin sana" dedi. O günden sonra hem kendisi, hem de tüm ailesi ile çok yakın oldum.

Nuri Bey'in ne zaman konusu açılsa cok sınırlandığı bir kaç kişi vardı. Tam yemekte onu kızdırmak için o isimlerden birini söyler ve konuyu açardım. Muhterem eşi Yüksel Hanım; "Levent yapma, şunu delirtme!" derdi. Ben daha konuşmaya baslarken kızgınlıkla küfretmeye başlardı. Vakıa sakin hali çok azdı.. Kızgınlığı çok sürmez, sonra sakinleşirdi, ama bu arada bende iyice küfür yerdim.

Dört ortak Martı'yı kurduğumuzda Ereğlı Demir Çelik ihalelerinde kendisine rakip olmamıza rağmen bizi hep desteklemiştir.1985 yılına ait bir anımı nakletmek isterim; San Francisco'da BIMCO toplantısındayız. 20/25 kadar Türk varız.Toplantıda San Francisco kadın valisi olan Dianne Feinstein konuşma yapacaktı. Tam San Francisco Valisi kadının konuşmasından önce Nuri Ağabey içeri girdi; Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri ve diğer Türk delegeler hep beraber oturuyoruz. Nuri Ağabey hızlı adımlarla yaklaştı ve o her zamanki isyankâr tavrı ile hepimize 'Çıkın dışarı' dedi.Ben, Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri yanyana ayni sıradayız.. Diğer Türk delegeler de çoğunluk arkamızdaki koltuklardalar.. Nuri Cerrahoğlu Ağabey o hakim edasıyla "Çıkın dışarı!" deyince haliyle hepimiz ayağa kalktık ve dışarı çıktık.. Çıktık ama, neden dışarı çıktık bilemiyoruz..

"Nuri Ağabey, çık dedin çıktık, birşey mi oldu? Neden toplantıdan çıktık?" deyince,

- O konuşan kadın hep Türkler aleyhine tavır koyan bir kadın, çok sert demeçler veren bir kadın, onu protesto edeceğiz! Ben Bimco yöneticilerine de söyledim; O kadına söz verirseniz ve o kadın konuşursa, biz Türk delegasyonu toplantıyı terk ederiz diye uyardım." dedi.

Kadın konuşmasını bitirinceye tüm Türkler toplantıya girmedik!

Aynı sene Bimco toplantılarının başka bir oturumdaydık; Eşim Hale ile Las Vegas'a gitmek

istiyorduk. Buraya kadar gelmişiz görelim diyoruz. Bizimle beraber Rifat Karakimseli ve eşi Ayşe de Las Vegas'ı görmek istiyorlar. Las Vegas'ta otel aradık..O yıllarda Las Vegas'taki otellerin hepsi doluymuş. Çok üzüldük, hayal kırıklığına uğradık.. Buraya kadar gelmişik.Nuri Ağabey de otelde lobide oturuyordu. Beni görünce o gür sesiyle "Nedir bu surat? Ne oldu.." diye sordu.. Anlattım "Hale'yi Las Vegas'a götürmek istiyorum, Rifat ile eşi Ayşe de gitmek istiyorlar.. Ama otellerde yer bulamıyoruz" dedim.

Şöyle bir kararlı hareketle garsona seslendi "Bana buraya telefon getirin!"dedi. Garson olanca kısa zamanda bir telefon getirdi ve kablosunu yakınındaki bir fişe taktı.Nuri Ağabey telefonu açtı ve ve başladı konuşmaya; "Peter dinle.. Benim arkadaşım Levent eşiyle şu gün şu saatte Las Vegas'ta olacaktır. Benim katımda iki oda ayarla ve onları karşılat."Karşıdan cevap beklemeden telefonu da kapattı! Sonra bana döndü ; "Yerleriniz tamam! MGM Oteli Müdürü Peter ayarlayacak. Sen hanımı al git." dedi.

(Soldan) Tayfun Çöğendez, Şükrü Ergün ve Ahmet Korman. Armatör Nuri Cerrahoğlu'nun San Francisco'da Bimco Genel Kurul toplantısı nedeniyle deniz ticaret dünyasının tanınmış isimleri adına verdiği davette.

Nuri Ağabeye bir şey soramazdın. Biz de hemen hazırlandık gittik ve hava alanında limozinle karşılandık. Otelde bizlere seksener metre karelik iki oda ayrılmıştı. Kendimizi kral ,kraliçe zannettik. Bunu bir telefonla halletmişti..

Çok çabuk, deli gibi sinirlenen ve sinirlendi mi etrafı tanımayan, İngiltere Kraliçesi ile çay içebilen, tüm dünyada önemli saydığı herkesi tanıyan ve kendisini tanıtmış ve saygı gören bir armatör idi. Nuri Cerrahoğlu Bey, armatör olarak Türkiye'nin Onasis'i idi. Türkiye'de armatörlüğü kimse ondan daha iyi yapamadı.

Şükrü Ergün'ün anılarından Nuri Cerrahoğlu;

"Nuri Bey'in odası, benim o zamana kadar gördüğüm en büyük çalışma odası olmasının yanı sıra, Nuri Bey'in bizlere hayat dersleri de verdiği bir sınıftı"

1981-1985 yıllarında Cerrahoğulları grubunda işletme departmanında görevli olan Şükrü Ergün günümüzde gösterdiği hayranlık dolu başarıları ile Jotun Boya San. ve Tic. A.Ş'nin Doğu Avrupa ve Orta Asya- EECA Başkan Yardımcısı bulunmakta.Genç yaşlarında katıldığı Cerrahoğulları grubunda Nuri Cerrahoğlu'na ait çok değerli ve unutulmaz

anılara sahip olan Şükrü Ergün, şöyle diyordu; Kişisel gelişimimde çok önemli rol oynayan kişilerin başında gelir rahmetli Nuri Bey. Bugün bulunduğum noktadan geçmişe bakınca liderlik, girişimcilik, vizyon sahibi ve patron olma konularında kendisinden ne kadar çok şey öğrendiğimi görüyor ve babacan patronum ve rol modelim Nuri Bey'i rahmetle anıyorum. Nev'i şahsına münhasır insanlardandı Nuri Bey. Etkileyici, karizmatik, sıcak ve nasıl bir tepki göstereceği önceden tahmin edilemezdi.

Nuri Bey gibi bir patronla çalışınca çok anınız oluyor doğal olarak; 1981-85 yıllarından kalan bir tanıklığımı hatırlıyorum; Nuri Cerrahoğlu Bey bana burs vererek, 1981'de Norveç'e Norveç Denizcilik Akademisi'ne göndermişti. Bu akademiden mezun olduktan sonra Türkiye'ye döndüm. O sırada şirket Taksim'deki eski ofisten Gayrettepe'de yeni yapılan Pamukbank Genel Müdürlük binasının en üst katındaki yeni ve çok zengin şekilde tasarlanmış kendi ofisine taşınmıştı. Her çağrılışımızda tatlı bir korkuyla karışık heyecanla gittiğimiz Nuri Bey'in odası, benim o zamana kadar gördüğüm en büyük oda olmasının yanı sıra, Nuri Bey'in bizlere hayat dersleri de verdiği bir sınıftı. O yıllarda denizcilik sektörüne ciddi anlamda teşvikler veriliyordu ve dolayısıyla Ankara'da Teşvik Uygulama Daire Başkanlığında çok işimiz oluyordu. Nuri Bey telefonun interkom fonksiyonunu kullanmayı çok severdi ve bizlere telefonda söyleyeceklerini genellikle interkomdan anons ederdi.

Bir akşamüstü interkomdan Nuri Bey'in sesi yükseldi:

-Şükrü odama gel!

Koşarak gittim. Bir teşvik dosyası verdi ve işin önemini anlattıktan sonra:

-Daire başkanıyla konuştuktan sonra muhakkak bana telefon et, alacağın cevaba göre sana talimatlarım olacak. Şimdi fırla git ve bu işi hallet.

Koşar adım odadan çıkarken arkamdan "*Muhakkak telefon et haa*" diye bağırıyordu.

Ertesi sabah ilk uçakla Ankara'ya gittim. Teşvik Uygulama Dairesi'ndeki işi bana verilen talimat doğrultusunda takip ettim ve Daire Başkanıyla konuştum. Sadece Nuri Bey'e telefon edip yeni talimatlarını almak kalmıştı geriye. O günlerin Türkiye'sinde şehirlerarası telefon etmenin ne denli büyük bir sorun olabileceğini bizden sonraki kuşaklar hayal bile edemezler. İstanbul'a telefon etme çabalarımın ne kadar süreceğini kestiremediğim için, doğru İzmir Caddesi'ndeki 'Galatasaray Lisesi Mezunlar Derneğinin' lokaline gittim ve müdürün ofisindeki telefonun başına çöktüm. O yıllarda şehirlerarası telefon görüşmelerinin sağlayan 03 servisine ilave olarak daha pahalı, ama çok daha süratli 09 diye bir servis daha kullanıma sunulmuştu. İstanbul numaralarımı 03'e Yıldırım kaydıyla yazdırdımsa da, diğer taraftan da 09 kanalıyla denemelere başladım.

Beni müdürün odasında gören odaya doldu, bir yandan derneğe gelen arkadaşlarımla sohbet edip, içkilerimizi yudumlarken bir yandan da İstanbul numaralarını düşürmeye çalışıyorum ama nafile! Hatlardaki bir arızadan dolayı o gün Ankara ile İstanbul arasında telefon bağlantısı yapılamıyordu. Saatler süren denemeler sonunda bu durumun en az yirmi dört saat süreceği bildirilince, ben de son uçakla İstanbul'a dönmeye karar verdim. Ertesi sabah ismim interkomda çınlayınca koşarak Nuri Bey'in odasına gittim, kapıyı açmamla bombardıman başladı.

-Aramadın!..

-Aramayı beceremedin!..

Korkudan dizlerim titrerken dilim döndüğünce neden aramadığımı açıklamaya çalışıyordum, ama dinleyen kim?

Nuri Bey'in sesi yükseldikçe sinir katsayısı da yükseliyordu. Bundan sonra olanlar yıllarca rüyama girdi.

-Sen şimdi Galatasaray Lisesi ve Robert College mezunu (Boğaziçi Üniversitesi'ne Robert College derdi Nuri Bey), üzerine Norveç'te okumuş, bilmem kaç lisan bilen Şükrü, Ankara'dan İstanbul'a telefon etmeyi beceremedim mi diyorsun bana?

-Ama Nuri Bey….

-Keees, ben senin yerinde olsam ne yapardım biliyor musun?

-?????

-Kendimi camdan atardım!

Bunları söyledikten sonra Nuri Bey masasından kalktı ve "Bak işte böyle" diyerek Yedinci katta bulunan ofis penceresini açtı ve pervaza ata biner gibi oturarak, bir ayağını camdan sarkıttı ve yüksek perdeden attığı söylenmelerine devam etti..

Benim yükseklik korkum vardır; Nuri Bey pencere pervazına oturunca bende hoşafın yağı kesildi ve elim ayağım titremeye başladı, rengim ruhsarım atmış olacak ki fırça seansına biraz ara veren Nuri Bey "İyi misin sen?" diye sordu.

Cevap verecek halim yoktu, sanırım ağzımı açıp kapatıyor, ama bir ses çıkaramıyordum.

Nuri Bey pencereden indi, masasına oturdu ve sakin bir şekilde:

-Sen de çok kof çıktın, git yüzünü yıka dedi.

1983 yılıydı; Nuri Bey uzunca bir süre kaldığı Londra'dan döneli birkaç gün olmuş; Birden gür sesiyle ofiste herkes şaşırdı kaldı; "Siz daha uyuyun ! Kompüter diye bir şey çıkmış, adamlar bir düğmeye basıyorlar bütün bilgiler emirlerine âmâde. Bir de genç olacaksınız, kanınız donmuş sizin kanınız… Siz üniversitede görmediniz mi bunun dersini?" diye bilgisayardan bahsediyordu! Bilgisayarın önemini bizlere ilkkez Nuri Cerrahoğlu Bey anlatmıştır.

Gerçi üniversitede bir programlama dersi almıştık, ama bizim gördüğümüz bilgisayar dersi ile Nuri Bey'in *"Bir düğmeye basınca bütün bilgileri emre âmâde kılan" kompüter pek aynı şeyler değildi sanki. Yine o gür sesiyle emirler verdi; "Arayın bulun kardeşim, herşeyi benden beklemeyin!"* dedi ve geldiği gibi hışımla çıktı İşletme bölümünden. Birşeyler yapmak lâzımdı, aklıma bir sınıf arkadaşımın o sıralarda piyasaya yeni çıkan Apple Bilgisayar şirketinde satışta işe girdiği geldi. Aradım, beni bir tanıtım yapmak için ofislerine davet etti. Durumu Nuri Bey'e söyledim, olağan tez canlılığıyla; "Hemen git, öğren, kaç paraysa satın al, yazıhaneye kur" dedi. Muhasebeye kaç para istersem verilmesi için talimat verdi ve bir odayı da boşalttırarak "Kompüter odası" ilân etti.

Ertesi gün arkadaşımla buluştum, bana cihazın tanıtımını yaptı. Çok etkilenmiştim. Şimdi kullandığımız Excel ve Word programlarının son derece ilkel bir versiyonu olan "Visicalc" ve Visifile" bana o zaman çok ileri bir teknoloji olarak görünmüştü. Ciddi bir para ödenerek dektop bir bilgisayar, Visical ve Fisifile paket programlarının kocaman disketleri ve tuğla gibi kalın iki eğitim kitabı ofise geldi ve "Kompüter Odasına" yerleştirildi. Yeni işim o bilgisayarı öğrenmek ve heyecanla sonuç bekleyen sevgili patronuma biran önce birşeyler sunmaktı.

Bugün birkaç saatle ifade edilebilecek bir süre içinde yapılabilecek bir program için sanırım

birkaç hafta harcadım. Sonunda, geminin ismini, yakıt fiyatını, geninin süratini, yükleme ve tahliye, yakıt ikmal limanı ve yükün nev'ini girdiğinizde bir düğmeye bastığınızda "Break even Navlunu" veya "Time Charter Equivalent Rate"i anında hesaplayan bir şey ortaya çıktı.

Nuri Bey benim sunacağım mucizeyi bekliyordu

Hazır olduğumu söyleyince başta Nuri bey olmak üzere neredeyse bütün şirket o küçücük odaya doluştu ve benim arkamda ekranda sunacağım "Mucizeyi" beklemeye başladı. Ben de kendimden emin, Nuri Bey'den gemilerimizden birinin adını ve yukarıda saydığım girdileri belirlemesini istedim. Nuri bey bazı verileri verdi, ben de bir düğmeye basıp,

-Efendim bu geminin Break Even navlunu şu kadar dedim.

Nuri Bey:

-Onu bırak şimdi Boğazdan geçen gemilerin isim, bayrak, tonaj, yük, acente ve donatan bilgilerini almak için hangi tuşa basacağız sen onu söyle bana, dedi

Ben:

-Ama efendim bu aletlerle o bilgilere ulaşmak sanırım mümkün değil falan demeye çalışırken,

Nuri Bey:

-Oğlum bu hesapları siz zaten yapıyorsunuz, Boğazdan geçen gemi bilgilerini bize vermeyecekse neden aldık biz bu aleti ? Sizin işinizi yapsın diye mi ? diye söylenerek odadan çıktı.

Hayal ettiği sistem bu olaydan sanırım ancak 20 - 25 sene sonra kullanıma sunuldu. Türkiye'nin o devrinin çok ötesinde bir insandı. Kendisine çok şey borçluyum. Allah rahmet eylesin.

Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret TAŞ, Taksim'de Pamuk Eczahanesi'nin bulunduğu binada idi.

Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret Türk Anonim Şirketi, 6 Ocak 1954 Çarşamba günü kaydı düşülerek "Müşterek Zahide Yüksel Cerrahoğlu Yönetim Kurulu Başkanı, Şerife Nurseli Köseoğlu Başkan Yardımcısı, Müşterek Bingül Cerrahoğlu Yönetim Kurulu Üyesi" kayıtlı olarak kuruldu. Şirketin adresi Taksim'de Pamuk Eczahanesi'nin bulunduğu apartımanda idi. Nuri Cerrahoğlu, Dedesi Hacı Eşref Cerrahoğlu ve babası Mehmet Tahsin Cerrahoğlu'nun başlattığı armatörlük serüvenine, kendisine emanet edilen Taksim'deki bu ofiste devam etti. Burası Taksim'in en değerli yapı adası olarak kabul edilirdi. Taksim Meydanı'na cepheli olup ve meydanın güneyindeki bitişik apartmanlardan oluşurdu. Kazancı Yokuşundan Sıraselviler'e dönen köşedeki dört önemli apartımandan Kazancı yokuşu başındaki sonraki altı katlı ilk apartımanın giriş katında Pamuk Eczanesi bulunurdu.

Pamuk Eczanesi bir marka idi. En büyük özelliği piyasada bulunmayan yabancı ilaçlar burada bulunurdu. Eczanenin içi oldukça uzun, geniş ve ferah idi. Pamuk Eczanesi yanında dört katlı bir apartman vardı. Bu yapı sonradan yıkılıp sekiz katlı ince uzun ruhsuz bir bina inşa edildi.

Üçüncü bina ise Mengerler binası idi. Mengerler o tarihlerde ülkede Mercedes demekti. Bu yapı yedi katlı güzel kagir bir apartmandı. Bugün bile meydandaki güzel yapılardan biridir. Yüksek tavanlıdır. Ön cephesinin iki yanı düz cepheli ortası dışa doğru bombeli bir yapıdır. Düz cephelerde yuvarlak balkonlar bulunurdu. Bu yapının giriş katında ise büyük bir gazete bayii vardı. İstanbul'da o dönemlerde yabancı basın ve yayının satın alınabildiği en büyük gazete

Mehmet Tahsin Cerrahoğlu ve eşi Şerife Cerrahoğlu, çocukları İrfan, Nuri ve Emine Cerrahoğlu.

bayii idi. Nuri Cerrahoğlu'nun İngiliz gazetelerini aldığı bayi burası idi. O dönemlerde yabancı gazete ve dergiler İstanbul'da her yerde bulunmazdı. Dergiler genelde 3-5 gün gecikme ile gelirdi. Hatta 1970'li yıllarda yabancı dergilerdeki kadın resimleri mavi bir kalemle kapatılırdı! 90'lı yıllarda Esentepe, Yıldız Posta Caddesindeki No.17 Cerrahoğulları İş Merkezi'ndeki kendi ofisine taşındı. Vefatından sonra ise Kabataş Setüstü İnebolu Sk. 59'da Saeed Rabb Cerrahoğlu ile şirketin son yolculuğu başlamıştı. Buradaki telefonları (0212) 2514917 idi.

Yaşam öyküsünü hatırlarsak; Armatör Mehmet Tahsin Cerrahoğlu'nun ve Hafıza Şerife Cerrahoğlu'nun oğlu olan Nuri Cerrahoğlu 1931 yılında Karadeniz Ereğlisi Alaplı sahil köyünde dünyaya geldi. Ailenin İstanbul'a yerleşmesinden sonra öğrenimine İstanbul'da devam etti ve daima başarılı bir öğrencilikle yoluna devam etti. Babası çocuklarının en iyi eğitimi almasını isterdi. Robert Kolej'e yazdırıldı ve bu okuldan da başarıyla mezun olduktan sonra ABD'de Ulaştırma konusunda master yaptı. Türkiye'ye döndükten sonra aile şirketinde işletme servisinde görev aldı. Denizcilik firmalarında işletme/operasyon bölümünün hudutsuz önem taşıdığı görüşündeydi. Başkan olduğu yıllarda Operasyon bölümüne çok seçerek eleman ataması yapmıştır. Karadenizli oluşu doğasından gelen hareketli yaşamı, tüm ömrü boyunca sıkıca sarıldığı "Armatörlük" ve daha başarılı bir armatör olmak heyecanı ile hep mücadeleci oldu. Dünya deniz ticaretinin mucizesi sayılan Yunan armatörlerinin yaşam mücadeleleri derinliğine inceler ve dersler çıkartırdı. Bir zamanlar dünyanın en güçlü deniz ticaret filolarına Sürekli stres yüklü yılların ardından Londra'da bir toplantı sırasında 14 Ocak 1985 günü

Armatör Mehmet Tahsin Cerrahoğlu, eşi Şerife Cerrahoğlu

rahatsızlandı. Kalbi alarm veriyordu! Süratle Londra'da hastahaneye yatırdılar.

Sema Rabb Cerrahoğlu, ailenin tarihini Metin Çöğendez'in çok daha iyi hatırladığını söylemişti. Yeniköy'e giderken yardımcılarından Serdar'la Etiler'deki eve ulaştık. Böylece Metin Çöğendez Bey'le Yeniköy'e geldik.

Çöğendez ailesi ile Cerrahzâde ailelerinin akrabalığı

Hacı Eşref Cerrahoğlu'nun eşi Hafıza Şerife Cerrahoğlu, Karadeniz Ereğlisi eşrafından Musa Çöğendez ve İfakat Çöğendez'in kızıydı. Melek Uncu ve Meliha Hançer'in kız kardeşi, İsa ve Mustafa Çöğendez ile Eşref Çöğendez'in ablası, Emine Zeren, İrfan Cerrahoğlu ve Halil Nuri Cerrahoğlu'nun annesiydi. Şevket Uncu ve Tevfik Hançer'in baldızı, Mualla, Nuran ve Necla Çöğendez'in görümcesi, Metin Çöğendez, Tayfun Çöğendez ve Tunç Çöğendez'in halası oluyordu. 31 Ağustos 1977 Çarşamba gecesi, Hakkın rahmetine kavuştu.

Metin Çöğendez ailenin köklerinin Maraş'lı olduğunu belirterek şöyle devam etti; *"Hacı Eşref'in ataları Kdz Ereğli'ye geldiğini söylemişti. Ailenin bir kolu 'Çöğendez' olarak tanınıyor. Çöğendez soyadına gelince, Karadeniz'de Danişmendli ve Kıpçak köylerinde Çöğendez soyadı çok fazla rastlanıyor. Karamanoğullarının boylarındandılar.Hacı Eşref'in babası Alaplı Yaraşlı Yörük Köyü'ndendir. Hacı Eşref çok küçük yaşta iken deniz yoluyla dış dünyaya bağlı oldukları bir Karadeniz Köyünde denizle mücadele etmeyi öğreniyor. Zamanla Mobil'in gaz tenekeleri için gazyağı, mazot gibi ürünlerini satan bir bayilik kuruyor. Cerrahoğulları Han'ında tenekelerde gazyağı satılırdı. Son derece sayılan, hürmet edilen bir şahsiyetti. Hacı Eşref'in oğullarından Cerrahzâde Ziya (Ziya Sönmez) in oğlu Hilmi Bey, akraba kızı İncilay Hanım'ın annesi Düriye Hanım idi (d.1334/Hacı Eşref vefat ettiğinde o sene Ereğli'de doğan tüm çocukları Eşref adı verilmiştir. Çok hayırsever bir insandı. Yoksullara, ihtiyacı olanlara daima yardım etmiştir; Aile İstanbul'a göç ettikten sonra, köye İstanbul'dan 300-400 para olan zarfı gelirdi. Nuri Bey babamı çok severdi. Zonguldak'dan gemi yüklendiği zaman, biz de motorla gemiye çıkardık. Yaşam budur; ailenin Karadeniz Ereğlisi'nde kabirleri kalmıştır."*

Sema Rabb Cerrahoğlu, ailenin İstanbul'a yerleşmesine ait anılarını naklederken şöyle devam etti; "Dedem Mehmet Tahsin ailece İstanbul'a göç ediyor ve Ortaköy'e yerleşiyorlar. Babam Ortaköy'de asıl adı Naime Sultan Yalısı olan Fehime Sultan Yalısı'ndaki Gazi Osman Paşa İlk

İrfan Cerrahoğlu'nun düğün hatırası; (Arka sıra soldan) Eşref Çöğendez, Nuri Cerrahoğlu, Nebahat Cibiroğlu (Cerrahoğlu), Şerife Cerrahoğlu, İrfan Cerrahoğlu, Yüksel Cerrahoğlu, İsa Çöğendez. (Önsırada soldan üçüncü) Armatör Hacı Eşref Cerrahoğlu ve Emine Cerrahoğlu ile dünürü ile akrabaları. Kaynak: Cerrahoğlu arşivi.

Öğrenim Okulu'nda okuyor. Aile daha sonra Sarıyer'e taşınıyor. Orta ve lise öğrenimini Robert Kolej'de tamamlıyor ve mezun olunca Boston'a üniversite öğrenimi için gidiyor. O yıllarda lisan bilen çok az armatör var olduğu yıllarda uluslararası denizcilik çevrelerinde Türk deniz ticaretini tanıtan ilk isim oluyor."

Hacı Eşref evvela bir ahşap çektirme tekne inşa ettirmiş ve buna "Maçka" adını vermiş. İkinci çektirmenin adı "Çönmez" olmuştur. Bu motorlarla İstanbul'a kömür çekiyorlar. Sonra küçük tonajlı gemiler satın alıyorlar; Bu gemilere "Kilyos", "*Yalıköy*", "*Alaplı*" ve "*Hacer*" adını vermişlerdi.

Mehmet Tahsin Cerrahoğlu'nun ilk gemilerinden H.Eşref Gemisi satın aldığında 42 ve battığında 106 yaşındaydı

Karadeniz Ereğli ilçesi Alaplı Yörük Köyü'nden Cerrahzâde Hacı Eşref ile başlayan Cerrahoğulları'ın denizle olan mücadelelerini yelkenli motorlu ahşap çektirmelerden sac teknelere geçişleri, ilk gemilerine olan heyecanlarıyla anlatılmalıdır. Oysa sahip oldukları o sac gemiler, son derece yaşlı, yorgun ve çok küçük teknelerdir. Güçleri ancak yettiğinden hep razı olmuşlardır. Karadeniz insanının yazgısından hep ayni meşakkatin izleri görülür! Onun içindir ki "*H.Eşref*" adını verdikleri gemilerinden dolayı coşkularına rağmen, o geminin 42 yaşında yaşlı ve yorgun oluşu, kendilerine gelinceye kadar sekiz defa el değiştirmiş oluşu, çaresiz kabullenilmiştir!

(Soldan) Yüksel ve Nuri Cerrahoğlu, Nebahat Cerrahoğlu (Eşraf Cerrahoğlu'nun annesi), İrfan Cerrahoğlu ve çocuklar; Sema, Selda ve Eşref Cerrahoğlu.

Metin Çöğendez Cerrahzâde ailesinin Kdz. Ereğli'sinden başlayan yaşam öykülerini anlattı.

S/S H.Eşref- (Ex- Skinningrove; Ex- Pierre Paul; Ex-İsafold; Ex- Prado; Ex -Lieutenant Corriol; Ex- Alpha; Ex- Mariam; Ex- Charalambos Vaiannis)

347grt., 194 nrt. olan Skinningrove koster tipi gemi, 1891 yılında Wood,Skinner & Co.Ltd (Skinningrove Iron Co.Ltd./ Middlesbrough) adına Bill Quay / Upon – On Tyne'de 33 Kızak Numarasıyla Aralık 1891'de inşa edildi. Boyutlar; Tam boy 140.7 ft., Kaimeler Arası genişlik 22.1 ft., Derinlik 10.ft. idi. Ana makinesi 40nhp gücünde T3cyl (10.5, 17 & 28 x 21ins'di ve 1954'de 2SA 6 cyl, motorin dizele çevrildi. Makinesi North-Eastern Marine engineering Co.Ltd. Wallsend (Upon- On Tyne) imalatıydı. 1954'de Burmeister & Wein dizel motor monte edilmiştir.1895'de P.Biraben & Fils/Bordeaux firmasına satıldı ve "*Pierre- Paul*" adı verildi. 1900'de JPT Bryde, Kopenhag merkezli firmaya satıldı ve "*İsafold*" adı verildi. 1901 JPT Bryde, Reykjavik'e bağlandı. 1911'de SA des Transports Cotiers,

Nuri Cerrahoğlu ve Yüksel Cerrahoğlu'nun kızları; (Soldan) Sema Rabb Cerrahoğlu, Nurseli Köseoğlu, Yasemin Karamancı ve Bingül Cerrahoğlu.

Marsilya firmasına satıldı ve "*Prado*" adı verildi. Ayni sene Fransız Deniz Kuvvetleri adına askerileştirildi ve lojistik nakliye gemisi olarak kullanıldı. 1923'de J. Filippi & Cie./Marsilya firmasına satıldı ve "*Lieutenant Corriol*" adı verildi. 1924'de MME Papadimitrou & Co. Pire firmasına satıldı ve "Alpha" adı verildi. 1930'da adı değiştirildi ve "*Mariam*" adı verildi. 1931'de Vaiannis & Kariaktides, Pire firmasına satıldı ve "*Charalambos Vaiannis*" adı verildi. 1933'de Cerrahzâde Mehmet Tahsin/İstanbul firmasına satıldı ve "Hacı Eşref" adı verildi. 1936'da Cerrahoğlu Mehmet Tahsin firmasına adına tescil edildi. 1944'de Faik Nadir Zeren firmasına satıldı. 1947'de İzzet Demirtaş'a satıldı.1958'de İsmail Kaptanoğlu ve Ortakları,İstanbul firmasına satıldı ve "İsmail Kaptanoğlu" adı verildi. 1965'de İsmail Kaptanoğlu adına tescil edildi. 1977'de Turan Karakaya'ya satıldı ve "Karakayalar" adı verildi. 2 Ağustos 1997 günü Heybeliada'nın bir mil kadar açığında Şehirhatları vapuru Suadiye ile çarpışması sonucu battı.

Sema Rabb Cerrahoğlu ailedeki sohbetlerde, dedesinin Ereğli'de iken Burla Biraderler ile bir iş yapmış olduğunun anlatıldığını belirterek anılarına şöyle devam etmiştir; "Babam ABD'de Pennsylvania'daki Wharton Üniversitesi'nde öğrenim görüyor. Bize, Robert Kolej'de okurken pencereden geçen gemileri seyretmeyi çok sevdiğini, bunun kendisinde bir tutku olduğunu söyler ve gemilerin özelliklerine varıncaya dek ayrıntılarını araştırdığını anlatırdı.

Bazı anılarımı nakletmek isterim; Babam, Dedem Mehmet Tahsin Bey'in Alman işadamı

Alfred Toepfer ile buğday taşıma işbirliğinden ve Alfred Toepfer'in büyük babamla Rusya'dan buğday ithalatı konusunda bazı çalışmalarından bahsederdi.(209)

Babam Amerikadan döndükten sonra doğrudan şirketten çalışmaya başladığından, diğer armatörler ve sair tüccar karşısında o kadar genç görünüyor ki, sözünü dinletebilmek veya sözünün dinlenmesi için bir ara yaşlı zannetsinler diye saçını beyaza boyatmış.Yaşadığı koşulların çok ağır oluşundan bahsederdi; Gemiler yüklenirken veya İstinye'de merdivenlerde sabahladığını anlatırdı. Müstakbel kayınpederimle Tahran'da bir toplantı sırasında tanışmışlar ve kısa zamanda dost olmuşlar. Ankara'ya Pakistan büyükelçisi olarak atandıktan sonra bu dostlukları bir ömür boyu devam etmiştir.Başlangıçta babam ağabeyi İrfan Bey'le ortaktılar. Sonra yollarını ayırıyorlar. Bu tarihlerde *"Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Tic. AŞ."de "M.Ereğli"* ve *"M.İstanbul"* gemileri filoyu teşkil ediyordu. Amcam İrfan Cerrahoğlu ise "Cerrahgil Denizcilik, Nakliyat Ticaret AŞ." ile yoluna devam etmiştir. O sırada ben Londra'da okuyordum. Birgün bana telefon etti ve Paris'e gelmemi istedi; İki sene Paris'te Türkiye petrolleri konusunda çalıştık.

Bimco Genel Kurulu'na katılan ilk Türk armatörü olmuştur.

60'lı yıllarda Roma'daki Bimco Genel Kurulu'na katılan ilk Türk armatörü olmuştur! O yıllarda böyle bir vizyon mevcut değildi! Roma'da Bimco toplantıları sırasında verilen bir davette Papa'ya tanıştırıldığında, Papa kendisiyle Türkçe konuşuyor. Heybeliada'da yaşamış..

Babam Bimco'yu İstanbul'da gerçekleştirmek için ısrarla çaba sarfetti. Daima geri çevirdiler.. Sonunda herşeyi çok iyi hazırlayacağız derken, babam vefat etti. Ama biz onun istediği gibi hazırlık yaptık. Gelen davetlilerin otellerinin odalarının anahtarlarını bile ellerine teslim ettik. Mükemmel bir Bimco toplantısı oldu. Daima çok iyi eğitim almamızı istedi ve çok çaba sarfetmiştir. Nitekim o yıllarda babam bir toplantı için İngiltere'ye gidiyor. Dört kızları olmuş.. Onlara İngiltere'de en iyi okulları arıyor. Annem lisanını ilerletmek için İngilizce mecmualar okurdu. Birgün bu dergilerden birinde bir prensesin yaşantısı hakkında bir makale görmüş. Merak ediyor ve babama gidip o prensesin okuduğu okulu görmesini istemiş! Babam da annemin telefonla ilettiği sırada bir tanınmış armatörle toplantıda imiş. Toplantıyı bırakıp çıkmak zorunda olduğunu söyleyince o armatör dostu, hangi okul olduğunu soruyor. Babam okulun adını söyleyince; "Benim kızım orada okuyor. Ben seni yemekten sonra okula götürürüm" diyor. Bu okul çok sıkı kuralları olan ve çok kısıtlı sayıda öğrenci seçen ve kabul eden bir aristokrasiye bağlı bir İngiliz eğitim kurumu idi. Armatör arkadaşının kızı o okulda olmasaydı, babam hatta oradan olumsuz bir cevapla geri dönmek zorunda kalırdı.

Yunanlı armatörlerin geleneklerini öğrenmeye hudutsuz önem vermiş ve Yunanlı armatörlerle çok yakın dostlukları olmuştur. Fakat hudutsuz derece kendini yoran ve gemiden başka bir şey görmeyen deniz âşığı biriydi. Her yere yetişmeye çalışır ve durmadan seyahat ederdi. Uluslararası iş ilişkileri açısından çok sık davetler düzenlemeye özen gösterirdi. Babam ayni zamanda Pakistan Fahri Konsolosu idi. Birseferinde Moda Klübünde bir davet düzenlemiş.. İşi için sabahtan Ankara'ya gidiyor ve davete yetişmek için uçağa biniyor, fakat öyle bir fırtınaya yakalanıyor ki, uçak İstanbul yerine İzmir'e iniyor. Annem de misafirleri tek başına karşılamak zorunda kalıyor.

BİNGÜL CERRAHOĞLU

Bingül Cerrahoğlu yaşam öyküsünü şöyle anlattı; "Ben Nahit Kabakçı ile evliydim, ayrıldım. 2009'da vefat etmiştir. Bir kızımız olmuş ve Hüma adını vermiştik. Kızım Londra'da yaşamaktadır.

Hüma küçük yaşlardan itibaren sanat eserlerinin içinde büyüdü. Çocukluğu yurt dışındaki müzeleri ve sanat galerilerini gezmekle geçti ve bir küratör olarak yetişmek için özen gösterdi. Ben hep kızımın sevdiği işi yapmasını istedim. Sevdiğiniz işle meşgul olduğunuzda, başarılı olma olasılığı doğal olarak artar. Küratör olarak çok başarılı projelere imza atacağına da inanıyorum. Sanatını çok severek yapıyor.

Babam bizleri denizcilik alanında deneyim sahibi olmamız için özellikle Londra'da acentesiyle bağlantılı şirketlere yönlendirmiştir. Ben hayli zaman Londra'da bu şekilde görev aldım. Armatörlük konusuna gelince, babamın zamanında armatör gemisiyle doğrudan ilgilenmek zorundaydı. Gemisini, kaptanından, makine zabitinden, lonstromosuna varıncaya dek tanımalı, onların sorunlarıyla doğrudan ilgilenmeliydi. Babam tulumu giyer doğruca makine dairesine inerdi. Onların zamanında armatörlük bu yönüyle evinden ayrı bir yaşam demekti. Gemisinin yüklemesini, tahliyesini, onarımını doğrudan izleyen, ilgilenen armatör oluyordu. Ben şirkette böyle bir ortamda görev almıştım. Fakat bir kadın için zor bir meslek alanı idi..Yine de geminin ayrı bir kokusu vardır; özlediğimi söylemek isterim.

Hüma (Cerrahoğlu) Kabakçı.

SAEED RABB CERRAHOĞLU

Sema Rabb Cerrahoğlu eşi Saeed Rabb'ı şöyle anlatmıştır; "Eşimin babası olan kayınpederim İngiliz Hava Kuvvetleri'ndeki ilk Müslüman havacı idi. En yüksek bir mevkiye geliyor. Herhalde siyasi gerekçelerle Ankara'ya büyükelçi olarak tayin ediyorlar. Babamla Tahran'da bir toplantı sırasında tanışmışlar. Babam toplantı sırasında bir konuşma yapmış. Müstakbel kayınperim babamın konuşmasından etkilenerek tanışıyor.

Eşim Hindistan ile Pakistan'ın ayrılması sırsında karşılaşılan olaylar nedeniyle bir hayli zaman annesinden babasından uzakta yaşamak zorunda kalmış. İngiltere'de çok iyi öğrenim görmüş, London School of Economics'den mezun olmuş. Son derece kültürlü biriydi. Türkiye'deki doğal hayatı çalışmalarını başlattığı gibi, dünya Doğal Hayatı Koruma Vakfı ile birleştiren doğa aşığı bir şahsiyetti.Başlangıçta bir İngiliz şirketinde çalışmaktaydı. Babamın vefatından sonra aile şirketimizin sorumluluklarını üstlendi. Saeed çok uyumlu bir insandı ve sanat aşağıydı. Maalesef kanserden 64 yaşında vefat etti. Şanssızlığımız eşlerimizi erken kaybettik. Ama iyi ki erken evlenmişim.. Çocuklarımız büyüdüler, evlendiler, torunlarımız oldu. Annem de çok genç yaşta evlenmiş.. O da böylece torunlarının çocuklarını gördü. Cerrahoğulları'nın artık armatörlük hayatı sona erdi. Biz şirketimize ait işlerimizi Eşref Cerrahoğlu'na devrettik.Bize onur veren anıları kaldı"

Leyla Umar'ın anlattığı Saeed Rabb

Bir devrin ünlü gazete yazarlarından Leyla Umar, Pakistan'ın eski Başbakanı Benazir Butto'nun İstanbul'da bir konferans vermeye geldiğini gazetelerde okuyunca Cemal Reşit Rey Konser Salonu'na gitmiştir. Der ki; "*Salon hıncahınç doluydu. Kadın hakları ile ilgili panelin açılış konuşmasını yaptıktan sonra sahneden inerken beni görünce bir çığlık atan Benazir Butto: 'Neredeydin, dünden beri senin Ankara'da olduğun söyleniyordu'* dedi.

Kendisiyle beş yıl sonra yeniden buluşuyorduk. Uzun yıllar içinde yakın dostluk kurduğum Benazir Butto konferans bitiminde 'Ben Belediye Başkanı Gürtuna'nın eşi Reyhan Hanım'ın vakfını ziyaret edeceğim. Sen de benimle gel; bugün hiç benden ayrılma' dedi ve müşterek, çok yakın arkadaşlarımız hakkında beni soru yağmuruna tutmaya başladı. Mutlaka görmek istediği üç kişi vardı Benazir Butto'nun çocukluk arkadaşı, Pakistan asıllı Saeed Rabb Sema Cerrahoğlu ile evlenerek İstanbul'a yerleşmişti. Saeed Rabb'ı bir yıl önce kaybettiğimizi söyleyince bir şok geçiren Benazir Butto '*Öyleyse Sema ile Nurseli'yi bulalım*' dedi.

Sema Rabb yurt dışındaydı. Kız kardeşi Nurseli Cerrahoğlu vaktiyle Benazir'in erkek kardeşiyle nişanlıydı. Onun için, her zaman; 'Nurseli ailemiz için bir nimetti ama babamın politik yaşamı yüzünden evlenemediler' derdi. Saeed Rabb gerçek bir doğa dostu idi ve bu alanda en etkin derneği hayata geçirdi. Kaybedilen değerlerin arkasından yazılanları okurken, '*Niçin yaşarken yazmadılar?*' diye isyan ederim. Yaşarken hakkında tek bir satır yazmadığım için kendimi asla affetmeyeceğim dostum, Saeed Rabb Cerrahoğlu'nu tanıtmaya çalışacağım; Saeed, Pakistan'ın asil ailelerinden birinin oğluydu. Babası iki oğlunu da tüm varlıklı ve asil Pakistanlılar gibi İngiltere'ye göndermişti. Küçüklük arkadaşı Benazir Butto ile Londra'da eğitimine devam eden Saeed, babası Ankara'ya büyükelçi olarak tayin edilince Türkiye'yi sevdi. Kısa bir süre sonra da onu Türkiye'ye vefatına kadar bağlayan Sema Cerrahoğlu ile tanıştı. Çift evlendikten sonra Sena ve Şira adlı kızları dünyaya geldi. Onlar da anne ve babaları gibi Londra'da eğitimlerine devam ettiler. Gerçek bir çevre dostu olan Saeed Rabb Cerrahoğlu arkadaşlarıyla birlikte Doğal Hayatı Koruma Sivil Toplum Örgütü'nü kurdu. Uluslararası ün

sahibi birçok çevrecinin katıldığı davetlerin bazılarının İngiliz Elçiliği'nde verilmesini sağladı.

Prens Philip, Saeed'i kırmamıştı

Saeed Rabb'ın verdiği davetlerin en keyiflisi Prens Philip'in katıldığı baloydu. İngiltere Kraliçesi'nin eşi olan Prens Philip açık arttırmayla satışa çıkan tabloların fiyatlarının çok yükselmesini sağlamıştı. Balo bitince Büyükelçi Daunt, Saeed ve Sema Rabb'a Prens Philip'in bizzat teşekkür etmek istediğini söylediler. Hep birlikte 2-3 saat geçirdiğimiz ufak salonda Prens Philip'in doğayla ilgili öykülerine kah güldük, kah hüzünlendik.

Prens ayrılırken Saeed'e, '*Sizin kurduğunuz bu örgüte her zaman yardım etmeye söz veriyorum; yeter ki siz benden isteyin. İnşallah Türkler sizin başlattığınız bu güzel örgütün değerini bilir ve onu yaşatırlar*' demişti. Prens'in temennisi gerçekleşmedi; doğacılar Saeed Rabb'ın değerini bilemediler, onu kırdılar. Saeed bu kuruluşun başkanlığından ayrıldıktan sonra vaktinin hepsini işine verdi ve yaptığı her işte doğanın korunmasını sağladı. İki yıl önce başlayan hastalığı onu sevdiklerinden çekip almadan birkaç gün önce eşi Sema'ya ve kızlarına, 'Beni çok mutlu ettiğiniz için size teşekkür ederim' demişti.[210]

Geride kalan anılardır

Yaşam tüm güzellikleriyle, umudlarıyla devam etse de, gün gelir sonsuzluk adına bir şerbet sunulur. Şairin[211] dizelediği gibi

"Hazâna muntazırım ömrümün bahârında

Ederse dil yeri vardır vedâ'-ı mülk-i vücûd

Garîbe yer bulunurmuş adem diyârında"

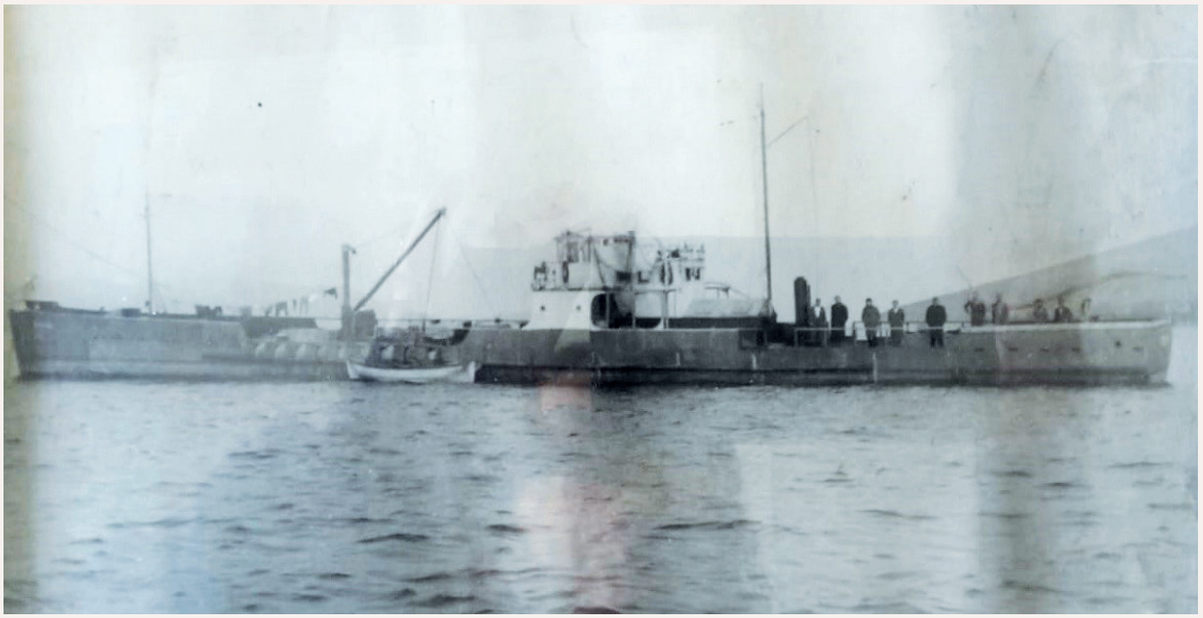
[209] Alfred Carl Toepfer, Alman girişimci, Toepfer International şirketinin sahibi ve Alfred Toepfer Vakfı'nın kurucusuydu. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunun orijinal iç pazarlarını şekillendirmeye yardım etti ve sanat, bilim ve doğayı kutlamasıyla tanınan bir hayırsever idi. Toepfer International, Alman merkezli bir emtia ticareti şirketidir. Alfred Toepfer tarafından 1919 yılında kurulan Hamburg, Almanya merkezli. Şirket, tahıl ve gıda endüstrisinin büyük bir bölümünü tahıl stoklarının% 80'ine sahip olan Archer Daniels Midland'da yapıyor.

Archer Daniels Midland Co. Almanya'nın en büyük tahıl ticareti şirketi Alfred C. Toepfer International'in son hisselerini de satın alarak, yaklaşık 100 yıl sonra Toepfer'in küresel tahıl pazarındaki yerini aldı. Satın alımın ardından Hamburg'daki Toepfer ofisi, ADM Germany GmbH olarak yeniden adlandırıldı. Bu değişim ile Archer Daniels Midland Co., Almanya ve Benelüks'teki tahıl ürünlerinin pazarlanması ve dağıtımının yanı sıra uluslararası maltlık arpa, enerji ve bitkisel yağ ticaretini de üstlenmiş oldu.

[210] Leyla Umar; "Benazir Butto'ya vız gelmişti"; Sabah Gazetesi."Gecikmiş Yazılar", Sabah, 25 Ocak 2001 Perşembe.

[211] Muallim Naci, "Gazel".

ŞABAN KASAROĞLU



II. İnönü denizaltısı, genelyük gemisi / koster olarak adeta yeniden inşa edildikten sonra. Kaynak: Kayhan Çindemir.

Şaban Kasaroğlu hakkında fotoğrafı dahil olmak üzere daha ayrıntılı bilgi verebilecek olan oğlu Halit Kasaroğlu ile görüştüğümde, Cerrahpaşa Tıp Fakültesi'nde tedavide idi. Kendisini rahatsız etmemek için, aktarabildiklerini derleyerek Armatör Şaban Kasaroğlu'nu da anılar kitabına eklemek mümkün olabilmiştir. Halit Kasaroğlu iyileşmesi halinde babasının fotoğrafını da temin edeceğini söylemişti.

Rize'nin Çayeli Köyü eşrafından Kasarzâde Sabit Efendi'nin torunu olan Şaban Kasaroğlu 1909 Çayeli doğumludur.Sabit Efendi I. Dünya Harbi yıllarında askere gitmiş, bir daha kendisinden haber alınamamıştır. Aile Soyadı Kanunu sonrasında "Kasaroğlu" soyadını almıştır. Ailenin erkekler boylu boslu ve yapılı olmalarından dolayı "Azmanoğlulları" olarak da tanınmışlardır. Aile zamanla İstanbul'a göç etmiş ve Fatih'te yerleşmişlerdir. Şaban Kasaroğlu'nun 3'ü kız, 5'i erkek 8 çocuğu olmuştur. Erkek çocukları; Şeref, Halit, Halil, Kerim ve Ali Kemal'dir. 2019 yılında erkek çocuklardan Halit Kasaroğlu ve Kerim Kasaroğlu hayatta idiler.

Halit Kasaroğlu, babasının "İnönü" ismine olan tutkusundan dolayı sonunda hurdaya çıkartılan ilk II.İnönü Denizaltısını satın aldığını ve bu denizaltıyı Unkapanı, Kalafatçılar sahilinde kostere çevirmek için inanılmaz bir çaba sarf ettiğini belirterek şöyle devam etti; "Babam acaba İsmet İnönü'nin birliğinde askerlik mi yaptı, bilemiyorum. Fakat İnönü ismine karşı tarifsiz bir tutkusu vardı. 1921 yılıydı. O sırada Maliye'nin II. İnönü denizaltısını hurda olarak satışa çıkardığını öğrendi. Bu denizaltıyı yedekleyerek Haliç'e çekti. Herkes merak içinde bu denizaltıyı ne yapacağını sorarken, o yük gemisi yapacağını söylüyordu.. Bu kararını duyan lar denizaltıdan koster olmaz dediyse de hiçbirini dinlemedi. Bir denizaltının dizayn özelliklerine bakarsak, genişliği son derece az, buna karşın tam boy olarak, yük gemilerine

kıyasla çok uzun olduğunu görürüz. Babam nedense ısrarından vazgeçmedi ve denizaltıyı kendine göre 1954- 1955 yıllarında nice uğraşlardan sonra genel yük gemisi olarak tadil etti. Bu süreçte ben çocuk olarak çok çalıştım. Hatta bir gün oksijen tüpünü kapatmamışlar, parlayınca ben de alevlerden yandım ve hastanede bir süre tedavi gördüm.

Denizaltının baş ve kıç tarafından 10 - 15 metrelik kısmını kesen Şaban Kasaroğlu, böylece gövdeye başka şekil vererek 250- 275 tonluk bir kostere dönüştürür. Denizaltının püskürtmeli 500 hp olan orijinal makinesi, dar ve uzun olan bu tekneye çok büyük geldiği için, değil yarım yol, ancak düşük devirde seyir yapmaya müsaade ediyordu. Birzamanların denizaltısına "*Azmanoğlu*" adı verilmişti. İlk seferinde İzmit'ten yüklediği çimentoyu İzmir'e götürürken Marmara'da şiddetli bir hayvaya yakalandı. Batmaktan kurtulmak için Marmara Adası'nda kumluk bir koya baştan kara oturtuldu. Daha sonra kurtarmak amacıyla tornistan yapılırken lastik kaplı olan şaftı kum bozmuş ve sıkışıp çalışamaz getirmiştir. Şaft sökülmüşse de bir türlü onarımı yapılamamış ve bunun üzerine makine sökülmüş, daha sonra ilk adı Jelö olan Çaltı kosterine monte edilmiştir.

Halit Kasaroğlu anılarında şöyle demiştir; "*Babamın üç yılını alan ve ailenin hemen tüm varlığını zora sokan denizaltıdan koster yapmak ısrarı, Marmara Adası'nın bir koyunda son bulmuştu. Denizaltının tadil edilmesi çok büyük masrafa mâl olmuştur. Sonunda ortaya çıkan yük gemisine babam Azmanoğlu*" adını verdi."

Dünyada tek örnek

Şaban Kasaroğlu'nun ilk armatörlük atılımı "*Toros*" adı verilen üç direkli guletle başlamıştır. Bir süre "Martı" kosterini su gemisine çevirmek suretiyle Adalara su taşırlarken, bir onarım sonrasında gemi birden su almaya başladığından Sarayburnu'nda baştan kara etmek zorunda kalmışlardır. Bir zamanlar denizaltı iken Şaban Kasaroğlu'nun baştanbaşa yeniden inşa edercesine tadil ettiği genel yük gemisi / koster, dünyada tek örnek olmak gibi özelliğini korumaktadır. Oğlu Halit Kasaroğlu, babasının o devre göre ve aile bütçesine bağlı olarak bu uğurda çok büyük masraflar yaptığını ve bu gemi yüzünden ailenin geçim imkanlarının alabildiğine bozulduğunu söylemiştir! Böylesine bir yatırım ailenin maddi refahlarının sonu gibi olmuştur.

II. İnönü Denizaltısı (İkinci İnönü- (Ex- Duikroer)

I.Dünya Harbi'nde müttefikimiz olan Almanya'nın 10 denizaltı gemisi vereceklerini beyan etmelerine; hatta bunların üzerine Ay Yıldız işaretlerini de koymalarına rağmen hiçbir denizaltı alınamamış, fakat Cumhuriyetin kurulmasına kadar geçen dönemde, denizaltıcı personel yetiştirme faaliyetlerine önem verilmiştir. Ancak, Versailles Antlaşması ile sanayi yatırımları son derece kısıtlanmış olan Almanya iki Alman şirketine ait üç tersane; Hamburg'daki Vulkanwerft, Bremen'deki - A.G.Weser / Krupp ve Kiel'de kurulu Germaniawerft / Krupp, Alman hükümetinin çok gizli desteği ile Hollandanın Den Haag şehrinde Temmuz 1922 tarihinde örtülü bir şirket kurmuştu. Almanların zamanında söylediği şekliyle Inkavos'un tamamen Almanlardan oluşan mühendis kadrosu, 1907'den itibaren Krupp denizaltı tasarım takımının lideri olan Dr. Hans Techel tarafından yönetilmekteydi ve şirketin finansal desteği tamamen gizli olarak, Versailles antlaşmasının açık hükümlerine rağmen denizaltı tasarım ve inşa yeteneğini kaybetmemek arzusundaki Alman donanması tarafından karşılanmaktaydı.

Cumhuriyet döneminin ilk iki denizaltısı henüz teslim alınmadan önce Hollanda'da iken; II. İnönü denizaltısı ve I. İnönü denizaltısı arkada görülmektedir.

Cumhuriyet Dönemi'nde ilk denizaltı alma teşebbüsü, 1924 yılında gerçekleşmiştir. Üç kişilik bir heyet Fransa, Hollanda ve İsveç'e giderek gemileri tetkik etmiş; Türkiye'nin ticari ilişkileri de göz önünde tutularak Hollanda'dan denizaltı alınmasına karar verilmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nin İlk Yeni Gemilerinden I. İnönü Denizaltısı Hollanda'nın Fejenoord Tezgâhlarına 1925 yılında sipariş verilen, 519 ton su üstü ve 674 ton sualtı tonajında olan iki denizaltı gemisi, Türkiye'ye gelmiş ve I. İnönü ve II. İnönü isimleri verilerek 9 Haziran 1928 tarihinde Dolmabahçe önlerinde yapılan tören ile Deniz Kuvvetlerine katılmıştır.

Çaltı – (Ex - Jelö, Ex - Ulsnes)

Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı Vapurculuk Koll. Şti'ye ait *"Çaltı"* kosterini 1959 yılında Mehmet Kasar ile ortaklık halinde satın alan Şaban Kasaroğlu geminin adını değiştirmemiş, fakat Azamanoğlu kosterindeki II.İnönü denizaltısının ana dizel makinesini bu kostere monte etmiştir.

İlk adı *"Jelö"* olan genel yük gemisi 1907 yılında Norveç, Oslo, Akers Mekanski Versted tersanesinde inşa edilmişti.12 Haziran 1907'de denize indirildi. 875 dwt., 654 grt., Tam boy: 1977 ft., 60.3 mt., Genişlik: 28,4 ft., 8.7 mt. Derinlik: 14,1 ft. idi. Ana makinesi Akers Mekanski Versted yapımı idi. İlk armatörlük firması R. M. Peterson, Frediksvoern'di. 1925 yılına kadar dört kez eldeğiştirdi. 1925'de Des Stavangerske D/S, Stavanger'e satıldı ve *"Ulsnes"* adı verildi.

12 Haziran 1907 Norveç, Oslo Akers Mekanski Versted tersanesinde inşa edilen kostere "Jelö" adı verilmişti. (Altta) Bristol, Svern Kanalında. Kaynak: Ship Historie, Hegelonad Museum, Archieve Norwegian Ships, Kayhan Çindemir arşivi.

1940 yılında İsveç Hükümeti tarafından el konuldu. 1945'de yeniden Det Stavangerske D/S, Stavanger'e iade edildi. 1952'de Mustafa, Ahmed ve Vehbi Aldıkaçtı Vapurculuk Koll. Şti.'ye satıldı ve "*Çaltı*" adı verildi. 1959' Şaban Kasaroğlu, Mehmet Kasar ve Ortakları satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi. 1962'de Mehmet Ali Gerzeli satın aldı ve "*Gerze*" adı verildi.1963'de Mehmet Kaptanoğlu satın aldı ve "*Mehmet Kaptanoğlu*" adı verildi. 1964'de boy verildi ve ürün tankeri olarak tadil edilerek tonajı 1150 dwt. olarak değişti. 1976'da Mehmet Kaptanoğlu Denizcilik ve TAŞ. Adına tescil olundu. 1995'de Önal Denizcilik TAŞ.'ye satıldı. 1999'da Mustafa Duman Senmur satın aldı ve "*Kader 5*" adı verildi.

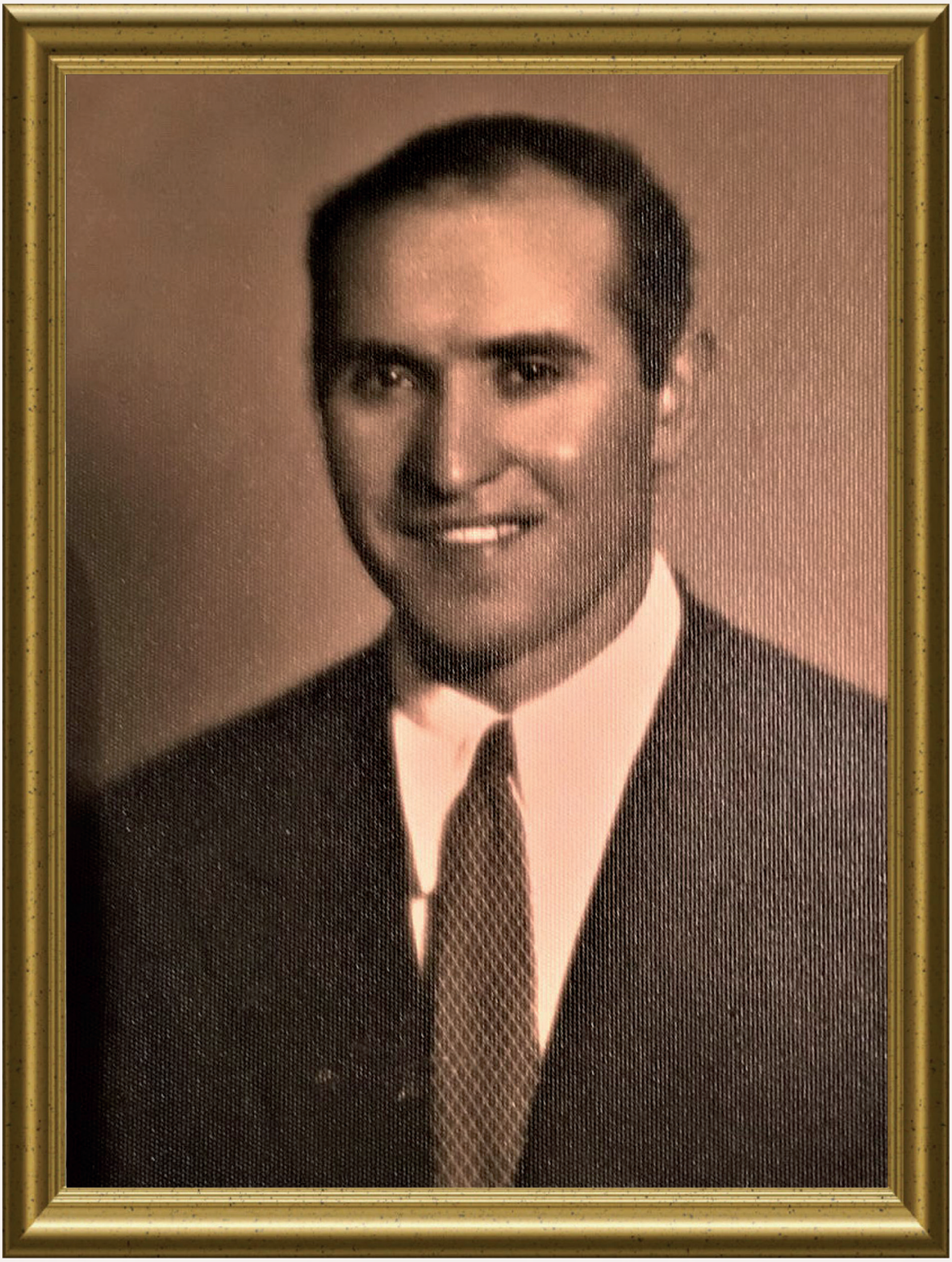
Bu tarihçeye bakıldığında "*Çaltı*" sadece 1959 - 1961 yılı sürecinde Şaban Kasaroğlu, Mehmet Kasar ve Ortakları firmasına ait olarak sefer yapmıştır. Cumhuriyet Gazetesi arşivinde "Çaltı" nın 20 Ocak 1960 tarihinde Marmaris'in Yalancıboğaz mevkiinde karaya oturduğu, yüzdürmek için yapılan çalışmaların henüz bir sonuç vermediği haberi vardır. Geminin kaptanının ehliyeti yetersiz olduğundan hakkında takibat açılmıştır.

Cumhuriyet Gazetesi'nin 5 Şubat 1961 tarihli nushasının birinci sayfasında "*Armatörlere ait "Çaltı" şilebi Adriyatik'te kayboldu*" haberi yer almaktadır. Bu habere göre, Korent Kanalı'ndan geçerek Napoli'ye gitmekte olan Çaltı'dan 20 günden beri haber alınamamıştır. Geminin Adriyatik'te fırtınaya yakalanarak bir kaza geçirdiği, veya bir koya sığındığı veyahut da S.O.S. İmdat sinyali göndermeye fırsat kalmadan batmış olabileceği ileri sürülmektedir.

"Çaltı" kosteri Mehmet Kaptanoğlu adıyla

Haberde, Norveç yapısı olan geminin bir sene önce büyük onarım gördüğü ve II.İnönü denizaltısının tadil edilmesi sonucu "*Azmanoğlu*" adı verilen kosterdeki ana dizel makinesinin Çaltı'ya monte edildiği de belirtilmektedir. Halit Kasaroğlu geminin bir sacına kaynak yapılması unutulduğundan sacın attığını ve geminin çok hızlı şekilde su almaya başlaması karşısında ancak Sarayburnu'nda baştan kara edebildiklerini söylemiştir. Gemi dört beş sene bu mevkiden kalmış ve hurda haline gelmiştir.

SAİT AKBAŞOĞLU



Sürmene eşrafından Akbaşzâde ailesinden Emin Reis'in amca çocukları olan Sait ve Veysel Akbaşoğlu 1928'de kurdukları "Veysel- Sait Akbaşoğlu Kardeşler Koll. Şti.- Selçuk Vapuru İşletmesi" ile hem armatörlük, hem de başka alanlarda ticaret yapmışlardır. Bunlardan İzmir Oksijen ve Buz Fabrikası, İzmir Darağaç 1504 Sokak adresindeydi. İzmit'te buz fabrikası ve İstanbul'da Hasköy Asit Karbonik Fabrikası bulunuyordu.

Veysel ve Sait Akbaşoğlu Kardeşler firması, Galata Kürkçü Kapı Yelkenciler Cad. No.165 Karaköy'de idi Klorür Dö Potas, Dizel Elektrojen Grupları, Santrifüj Tulumbaları, Compton Elekrik Ölçü Aletleri, Alman Herford Motorları, Artezyen ve kazan boruları, Buz ve soğuk hava depoları için Buz kompresörleri, Gaz amonyak, karpit ve Japon malı Isuzu Kamyonları ve Otobüsleri İstanbul, İzmir ve Adapazarı bayisi olarak da ticaret hayatlarına devam ettiler.

"Veysel ve Sait Akbaşoğlu Kardeşler Adi Komandit Şirketi" ile Sodyum Birkomat ve Potasyum Birkomat Çinko Kromat ve Astar Sarısı imâlatı yapmaktaydılar.

Kuruluş tarihi 1928 olan Veysel-Sait Akbaşoğlu Kardeşler Koll. Şti. motör, makine, sanayi ve inşaat malzemesi ithalat ve ticareti, taahhüt işleri yanında "Selçuk Vapur İşletmesi" şirketleriyle de armatörlük yapmaktaydılar. Kaynak: Mehmet/Elhan Sait Akbaşoğlu aile arşivi.

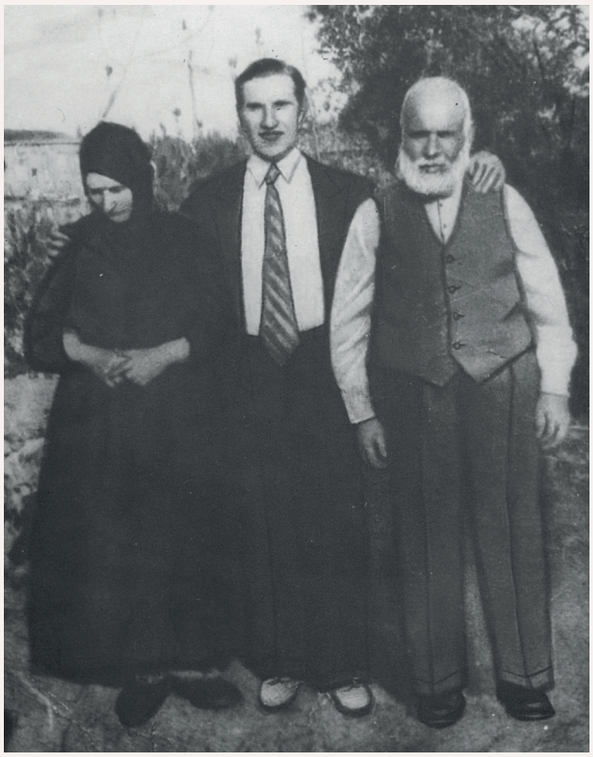
Sait Akbaşoğlu'nun oğlu Mehmet Akbaşoğlu anlattı

Aile kayıtlarını bulmak amacıyla senelerdir izlediğim metedolojiden yararlanarak Sait Akbaşoğlu'nun torunu Kemalpaşa OSB/Kemalpaşa/İzmir'de kurulu Akbaşoğlu Kardeşler Gaz

- Metal Kimya San. Tic. Ltd. Şti.'nin Yönetim Kurulu Başkanı Sait Elhan Akbaşoğlu'na ulaşmayı başardım. Kendisine ve muhterem babası Mehmet Akbaşoğlu'na teşekkür ediyorum.

Mehmet Akbaşoğlu hazırladığı bir metinle ailenin yaşam öyküsünü yazdığı gibi, aile albümlerinden çok önemli belgeler olabilecek fotoğrafları gönderdiler. Mehmet Akbaşoğlu, Akbaşoğlu ailesinin Sürmene kökenli olduklarını belirterek şöyle anlattı; "Babam Sait Akbaşoğlu Sürmeneli bir ailenin beşinci çocuğu olarak 14 Mart 1908 yılında İstanbul Selimiye'de dünyaya gelmiş. Babası Alay Müftüsü Recep Bey, annesi Güller Hanım'dır. En büyük ağabeyi Diş Hekimi Albay Hüsnü Akbaşoğlu, diğer ağabeyi Fuat Akbaşoğlu ve küçük kardeşi Veysel Akbaşoğlu'dur.

Sait Akbaşoğlu ve eşi Muhterem, kızı Şaylan, büyük oğlu Mehmet, Melih Akbaşoğlu henüz bebek iken. Akbaşoğlu ailesine ait Sarayarkası semtindeki apartıman olan bu ev, daha önceleri bir köşk idi. Kaynak: Mehmet/Elhan Sait Akbaşoğlu aile arşivi.



Sait Akbaşoğlu (Ortada) annesi Güller Hanım ve babası Alay Müftüsü Recep Bey ile. Kaynak: Mehmet/ Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi.

Fuat, Sait ve Veysel Akbaşoğlu kardeşler Sultanahmet Nefise-i Şahane Okulu'ndan mezun olmuşlardır. Sait Akbaşoğlu çalışma hayatına ağabeyi Fuat Akbaşoğlu ve kardeşi Veysel Akbaşoğlu ile üç kardeş ortak olarak atılırlar. 1928 yılı başında ilk işleri İzmit Köseköy'de Undeğirmeni fabrikasını kurmak ve işletmek olur. Yine ayni yıllarda İzmit'de ayrıca buz fabrikası kurup hayata geçirirler.

Daha sonra ise, yine üç kardeş Galata'da bulunan Hans Frank ve Şerikleri firmasının tüm makina ve montaj işlerini üstlenirler. Bu projelerden bir tanesi de büyük dizel jeneratörler kurmak sureti ile İzmit Köseköy ve havalisine elektrik tedarik etmektir. Kardeşlerden Sait

Akbaşoğlu ve Veysel Akbaşoğlu bu tarihten sonra diğer kardeşleri Fuat Akbaşoğlu'ndan ayrı olarak yollarına beraber devam ederler. Önce Karaköy Perşembe Pazarı'nda makina imalatı, tamiratı ve ithalatı için büyük bir atölye kurarlar. 40'lı yılların başında Hasköy'de Asit Karbonik, Oksijen ve Amonyak Fabrikaları kurarak iş hayatlarına devam ederler. 1950'li yılların başında İzmit'te kurulan buz fabrikasını İzmir'e taşırlar. Bornova'da Oksijen-Asetilen-Karbondioksit fabrikalarını da devreye alıp Veysel-Sait Akbaşoğlu Kardeşler adı altında üretime başlarlar. 1953 yılında ise Karaköy Necatibey caddesinde 2. Derecede tarihi eser olan bugünkü adı ile Sait Akbaşoğlu İş Hanı'nı alırlar. Bu yatırımın sebebi hem gemilerin işletmesi için Galata'nın önemli bir merkez olması, hem de Karaköy ve Perşembe Pazarı'nın o tarihlerde İstanbul'un iş dünyasının merkezi olmasıdır. Ayrıca Alman soğutma grupları ve gemi makinaları ve yedek parçaları ithalatı işlerinin tek bir çatı altında daha iyi yürütüleceği kanaatidir. Bu işhanında "Mutuk Şarap İmalâthanesi", "Potinbağı İmalâthanesi", "Yeni Cumhuriyet Tiyatrosu" faaliyet göstermişlerdir. Mülkiyeti Akbaşoğlu ailesine geçmeden önce Karadeniz Otel adı altında hizmet vermekteydi. "Sait Akbaşoğlu Han" 86 ada 86 numaralı ada, kuzeybatıda Necatibey Caddesi, güneydoğuda Demirciler ve Hoca Tahsin sokakları, güneybatıda Maliye Caddesi, kuzeydoğuda Karanlık Fırın Sokağı 86 ile çevrelenmiştir. Cephesindeki taş işçiliği ile dikkati çeken bu binanın zemin katı dükkân, üst katları iş hanı olarak kullanılmaktadır. Necatibey Caddesi üzerindeki iki adet çıkmayı taş payandalar taşımaktadır. Özellikle birinci katta bulunan kare ve dikdörtgen şekilli cephe süsleme öğeleri, binayı oldukça gösterişli kılmaktadır. İkinci katta bu şekiller azalarak devam etmekle birlikte yerini düşey hatlara bırakmaktadır. Binanın arka cephesi Gümüş Halka Sokağı üzerindedir ve cephesi sıva kaplıdır.

Sait ve Veysel Akbaşoğlu Kardeşler, 1960 yılların başında Hasköy'deki fabrikanın yerine Bikromat Fabrikası'nı kurmuşlardır.

Sait Akbaşoğlu ve Veysel Akbaşoğlu'nun armatörlük yaşamı

Sait Akbaşoğlu eşi Muhterem Akbaşoğlu.
Kaynak:Mehmet - Sait Elhan Akbaşoğlu arşivi.

Tamamiyle sanayi ağırlıklı iş hayatlarına karşın, armatörlüğe yönelmeleri çok dikkat çekici bir atılım olmuştur; Armatörlüğe 1949 yılında Amerika'da Missisipi nehrinde büyük baş hayvan taşımacılığında kullanılan St. Thomas isimli gemiyi satın almak sureti ile adım atarlar. St. Thomas'a 'Selçuk' adını vermişlerdir. İlerleyen tarihlerde 'Çayırova' ve "Türkan" adlarını verdikleri 600 grt. olan gemilerini filolarına katarak armatörlük işlerini büyütmüşlerdir.

Türkan Vapuru Tuna Nehri'nde buzlar arasında sıkışmış ve uzun süre buzların çözülmesi beklenmiştir. Kaynak: Mehmet / Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi.

Selçuk vapurunun çok nadir bir fotoğrafı. Kaynak: Mehmet / Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi.

Türkan ve Çayırova daha ziyade Tuna nehrinde yük taşımacılığı seferlerinde yer almıştır. Bu seferlerinden birinde *'Türkan'* vapuru Tuna nehrinin donması sonucu buzlar arasında uzun süre mahsur kalmıştır.

'Selçuk' vapuru 1956-57 yıllarında hacca yolcu taşıyan ilk gemilerden olmuştur. Bu açıdan bakıldığında Sait ve Veysel Akbaşoğlu kardeşlerin nekadar girişimci ve geniş bir görüş sahibi müteşebbisler olduğu görülecektir. Veysel Akbaşoğlu genç yaşta vefat etmiştir. Vefat ilanında şöyle yazılıydı; "*Sürmene eşrafından Hacı Recep Akbaşoğlu ve Güller Akbaşoğlu'nun oğlu, Seyyare Akbaşoğlu'nun eşi, Selçuk Yazıcı ve Ertuğrul Akbaşoğlu'nun babası, Hüsnü Akbaşoğlu, Fuat Akbaşoğlu, Sait Akbaşoğlu, Vesile Akbaşoğlu, Mukaddes Akbaşoğlu'nun kardeşi, Rıfat Arıman, Şevket Tekin, Sacit Öztamur, Kudret Başokutan'ın bacanağı, Kemal Yazıcı'nın kayınpederi Veysel Akbaşoğlu 18 Mayıs 1961 Perşembe günü vefat etmiştir. Cenazesi 19 Mayıs 1961 Cuma günü Kızıltoprak Zühtü Paşa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'nda defnedilecektir.*" Zamansız vefat olayı ailede derin üzüntülere neden olduğu gibi, Sait Akbaşoğlu da kalp krizi geçirmiştir. Bu rahatsızlığı çalışma hayatını olumsuz etkilemiş ve ömrünün üç yılı tedavilerle geçmiştir. Rahatsızlığının devam etmesi, ailenin armatörlük işlerini zamansız bırakmasına sebep olmuştur.

Veysel ve Sait Akbaşoğlu, satın aldıkları St. Thomas isimli gemiye Selçuk adını verdiler. 6 Nisan 1949 tarihli fotoğraf geminin satin alınma işlemleri tamamlandıktan sonra çekilmiştir.
Kaynak: Mehmet / Sait Elhan Akbaşoğlu arşivi.

Sait Akbaşoğlu İzmirli Egeli ailesinin kızı Muhterem Egeli ile evlendi.
Kaynak: Mehmet/ Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi.

Sait Akbaşoğlu 1942 yılında İzmir'de Egeli ailesinin tek kızı olan Muhterem Egeli ile evlenmiştir. Bu evlilikten sırası ile; Şaylan, Mehmet ve Melih adlarını verdikleri ikisi erkek üç çocukları olmuştur.

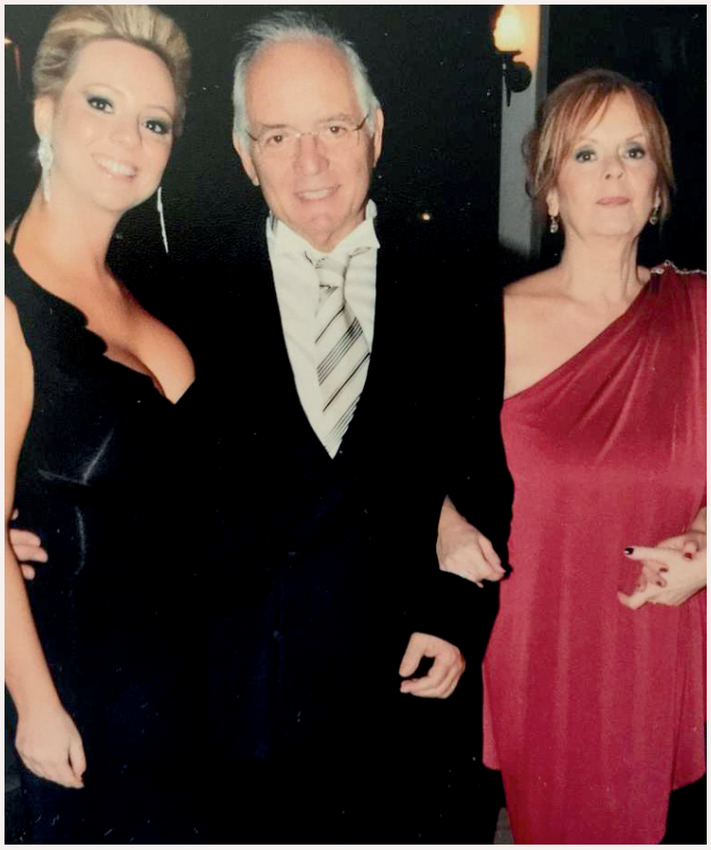
Ben Mehmet Akbaşoğlu 1946 yılında Sait Beyin büyük oğlu olarak İzmir'de dünyaya geldim. Avusturya Lisesi'nden mezun oldum ve Kimya Mühendiliği tahsilinden sonra 1976 yılında babamın yanında iş hayatına atıldım. Hayranlıkla izah edilecek derecede müteşebbis, çalışkan, hayatını ülkesine, işine, ailesine adamış olan babam Sait Akbaşoğlu'nu 27 Mart 1998 tarihinde sonsuzluğa uğurladık. Ben de 2007 yılında kendimi emekli ederek bayrağı oğlum Elhan Sait Akbaşoğluna devrettim. Şu anda dedesinin adını taşıyan oğlum Elhan Sait Akbaşoğlu, onun yolunda yürümek, onun adını yaşatmak için Kemalpaşa OSB/Kemalpaşa/İzmir'de kurulu Akbaşoğlu Kardeşler Gaz - Metal Kimya San. Tic. Ltd. Şti. 'nin yönetim kurulu başkanı olarakvar gücü ile çalışmaktadır. Yolu, aynı yere çıkan tüm gençlere başarılar dilerim."

Selçuk vapuruna ait ilk ilanlar Cumhuriyet Gazetesi'nin 13 Ağustos 1950 tarihli nüshasında yer almıştır. Bu firmaları Galata Tünel Cad. No.68 adresindeydi ve Tel: 42273 ve 49469 idi. Bu ilanda Hacı adayları için Cidde'ye gidiş geliş 290 TL olduğu ilan edilmekteydi.

Sait Akbaşoğlu'nun torunu Elhan Sait Akbaşoğlu, babası Mehmet Akbaşoğlu'ndan dinlediği aile öyküsüne ait bilgilere ilave olarak şunları anlatmıştır; Halen İzmir'de kurulu olan Akbaşoğlu Kardeşler Ltd.'nin temelleri dedem Makine Mühendisi Sait Akbaşoğlu tarafından atılmıştır. Ticarî faaliyetlerine İstanbul - Perşembe Pazarı'nda kardeşleri ile beraber kurduğu kaynak atölyesinde başlamış, daha sonra dönemin çok ilerisinde bir girişimcilik ruhu ile armatörlükle iştigâl etmiş ve uzun yıllar 600 ila 6000 ton kapasitedeki gemileri ile yük taşımacılığı yanında Hac mevsiminde Selçuk vapuruyla ağabeyi Veysel Akbaşoğlu ile Cidde'ye seferler tertip etmişlerdir.

1944 yılına gelindiğinde Türkiye'de ilk olan Azot protoksit gazı üretim tesisi ile kurşun levha fabrikası hizmete açılmış, aynı yıl İzmir / Çınarlı bölgesinde gaz dolum ve buz üretim fabrikası üretime başlamıştır; bölgesinde endüstriyel gaz dolumu, asetilen gazı üretimi, baca gazından karbondioksit üretimi yapan ilk tesis olan işletme, 1944 ile 2011 yılları arasındaki

67 yıl boyunca aynı adreste ve kesintisiz olarak faaliyet göstermiştir. 2011 yılında, artan iş hacmine cevap verebilmek amacıyla Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi'ndeki tesis devreye alınmış ve yeniden yapılanma ile çağının tüm gerekliklerini yerine getiren modern bir dolum tesisi haline gelmiştir.



Sait Akbaşoğlu'nun oğlu Mehmet Akbaşoğlu eşi Leyla Akbaşoğlu ve kızı Ceren Akbaşoğlu.
Kaynak:Mehmet/Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi.

İstanbul'un Aksaray Horhor semtinde bulunan Karadeniz Mensucat, Türkiye'de özel teşebbüs tarafından kurulan, dönemin en büyük tekstil fabrikası idi. Günümüzde Hor Hor antikacılar Çarşısı bulunan fabrikanın boyahanesinde 1944 senesinde bir infilak olmuş ve tamirinin ancak Karaköy Perşembe Pazarı'nda bulunan *"Üç Kardeşler"* atölyesi tarafından yapılabileceği söylenmesi üzerine ortaklarından Sait Akbaşoğlu fabrikayı incelemeye gitmiş ve keşif dönüşü oksijen gazı ihtiyacının temini için ziyaret ettiği Haydar Kaynak firmasında gördüklerinden çok etkilenmiştir. Oksijen gazı üreten bir tesis kurup işleme konusunda karar alan Sait Akbaşoğlu İzmit Köseköy'deki fabrikayı daha sonra Hasköy'e nakletmiş ve 1957 tarihinde de İzmir-Çınarlı adresine taşınmışlardır. 1987 - 1992 yılları arasında AGA firması ile bir ortaklık geliştirilerek İstanbul - Kurtköy'de yeniden yapılanmaya gidilmiş olsa da, 1993'de Sait Akbaşoğlu'nun vefatı üzerine bu ortaklık son bulmuş ve fabrika babam Mehmet Akbaşoğlu'na intikal etmiştir."

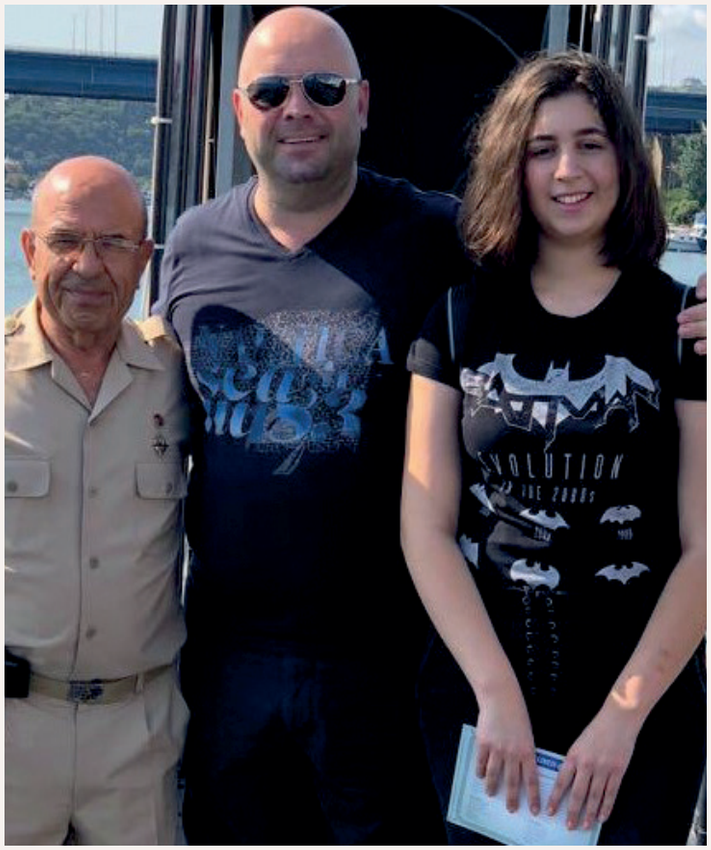
Mühendis olan dedem Sait Akbaşoğlu, 1937 yılında başlayan iş yaşamı boyunca çeşitli alanlarda faaliyet göstermiş; Hans – Frank ve Şeriki firmasının alt yükleniciliğinin yanı sıra un ve Bi-kromat fabrikaları da kurup işletmiştir. 1949-1951 yılları arasında Amerika'da mühendis olarak çalışan Sait Akbaşoğlu, 1937- 1967 yılları arasında armatörlük yaparak 600-5000 ton kapasiteleri arasında gemi sahibi idi. *"Selçuk"* adlı son şilebi ile de Kutsal Topraklar olan Mekke ve Medine'ye hacı taşımıştır. Günümüzde ise Akbaşoğlu firması 1957 tarihinden itibaren faaliyet göstermekte olduğu İzmir-Mersinli adresinde asetilen gazı üretiminin yanı sıra oksijen, medikal oksijen, argon, karışım ve karbon gazlarının likit olarak depolama ve dolumunu yapmaktadır. 2007 yılından beri de Linde Gaz firması ile yaptığı bayilik anlaşması sonucu helyum, azot protoksit, azot, yüksek saflıkta argon, etilen, etilen oksit ve gıda gazları

Selçuk vapurunun C. Plath Humburg yapımı sextantı, miyar pusulaları, telsiz kamarası panasu ve süvari koltuğu. Kaynak: Gemiden alınmış olan bu parçalar, Mehmet / Sait Elhan Akbaşoğlu aile arşivi olarak muhafaza edilmektedir.

satışını gerçekleştirmektedir. Akbaşoğlu, aynı zamanda buz ve kuru buz üretimi alanlarında de faaliyet göstermektedir. 2009 yılında yaptığı atılımlar neticesinde Muğla ilinde dolum tesisi kurarak bünyesine bir şube eklemiştir.

Selçuk Vapurunun sextant'ı hatıra kalmıştır

Eğer Veysel amcamızın erken vefatının ardından dedem Sait Akbaşoğlu'nun giderek artan sağlık sorunları olmasaydı, bizler eminim armatörlük alanındaki faaliyetlerimize devam edecektik. Ben gemilere daima büyük ilgi duydum. Babamın gemilerimize ait anlattığı anılar beni hep etkilemiştir. Selçuk Vapuru bizlerin ilk gemisi idi. Bu gemiden geriye C. Plath Hamburg yapımı bir sextant kalmıştır. Bu sextantı değerli bir anı olarak saklıyorum."[212]



Sait Elhan Akbaşoğlu ve kızı Reyna Akbaşoğlu, Rahmi Koç Müzesi'ni gezerken.

Selçuk Vapuru – (Ex-Canadian Harvester, Ex- Dalwanic)

1921 yılında Kanada Montreal Port Arthur Tersanesi'nde inşa edilen 2,394 grt., 1428 Register ton buharlı yolcu/yük gemisi *"Canadian Harvester"* Canadian Government Merchant Marine (CGMM) adına hizmete girdi. *(Official Canadian No. 150348.)*

Tam boy: 251.0 ft., Genişlik: 43.6 ft., Derinlik: 23.7 ft. ve 2 genişlemeli buhar ana makinesi 124 ihp güç üretiyordu. Montreal liman kütüğüne tescil edilen Canadian Harvester, 1926'de Montreal merkezli Canada Atlantic Transit Co.'ya satıldı ve *"Dalwarnic"* adı verildi. 31 Aralık 1933'e kadar Kanada gemi sicilinde kalan Dalvarnic 1946'da Elton Trading Co.'ya satıldı ve Panama gemi siciline kaydedildi. 1948'de Veysel ve Sait Akbaşoğlu Kardeşler satın aldı ve *"Selçuk"* adı verildi. İtalya dahil, Karadeniz, Ege ve Akdeniz limanları arasında yük seferleri yapan Selçuk vapuru, Hac seferlerine da tahsis edildi. Karadeniz'den Fındık yüklü olarak Mersin'e sefer yaparken şiddetli bir fırtınaya yakalanıyor ve pervane şaft kesiyor, pervane kurtulup dibe gidiyor ve gemi sürüklenmeye başlıyor.Mehmet Akbaşoğlu babasından kalan hatırında olayı şöyle nakletmiştir; Babam Sait Akbaşoğlu süvariye telsizle talimat veriyor ve diyor ki; "Derhal geminin demirini hırca mapasına kadar, dokuz kilit funda edin ve bir yere takılsın diye dua edin."

Veysel ve Sait Akbaşoğlu'nun 1948'de satın alarak "Selçuk" adını verdikleri 2,394 grt., 1428 Register ton buharlı yolcu / yük gemisi, 1921'de "Canadian Harvester" adıyla Kanada Montreal Port Arthur Tersanesi'nde inşa edilmişti. Fotoğrafta sürüklendiği Eşek Adası Kayalıklarında.

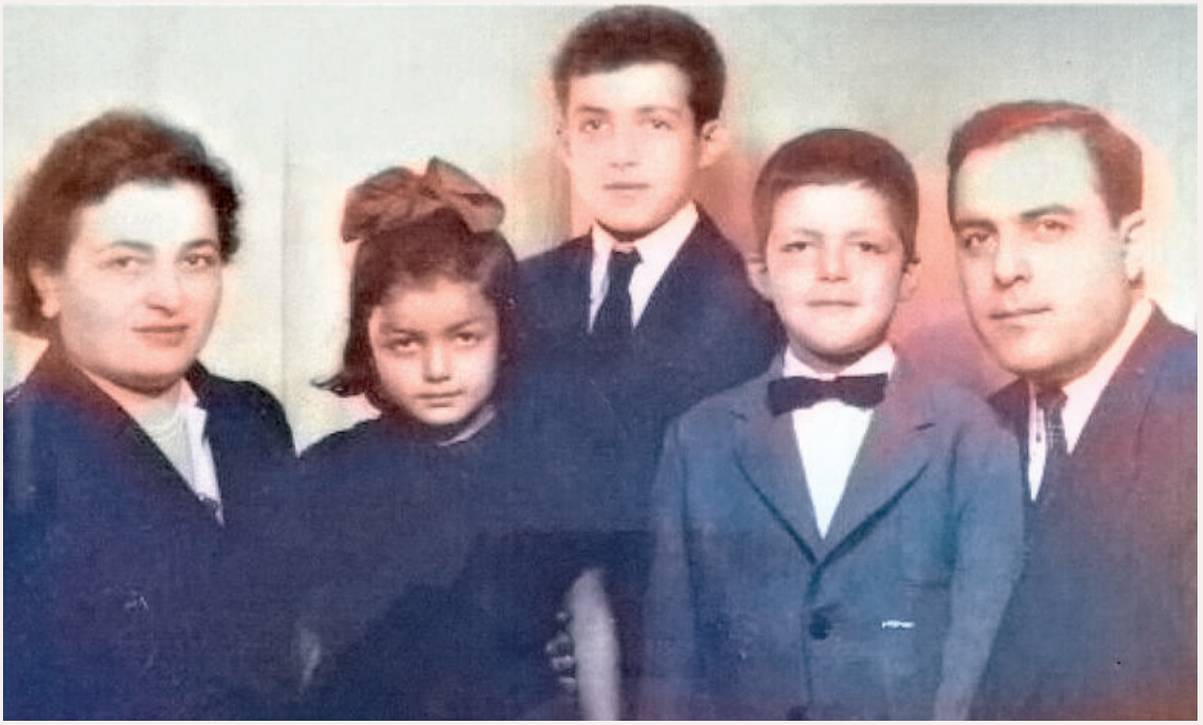
Sahil Kurtarma'ya haber verilse de fırtına çok kuvvetli olduğundan yola çıkamıyor. Kaptan talimatı uyguluyor ve geminin her iki demiri Karadeniz Boğazı Şile yakınlarında Eşek kayalıklarına takılıyor. Gemi kayalıklara takılınca sürüklenmesi duruyor ve pruvası dalgaya karşı dönüyor ve herkes bir rahat nefes alıyor. Hava müsaade edince de kurtarma gemisi gelip gemiyi yedekliyor ve Haliç, Kalafat Yeri'ne yedekleniyor. Orada onarımı yapıldıktan sonra hurdaya çıkıncaya kadar tekrar seferine devam ediyor.

. Selçuk Vapuru 1967'de Haliç'de sökülmüştür.

(212) Carl Christian Plath seyir aletleri konusunda ilk çalışmalarına deniz haritaları, denizcilik levazımatı satan David Filby'nin mağazasını 1862'de satın alarak başladı. Babası Hamburg'da Michaeliskirche'de rahipti. Bu kilise tüm dünya denizcileri tarafından "Hamburger Michel" olarak tanınırdı. Okul yıllarında bazı aletler yapımını gerçekleştiren Carl Christian Plath, 1857'de çalışmaları devam ederken, Berlin'e,Viyana'ya, Prag'a ve Münih'e seyahatler yaparak daha da bilgi sahibi oldu.

Bu yeni işinde sextant, miknatisi pusula, dürbün ve barometre imalatına yöneldi. Ağustos 1887'de German Reich Patent tarafından ödüllendirildi. Gemilerin güvenli seyir yapmalarına yönelik geliştirdiği aletlerle 1889'da Hamburg Crafts And Industry Exhibition'de Altın Madalya ile ödüllendirildi. Oğlu Theodor Christian Plath babsının işine dahil olduğu gibi, şirketin ortağı da olmuştur. II. Dünya Harbi'nden sonra Almanya işgal altında iken işgal kuvvetleri tarafından tesis ettiği 143 üretim makinesi sökülmüş ve kullanılmaz hale getirilmesine rağmen 1949'dan itibaren Cayro pusula patentini almış ve 1951'de C.Plath marka ilk cayro pusula üretime hazır hale getirilmiştir. İlk kuşak Carl Christian Plath'tan günümüze C.Plath üretimi bilgisayar teknolojisine uyumlu çok sayıda seyir aleti ve cihazı üretimiyle yoluna devam etmektedir.

İRFAN ERDEM



(Soldan) Annesi Hatice Erdem, kızkardeşi Okşan Erdem, İrfan Erdem, Numan Erdem, babası Kâmil Erdem.

İrfan Erdem'in annesi Hatice Erdem,Trabzon eşrafından Ahmet Şentürk ve Saliha Şentürk ailesinin kızıydı. Şentürk ailesi 1923 yılında Sürmene'den Kdz.Ereğli'ye yerleşmiştir. Hatice Şentürk, Kdz. Ereğli eşrafından Kâmil Erdem ile evlenmiştir. Hatice Erdem ve Kâmil Erdem ailesinin çocukları; İrfan Erdem, Okşan Erdem ve Numan Erdem'dir.

İrfan Erdem'in dedesi Numan Erdem Kayseri'de tüccar olarak çalışırken ailesiyle birlikte 1944 yılında Kdz.Ereğli'ye yerleşmişlerdir. Babası Kâmil Erdem Kdz.Ereğli'de başarılı bir tüccardı ve sosyal faaliyetleriyle de çevresinde sevgi ve saygı görmüş, 1950-1960 yıllarında Kdz.Ereğli Belediye Başkanı olarak görev yapmıştır. Belediye Başkanlığı döneminde Türkiye'nin çok geniş ihtiyacı olan demir çelik fabrikalarının Kdz.Ereğli'de kurulması yönünde unutulmaz görevler üstlenmiştir.

İrfan Erdem 10 Aralık 1948'de Kdz.Ereğli'de dünyaya geldi. İlk ve orta öğrenimini Alemdar İlk Okul'unda ve Ereğli Orta Okulu'nda tamamladıktan sonra Kabataş Lisesi'inde öğrenimine devam etti. Üniversite öğrenimini Anadolu Üniversitesi Halkla İlişkiler Bölümü'nde tamamladı. Siyasi hayata verdiği önem, babasından miras kalan "Memleketine yararlı olmak için önce yaşadığın bölgenin refahı adına sorumluluklar üstlenmelisin" düsturuna dayanır. Bu düstur ile Kdz.Ereğli'deki iş yaşamında hep ilklere imza atmıştır.

İrfan Erdem yaşamını ve çalışmalarını şöyle anlattı; "Kdz.Ereğlisi benim çocukluğumun geçtiği, arkadaşlıkların unutulmaz olduğu, mutlulukları paylaştığımız bir Karadeniz beldesi. Eşim Emine Erdem ve biri kız olmak üzere Numan Erdem, Nergis Erdem, Mehmet Erdem üç çocuk sahibiyim. Hayatım boyunca yeni bir iş ortamı yaratmak benim yaşam anlayışım oldu.

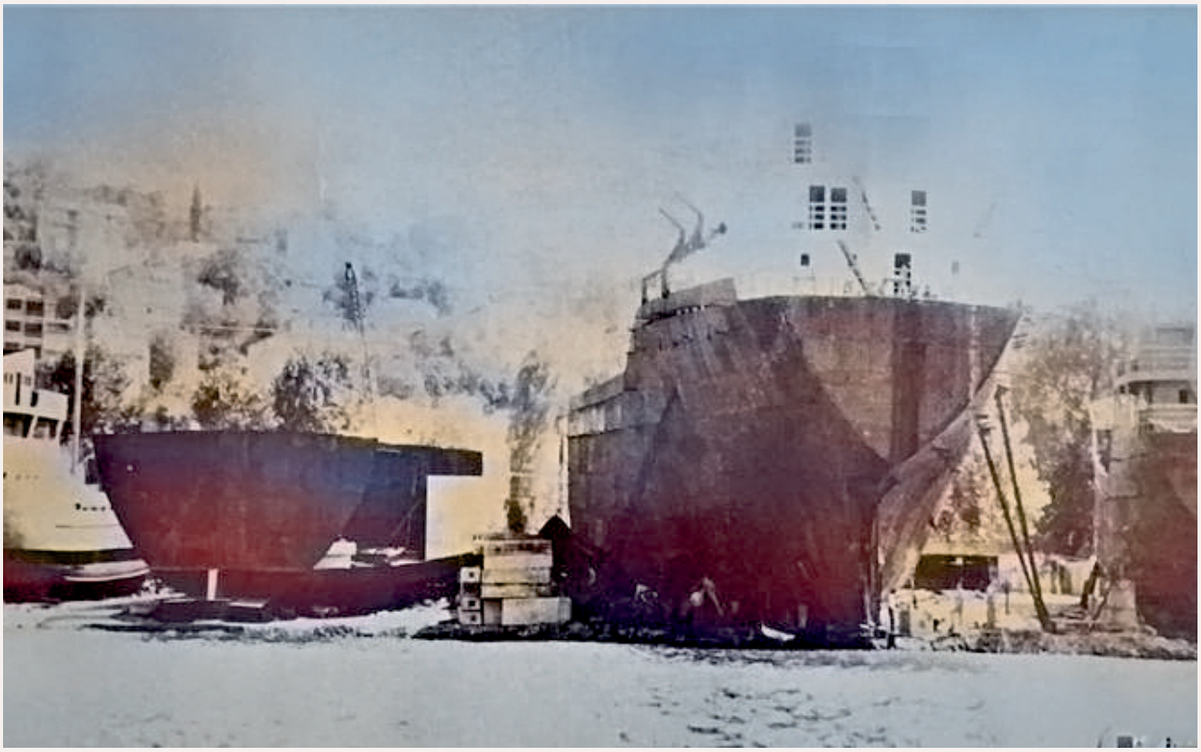
Biliyordum ki her yeni iş alanı, bana aileme olduğu kadar çevremdeki insanlara da iş olacaktı, aş olacaktı. İlçede ilk boru-profil fabrikasını 1974 yılında işletmeye açan ben oldum. Gemi inşa sanayiindeki boşluğu görüyor ve bölgemizde bu alanda bir atılım yapmanın gereğine inanıyordum. Bu amaçla Bozhane Çınaraltı'ndaki çekek yerini tersane haline getirerek çeşitli tonajlarda kuru yük gemileri inşaatına başladım. İnşa ettiğim gemilerden; 1974 yılında 1000 dwt'luk "Numan Erdem", 3200 dwt.'luk "Nergis Erdem", ve 1982 yılında 7000 dwt.'luk "Kâmil Erdem" gemileri kurduğumuz Erdem Denizcilik Ltd. Şti. filosunda yıllarca hizmet verdiler.

Erdem Gemi Tersanesi Ltd. Şti, kızaklarında inşa edilen "Kâmil Erdem" kuru yük gemisi o yıllarda özel sektörde inşa edilebilen en yüksek tonajlı gemisi oldu.

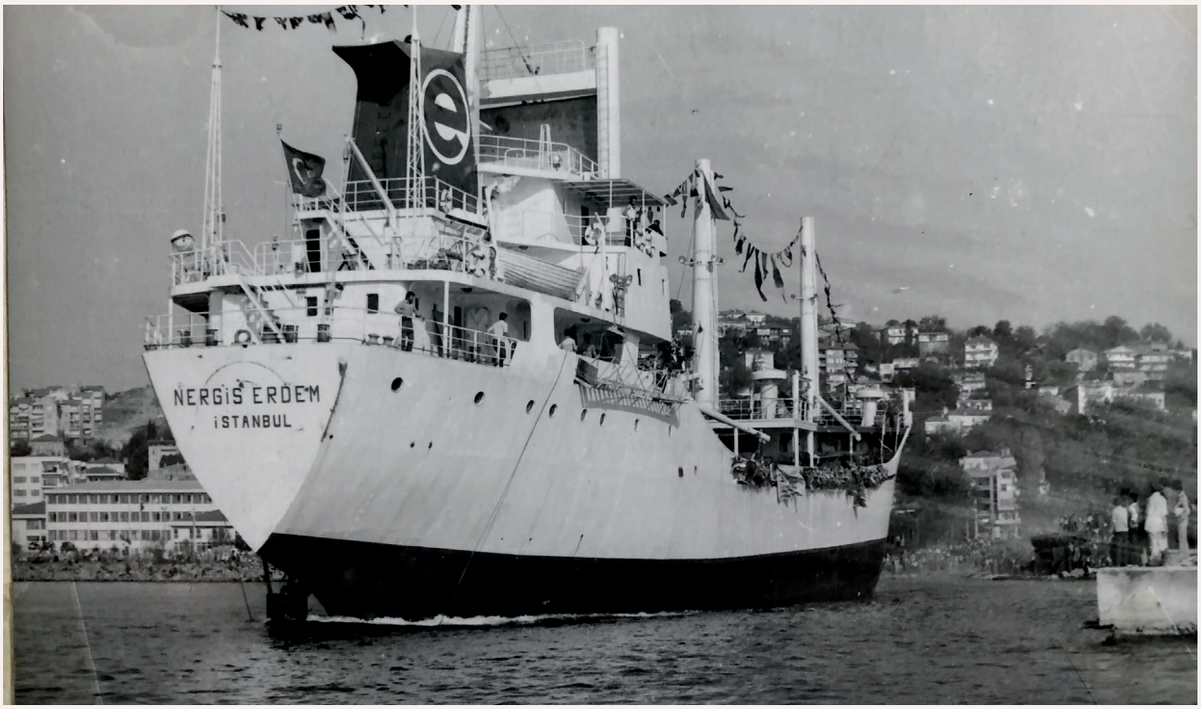
Erdem Gemi İnşa Tersanesi'nde TCG Ereğli adı verilen lojistik destek gemisini inşa ederek Türk Deniz Kuvvetleri'ne armağan eden İrfan Erdem, bu hareketiyle de her kademede derin bir takdir ve sevgiyle karşılanmıştı.

İş dünyasında atılımcı oldum ve yeniliklere önem verdim

Erdemir'in denize döktüğü yüksek fırın cürufunu çimento üretiminde değerlendirmek suretiyle yeni bir sanayi iş alanı yaratabileceğimi görerek, dünyanın en büyük çimento üreticisi Lafarge ile görüşmeler yaptım ve 1988 yılında kurduğum çimento fabrikası %50 eşit ortaklık halinde işletmeye açıldı. Aynı sene hazır beton tesislerini kurdum ve üretimini gerçekleştirdim. Böylece bölgemizde inşaat sektörüne teknolojik hizmetler ve rekabete daha uygun maliyetlerle çimento üretimini sağladım. Kdz. Ereğli'deki limana ilaveten bölgenin ilk özel sektör limanını kurmak suretiyle gemilerin güvenli şekilde yanaşmalarına ve limanda kalış sürelerinin daha azalmasına ve ayrıca daha düşük liman maliyetleriyle armatörlerimize hizmet arzı tesis ettim.



İrfan Erdem, 1980 yılında Bozhane, Çınaraltı Erdem Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa ettiği TCG Ereğli isimli lojistik destek gemisini Türk Deniz Kuvvetleri'ne armağan etti. (Soldan birinci gemi).
(Altta) Nergs Erdem gemisi denize indirildikten sonra.



İş dünyasında atılım yapmaya ve yeniliklere önem veren İrfan Erdem, İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı olarak eğitim kurumlarına da her ortamda destek olmayı sorumluluk saydı. Fotoğrafta Subü - Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mehmet Sarıbıyık'ın Oda'ya ziyareti sırasında yapılan toplantı yer almaktadır.

Hatice Erdem Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi 2017 - 2018 Dönemi Mezuniyet Töreni

"Kdz. Ereğli Hatice Erdem Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi" ni kurdum.

"Çocuklarımız daima çok daha iyi öğrenimine ve eğitime lâyıktılar. Kazancımız ne olursa olsun eğitime daima bir pay ayırmayı milli bir sorumluluk saydım." diyen İrfan Erdem, annesi Hatice Erdem'in adına inşa ettirdiği 250 öğrencilik "Kdz. Ereğli Hatice Erdem Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi" önünde annesi Hatice Erdem ile.

Çocuklarımız daima çok daha iyi öğrenimine ve eğitime layıktılar. Kazancımız ne olursa olsun eğitime daima bir pay ayırmayı milli bir sorumluluk saydım. Bu doğrultuda annem Hatice Erdem'in adına 250 öğrencilik "Kdz. Ereğli Hatice Erdem Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi" ni tüm gereçleriyle tamamlayarak MEB'na emanet ettim. 1998'den 2018'e kadar 1600 öğrenciyi mezun eden bu okul denizcilik sektörünün ara eleman gereksimini sağlayan çok önemli bir eğitim kaynağı olmuştur.

Ereğli Eğitim Fakültesi'nin ilçeye kazandırılmasında küçümsenmeyecek katkılarla sorumluluk üstlenmeyi de daima gururla ve mutlulukla anacağım görevlerden biri saydım. Bu fakültenin maddeden ve manen ilçeye kazandırılmasında öncülük yaptım. 1990 – 2002 yılları arasında Anadolu Lisesi'nde Vakıf Başkanı olarak görev üstlendim. İlçede imkanlar elverdikçe sayısız sosyal hizmetlere katkıda bulunmayı ve sorumlulukları paylaşmayı daima yaşadığım bu topraklara ve bu güzel liman kentine karşı görev saymışımdır. Kdz.Ereğli'de Devlet Hastahanesi'nin diyaliz bölümünün kurulmasında öncülük ettim ve bununla da kalmayarak diyaliz cihazlarını şahsen satın alarak hastahanemize armağan ettim. Dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından Sağlık Onur Ödülü ile onurlandırıldım. Erdem Tersanesi'ndeki inşaatlarımızın yanında Gazi Alemdar Müze Gemisinin replikasının monte edilmesine de katkıda bulundum.Bunun yanısıra 1982/1984 sezonunda Türkiye Birinci Ligi'nde oynayan Zonguldak Spor Kulübü'nde başkanlık yaptım. 1993/1994 sezonunda başkanlık yaptığım Ereğli Erdemir Spor Kulübü futbol takımı ikinci lige yükseldi.

İMEAK - Deniz Ticaret Odası'nın Türkiye liman kentleri boyunca teşkilatlanması adına 2003 yılında Batı Karadeniz Bölgesi Deniz Ticaret Odası'nın kurucu olmak gibi beni son derece onurlandırılan bu atılımımız, gönlümde ayrı bir yere sahip bulunmaktadır. Nisan 2018'de İMEAK Deniz Ticaret Odası Kdz.Ereğli Şubesi seçimlerinde yeniden yönetim kurulu başkanı olarak kazandım ve halen de bu görevime devam etmekteyim. Bunca yıl sonrasında olsa bile; eğitimin gerekliliğine olan inancımdan ve okuma aşkımdan dolayı Anadolu Üniversitesi'nin 3.cü sınıfında öğrenimime devam ediyorum. Bülent Ecevit Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik Fakültesi'nde üç dönem öğretim görevlisi olarak görev yaptım. Ayrıca kuruluşunda maddeten ve manen büyük sorumluluklar üstlendiğim Akademik cübbe giymek beni manen onurlandıran görevlerimden biri olmuştur.

LEVENT KARAÇELİK

Bazı sözler vardır ki, atasözü gibidir.

Atasözleri belli bir toplumun ve/veya bütün insanlığın yaşam felsefesidir.

Atasözlerinin bir toplumun düşüncesini yansıtır. Geniş halk kitlelerinin asırlardan beri geçirdiği denemelerden oluşan düşüncelerden oluşur. Levent Karaçelik bir konuşmasında deniz ticaretinin yaşam felsefesini şöyle tanımlamıştır; *"Eğer denizcilikte bir gün sorun yaşamadıysanız, o gün hiçbir şey yapmamışınızdır"* Bu söz, bir atasözü gibidir.

Levent Karaçelik Ereğli Kömürleri İşletmesi tarafından inşaatı gerçekleştirilen Yayla Özel İlkokulu'nda öğrenim gördü. Kaynak:Zonguldak Nostalji-Yüksel Yıldırım.

Levent Karaçelik 1952 Zonguldak doğumludur. Günümüzde bile Türkiye'nin en güzel mahallerından biri olarak gösterilen Fener Mahallesi'nde Türkiye Kömür İşletmeleri'ne ait Yayla Özel İlkokulunda ilk öğrenimi tamamlayan Levent Karaçelik dünden bugüne geçen bir yaşamı şöyle anlatmıştır; 1953 yılında EKI- Ereğli Kömürleri İşletmesi tarafından inşaatı yapılan Yayla Özel İlkokulu ilk yıllarında EKİ personeli çocuklarına eğitim ve öğretim veriyordu. EKİ'nin geniş imkanlarıyla bu okul eğitim alet ve gereçleri bakımından çok zengin imkanlara sahipti.Eğitim ve öğretimin yanında sosyal etkinliklere de çok büyük önem verilir, bayramlarda ve özel günlere ait öğrenciler arasında münazaralar yapılırdı. Özel günleri anmak ve anlamak için her yıl ayrı bir heyecan, hazırlık ve ayrı bir özen gösterilirdi. Okulun sahip olduğu sinema salonunda etkinlikler düzenlenir, eğitim ve öğretimden ayrı sosyal hizmetlere de büyük önem verilirdi.

İlkokuldan sonra o zamanlar tüm Türkiye'deki yabancı dilde eğitim veren 6 altı Kolejden biri

olan Yayla Mahallesi Kalyon Caddesi'ndeki TED Zonguldak Koleji'nde Orta ve lise öğrenimimi tamamladım.TED Özel Zonguldak koleji 1958 yılında kentin en güzel ve merkezi bir semtinde kurulmuştu. Zonguldak'taki ilk özel okul olmuştur. Kolej öğrenciliğim yıllarında orta birinci sınıftan itibaren okulun münazara, atletizm, futbol, basketbol ve voleybol takımlarında yer aldım. Aynı zamanda Zonguldak mahalli basket ve voleybol takımı olan Stad Atletik'te dört sene basketbol oyndım. İki kez Türkiye Yıldızlar ve Gencler 4.cüsü olduk. Lise yıllarında tam iki sene her hafta tek başıma dört sayfalık Duvar gazetesı yayınladım.Lisede iken bir tiyatro oyunu senaryosu yazdım ama, hiç sahnelenmedi

Oyun hâlâ o zamanki edebiyat Hocam Günyüz Hanımda duruyor. Uzun süre şiir yazdım ve şiir okuma yarışmalarına katıldım.

9 Mayıs 1968 tarihli 2. resmin arkasındaki yazı: "67-68 Voleybol Ligine katılan Voleybol takımı ile. Şeyda-Levent Karaçelik- Zafer-Erol-Önder-Ziya-Mehmet-Alpa". Kaynak: Levent Karaçelik arşivi.

Ailece Bartın'lıyız

Ailem aslen Bartınlı'dır. Dedem Selahattin Karaçelik Bartın'ın ilk dava vekillerınden idi. Amcam Burhan Karacelik 23 sene CHP Zonguldak İl Başkanlığı ve Zonguldak Baro Başkanlığıyapmış.BülentEcevit'inhapishane arkadaşı olmuş eski bir CHP Milletvekili ve Turkiye Barolar Birliğinin en uzun süre Başkan yardımcılığını yapmış hukuçulardan biriydi. .Diğer amcam Şair Özdemir Karaçelik ise daha Kabataş Lisesinde okurken vefat etmişti. Kendisinin "Cumhuriyetın 50. Yılı Şiir Antolojisi" kıtabında iki şiiiri vardır. Babamın dedesi "Pîr Baba" lâkaplı âlim bir kişi imiş. Anne tarafım Cumhuriyet öncesi " Kalaycızâde" olarak tanınmış bir aile. Soyadı Kanunu ile "Kalaycıoğlu" soyadını almışlar. Kalaycıoğulları tüccarlardan oluşan bir aile idi.

Babam Turhan Karaçelik, Türkiye Kömür İşletmeleri'nin Zonguldak Limanın'daki kömür yükleme tesisi şefi idi. Benim gemilere olan tutkum babamın yanında geçirdiğim günlerde başlamıştır. Zonguldak'tan kömür yükleyen Kerempe, İlhan, İleri, Doğu gibi şileplerle yaz ayları çok seyahat ettim. Babamın seneler boyunca kaptanlarla çok yakın dostlukları oluşmuştu. Ben de gemilere çıkar, saatlerce kömür yüklemesini seyrederdim. Kaptanlar bana babam gibi bir büyüğüm olark yakınlık gösterirlerdi. Onun içindir ki nice kereler gemileriyle seyahat ettim. Daha on iki yaşımda iken gemiyle ilgili her şeyi etraflı şekilde öğrendiğimi belirtmeliyim. Kömür yüklü gemilerle Samsun'a, İzmir'e, İskenderun'a defalarca sefer yaptım. Zaten ileriki yaşlarımda bu meseleğe girmemde Kerempe gemisinın kaptanı "Efendi Kaptan" Hayati Arıkan'ın ve Kaptan İbrahim Mete'nin çok katkıları olmuştur.

Ted Koleji basketbol takımı altı sene üst üste Zonguldak şampiyonu oldu. Levent Karaçelik arka sırada soldan ikinci. Kaynak: Levent Karaçelik arşivi.

İstanbul Hukuk Fakültesi'nde okurken fakültenin basketbol takımında dört sene basket oynadım. Fakülteler arası maçlarda iki kez İstanbul Üniversitesi şampiyonu olduk. Fakultede okurken 2.ci ve 3.cü sınıflarda sabah 07.00/12.00 arası Yeni Ortam gazetesinde tercüman mütercim olarak, ögleden sonra da Çağlayan'da bir lastik oyuncak fabrikasında İdari amirlik yapıyordum. Birsüre yabancı kıtap çevirileri yaptım; ama bu iş çok emek gerektiryordu, çok zamanımı alıyordu. Çeviriye gösterilmesi gereken dikkat ayrıca bir büyük zorluk teşkil etmekteydi. Çeviri yapmayı bu nedenle terkettim.

Sağ-Sol Anarşi olaylarının tüm ülkeyi sardığı o karanlık yıllarda üniversitemiz de 1969 yılında bir sene kapalı kaldı. Bu nedenle Zonguldak Sanat Ensitüsünde İngilizce Ögretmenliği bile yaptım. Tüm siyası anarşi çalkantılarına ragmen Hukuk Fakültesini dört senede tamamladım ve fakültemizde "Deniz Ticaret Hukuku" konusunda lisans çalışması yaptım. Ancak hocalarımla olan anlaşmazlığım nedeni ile bu çalışmayı tamamlayamadan 1975'de bıraktım

Zihni Vapur Acentesi'ndeki yaşantım

Mesleğe 1974 de Zihni Vapur Acentesi'nin Mumhane Caddesi Dalyanoğlu Han'ın dördüncü katındaki ofisinde başladım.Ticaret kısmında "Küçük Atilla" dedikleri bir kişi, acente işlerine bakan Apostol Bey, Mâli İşlere Bakan Çınar Dörtbudak ve gemi kiralama işlerinden sorumlu Kaptan Ercan Beksaç vardı. Asaf Güneri'den, Koray Araz'dan, Remon Buzuru'dan çok şeyler öğrendim. Sekiz ay İtalyada SIS Ravenna ve Hugo Trumpy Geoa gibi iki ayrı çok önemli

firmada bir anlamda staj yaptım. 1976'da yedek subay olarak göreve çağrıldım ve nükleer batarya Emniyet Subayı olarak Keşan'da görevlendirildim.1978'de çok kısa bir Cannes Brokerlık firmasında çalıştım. Bu dönem benim için yeni bir tecrubem olduysa da, gerek lisan sıkıntısı ve gerekse çevremdeki Fransızlardan sıkıldığımdan kısa süre sonra tekrar Zihni Vapur Acentesi'ne ye geri döndüm. 1980'de Erol Yücel, Ali Yenidünya, Rıfat Karakimseli ile beraber MARTI'yı kurduk.

Türk denizciliğine çağ atlatan bu şirket için Themistokles Vokos'a ait Seatrade dergisi *"Türk denizciliği ikiye ayrılır ; MÖ ve MS – Martı'dan önce ve sonra"* diye yazmıstı. 1982'de ilk gemimizi aldık ve Frigo Murat adını verdik. Bu gemimizi bunu 6 adet koster ve 4 adet de OBO gemi takip etti. (Bkz- Mart Denizcilik - Türk Armatörleri Tarihi C.V., Sf. 216-230).

Türk Bulk çalışmaları için Asaf Güneri'nin Kanlıca'daki yalısında bir toplantı sonrasında
Oturanlar (Soldan) Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri. (Arka sıra soldan) Ali Yenidünya, Levent Karaçelik ve Erol Yücel.

1986 yılına geldiğimizde Türkiye'nin en büyük üç armatöründen biri olmuştuk

1986 yılına geldiğimizde Türkiyenın en büyük 3 armatöründen birisi olmuştuk.Antwerp/Cezayir/Copehagen/Londra'da ofisler açtık. Bu atılımlarımızla yurtdışında teşkilatlanan ilk Türk denizcilik şirketi olmuştuk. Ben bu arada Deniz Ticaret Odası'nın en genç meclis üyelerinden birisiydim ve Türk Armatörleri Birliği'nin o zamanki en genç Yönetim Kurulu Üyesi olmuştum. Aradan geçen 35 senedir bu görevlerım devam etmektedir.

İMEAK- Deniz Ticaret Odası'nda iki dönem Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği ve bir dönem de Meclis Başkan Vekilliği yaptım.Türkiye'yi BIMCO da tam 20 seneye yakın çeşitli kademelerde temsil ettim. 1988'de ortaklarımız ile dostça yollarımızı ayırdık.Mevcut şirketlerimizi de paylaştık. Bu paylaşım sonucu Erol Yücel ve Ali Yenidünya, Martı Denizcilik ve Ticaret A.Şi.'yi, Levent Karaçelik olarak ben Martı Gemi Kiralama A.Ş'yi, Rifat Karakimseli Martı Gemi Acenteliği A.Ş.'yi aldı.

Kurduğum şirkete *"Marvel Danışmanlık ve Denizcilik AŞ"* adını verdim ve bu şirketimle devam ettim. 1995'de Tolgam Uluslararası Denizcilik İşletmecilik ve Taşımacılık Ltd. Şti'ni kurdum ve 1996'da satın aldığım Kurushima Dockyard Co.Ltd. Onishi Japonya (Kızak No.2087) 1979 inşa 11,158 grt. , 18,380 dwt. kuru dökmeyük gemisine *"Tolgam"* adını verdim. Tolgam Uluslararası Denizcilik İşletmecilik ve Taşımacılık Ltd. Şti. Ve Pina Denizcilik ve Nakliyat AŞ. isimli şirketlerime ait gemiler; 10,0000 dwt.'luk *"Hâlem"*, 5,500 dwt'luk Sea River Type *"Gözdem"*, 18,380 dwt.'luk "Tolgam", ve 27,000 dwt.'luk *"Turhan Bey"* gemileri olmuştur. O dönemde satın alınan ve Kaptanoğlu, İnce Denizcilik, Göksu Denizcilik gibi firmalara ait 20,000/28,000 dwt. aralığındaki 7 adet Türk gemisini beş yıl süreyle kiraya alarak çalıştırdım. Aynı dönemde Anadolu Denizcilik, Denizcilik AŞ ve Deniz Nakliyattan tam 23 adet 26,000/33,000 dwt. arası gemileri kiraya alarak calıştırdım.

Martı'daki ortaklarımdan ayrıldıktan sonra, çalışmalarımla başarılar elde ettim ve en fazla döviz getiren şirketten biri olarak Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından ödüle

"Tolgam" (IMO 7908926) Kurushima Dockyard Co.Ltd. Onishi Japonya (Kızak No.2087) 1979 inşa 11,158 grt., 18,380 dwt. kuru dökmeyük gemisi idi. İlk adı "Eastern Royal" olan gemi 1988 'de satıldı ve"Sea Wealth" adı verildi. Ekim 1994'de satıldı ve" Lapithos" adı verildi. Temmuz 1996'da Tolgam Uluslararası Denizcilik İşletmecilik ve Taşımacılık Ltd. Şti satın aldı ve "Tolgam" adı verildi. Mayıs 2005'de satıldı. 21 Ekim 2014'de Chittagong'da sökülmüştür.

1978 inşa 16,019 grt., 26,636 dwt. genelyük gemisi "Turhan Bey"in ilk adı "Thekos" idi. 1988'de satıldı ve "Staholm" adı verildi. 1990 Temmuz'da satıldı ve "Hacı Raşit Kalkavan" adı verildi. Ocak 2004'de Marvel Denizcilik satın aldı ve "Turhan Bey" adı verildi. 2012'de hizmet dışı bırakıldı.

Levent Karaçelik'e Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından ödül verilirken.

layık görüldüm. 1999 dan itibaren "Martı" isminin yarattığı bazı sıkıntılar nedeniyle faaliyetlerımize Marvel Uluslararası İşletmecilik ve Taşımacılık AŞ'yi kurarak devam ettik. Daha sonra oğlum Tolga Karaçelik Marvel Danışmanlık ve Denizcilik AŞ şirketini kurdu.Bu şirket daha sonra İş Bankasi, Garanti Bankası, Yapı Krdi Bankası ve Denizbank gibi birçok bankanın gemi kredilendirmesi ve işletmesi ile ilgili danışmanı olarak hizmet yaptı. Ayrıca bır çok yatırımcıya da gemi ve liman işletmeciliği konularında danışmanlık hizmeti verdi. Günümüzde de bu hizmeti vermeye devam etmektedir. Firma ayrıca Libya Hükümetine, Anagola Hükümetine, STFA Grubuna, Dinçkök Grubuna ve bir çok yerel şirkete; liman, taşımacılık, deniz yatırımları konusunda danışmanlık hizmeti verdi. Günümüzde bu hizmetlerinin yanında Liberherr gemi kreynleri CSCC, CBMA gibi

büyük firmaların da Türkiye temsilciliğini yapmaktadır. 2001'den itibaren özellikle çimento ve klinker taşımacılığında yoğunlaşarak Marvel'le dünyadakı en büyük on çimento ve klinker taşıma şirketinden biri seviyesine yükseldik.Bu başarılarımızla Dünya çimento devleri Cemex, Italcementi, BMM gibi firmaların tercihli brokerliğini yapan bir firma haline gelmiştik.Bulgar devlet şirketi Navibulgar'dan 11 adet, Çin devlet şirketi China Shipping'den 7 adet kiramızda gemi vardı. 2006 sonu verileriyle Marvel her yıl ortalama 10-12 milyon ton çimento ve klinker taşır duruma gelmişti. Elde ettiğimiz bu sonuç Marvel için onur verici bir belge olmuştur ve yüksek dinamiğini ortaya koymuştur. 2006 - 2008 yılları arasında 72 adet 20,000 - 46,000 dwt. arası gemileri kiralayarak işletmek suretiyle Avrupanın en büyük 5 operatöründen biri olduk.

Yıllar içerisinde Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına paralel olarak inşaat sektöründe gerçekleşen çok hızlı büyüme nedeniyle çimento üretimi bu yıllarda iç tüketime karşı yetersiz kalmaktaydı. Bu nedenle çimento ve klinker ithalatına gidildiği bir dönem olmuştur. Böyle olunca bir zaman içersinde çok uzun deniz ötesi ülkelerden yapılacak taşımalar navlunları kurtarmayacak kadar bir tablo yarattığından biz de buğday, sair hububat ve kömür taşımalarına ağırlık verdik ve 2006'nınilk beş ayında 2.5 milyon ton buğday taşıması yaptık. Kömür taşımalarında panamax gemileri tercih ettik, buğdayda ise gerektiğinde tek sefer kiralamalara gittik. İşletmemize aldığımız gemiler arasında Navibulgar, Eastwind Shipmanagement, Primal Shipmanagement, Antares Shipmanagement and UK-listed Global Ocean Carriers (GO Carriers) gibi şirketler olmuştur.Meslek hayatıma broker olarak başlayıp armatör,operator olarak devam ettim, ama brokerliği hic bırakmadım.300'den fazla broker yetiştirdim. Şu anda herhalde yetiştirdiğim elemanların sahibi olduğu 50'nin üstünde şirket vardır.2013 de Enerji sektörüne girerek Mel Solar AŞ firmasını kurduk.Almanya'nın en büyük

Levent Karaçelik ve eşi Hale Karaçelik.

Gözde Tanfer, Levent Karaçelik, Hale Karaçelik ve Tolga Karaçelik

güneş enerjisi şirketi Et Solutions ile Türkiye'de ortak olduk. Aynı zamanda panel urertıcısı Et Solar China' nın Türkiye temsilcisi olduk. Türkiye'de birçok Güneş Enerji santrali kurulumunu gerçekleştirdik.

Meslek hayatımda Asaf Güneri, Nuri Cerrahoğlu, Koray Araz, Remon Buzuru, Kaptan Güneri Özkan'ın çok katkısı olmuştur.Tüm Türk denizcilik camiasının hep desteğini gördüm. Ziya Kalkavan,İsmail Kaptanoğlu, İrfan Cerrahoğlu, Nuri Cerrahoğlu, Kâmil Kolatoğlu, Hilmi Sönmez, Şükrü Deniz, Orhan Deval, Şevket Yardımcı, Kâşif Kalkavan gibi isimlerle çalıştım ve çok unutulmaz anlar yaşadım. Günümüzde çimento, klinker ve bazı madenlerın satışı, çimento değirmenleri kurulum danışmanlığı, çimento ve klinker taşıması, gemi alım satımı, yeni inşa gemi çizimleri üretimi ve tersane anlaşmaları temini, yatırım danışmanlığı, liman acenteliği faaliyetlerinde bulunan toplam 5 adet faal şirketim mevcut. En önemli olarak gördüğüm faaliyetlerimizden biri Türkiyede tersanelere yurt dışından yeni inşa projeleri getirmektir. Gemi alım satım brokerliği faaliyetlerımıze cok önem veriyorum. İdealim ülkemizdeki tersanelerimizi özellikle 3000/16000 dwt arasında dünyanın en önemli gemi inşa tersaneleri olarak görebilmek. Bunun için şahsi olarak da çok çaba harcıyorum.

Koster Filomuz hakkındaki görüşlerim

Koster filomuz hakkındaki görüşlerim çok açıktır; 'Koster Türkiye'nin dış ticareti için kilit demektir. Bu bakımdan Koster Yenileme Projesi kesinlikle devam ettirilmeli. Türkiye'nin dış ticareti için koster olmazsa olmazdır. Deniz turizminin hep çok sıkı bir savunucusu oldum: Costa Crociere firmasının uzun bir dönem liman ve bilet acentalığını yaptım.Yolcu gemilerının liman ücretlerının %70 düşürülerek daha fazla yolcu gemisinin uğrak yapmasını temin için çok çaba harcadım ve bunu başardım. Türkiye'ye yolcu gemisi uğrağı benim bunu başarmamadan sonra artmıştır.

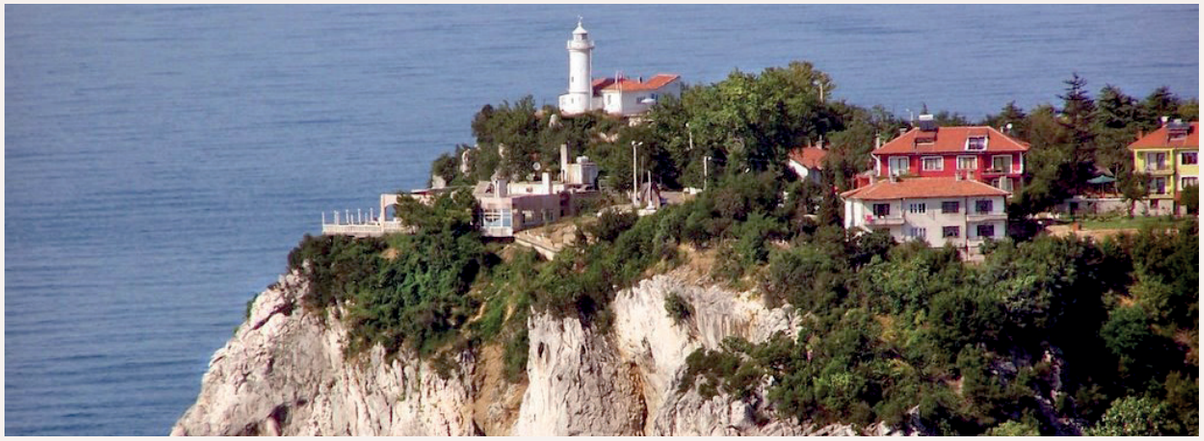
Çok kişiyi armatör yapmış olmakla övünürüm. Günümüzde gemi sahibi birçok şirket benim verdiğim işletme garantileri ve bulduğum gemilerle armatörlüğe başlamıştır. Türk gemilerinin İspanya'ya bile zor sefer yaptığı bir dönemde 7 tane 26000- 28000 dwt. geminin alımında çok etkin rol oynadım. Armatörlere ve krediyi veren bankalara gemilerin işletme taahhüdünü verip, gemileri kiraya almak suretiyle gemi aldırdım. Karaköy armatörlerinin 3000 dwt.' den 26,000 dwt.'luk gemilere geçmesinin en büyük mimarı oldum. Credit Swiss'ın verdiği kredilerin anlaşmasında *"Bu kredi ile satın alınan geminin işletmesi Martı Gemi Kiralama tarafından yapılacaktır."* diye madde vardı.

Armatörlüğü 2012'de son gemim *"Turhan Bey"*i hurdaya satarak noktalandırdım. Halen Ereğli Denizcilik AŞ'nin kurucularından biri olarak Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı görevindeyim.Samsun gemisinin armatörü olan Denizcilik AŞ'de Yönetim Kurulu üyeliğim devam ediyor. Tudev - Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın Mütevelli Heyeti üyesiyim. Türkiye Gemi İnşa Sanayii'in denizcilik sektörünün göz bebeği olarak değerlendirmek isterim.

Ressam kimliği ile Hale Karaçelik

İstanbul Mecidiyeköy Lisesi mezunu olup Devlet Güzel Sanatlar akademisi resim kurslarına devam etti. Aynı zamanda desen çalışma ve yaratma kursunu bitirdi.1992 ile 2000 seneleri arasında Saim Onan ve Ünsal Toker atölyelerinde 2000 senesi başından itibaren kendi özel atölyesinde çalışmalarına devam etti .Kendi stilini bulması içindeki duyguları renklerle ifade etmeye başladıkca oluştu.Önce renkler ona hükmedip yol gösterdi sonra o renkleri bir bestekarın notaları, bir şairin dizeleri gibi içinden geldiğince kullanmaya başladı. 2009 senesinde İtalya'da açtığı sergide tanıştığı Küratör Massimo Picchiami'nin sahibi oldugu Eureka Eventi sanatçısı oldu ve İtalya'da birçok sanat festivallerine katıldı.. 2010 Spoleto Art Festivalinde ödül alan üç sanatçıdan birisi oldu.

2010/2013 arasında İtalya'da çeşitli karma ve kişisel sergilere katıldı.İtalya'da 2013 de actığı son sergisi ile ilgili bir sanat dergisinde kendisi için bir İtalyan resim eleştirmeni "Resimlerini gördüğünüzde kullandığı renkler sizi resmin içine alıp götürüyor ve tablonun önünden ayrılamıyorsunuz" diye yazmıştı.



Bir Zonguldak klasiği

Fener Mahallesi

İlk kömür rıhtımı inşası için gelen Fransızlar (1890), Fransız-Ereğli şirketini kurup kömür üretimini ele geçirmişlerdir. Şimdiki Yayla'dan Fenere kadar olan mahalle 1896'dan sonra Fransızlarca kurulur. Eski Zonguldak'ta bu bölgenin adı Fransız mahallesidir. O zamanlar bu bölgede Fener mahallesi diye bir isimlendirmesi yoktur.

Fenerler, denizciler için umudun ve kavuşmanın simgesidir. İlkel şartlarla yapılan denizcilikte, kaptanlar için bir mutluluktur deniz fenerleri, hoş geldin mesajını önce deniz fenerleri verir, kaptanlara ve yolcularına...

1900 başlarında kasaba görünümünde olan Zonguldak'ta ilk deniz feneri bugünkü TTK kreşinin altında, liman arkası tünelinin ise üstünde bulunuyordu. İlkel ve yetersizdi görüş mesafesi hem teknik yetersizlik hem de mevkisi bakımından ihtiyacı karşılamaz durumdaydı. Elektrik olmayan o yıllarda, deniz fenerleri bugünün standartlarına göre kandil ışığı denilebilecek lambalarla çalışırlardı. Mekanizmaları ise saat sistemleri gibiydi ve maksimum 2 saatte bir kurulmaları gerekiyordu. 19. yüzyılda Fresnel, ışığı odaklayıp paralel ışınlar haline getirebilen ve böylece tamamen yatay olarak yansıtabilen bir lens geliştirerek; deniz fenerlerini oldukça geliştirdi. Yüzyılın sonlarına doğru ise deniz fenerlerinin neredeyse tamamı Fresnel lensini kullanmaya başlamıştı. Artık yeni aşama en büyük ve etkileyici olan lensi yapmaktı. Zonguldak deniz feneri 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanı olan aynı yılda bugünkü yerine inşa edildi. Artık bu bölgenin adı "Fener" idi...

İhsan Soyak Dönemi Ve Fener Mahallesi...

O dönemin EKİ Umum Müdürü İhsan Soyak'dı. Onun dönemi kurumun ve tesislerin inşa dönemi olarak tarihe geçti. Adını deniz fenerinden alan bölge 'İsmail Ağa'nın dı. Kurum satın aldı. 1942 ile 1950 yılları arasında Fener mahallesi lojmanları, A Tipi misafirhane ve Deniz Kulübü, Teniz kortları ve lojman binaları Soyak döneminde tamamlandı. Fener Mahallesi tesislerinin tamamlanmasından sonra ilk ev sahipleri arasında yeni Zonguldak limanı inşaatını yapan Hollanda firmasının personeli ikamet etti. İhsan Soyak dönemi ayrıca, Üzülmez, Karadon, Çaydamar ve Kozlu bölgelerindeki işçi ve memur yemekhaneleri, sinema binaları, okuma ve oturma yerleri, mühendis ve memur lokalleri, işçi pavyonu ve hatta lojmanlar, yaz kampları, dinlenme ve sosyal tesisler ve ekonomaların yapılanması, EKİ kantin parası İhsan Soyak döneminde başlamıştır.Kaynak: Yüksel Yıldırım, Zonguldak Nostalji.

YAVUZ KALKAVAN

Armatör ve işadamı İhsan Kalkavan-Münire Kalkavan çiftinin oğlu, Armatör Yusuf Kalkavan'ın torunu olan Yavuz Kalkavan; Havva Biber ile Yunus Biber'in kızı Nihan Biber'le, 16 Nisan 2005'de Swissotel'de düzenlenen törenle evlenmiş, törene o yıllarda Başbakan olan Recep Tayyip Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan onur konuğu olarak katılmıştı.

Yavuz Kalkavan ve eşi Nihan Kalkavan'ın 14 Ocak 2008 Pazartesi günü bir oğulları dünyaya gelecek ve bu kez dedesininki gibi "*İhsan Kalkavan*" adını vereceklerdi. 1978 İstanbul doğumlu olan Yavuz Kalkavan ailenin yaşam öyküsünü şöyle anlattı; "Ailemizde ilk denizcilik şirketini kurmuş olan Dedem Yusuf Kalkavan ile devam eden bir maziye sahibiz. Ben bu ailenin üçüncü kuşak temsilcisiyim.

60'lı yıllardan itibaren gemi işletmeciliği, tanker işletmeciliği yapan bir firmayız. Dedem 78 yılında vefat etti . Babam İhsan Kalkavan abilerinden kardeşlerinden 80'li yıllarda ayrıldı ve çalışma hayatına kendisi ortakları ile devam etti. Firmamız 80'li yıllarda "*Yusuf Kalkavan* Oğulları" ismiyle tanınıyordu. Babam kardeşlerinden ayrıldıktan bir müddet sonra "Beşiktaş Denizcilik" ismiyle devam etmeye karar verdi. O yıllarda Babam Beşiktaş kulübünde yöneticilikte yapıyordu. Bu durumdan etkilenmiş olduk ve "Beşiktaş Denizcilik" ismi ortaya çıktı. Beşiktaş ismi bize kulüp ile birlikte ailemizin beş nesildir yaşadığı Beşiktaş semtini de çağrıştırıyor. 1995 yılından beri gemicilik işlerimizde Şadan Kalkavan Bey ile ortaklığımız olmuştur. "Şadan Amca" diye saygı duyduğum Şadan Kalkavan rahmete kavuştu. Babamın Şadan Amca ile çok benzer yönleri vardır; ticaret onların hayatında dostlukları birbirlerine olan aile bağlarıyla da sarsılmaz şekilde devam etmiştir. İkisi de futbol sporunu tutkun olmalarına rağmen dostlukları herşeyin üstünde olmuştur. Kendisine tekrar rahmetle anıyorum.

Bize gelince; "Beşiktaş Denizcilik Grubu" markası ile faaliyetlerimize devam ediyoruz.

Dedem Yusuf Kalkavan

Dedem Yusuf Kalkavan çok genç yaşta bir trafik kazası sonucu vefat etmiş. Babaannem Meziyet Hanım idi. Büyük dedem, yani dedem Yusuf Kalkavan'ın babası Rize eşrafından Hacı Talip Kalkavan (1897 - 1958) idi. Geniş ve köklü bir aileyiz; Dedem Yusuf Kalkavan ve Babaannem Meziyet Hanım'ın çocukları Armatör Salih, Muharrem, Dr. Fatma, Muammer, Babam İhsan Kalkavan, Recep Kalkavan, Suzan ve Bülent Kalkavan'dır.Yusuf Kalkavan; Yakup, Nurettin, Ramiz, Selahattin Kalkavan'dan oluşan beş kardeşin ikinci büyük ağabeyiydi. Ziya Kalkavan, Fevzi Kalkavan ve Halis, Zehra, Marife, Halise Kalkavan'ın amca çocukları idiler. 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. 1954'de balıkçı teknelerine sahip olarak denizdeki ticari faaliyetini arttırırken, Mersin'de 1959 yılından itibaren koster tip gemilerle bir taraftan bakliyat, yöresel fıstık ve sair baharat gibi gıda ürünlerinin ihracat amaçlı gemilerle nakledilmesi için acentelik yaparmış. Zaman içersinde Mersin ve İskenderun'da en geniş donanımlı kumanyacılık firmasını tesis ediyor.

Babamdan dinlemişimdir; 1966'de Mersin'deki firmasına ait ofis faaliyetine devam etmesine karşın, İstanbul'a yerleşmeye karar veriyor ve "Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ"nin genel merkezini İstanbul'a taşıyor. İstanbul'da yakıt ikmalciliği / bunkercilik yapıyor ve transit gemiler için brokerlik ve ticaret faaliyetlerine ağırlık veriyor. Dedem Yusuf Kalkavan bir trafik kazası sonucu vefat ettiğinde 58 yaşındaydı. Kısa bir süre sonra iki kardeşi denizcilik

faaliyetinden uzaklaşarak, başka alanlarda kendi şirketlerini kurmak üzere Yusuf Kalkavan ve Oğulları A.Ş'den ayrılmışlar. Babamın bana yazdığı vasiyet gibi bir yazı vardır; "Babam her ne kadar beş kardeştilerse de, onun hayatı küçük yaştan itibaren bilhassa Ziya Kalkavan olmak üzere, birlikte İskenderun'a gitmeye ve yerleşmeye karar vermesi nedeniyle bir süre İskenderun'da geçmiştir.

Mersin'de yeni bir iş imkanı yaratmaya karar vermiş olan Yusuf Kalkavan "Güzel Derya" "Talip Kalkavan" isimli guletlerle ve "Recep Kalkavan", "Yeşil Alanya" isimli çektirmeleri ile başta hayvan ihracatı olmak üzere Libya dahil tüm Arap ülkelerine taşımacılığı yapardı.

İskenderun'daki faaliyetlerinde 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 göç etmesinin 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 taşımacılığı yapardı.

Çok atak ve kendini işine adamın bir Karadeniz insanıydı; 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 giriyor. Ancak nakliyecilikte aşırı rekabet ve karşılaştığı olumsuzluklar nedeniyle tüm teknelerini İstanbul'a yönlendirmeye karar vermiş.Yakıt işini bizlere bırakarak İstanbul'a yerleşti. Babam İstanbul'da da bunkerciliği geliştirmiştir. Ne yazıktır 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. Deden, kısa ömrüne çok değerli başarıları sıkıştırmış bir insandı."

Beşiktaş Denizcilik için Güney Kore Hyundai Tersanesi'nde inşa edilen 165.000 dwt'lik ham petrol tankeri teslim töreni (2001)

Babam İhsan Kalkavan, Annem Münire Hanım ve kardeşlerim

Annem Kdz.Ereğli'si eşrafından olan Cerrahzâdelerin kızı Münire Hanım. Aile sonraları Sönmez soyadını almış. Kardeşlerim; Yeşim ve Yeliz'dir.

Yusuf ve Meziyet Kalkavan çiftinin oğlu olan babam İhsan Kalkavan, 1948 yılında İstanbul'da doğmuş. İlk ve orta okulu İskenderun Lisesi'nde, liseyi Mersin'de Tevfik Sırrı Gür Lisesi'nde bitirmiş. 1975 yılında İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilimler Yüksek Okulu'ndan mezun oluyor. Üniversiteden önce, 1968 yılında, Yusuf Kalkavan ve Oğulları Şirketi'nin hissedarı ve

Yönetim Kurulu Üyesi olarak ticari yaşamına başlıyor. Askerlik vazifesini denizci asteğmen olarak Gölcük ve İstanbul'da yaptığını anlatmıştır.1975 yılında Yüksek Denizcilik Okulu fark derslerini vererek Uzak Yol Güverte Zabiti (Kaptan) yetki belgesine sahip oluyor ve 1978 yılında dedemin trafik kazasında vefatı ile kardeşleriyle birlikte kurduğu tüm şirketlerin yönetiminde görev alıyor.

Amcalarımı babam 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 yanı sıra çeşitli dış ticaret işleri ile uğraşıyordu. Vefat etmiştir. Muharrem Kalkavan ise Mersin bölgesindeki petrol ve taşımacılık işleri ile yoluna devam etti. Ben 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!"*

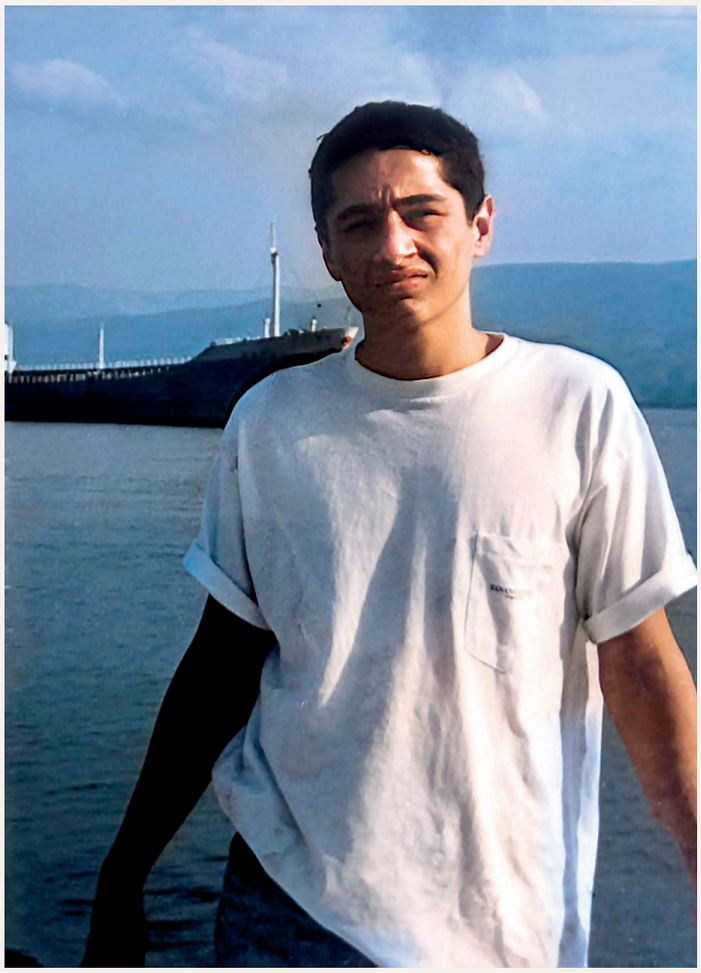
Yalova'da kurulu "Beşiktaş Tersanesi" gemi inşa ve gemi onarımı alanında uluslararası bir marka olmaktadır. İş yaptığımız kurumlara kurumsal yapımızın tarihini şöyle anlatıyoruz; Beşiktaş Denizcilik Grubu'nun başlangıcı Yusuf Kalkavan'dır.

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. Biz denizciliğe gönül vererek çalışıyoruz. Bu sevgiyi bizlere aşılayan büyüklerimizdir. Biz de onları utandırmamak için büyük gayret sarf ediyoruz.

Beşiktaş Tersanesi'nin 382m boyundaki yüzer havuzunun teslimi için Güney Kore STX tersanesinde imza töreni (7 Ocak 2016)

1998'den babamın yanında çalışmaya başladım.

1998 yılından beri babamla birlikte çalışmaya başladım. 90'lı yıllarda babam Denizcilik sektörü dışında ciddi işlere teşebbüs etmişti, "Memorial Sağlık Grubu", "Işık Sigorta" gibi şirketlerde ana ortaklıklarımız vardı. Babama karadaki işlerimiz ile ilgilenmek istemediğimi ve bana denizcilik dışında fiilen çalışacağım şekilde görev vermesinden mutluluk duyacağımı söylemiştim. Denizcilik mesleğine hazırlanmamda en önemli dönemi çocukluk dönemim olarak görüyorum Babamla gezmeye çok meraklıydım; nereye giderse babam beni hep yanında gezdirdi. Ofiste büyüdüm; Petrol Ofisi, Shell, Tüpraş, Erdemir gibi yakın çalıştığımız kurumlara çocukken babamla birlikte çok gittim.



Yavuz Kalkavan şöyle diyor; "Babam gemilerinin inşaatı için veya onarılan gemileri için Tuzla'daki Tersanelere çok sık gider ve oralarda saatlerce kalırdı. Babam sayesinde Tuzla tersanelerinde büyüdüm diyebilirim."

Babam gemilerinin inşaatı için veya onarılan gemileri için Tuzla'daki Tersanelere çok sık gider ve oralarda saatlerce kalırdı. Babam sayesinde Tuzla tersanelerinde büyüdüm diyebilirim; Her an Tuzla'da tamirde bir gemimiz olurdu. Ben de hafta sonu demez, Cumartesi ve Pazar günleri mutlaka babamla birlikte tersanede olurdum. Babam beni hafta sonları bırakıp tersanelere gitmeyi hiç içine sindiremediğinden beni hep yanında götürdü; düşünüp beni hiç bırakmadı bu sayede algım açıldı, hayallerim oldu.

Sorumluluk almaya başlamıştım

Armatörlük ve Gemi İşletmeciliği faaliyetlerimizin dışında ana işimiz Beşiktaş Tersanesi'dir. Tersanemizde gemi inşa ve tamir faaliyetlerimizde var. Gemi inşa faaliyetimiz Tersanemiz kurulmadan yedi sene önce yoğun bir şekilde başlamıştı; 2001 ile 2007 seneleri arasında Marmara Tersanesi, Çelik Tekne, Torlak Tersanesi, Gisan Tersanesi,Deniz Endüstrisi AŞ/ Çiçek Tersanesi ve Ünye Tersanesi olmak üzere bu tersanelerde 20'den fazla tanker yaptırdık. Ancak meydana gelen gelişmeleri dikkate alarak, kendi tersanemizi kurmaya karar verdik ve 2007 yılında Yalova'da kendi tersanemizi gerçekleştirdik.

Beşiktaş Tersanesi'nin Norden Firmasıyla yaptığı 10 gemilik scrubber montaj anlaşması sonrası hatıra fotoğrafı (2018)

Denizcilik dışındaki faaliyetlerimiz

Biz Memorial Hastaneleri'nin kurucusuyuz ve 2006 yılına kadar iki ana kurumun ortağından bir tanesiydik. 2006 yılında hisselerimizi diğer ana ortak satın aldı. Pera palas otelinin üst yapı kullanım hakkını 2006 yılında Süzer Grubundan satın almıştık. 2007 yılında kapatıp 3.5 sene boyunca restorasyonu ile uğraştık ve 2010 yılında yeniden işletmeye açtık. İlk günden itibaren hedefimiz bu çok önemli restorasyonu sağlıklı bir şekilde yapabilmekti. Pera Palas İstanbul'un en önemli tarihi mekanlarından biriydi. İftihar ederim restorayonu hiç bir ticari kaygıya yenilmeden en kapsamlı şekilde tamamlayabildik. Kendimizi otel sahibi ve işletmecisi olarak görmedik. Projeyi başarı ile tamamladıktan sonra çok cazip gelmeye başladı. 2011 yılında Pera Palas Oteli ile ilgili haklarımızı Demsa Grubuna sattık (Demet Sabancı Çetindoğan).

Biz denizci bir aileyiz; Önceliğimiz deniz ticaridir.

Ana faaliyetlerimiz gemi işletmeciliği, armatörlük ve Beşiktaş Tersanesi'nin faaliyetleridir. Türk denizciliği 80'li yıllardan sonra gelişimini hızlandırabilmiştir. 80 öncesinde ülkemizdeki armatörlerin çoğu kosterciydi; biz de bunlardan bir tanesi idik.

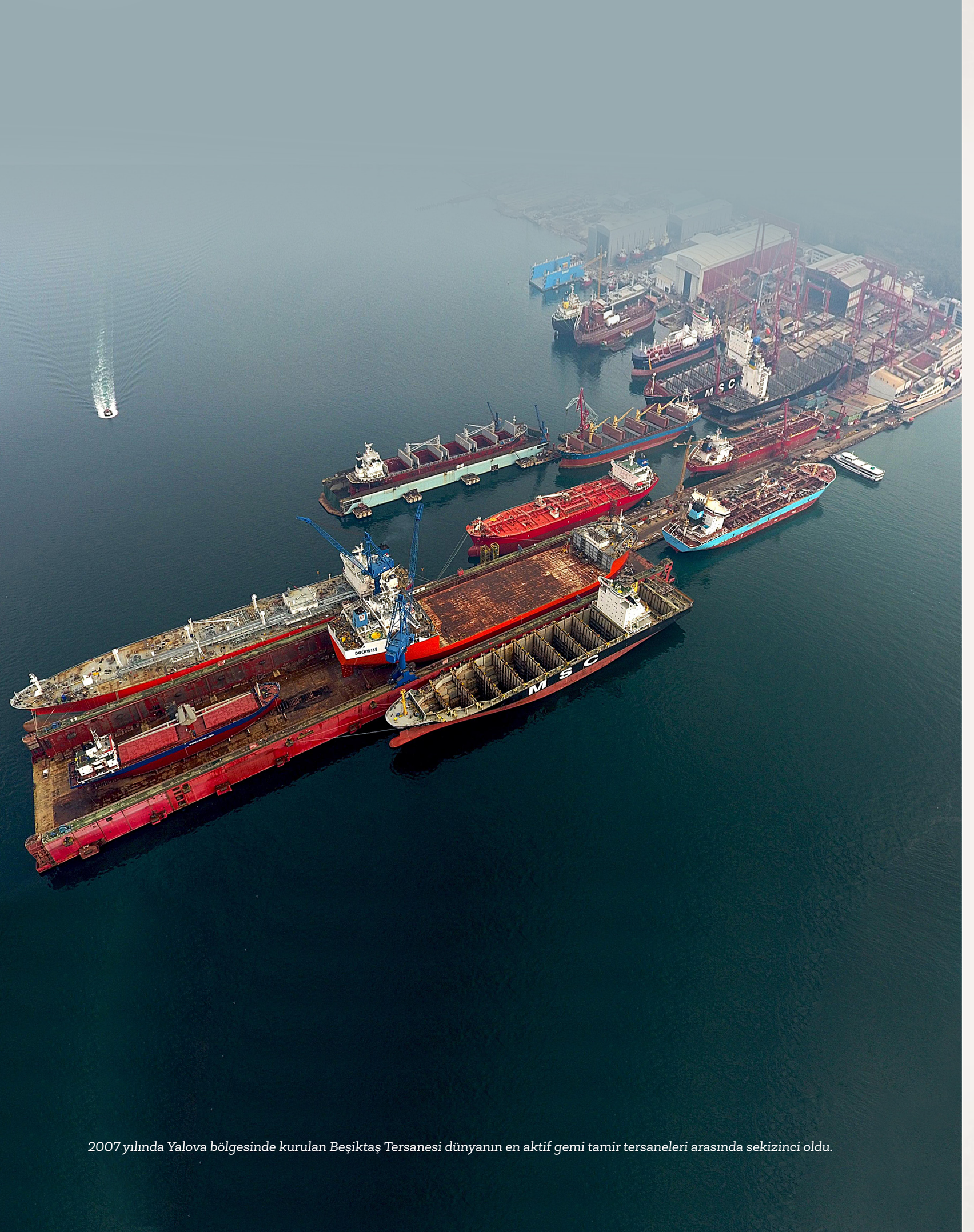
Günümüzde önde gelen köklü denizcilik firmalarının hemen hemen hepsinin gelişimi çok benzerdir. Bu firmalar 60'lı, 70'lı yıllardan itibaren kosterleri olan firmalardır. 80'li yıllarda

koster sayılarını arttırmışlardır. Yine o yıllarda yeni inşa kosterler yapmışlardır. 90'lı yılların başından itibaren de daha büyük tonajlı gemilere yatırım yapmışlardır , uluslar arası finansman imkanları temin edilmeye başlamıştır. Denizcilik sermaye gereksinimi fazla bir sektördür; firmalarımızın sermaye yapısı ve finansman imkanları büyüdükçe Türk Denizcilik sektörü daha büyük atılımlar yapabilecektir.

Asıl markamız; "Beşiktaş Denizcilik"

Başlangıcımız dedem Yusuf Kalkavan'ın işleridir. Dedeme ait ilk iki gemimiz tanker sınıfında küçük yakıt bargeları idi. Bu gemiler BP'ye kiralanmak üzere yapılmıştı. Kuruluşumuzdan itibaren petrol taşımacılığı tarafında uzmanlaştık. Günümüzde Türkiye'nin halen faal en eski tanker armatörüyüz. 1980'li yıllarda 10 adet en büyüğü 10 bin dwt kapasitesinde tankerimiz vardı. Bu tankerlerimizin tamamı petrol şirketlerinin kirasındaydı. 0 yıllarda dört gemimiz Shell'in kirasındaydı. Dolayısıyla 80lı yıllarda itibaren petrol şirketleriyle çok güçlü işbirlikleri olan bir firma hali geldik. 90'lı yıllardan itibaren daha büyük gemiler ve uluslar arası petrol taşımacılığı konusunda yoğunlaştık. 2000'li yıllardan itibaren de çok yoğun bir şekilde yeni inşa gemilere yöneldik ve şimdiki filo yapımız oluştu.

Yavuz Kalkavan; "Beşiktaş Denizcilik Grubu olarak tanker işletmeciliği kapsamındaki gelişimini ticaret üstü bir anlayışla sürdürür" demekte.



2007 yılında Yalova bölgesinde kurulan Beşiktaş Tersanesi dünyanın en aktif gemi tamir tersaneleri arasında sekizinci oldu.

Yavuz Kalkavan 2009'da iki ayrı Lloyds List Ödülüne layık görülmüştü.

Beşiktaş Denizcilik Grubu olarak tanker işletmeciliği kapsamındaki gelişimini ticaret üstü bir anlayışla sürdürür. Tanker işletmecilik seviyemizin sürekli yükselmesi şirketimizin ana ülküsüdür. 2008 ile 2013 yılları arasında BP Denizcilik firmasına ait tankerlerin işletmesini yaptık. 2012 yılında BP tarafından İş Güvenliği konusunda yılın iş ortağı seçildik. Gemilerimiz ile birlikte ofisimiz de büyük petrol şirketlerinin denetiminden geçmiştir. Dolayısı ile bu firmalar ile uzun vadeli işlere girebilmekteyiz. İşlerimizi en yüksek kalitede gerçekleştirmeyi ilke edinmişizdir; Nitekim 2013 yılında kendi tersanemizde yaptığımız 9000 tonluk Gaz tankerimiz teslim edilmesinin akabinde İtalya Kabotaj hattında ENI şirketine üç yıl süre ile kiralamıştı. Zamanla 16 tanesi kendimize ait 19 geminin işletmeciliğini yapar hale geldik.

Türkiye'nin Halen Faal En Eski Tanker Armatörüyüz

60'lı yıllardan itibaren gemi işletmeciliği, tanker işletmeciliği yapan bir firmayız. İlk şirketleşmemiz Dedem Kaptan Yusuf Kalkavan döneminde gerçekleşti. Dedeme ait ilk iki gemimiz tanker sınıfında küçük bargelardı, bu gemiler 1960'lı yıllarda BP'ye kiralanmak üzere yapılmıştı. Kuruluşumuzdan itibaren petrol taşımacılığı tarafında uzmanlaştık ve bugün Türkiye'nin halen faal en eski tanker armatörüyüz. Dedem 78 yılında vefat etti . Babam İhsan Kalkavan abilerinden kardeşlerinden 80'li yıllarda ayrıldı ve çalışma hayatına kendisi ortakları ile devam etti. Firmamız 80lı yıllarda Yusuf Kalkavan Oğulları ismiyle tanınıyordu. Babam kardeşlerinden ayrıldıktan bir müddet sonra Beşiktaş Denizcilik ismiyle devam etmeye karar verdi. O yıllarda Babam Beşiktaş Kulübü'nde yöneticilik de yapıyordu, bu durumdan etkilenmiş olduk ve Beşiktaş Denizcilik ismi ortaya çıktı. Beşiktaş ismi bize kulüp ile birlikte ailemizin 5 nesildir yaşadığı Beşiktaş semtini de çağrıştırıyor. 30 yılı aşkın süredir

de uluslararası alanda Beşiktaş Denizcilik Grubu markası ile faaliyetlerimize devam ediyoruz. Bugün Beşiktaş denizcilik olarak halihazırda 19 tanesi kendimize ait 21 geminin işletmeciliğini yapıyoruz. 1980'li yıllarda 10 adet en büyüğü 10 bin dwt kapasitesinde tankerimiz vardı. Bu tankerlerimizin tamamı petrol şirketlerinin kirasındaydı. Örneğin 4 gemimiz Shell'in kirasındaydı. Dolayısıyla 80li yıllardan itibaren petrol şirketleriyle çok güçlü işbirlikleri olan bir firma haline geldik. 90 yıllardan itibaren daha büyük gemiler ve uluslar arası petrol taşımacılığı konusunda yoğunlaştık. 1995 yılından beri gemicilik işlerimizde Rahmetli Şadan Kalkavan Bey ile ortaklıklarımız var. Şadan Amca ile babamın çok benzer yönleri vardı, ticaret onların hayatında dostluklarından, futboldan daha önemli değildi. Onların dostluklarından da iş ahlaklarından da çok şey öğrendim.

2000'li yıllardan itibaren çok yoğun bir şekilde yeni inşa gemilere yöneldik ve şimdiki filo yapımız oluştu. Beşiktaş Denizcilik Grubu olarak tanker işletmeciliği kapsamındaki gelişimini adeta akademik bir anlayışla sürdürüyoruz. Tanker işletmecilik seviyemizin sürekli yükselmesi şirketimizin ana gayesidir. 2008 ile 2013 yılları arasında BP Denizcilik firmasına ait tankerlerin işletmesini yaptık, 2012 yılında BP tarafından iş emniyeti konusunda yılın iş ortağı seçildik. Gemilerimiz ile birlikte ofisimiz de tüm büyük petrol şirketlerinin denetiminden geçiyor, dolayısı ile bu firmalar ile uzun vadeli işbirliklerine imza atabiliyoruz. Örneğin 2013 yılında kendi tersanemizde yaptığımız 9000 tonluk Gaz tankerimiz teslim edilmesinin akabinde İtalya Kabotaj hattında ENI şirketine 3 yıl süre ile kiralanmıştır. Bunların yanı sıra 2012'de Ares firması ile ortaklaşa kurduğumuz Ares - Beşiktaş şirketiyle savunma sanayi projesi kapsamında Türkiye'nin en büyük gemi inşa ihracatını gerçekleştirdik. Katar Devleti için 17 gemilik bir sahil güvenlik teknesinin yapımını üstlendik. 2016'da Ares Beşiktaş şirketindeki hisselerimizi sattık

Türkiye'nin İftihar Edeceği Bir Tersane Kurmak İstedik

Armatörlük ve Gemi İşletmeciliği faaliyetlerimizin dışında ana işimiz tersane. Beşiktaş Tersanesini 2007 yılında kurduk, ancak bundan önceki 7 senede yoğun bir şekilde gemi inşa işimiz başlamıştı ve genelde Tuzla Tersanelerinde 20 küsür tane tanker yaptırmıştık. Yalova'da Beşiktaş tersanesini kurarken vizyonumuz Türkiye'nin iftihar edeceği modern bir alt yapı kurmak ve iddialı bir işletme yapısı tesis etmekti. Önce gemi inşa ile ilgili hedeflerimizi oluşturduk ve Türkiye'ye uygun gemi tiplerini kendimizce tespit ettik ve oldukça güçlü bir altyapıyla ve mühendis kadrosuyla yola çıktık. Bu durum diğer tersanelere de itici bir güç oldu ve Yalova'da çok önemli tersaneler hizmet vermeye ve yatırım yapmaya başladı. Nitekim bugün Türkiye'nin en büyük tersanelerinin önemli bir kısmı Yalova'da. Beşiktaş tersanesini kurmadan önce uluslar arası sularda uzun bir süre arz-talep dengesini gözlemleme şansımız oldu. Rusya'nın ihtiyacı olan nehir gemilerinin yenilenmesi gerekiyordu, bu tip gemilerden yaptık. Küçük ebatlı gaz gemilerinin inşasından yer almanın Türkiye için çok önemli olduğunu düşünüyorduk. Bu tip gaz gemilerinden yaptık. Norveç önemli bir hale gelince o tarafa yöneldik ve Norveç'e en fazla iş yapan tersanelerden biri haline geldik, balıkçı gemileri, platform destek ve sismik destek gemileri yaptık. Kanadalı müşterimiz için 15 bin tonluk tankerler inşa ettik.

Beşiktaş Tersanesi Avrupa Lideri

Beşiktaş Tersanesi bugüne kadar gemi inşaada iddialı bir tersane oldu, bununla birlikte kurulduğu andan itibaren gemi tamir işlerine de ağırlık verdik. Bugün 380 metre boyunda gemileri havuzlayabilecek yüzer havuzumuz, ve panamax gemilere uygun 2 tane de

havuzumuz var. Aynı anda 12 tane büyük gemiyi tersanemize yanaştırabilecek iskelemiz var. 700 metre'lik bir sahil şeridinde kurulu yüzer havuz alanlarımızla birlikte 235.000m2'lik bir tesisimiz var. Ağırlıklı olarak Yunanistan , Almanya , İtalya , Danimarka , Hong Kong , Singapur ve Japonya merkezli denizcilik firmaları ile çalışıyoruz ve yılda ortalama 180 nitelikli gemi tamiri yapıyoruz. 2019 Clarksons raporuna göre, Beşiktaş Tersanesi Avrupa'nın lider Dünya'nınsa 8. Gemi tamir tersanesi. Bunu yalnızca Beşiktaş'ın bir başarı olarak görmek yanlış olur. Türkiye'nin gemi tamir alanında çok daha büyük başarılara imza atacak potansiyeli var. Bizim sektörümüz topyekun büyüyen ve bir sinerji yakaladığında tüm paydaşlarıyla yükselmeyi bilen bir sektör, bu birlik ruhunu çok az sektörde görebilirsiniz.

Daha Nitelikli İşler İçin İnsan Kaynağına Yatırım

Beşiktaş Denizcilik grubu olarak insan kaynağının geliştirilmesinin Türkiye denizcilik sektörü için ne kadar elzem olduğunun farkındayız. Bu sebeple Denizcilik fakülteleri ile yakın çalışarak, stajerlerimizi seçiyoruz. Her sene okullarımızdan 35 civarında güverte ve makina stajeri alıyoruz. Stajer seçimizde tüm imkanlarımızla adil olmaya çalışıyoruz. Mevcut zabitanlarımızın hemen hemen hepsi stajını bizde yapmış arkadaşlar. Stajerlerimiz şirketimizin geleceği. Eğitimi sadece gençler ve az tecrübeli insanlar için planlamıyoruz , gemilerimizin üzerinde yaptığımız denetimler neticesinde tespit ettiğimiz eksikliklerimiz için eğitim programları yapıyoruz. Besiktas Akademi olarak yapılandırdığımız eğitim birimimizle personelimizin alacağı iç ve dış kaynaklı eğitimleri sağlıyoruz. Online eğitim ve test sistemimiz ile personelimiz evinde iken de eksik eğitimlerini tamamlayabiliyor. Daha nitelikli işler için mevcut insan kaynaklarımızı tüm seviyelerde geliştirmeye çalışıyoruz. Beşikaş Tersanesi'nin de stajyer ve insan kaynakları politikaları aynı şekildedir ve insan kaynağına büyük önem vermektedir.

Yavuz Kalkavan 2009'da iki ayrı Lloyds List Ödülüne layık görülmüştü

Lloyds List 2009 Türk Denizcilik Ödülleri Çırağan Otel'de muhteşem bir davetle gerçekleştirilmişti. Törenin dikkat çeken ismi ise; iki ödüle birden lâyık görülen Beşiktaş Shipping CEO'su Yavuz Kalkavan olmuştu.13 kategoride yapılan değerlendirmede Beşiktaş Tersanesi *"Yılın Tersanesi"* ve Yavuz Kalkavan *"Türk Denizciliğinde Yeni Nesil Ödülü"*ne layık görülmüştü. Ayni törende; *"Yılın Kuru Yük Armatörü"* Kıran Holding, *"Türk Denizciliğinde Yılın Şahsiyeti"* Lucien Arkas, *"Ömür Boyu Başarı Ödülü"* Suay Umut'a takdim edilmişti.

Kurulduğu 2007 yılından bu yana Beşiktaş Tersanesi ile çok ciddi gelişmeler ve başarılar tesis ettiklerini belirten Yavuz Kalkavan sözlerini şöyle tamamladı; *"Beşiktaş denizcilik olarak daima daha büyük başarılar tesis etmek amacıyla çalışırken Beşiktaş Tersanesi'nde yılda ortalama 180 gemi, bakım, onarım ve havuzlama projesiyle Avrupa'daki tersaneleri geride bıraktık. Beşiktaş Tersanesi'nin müşteri portföyünü günümüzde ağırlıklı olarak Yunanistan, İtalya, Almanya, Danimarka, Hong Kong, Singapur ve Japonya merkezli dünyanın önde gelen yabancı gemi sahipleri ve gemi işletme kuruluşları oluşturuyor.Clarksons'ın son 3 yıl içinde 20 bin adet geminin 5 yıllık ana tamir, bakım ve tutum verilerini değerlendirerek açıkladığı rapora göre Beşiktaş Tersanesi dünyanın en aktif gemi tamir tersaneleri arasında sekizinci oldu. Haklı olarak gurur duymaktayız ve başarımızı daha da ilerilere götürmek için çaba sarf ediyoruz."*

EMİR SOHTORİK

Hüseyin Avni Sohtorik'ten Ali Sohtorik'e, Semih Sohtorik'ten Emir Sohtorik'e kadar Dört kuşak Sohtorik ailesi.

Emir Sohtorik'in büyük büyükbabası Sohtorikzâde Cafer oğlu Hüseyin Avni Sohtorik 1887 Rize doğumludur. Hüseyin Avni Sohtorik'in eşi Salih Mete ve Ziynet Mete'nin kızı Hacı Fatma Hanım idi.

Emir Sohtorik büyüklerine ait anıları ve tarihini ancak ailenin büyüklerinden dinledikleriyle hatırladığını belirterek Sohtorik ailesine ait belgelerin, ayrıca babası Semih Sohtorik'in, halen Sevinç İnönü'nün anlattıkları gibi, ayrıca dedesinin arkadaşlarından dinlenerek kayda geçmiş tüm Sohtorik konlu belgelerin, fotoğraflar da dahil olmak üzere "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserde yer aldığını belirterek en kapsamlı kaynağın bu eser olduğunu söyledi.

Emir Sohtorik'in büyük büyükbabası 1887 Rize doğumlu Hüseyin Avni Sohtorik

Sohtorik ailesinden dördüncü kuşağı temsil eden Emir Sohtorik babasını kaybettiğinde henüz 24 yaşındaydı. Öğrencilik yılları dört senesi yurtdışında geçtiğinden, çok genç yaşta rahmetli olan babası Semih Sohtorik'in acısı yanında, şirketin tüm sorumluluklarıyla karşılaştı.

Şöyle diyordu; "*Babamı anlatmak kolay olmayacak. Onu gerçek anlamda tanımama maalesef zaman müsaade etmedi. Kendisini çok erken kaybettik. Henüz 24 yaşındaydım. İnsan aslında okul hayatından sonrasında babasıyla gerçekten kaliteli vakit geçirme olasılığını yakalar, yani çocukluktan çıkıp bir yetişkin olmaya giden yol itibariyle. Benim böyle bir şansım olamadı. Babam Semih Bey ile sadece iki yıl çalışma fırsatım oldu ve bunun yarısı askerlik ve son safhaları ise babamın maruz kaldığı hastalığı ile geçti.*"

Emir Sohtorik kendi yaşamını anlatırken, babasına ait anıları da nakledecektir. Ancak bu büyük aileyi kökleriyle ve satırbaşlarıyla resmederek Rize'den İstanbul'a uzanan yoldaki yaşam serüveniyle anmalıyız;

Hüseyin Avni Sohtorik, 1927-30 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. 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. Oğlu Ali Sohtorik ilk öğrenimini Koca Mustafapaşa ilkokulunda, orta öğrenimini Sen Benua'da 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.

Emir Sohtorik'in büyükbabası Ali Sohtorik de 30 Ağustos 1911 Rize doğumludur.

Hüseyin Avni Sohtorik, 1927-30 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. 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. Oğlu Ali Sohtorik ilk öğrenimini Koca Mustafapaşa ilkokulunda, orta öğrenimini Sen Benua'da 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

Ali Sohtorik 1954 yılında satın aldığı genel yük gemisine "Semih" adını vermişti. Kaynak: Emir Sohtorik arşivi.

İstikbal – (Ex-Stradiore, Ex- Deniz

Sohtorik, 1950'de CHP İstanbul İl Başkanı olmuş ve faal olarak siyasi yaşamda yer almıştır. 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 yer almıştır. 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 kısıtlıydı. 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 Denizcilikte en kazançlı seferlerin hızlı seferler olduğunu daima savunmuştur. Çocuklarına yüksek öğrenimin altın bilezik olduğunu, zaman içinde koşulların bireyler veya toplum düzeyinde ne gibi değişikliğe uğrayacağını kimsenin kestirmesinin mümkün olmadığını, bu bakımdan maddi varlıklara

(Sağdan) Semih Sohtorik, eşi Fatoş Sohtorik, oğlu Emir Sohtorik ve kızı Selin Sohtorik Emir Sohtorik'in ABD'de Boston şehrindeki"Babson College"den mezuniyet töreninde.

çok güvenmenin yanlış olduğunu, halbuki yüksek öğrenimin her koşulda insana yardımcı olacağını söyler ve kesinlikle üniversite öğrenimi görmelerini isterdi. Yaşamda en önemli özelliğin "Şeref ve Haysiyet" olduğunu ve bundan en ufak fedakârlık yapmamaları gerektiğini her fırsatta çocuklarına tekrarlardı. 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.

Semih Sohtorik çocukluktan 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. 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 günü 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. 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. Neticede İstanbulspor Klübü olayı, hafta sonunda lokalde 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.

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. 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 geçirerek rahatsızlandığı yıllara kadar aralıksız sürdürmüştür. "Semih" ve "Selim" gemileri, ailenin armatörlükte yaptığı önemli atımlar sayılır. Ali Sohtorik bu gemilere iki oğlunun adını vermek suretiyle çocuklarına adeta gelecekteki mesleklerini işaret etmiştir. 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. Ancak, babamın şirketi, 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. Romoil'in 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. Semih ve Selim 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 yumuşak 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.

Semih Sohtorik babasının son yıllarını şöyle anlatmıştır; Benim şirkette babamın vekili olarak

1976 inşa 28,000 dwt.'luk "Manyas-1".

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. Kendisinin sadece çok seyrek bir şekilde, bir nevi dinlenmek amacıyla büroya gelmesi düşünülmüştü. Daha ziyade bir ziyaret amacını taşıyordu.

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, Ali Sohtorik 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. 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.

1890 inşa 3050 dwt'luk "*İstikbal*", 1900 inşa 5043 dwt'luk "*Altay*", 1919 inşa 5150 dwt'luk "*Semih*", 1919 inşa 6555 dwt.'luk "*Selim*", 1949 inşa 9063 dwt. "*İstikbal*", 1973 inşa 25,000 dwt.'luk "*Norse Transporter*", 1973 inşa 22,000 dwt.'luk "*Med Transporter*", 1975 inşa 19,000 dwt.'luk "*Sapanca*," 1976 inşa 28,000 dwt.'luk "*Manyas-1*", 1976 inşa 19,000 dwt'luk "*Eber*", 1981 inşa 27,000 dwt.'luk "*Düden*", 1985 inşa 25,000 dwt'luk "*Asirat*" ve 1985 inşa 25,000 dwt.'luk "Yamm" isimli gemilerden oluşan uzun yıllara bağlı bir filo sahibi olmuşlardı.

Türk deniz ticaretinin daha uluslararası boyutlara ulaşmasına yönelik arzularını ve düşüncelerini zaman zaman tekrarlar ve bunun millî bir dava olduğunu savunurdu. Sözlerinin arasında, şirketinin oğlu Emir Sohtorik'le yoluna devam edeceğine olan inancı ve gururu vardı. Semih Sohtorik Deniz İşletmeciliği ve Acentelik A.Ş. bünyesinde yeni bir atılımı hedef aldıklarını belirtirken, 2004 yılında ABD'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.Oğlunun yönetim kurulu üyesi olarak göreve başlamasının mutluluğunu yaşıyordu. Oysa bu mutluluğu amansız hastalığı nedeniyle göklere ulaşacaktı. Pekin Baran, Eşref Cerrahoğlu, Semih Sohtorik çok yakın arkadaştılar. Galatasaray'ın efsane başkanı Selahattin Beyazıt, onların "Ağabey" dedikleri büyükleriydi.

Semih Sohtorik ile Pekin Baran'ın arkadaşlığı Galatasaray Lisesi'nde öğrenim gördükleri yıllarda başlamıştı ve mezun oluncaya kadar da devam etti. Liseden sonra, üniversite öğrenimi için yolları ayrıldı. Derken araya askerlik yılları girdi.

Pekin Baran, Amiral Bülent Ulusu'nun başbakan olduğu 1980'li yıllarda hükümet ile daha etkili bir diyaloğa girebilmek için yeniden biraraya geldiklerini belirterek, şöyle demişti; *"Teşkilatlanma zamanı idi. Türk Deniz Ticareti toplumunu temsil edecek bir meslek odası bulunmuyordu. Açıkcası armatörler dağınıktık ve armatör kesiminin bir araya gelmesi*

lazımdı. Bilhassa Başbakan Amiral Ulusu'nun gösterdiği yoldan hareketle, ikinci kuşak olan biz armatörler o süreçte birbirimizi daha yakından tanımak imkanını elde ettik. Böylece yeniden dostluklar kuruldu ve birbirimizi daha yakından görmeye, konularımızı görüşmeye başladık. O günkü genç kuşak armatörler Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasına ve gelişmesine öncülük ettiler ve çok önemli katkılar sağladılar. Semih Sohtorik, ailesine son derece bağlı, çok temiz kalpli ve asil bir insandı. Çok zor zamanları olmuştur. Fakat doğru bildiklerinden asla ödün vermedi. Yaşamı severdi ve denize karşı derin bir tutkusu vardı. Bu sevgisini dostlarıyla paylaşmaktan büyük zevk alırdı. Benim değerlerime göre, bizim kuşağın en başarılı armatörlerinden biri olmuştur. Devraldığı şirketi tüm zorluklara göğüs gererek çok ileri hedeflere taşıdı. Türk gemi işletmeciliğinin uluslararası alandaki teknik simgesi ve dürüstlük referansı Semih Sohtorik olmuştur. Neyazıktır ki, amansız bir hastalık sonucu Semih'i kaybettik."

Ceylan Sohtorik ile Emir Sohtorik'in nişan töreni hatırası

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 söylemişti. Çocukluk yıllarından gelen dostluklar, Luset ve Mustafa Taviloğlu ile devam etmiş ve birçok yurtdışı seyahatlere birlikte çıktıklarını söylemişti.

Semih Sohtorik, Pankreas kanseri nedeniyle tedavi gördüğü ABD'de 15 Ekim 2006 günü vefat etti. Naaşı Türkiye'ye getirildi ve 21 Ekim 2006 günü Bebek Camii'nde tören düzenlendi. Cenazesi, burada öğle vakti kılınan namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığına defnedildi. Vefat ettiğinde 64 yaşındaydı. 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, Pekin Baran, Eşref Cerrahoğlu, 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.

Emir Sohtorik

Semih Sohtorik Deniz İşletmeciliği ve Acentelik A.Ş.'nin yönetim kurulu başkanı babasının vefatından itibaren Emir Sohtorik'tir.

Emir Sohtorik 6 Ocak 1982 İstanbul doğumludur. Emir Sohtorik ve Ceylan Sohtorik ailesinin Melis ile Semih adında iki çocukları bulunmaktadır. Annesi Fatoş Sohtorik ve anneannesi 17 Mayıs 2018'de vefat etmiş olan Hatice Feyziye Uraz'dır. Anneannesinin kızkardeşi (Teyzesi) Güzide (Uraz) Çelebi idi. Rahmete kavuşmuştur. Güzide Çelebi, Celâlettin Çelebi'nin eşiydi. Çelebi'ler Mevlana soyundandır. Fatoş Sohtorik'in babası Arif Genç son derece Avrupai bir beyefendidir ve İstanbul'da yaşamaktadır.

Songül ve Ersan Sel'in kızı olan eşi Ceylan Sel ile Semih Sohtorik ve Fatoş Sohtorik'in oğlu Emir Sohtorik, 21 Haziran 2008'de Polat Renaissance Otel'de gerçekleştirilen düğün töreniyle evliliklerini kutladılar. Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sarıgül'ün kıydığı nikâhta gelinin şahitliğini Ceylan Sel'in dedesi İbahim Polat, Emir Sohtorik'in şahitliğini ise Sami Azrak yapmıştı.

Kaptan Mehmet Başoğlu

Kaptan Mehmet Başoğlu ve çalışma arkadaşları.

Emir Sohtorik ilk okul, orta okul ve lise eğitimini Fransız mektebi *"Lycée Pierre Loti"*de (eski adıyla "Papillon") tamamladı. İstanbul'daki Fransız milli eğitimine bağlı tek okul statüsünde olduğu için buranın kendisine birçok şey kazandırdığına inanmaktadır. Çok iyi derece Fransızca, İngilizce ve orta derecede İspanyolca dillerine hakimdir. "Öncelikle okul hayatında farklı kültür ve yaşam tarzına sahip arkadaşlıklar edinebilmenin çok değerli bir kazanç olduğu görüşündeyim ve bunun yetişkin hayatındaki geri dönüşü insan yaşamında çok önemli izler bırakmakta ve yön gösterici olmaktadır." diyen Emir Sohtorik yaşam öyküsünü şöyle anlattı; Lise yıllarında iki denizcilik firmasında, biri Gemi Kiralama/ Chartering diğeri de armatörlük üzerine staj yaptım. 2004 yılında üniversiteye ABD'de Boston şehrinde girişimcilikte en iyi okul ödülünü alan "Babson College"de devam ederek ekonomi ve pazarlama bölümlerinden mezun oldum. Bir süre sonra İstanbul'a döndüm ve yedek subaylık görevimi tamamladım. Kısa süre sonra aile şirketimiz "Semih Sohtorik Management & Agency Inc."da çalışmaya başladım. İlk dönemlerde operasyon bölümünde çalışıyordum. Zaman içersinde BIMCO'nun vermiş olduğu denizcilik kurslarına katıldım. Denizciliğin gemi hayatını uygulamada daha iyi canlandırabilmek için 140'000 dwt'lik bir Capesize kuru yük gemisinde Güney Kore'den Avustralya'ya 20 günlük bir sefere katılma kararını gerçekleştirdim. Bu stajı hayatımın en iyi ve kalıcı deneyimi olarak görmüşümdür.

Denizde çalışanlar, hangi sektör olursa olsun dünyadaki en zor işlerden birini yapmaktalar. Bazen on ay boyunca ailelerinden, hayatlarından ve dünyadan tam anlamı ile soyutlanmak ne kadar kolay olabilir?

Çok zor günler

15 Ekim, 2006'da babam ve şirketimizin kurucusu, Hüseyin Semih Sohtorik, 64 yaşında Pankreas kanserine yenik düşüp vefat etti. Babamı çok erken yaşta kaybetmiş olmanın derin üzüntüsünü hep yaşarım ve ona olan hasretim giderek artmaktadır. Ailemiz için babamın giderek artan rahatsızlık günleri ailemiz için de derin üzüntü olmuştur. Babamın vefatı denizcilik camiasında ve dostları çevresinde de çok derin bir üzüntüyle karşılanmıştı. Babam vefat etmişti, ama onun yarattığı ve bana emanet ettiği şirketini yaşatmak gibi bir sorumluluk genç yaşta benim omuzlara kalmıştı. Babamdan bana bırakılan en değerli mirasın şirket çalışanları olduğunu biliyordum. O zor günlerde Genel Müdürümüz Mehmet Başoğlu yönetiminde çok tecrübeli ve şirkete sadık bir ekip beraberinde genç kuşak ile bu uzun seyre yeniden yelken açtık. Bu geçiş döneminde bana bu değerli ekibin yanında fevkalade destek olan Kaptan Erdoğan Orlu'yu da rahmetle anıyorum. Kaptan Erdoğan Orlu, babamın yakın mesai arkadaşı ve şirketin eski ortaklarındandı. Denizcilik camiasında çok saygıdeğer bir "Ağabey" idi ve şirketin o günkü başarılarında, birlik ve beraberliğinde çok büyük bir rolü olmuştur. Tüm bu değişimlerden sonra Emir Sohtorik şirketin yönetim kurulu başkanlığını üstlenmiş olarak çalışmalarını sürdürmektedir.

Kaptan Erdoğan Orlu, Semih Sohtorik'le beraber uzun yıllar kader birliği yapmıştı.

Babam Hüseyin Semih Sohtorik'i anlatmak istersem..

Babamı anlatmak kolay olmayacak. Onu gerçek anlamda tanımama maalesef zaman müsaade etmedi. Kendisini çok erken kaybettik. Henüz 24 yaşındaydım. İnsan aslında okul hayatından sonrasında babasıyla gerçekten kaliteli vakit geçirme olasılığını yakalar, yani çocukluktan çıkıp bir yetişkin olmaya giden yol itibariyle. Benim böyle bir sürem olamadı. Babamla sadece iki yıl çalışma fırsatım oldu ve bunun yarısı askerlik ve sonlara doğru da hastalığı ile geçti. Gerçekten çok sevilen ve sayılan bir insandı, hem iş dünyasında hem de sosyal hayatında. Benim gözümde halen tanıdığım en iyi insandır. Yine de babamın sevenleri tarafından anlatılan ve aklımdaki resmini canlandırmaya çalışacağım; H. Semih Sohtorik, tam bir "Beyefendi" olarak tanınırdı. Son derece kibar, nazik ve görgülü bir kişiliğe sahipti. Çok Avrupai bir yapısı vardı. Biryere girdiğinde "ışıldardı" diye anlatılır. Bunların yanında ilk aklıma gelen kelime "Ketum" olmasıdır. Dedikodu yapılmasından, başkaları aleyhine konuşulmasından asla hoşlanmazdı. Çevrersinde böyle konuşmalar olursa, uzak dururdu. Annemle ve bizlerle ne yakınları ve ne de arkadaşları ile işiyle ilgili hiçbir şekilde konuşmazdı. Başkalarının ve kendinin çektiği zorlukları ve acıları kendi içinde tutardı. Şimdi geriye döndüğüm zaman, keşke bu derecede suskun olmasaydı diyorum ki en azından kendisini daha iyi tanıma ve anlama fırsatımız olurdu ve eminim biraz olsun içindeki sıkıntılar ve baskılar hafiflerdi! Az ve öz konuşurdu; yakın bir arkadaşının deyimiyle *"Gözleriyle,bakışlarıyla konuşurdu"*.

Semih Sohtorik çalışma odasında

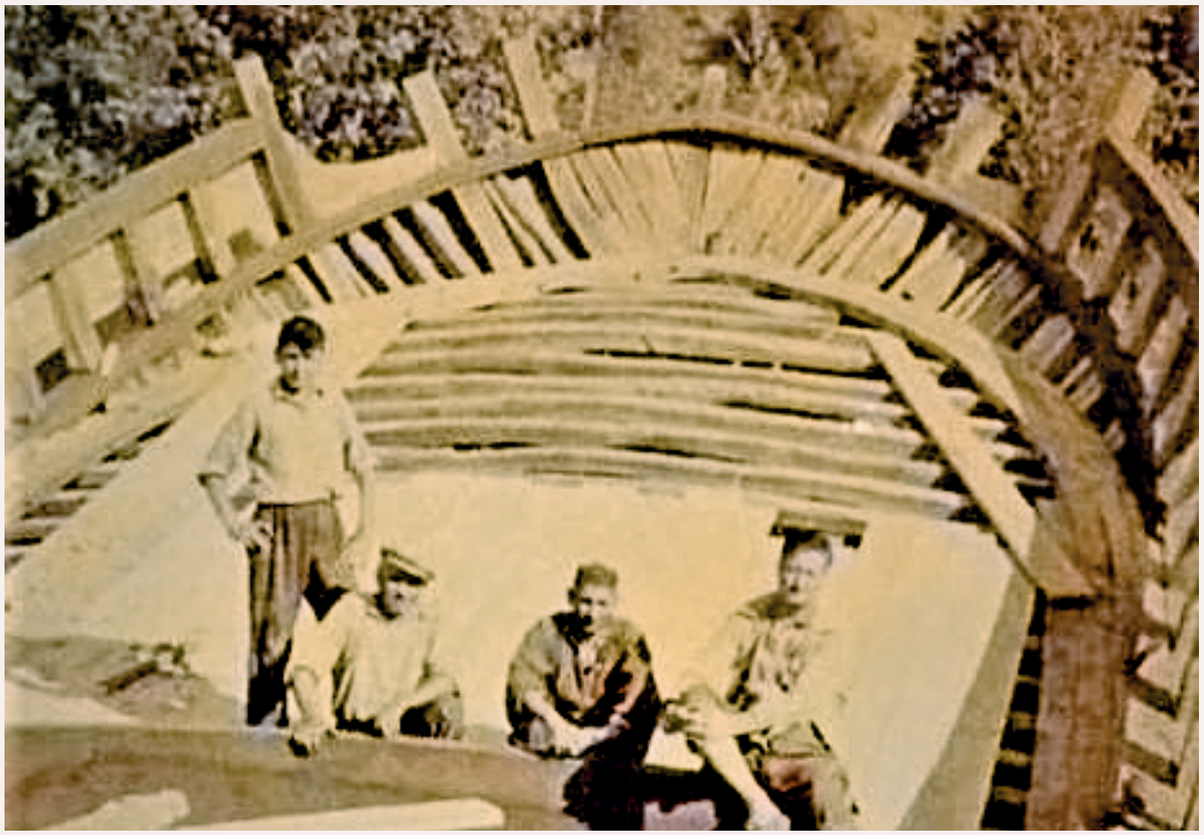
Bir Selimiye hatırası; Sohtorik ailesinin dördüncü kuşak temsilcisi Emir Sohtorik, eşi Ceylan Sohtorik, çocukları Melis ve Semih.

Babama daima minnettarım

Ablam Selin'e ve bana muhteşem bir çocukluk yaşattı, kendisine bunun için her zaman minettar olacağım. En az bana yaşattığı kadarını kendi çocuklarıma yaşatabilsem kendimi başarılı hissederim. Bize veya çalışanlarına hiç sesini yükselttiğini hatırlamam. Fakat buna rağmen kendisinden çekinirdik, gizli bir otoritesi vardı. Onun güçlü kişiliği şirkette de hissedilirdi. Kimseye bağırdığını duymadım fakat müthiş bir saygı görüyordu etrafından.

Semih Bey, son derece titiz bir kişiydi; Her şeyi not ederdi, tertipliydi, planlı ve programlı bir yaşamı vardı. Fransızca kitapları okumaktan son derece hoşlanırdı. Fransızca kitaplar onun yaşamı boyunca çok sevdiği bir alışkanlık olmuştur. Babamın bize olan öğütlerinden biri *"Çok zor söz ver, ama verdiğin sözü tut"* hep aklımda kalmıştır ve bana yön vermiştir. Alçak gönüllü, cömert bir kişiliğe sahipti, kendisinden yardım talep edene elini daima uzatırdı. Fakat kendisine kötülük yapanı da çok zor affederdi. Yaşamdan keyif almayı ve yaşamın güzelliklerini çevresiyle paylaşmayı severdi. Yaşamayı ve yaşatmayı çok iyi bilirdi. Birçok insan çok erken ve çok genç yaşta aramızdan ayrıldığını söyler. Benim görüşüm artık farklı. Bana göre babam Hüseyin Semih Sohtorik acıları ve tatlılarıyla, iyilikleri ve sıkıntılarıyla fevkalade bir hayat yaşadı. Her insan vefat edecektir; fakat her insan gerçek anlamıyla yaşamız olamayacaktır. Babam Hüseyin Semih Sohtorik ise, Allah'ın ona verdiği hayatı doyasıya yaşamıştır! Benim görevim ise, onun ismini daima yaşatmak olacaktır.

KENAN TORLAK



Derepazarı'nda ahşap motor inşa ettikleri yıllardan bir anı. Kaynak:Kenan Torlak arşivi.

Torlak ailesi Rize Derepazarı İlçesi (eski adıyla VARANGOZ köyü) şimdiki adıyla Fıçıcılar Mahallesi'ne yaklaşık 18.Yüzyıl başlarında gelmiş ve yerleşmişlerdir.

Kenan Torlak 27 Mayıs 1952 tarihinde Ramazan ayının üçüncü günü (Salı günü) tam iftar saatinde, İstanbul, Fatih ilçesi Balat semti Molla Aşkı Mahallesi Kâni Efendi Sokak No.33 deki evlerinde dünyaya geldi. Dedesinin adı Durmuş Ali, Babasının adı Mustafa, Annesinin adı Mahmure'dir. Bilinen yakın tarih itibariyle dede Durmuş Ali ailede 6.kuşak 2 erkek kardeşten biri olup, diğer kardeşin adı Nuri'dir ve kız kardeşleri Hayriye'dir. Üç kardeşin en büyüğü Durmuş Ali'dir. Kenan Torlak; Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak'ın torunu 7.Kuşak'ın en büyüğü ise Hacı Mustafa Torlak'ın oğlu ve ailenin 8.Kuşağının da en büyüğü Kenan Torlak'tır.

Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak ve babaannesi Hacı Hecabe'nin küçük yaşta vefat eden oğlu Kenan'ın ismini verdiği torun Kenan, onların en değerli torunları olmuştur. Babaannesi Hacı Hecabe'nin torunu Kenan'a gösterdiği sevgi ve verdiği değer herkes tarafından bariz bir şekilde bilinirdi. Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak daha dört yaşında iken babası Rizeli "Marango" lakaplı Mustafa yaşamını İstanbul'da sürdürmekteydi. Cumhuriyet öncesi yıllara rastlayan bu yaşamında kendi işlerini yaparken ayni zamanda da Unkapanı ile Eyüp arasındaki bölgede Kolağası olarak hizmet vermiş. Marango Mustafa'nın İstanbul'da vefat etmesinin ardından yetim kalmış bir kişi olarak Rize'den İstanbul'a getirilmiş olan Hacı Durmuş Ali ailesiyle Küçükpazar' da ikamet ettikleri eve yerleşmiş ve bundan böyle bir İstanbul lu olarak çıraklıktan ustalığa giden yolda ahşap tekne imalat işleri yaparak tanınmıştır. Durmuş Ali, yine Torlak

ailesi akrabalarından Hecabe Torlak Hanım'la evlenmiş ve en büyük oğlu Mustafa'nın oğlu olan Kenan o yıllarda çok saygın alim ve bilge bir kişiliğe sahip olan dedesi tarafından çok özel olarak yetiştirilmeye başlanmış. Kenan'a önce dini bilgiler öğretilirken, 7 yaşına bastığında o yıllarda çok tercih edilen ismiyle maruf "Ulubatlı Hasan" İlkokulu'na kaydı yapılarak başarılı bir ilkokul dönemi geçirmiştir. Kenan Torlak o zamanlar okul yarı dönemli olduğundan ve sabahçı olmasından dolayı öğleden sonraları ve yaz tatillerinde ailesine katkı sağlamak maksadı ile gazete ve galeta satarak, bisikletçide ve matbaada çalışarak 1962-1963 eğitim öğrenim döneminde ilkokuldan mezun olmuştur.

Kenan Torlak fotoğrafı anlatırken şöyle diyordu; "1930-1965 arası onlarca bu fotoğrafta görülen böyle ahşap tekneler inşa ettik. Bunlara motor deriz. 220 tonluk Çektirme tipi motorumuzun adı "Ayla" 125 tonluk yine Çektirme tipi motorumuzun adı "Büyükdeniz" ve 60 tonluk Varka tipi olanın adını da "Hazine" olarak vermiştik. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

Kenan Torlak 27 Mayıs 1952 tarihinde Ramazan ayının üçüncü günü (Salı günü) tam iftar saatinde, İstanbul, Fatih ilçesi Balat semti Molla Aşkı Mahallesi Kâni Efendi Sokak No.33 deki evlerinde dünyaya geldi. Dedesinin adı Durmuş Ali, Babasının adı Mustafa, Annesinin adı Mahmure'dir. Bilinen yakın tarih itibariyle dede Durmuş Ali ailede 6.kuşak 2 erkek kardeşten biri olup, diğer kardeşin adı Nuri'dir ve kız kardeşleri Hayriye'dir. Üç kardeşin en büyüğü Durmuş Ali'dir. Kenan Torlak; Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak'ın torunu 7.Kuşak'ın en büyüğü ise Hacı Mustafa Torlak'ın oğlu ve ailenin 8.Kuşağının da en büyüğü Kenan Torlak'tır.

Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak ve babaannesi Hacı Hecabe'nin küçük yaşta vefat eden oğlu Kenan'ın ismini verdiği torun Kenan, onların en değerli torunları olmuştur. Babaannesi Hacı Hecabe'nin torunu Kenan'a gösterdiği sevgi ve verdiği değer herkes tarafından bariz bir şekilde bilinirdi.

Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak daha dört yaşında iken babası Rizeli "Marango" lakaplı Mustafa yaşamını İstanbul'da sürdürmekteydi. Cumhuriyet öncesi yıllara rastlayan bu yaşamında kendi işlerini yaparken ayni zamanda da

Bala ve Asuman adında o zamanların oldukça büyük balıkçı motorlarından olan bu iki motoru Hacı Durmuş Ali Torlak'ın arkadaşı İskenderunlu Mikail Kaptan'a inşa etmişler ve o günlerde çekilmiş yaklaşık 62-63 yıl öncesine ait bir fotoğraf; Sol baştaki fötr şapkalı Mikail Kaptan, Onun yanındaki Kenan Torlak'ın amcası Aziz Torlak. (Soldan sağa) Aziz Torlak'ın yanındakilerden fötr şapkalı olanlar Mikail Kaptan'ın kardeşleri, şapkasız daha genç olanlar oğulları. En sağ baştaki Kenan Torlak'ın diğer amcası Mahmut Torlak. (Önde) Beyaz gömlekli ve yelekli bir eli dizinin üstünde olan kişi; Kenan Torlak'ın babası Mustafa Torlak. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

En sağda içerlek duran kişi Hacı Durmuş Ali Torlak, oğulları Aziz ve Mahmut ile Sahil Sıhhıye İdaresi'nin temsilcileriyle Sahil Sıhhıye İdaresi için inşa ettikleri teknelerden birinin önünde.

Unkapanı ile Eyüp arasındaki bölgede Kolağası olarak hizmet vermiş. Marango Mustafa'nın İstanbul'da vefat etmesinin ardından yetim kalmış bir kişi olarak Rize'den İstanbul'a getirilmiş olan Hacı Durmuş Ali ailesiyle Küçükpazar' da ikamet ettikleri eve yerleşmiş ve bundan böyle bir İstanbul' lu olarak çıraklıktan ustalığa giden yolda ahşap tekne imalat işleri yaparak tanınmıştır. Durmuş Ali, yine Torlak ailesi akrabalarından Hecabe Torlak Hanım'la evlenmiş ve en büyük oğlu Mustafa'nın oğlu olan Kenan o yıllarda çok saygın alim ve bilge bir kişiliğe sahip olan dedesi tarafından çok özel olarak yetiştirilmeye başlanmış. Kenan'a önce dini bilgiler öğretilirken, 7 yaşına bastığında o yıllarda çok tercih edilen ismiyle maruf "Ulubatlı Hasan" İlkokulu'na kaydı yapılarak başarılı bir ilkokul dönemi geçirmiştir. Kenan Torlak o zamanlar okul yarı dönemli olduğundan ve sabahçı olmasından dolayı öğleden sonraları ve yaz tatillerinde ailesine katkı sağlamak maksadı ile gazete ve galeta satarak, bisikletçide ve matbaada çalışarak 1962-1963 eğitim öğrenim döneminde ilkokuldan mezun olmuştur.

Dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak, Kenan'ı ve 13 ay küçük kardeşi Adnan'ı yanından hiç ayırmaz, yetişmelerine büyük özen gösterirdi. İki kardeş her zaman dedeleriyle birlikte olmuşlar ve hiç yalnız bırakılmamışlar. Ne var ki, 1963 yılının ocak ayının 24'ünde çok sert bir kış mevsiminde ve çok karlı bir günde çok sevdikleri dedeleri Hacı Durmuş Ali Torlak kalp krizinden 63 yaşındayken vefat etmiştir. Kenan Torlak yaşam öyküsünü şöyle anlatmıştır; *Doğduğum semt benim çocuk yıllarımda tarihiyle, insanlarıyla, komşularıyla, İstanbul'un en güzel semtlerinden biri olan Balat'tı. Komşularımız arasında Rum aileler çok geniş bir muhiti meydana getirirlerdi. Biz hiçbir ayrıcalık olmadan bir aile gibi yaşardık. Bizim nice Rum teyzemiz ve amcalarımız vardı. Rumların çok olduğu Fatih İlçesine bağlı Balat'tı. Komşularından teyze, amca dediğimiz nice Rum büyüklerimiz vardı. Rum arkadaşlarımızla birlikte oyunlar oynardık. Benim çok sevdiğim kapı komşumuz Kristian Teyze vardı. Bakkalımız Jak amca idi. Arkadaşlarım Niko ve Yorgo ile et tırnak gibiydik. O küçük yaşta bile ailemizin en çalışkan en müteşebbis ruha sahip bir ferdiydim. Öyle ki büyüklerimiz, büyüyünce umut vaat eden biri olacağıma inanırlar ve beni teşvik ederlerdi."*

Kenan Torlak anılarında şöyle diyordu; "Motor tabir ettiğimiz bu çektirmelerden kendimize ve başkalarına onlarcasını inşa ettik. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

(Sağdan) Mustafa Torlak ve Bacanağı Rıza Albayrak

Armatör Kemal Sadıkoğlu, çocuk yaşlarda Kenan Torlak'ın inşa ettiği sandalı yatı için satın alıyor.

Öyle ki, daha 11-12 yaşlarında kendisinden 13 ay küçük kardeşi Adnan Torlak ile birlikte dedesinin kurduğu Babası Mustafa Torlak amcaları Aziz Torlak ve Mahmut Torlak'ınişlettiği çekek yerinde (Tersanede) 3.30 mt. boyunda her şeyi ile iki kardeşin imal ettikleri ahşap bir "sandal" bile yaparak bu çocukta/çocuklarda iş var dedirttirmiştir. Sonuçta bu sandal o zamanın en zengin armatörlerinden biri olan Kemal Sadıkoğlu'nun sahip olduğu büyük bir yatı için kullanılmak maksadıyla satılarak Torlak ailesine gelir getirme imkanı bile sağlamıştır.

Kenan Torlak'ın dedesi Hacı Durmuş Ali Torlak vefat ettikten sonra babası Hacı Mustafa Torlak tarafından 1963 yılında o zamanki adıyla "Karagümrük" Orta Okuluna kayıt yapılarak okumaya devam etmiştir. Bir yandan okurken bir yandan da yaz tatillerinde matbaacılık yapmaya devam ediyor ailesine maddi katkı sağlıyordu. İlkokul yaşlarındaki çalışmalarıyla daha çok kendi harçlığını çıkartarak ailesine yük olmamaya gayret ederdi. Kenan Torlak yaşamını şöyle anlattı; Bu arada ben 8 yaşındayken tamda doğum günüm olan 27 Mayıs 1960 tarihinde Dedem çok sevdiği Adnan Menderes'in Demokrat Parti iktidarına askeri Darbe yapıldığında kalp krizi geçirmişti. O günü hiç unutmadım hâlâ zaman, zaman o günleri anarım. Daha sonra hem okul hem iş hayatına devam eden 14-15 yaşlarına gelene kadar yaşamım böyle devam etti. 1966-1967 yılı eğitim öğretim yılında Lise 2'den sonra o günün ekonomik ve sosyal şartlarından dolayı okulu bıraktım ve kardeşim Adnan Torlak'la birlikte Babamlara ait kendi iş yerimizde çalışma hayatına başladım.

Bir hususu da belirtmek isterim; Askerlik görevimi tamamladıktan sonra geçmiş tahsil hayatımı tamamlamaya karar verdim ve açık öğretimle lise öğrenimi yaparak mezun olduğumda 39 yaşındaydım. Zaman hızla akıp giderken 48 yaşımda üniversite öğrenimi

yapmak azmiyle araştırmaya başladım. Bu doğrultuda Amerikan menşeili "New Port" isimli bir üniversitenin İstanbul'da var olduğunu ancak mühendislik dallarında bizzat okula devam gerektiğini öğrendim. Bu nedenle işletme lisans bölümünü seçerek kayıt oldum. Bu bölümü üç yılda bitirerek üniversite diplomamı da aldım. Bizim aile nesillerdir ahşap tekne imalat işleri yaptıklarından dolayı biz de o işlere çok yatkındık ve öyle de yetiştik. İlk defa ülkede özel sektörde çelik tekne inşaatına yani gemi inşaatına 1967 yılında aile olarak biz başladık o zaman Yalova'dan İstanbul'a İpragaz tüplerini taşımak maksadı ile 120 dwt.'luk bir gemi yaptık. Geminin sahibi babamın çok yakın arkadaşı olan İbrahim Güvel'di. Gemiye oğlunun adı olan benim de arkadaşım rahmetli "Şener Güvel" in ismi verilmişti. Daha sonra Tahsin Memişoğlu'na (Allah rahmet eylesin) ilk olarak 300 dwt.'luk "Kasım Kaptan" gemisini inşa ettik. İnşa ettiğimiz gemiler artarak devam etti ve daha büyük tonajlı gemiler inşa ederek gemi İnşa sanayiinde çok iyi bir konuma geldik.

Şampanya patlatmağa paydos

"Kasım Kaptan,, kurban kesilerek suya indirildi

Kasım Kaptan Silebi, Haliç'teki Tersanede şimdiye kadar görülmeyen bir törenle denize indirilmiştir. Balat'ın köprübaşı semtindeki tersanede inşa edilen gemi her zaman olduğu gibi şampanya şişesi patlatılarak değil, kurban kesilerek ve dualar okunarak kızaktan kaydırılmıştır.

Armatör Tahsin Memişoğlu için yapılan ve dörtbuçuk ayda inşası biten 40 metre boyundaseldiz metre enindeki geminin kızağı alkışlar arasında bir süre gittikten sonra durunca, hep beraber "Ha gayret" diye bağıran davetliler omuz vermişler ve inişi tamamlamışlardır.

Haliç'te faaliyet halinde bulunan dört özel tersaneden biri olan Balat'taki bu yer, âdeta bir bayram günü yaşamıştır. Gemiyi inşa eden baş usta Tuncer Denizyaranlı' nın bir işareti ile kaymaya başlayan seyyar kızak, üstündeki kurban kanlarına bürünmüş Kasım Kaptan ile birlikte denize inmiştir. Tersane sahibi Mustafa Torlak merasimden sonra "Artık şampanyaya paydos. Onun yerine kurban kesip kanını sürdük, dualar da ettik,

Kasım Kaptan" gemisi alışılmış olanın aksine, şampanya şişesi ile değil kurban kesilerek suya indirilmiştir. Resimlerde, gemi suya inerken (Üstte), kurban kesilirken (Altta) görülmektedir.

Tahsin Memişoğlu için inşa ettikleri gemiye "Kasım Kaptan" adı verilmişti. Kenan Torlak arşivi.

Tersane yaşamında başarılara imza atıyor

18 yaşıma geldiğimde olmasını arzu ettiğim her şeyim oldu. Ama daha önemlisi babamın öyle bir güvenini kazandığımdan dolayı Babam Hacı Mustafa Torlak Eyüp Noterliğine gidip amcalarımla ortak olan şirketteki bütün haklarının kullanımını umumi vekaletname ile bana devretmiş. Benim bundan haberim bile yoktu. Ancak bir gün babam artık sorumluluklarını bana devrettiğini anlattı ve hazırlattığı belgeyi bana emanet etti. O dakikaları unutmam mümkün değildir! O günden sonra babam tamamen kendini emekli yaşama verdi. Ben de kardeşim Adnan'la birlikte artık tersanenin yönetimini üstlendik. Bu değişiklik nedeniyle amcalarım da bu durumdan hiç şikayetçi olmadılar. Aksine benden/bizden çok memnundular. Çünkü kardeşimle birlikte tersaneyi çok iyi ve güzel yönetiyorduk. Yirmi yaşıma bastığımda denizcilik camiasında beni tanımayan bilmeyen kalmamıştı. Herkes tarafından beğenilen, sevilen takdir edilen biri olmuştum. Doğup büyüdüğüm semtimde ve işyerimiz olan Balat'ta nerdeyse herkes bana "Baba" lâkabı takmış, "*Kenan Baba*" demekten kendilerini alamaz duruma gelmişlerdi. Aynı dönemlerde kendisini bu derece kanıtlamış bir kişi olarak sosyal ve cemiyet hayatına girmeye başlamıştım. 19 yaşındaydım; Doğup büyüdüğüm semtimizde Altınay Spor Kulübü vardı. Bu spor kulübünün o yaşımda başkanı olmuştum. Bu kulüp Türkiye'nin bir numaralı güreş kulübüydü ve en iyi güreşçiler bizim kulüpten yetişirdi, çıkardı.

1.Amatör liginde futbol takımımız da vardı; çok da başarılı sonuçlar almıştık. Recep Tayyip Erdoğan'ı da bu spor kulübü sayesinde tanıdım.

Gemi inşa tersaneleri yokluklar içersinde, fakat yüreklerinde gemi inşa etmek inancı olan denizciler tarafından, sadece kendi imkanlarıyla kuruldu. Bunlardan biri de Çengelköy'deki "Anadolu Deniz Tezgahları" adını taşıyan Torlak ailesine ait tersane idi.

1977 yılında Balat'taki tersanede çekilmiş bir fotoğraf; Sağdan arka sırada üçüncü kişi Aziz Torlak, inşa ettikleri bir geminin denize indirilmesinden önce tersane çalışanlarıyla Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

Netice de askerlik dönemi geldi çattı.

1972 yılında normal şartlarda Mart ayında askere gitmem gerekirken, ben devre kaybı olarak Mayıs ayında Antalya 70. Piyade alayına teslim oldum. Bütün bunlar olurken kazanmış olduğum hukuki yetkinlikle kendi adıma Kenan Torlak kişisel şirketimi kurdum. Bir yandan Dedemin babam ve amcalarımın kurduğu şirketi Gemi İnşaat Koll. Şti.'ni temsil ederken, bir yandan da kendi şirketimle özel bazı işler yapıyordum. Bu işleri askerdeyken bile aksatmadım yaptım diyebilirim. Devamlı işimle ilişkiliydim ve hep fikir üretirdim. İşim icabı çok seyahat eder uçaklarda ya da otellerde hep notlar tutar yapacaklarımı planlardım. Daha ben askerken bile hem araba sahibi olmuş hem de kendi iş camiamızda şan şöhret sahibi olmuştum. Sevilen sayılan biriydim ve para kazanır duruma gelmiştim. Denizcilik camiasında tanınıyordum ve ismi çok konuşulur sözünün dediğini yapar kişiliğimle çok takdir, sevgi ve saygı duyulan biri olmak bana gurur veriyordu. Henüz terhis olmadan, kendime gemi yapmaya karar vermiştim.

Kenan Torlak'ın anlatımıyla yarım asır öncesine ait bir aile fotoğrafı; "Önde en sağdaki Babam, onun yanındaki en küçüğümüz Orhan, Annem, en küçük kız kardeşim Hayriye. (Arka sıradakiler); En solda Ben, benim yanımda kardeşim Adnan, ortanca kız kardeşim Hacer ve büyük kız kardeşim İlknur. En az 50 yıl önce çekilmiş bir aile fotoğrafımız." Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

Geminin bütün projelerini kendim çizerek, bir miktar sac vesair malzeme de alarak inşaatına başlamak üzereyken, eniştem Şadan Bayraktar bu gemiyi ortak yapalım dedi. Amcamlara teklif ettim onlar ortak olmayı istemediler; ben ve eniştem gemiyi %50 eşit hisseyle ortak olarak yapmaya karar verdik. Askerdeyken geminin inşaatına kısmen başladık.

Üç kardeş (Sağdan) Kenan Torlak, Adnan Torlak ve Orhan Torlak. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

Enişte Şadan Bayraktar ile kendimize ortak gemi inşa ettik

Askerden geldiğimde işlerimize çok sıkı sarıldım ve olağanüstü işler yapıyordum. Denizcilik camiasında tanınıyordum ve ismi çok konuşulur sözünün eri dediğini yapar imajımla çok takdir ve sevgi, hatta saygı duyulan biri olma yolunda hızla yürüyordum. Artık babam ve amcalarım yerine siparişler olduğunda doğrudan benimle muhatap olan armatörler artmaya sözleşmeye bağlayıp inşaatlarına aynı anda üç gemiye birden başladığımız olduğu gibi sıraya giren siparişler dahi almaya başlamıştık. Gemi inşa sanayiinde çok yetersiz insan gücü ile birlikte yeterli makine, ekipman ve teçhizat da yoktu. Ancak ben öyle fikirler oluşturuyordum ki adeta çığır açıyordum. İmalatları tek tek parçaları birleştirme yerine kısmen bloklar halinde yapıp, gemi inşaatının süresini kısaltmanın yollarını arıyordum. Bunları yapmak için bir yandan da araç gereç de geliştirmeye çalışıyorduk. Bu sebeple kendi imalatımız olan bir vinç dahi imal etmiş, blok yaptığımız parçaları bu vinçle kaldırıp yerine koymak üzere gemiyi bloklar halinde birleştirme yapabilir hale gelmiştik. Yine sacları insan gücüyle balyozlarla eğmek yerine hidrolik pres bile yapmış işi kolaylaştırmak ve daha iyi ve daha temiz işçilik yapar hale geliyorduk. Acemi işçileri alıp 3-4 ay kadar eğitim vererek yetiştiriyor bir süre sonra onları usta yapar hale getirebiliyorduk. Artık öyle hale gelmiştim ki hatta kardeşim Adnan Torlak da gemi inşa konusunda nerdeyse otorite olmuştu o derece işi öğrenmiştik. Sipariş aldığımız gemilerin mühendisler tarafından çizilip klaslardan tasdiklenen projelerin uygulamasına geçtiğimizde, projelerin eksik ve hatalarını bile bulabiliyor onları düzelterek çok daha iyi işçiliklerle güzel işler yapabiliyorduk. Daha da ileri giderek yaşım 25-26 olduğunda İTÜ Gemi

İnşa Fakültesi'nde mühendis olacak çocuklara pratikte nasıl gemi inşa edilir anlamında ders vermeye bile başlamıştım.

Daha askere gitmeden 6-7 ay önceTemmuz 1971'de Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği kuruldu. 7 kurucudan biri Torlak ailesinden yani bizdendi. Benim askere gidecek olmam yüzünden bizim aile temsilcimiz amcam Mahmut Torlak kurucu üyelerden biri oldu. Askerden döndüğümde yerini bana bıraktı ve 1974 yılından itibaren 1994 Aralık ayına kadar her dönem Gisbir'in yönetiminde bulundum. 1994/1998 yılları arasında Yönetim Kurulu Başkanlığını, akabinde 2012 yılına kadar Konsey Başkanlığını yaptığım kurumu 2-3 klasörle devir almıştım. Gisbir ve Gisaş günümüzde değeri paha biçilemeyecek mal varlığına ulaşmış ve en önemlisi genç kardeşlerimizin yönetiminde çok saygın bir kurum haline gelmiştir. Kişisel olarak şahsen bu iki kurum benim iftihar vesilem olmuştur. Bu arada 24 Ocak 1976 da Zehra Hanım ile evlendim. İlk oğlumuz Mustafa Kemal 26 Ekim 1976 da dünyaya geldi. Daha sonra Uğur 15 Kasım 1979 da doğdu. O gün Haydarpaşa açıklarında İndapendenta isimli çok büyük bir tanker yanarak patlamaya başlamıştı. Bu felaket günlerce devam etti. İstanbul çok büyük bir tehlike atlatmıştı.

"Uğur-7" adını verdiğimiz bir tanker inşa ettik.

Tersanemizde işlerimiz çok iyi gidiyordu; Uğur dünyaya geldiğinde bize çok uğurlu geldi düşüncesiyle kendimize inşa ettiğimiz "Uğur-7" isimli bunker amaçlı bir tanker de yapmıştık onu da işletmeye başlamıştık. Böylece armatörlük çalışma alanımız genişlemeye başladı. Sonra bunker amaçlı bir tanker daha yaptık; Bu gemimize Adnan kardeşimin oğlu Cihan'ın adına izafeten "Cihan-7" adını vermiştik.

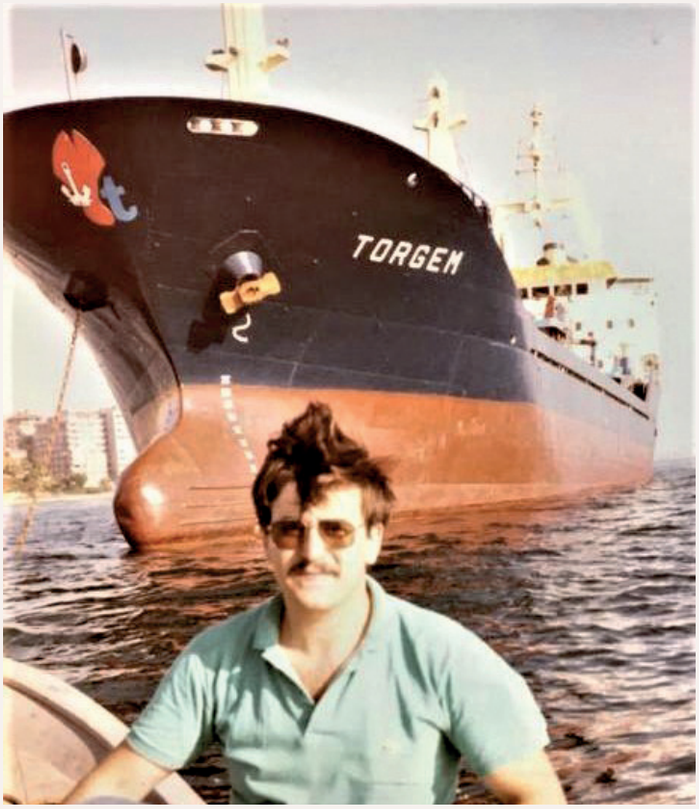
İşlerimiz böyle çok iyi giderken ve büyümeye başlarken, şirketin adını Torgem Gemi İnşaat ve Sanayi A.Ş. olarak değiştirdik. Ardından TOR ile başlayan 10 adetin üzerinde şirketleri kurmaya başladık; her şirket denizcilikle alâkalı başlı başına ayrı ayrı işler yapmaya başlamıştı.

Rize'deki evimiz yıllar önce daha ben doğmadan yanmış ve bu olay babamı hepimizden fazla üzüyordu baba evini yapmak istiyordu 1979 yılbaşı sonrası babamın içine ukde olan yıllarca önce Rize'de yanan evimizin olmayışından dolayı bir ev projesi çizdirtmişti. Bu evi babamın istediği şekilde inşa ettirdik. Önce birinci katını bitirdik sonra içini donatmak üzere babamın gitmesine karar vermiştik. Babamın gidişi Ramazan ayından 10-15 gün önce olsun istiyorduk. Ramazan'da da annemi yanına gönderecektik, Babam 37 sene önce Rize'den ayrılmış ve bir daha memleketine geri gidememişti. Evin 1.katını tamamladığımızda babamı Ramazan'a 10-15 gün kala Rize'ye gönderdik. Kendisini Küçük Mustafa Paşa'dan heyecanla Rize'ye yolladığımız o heyecan dolu günü hiç unutmuyorum.

Babam Hacı Mustafa Torlak vefat ediyor

Aradan bir hafta geçmişti ki, o gün tesadüfen gündüz vakti eve, anneme gitmiş onu görmek istemiştim Balkonda Haliç'e nazır oturup konuşurken telefon çaldı. Köyde komşumuz olan, babamın arkadaşı Hacı Nazım Amca arıyordu. "Başınız sağ olsun. Oğlum Kenan baban vefat etti." deyince şok olmuştum. Babam son derece sağlıklıydı. Maalesef 59 yaşında vefat etmişti! Sonradan öğrendik ki; Babam Berat gecesi için hemen evimizin 20 metre aşağısında dayısının oğlunun evinde kalıyordu. Akşam namaza camiye gitmek için banyo yapacakmış, banyoya girmiş ve geçirdiği kalp krizi sonucu banyoda kalmış vefat etmişti. Tarih 23 Haziran 1979 idi. Naşını Rize'den aldık ve 24 Haziran 1979' da İstanbul Edirnekapı Şehitliği'ndeki

TORGEM
DENTAS



aile kabristanımıza defnettik. Babamın vefatından sonra koskoca Torlak ailesinde amcamlar da dahil hepsinin yükünü ben üstlendim. Onlar beni abilerinin yerine koymuşlardı; annem, yengemler, çocuklar kardeşlerim kuzenlerim hepsinin babası, abisi, her şeyleri ben olmuştum.

Haliç'teki ve Boğaz'daki tersaneler Tuzla'ya taşınıyorlar

1980'de Haliç ve Boğaz'da tersanecilik yapanların zorunlu olarak Tuzla'da yeni tersane yerleri dağıtımı başladığından ilk 7 parsel dağıtımı yapılmış bizim yerimiz henüz çıkmamıştı. Ancak benim işlerim o kadar başarıyla devam ediyordu ve haliyle acilen yeni bir yere ihtiyacımız vardı. İlk dağıtılan yerlerden arkadaşım Cemal Yıldırım yapılan tahsise rağmen o günlerde taşınma imkanına sahip değildi.

Torgem Denizcilik adına 1982 yılında kendi tersanelerinde inşa ettiklerini belirten Kenan Torlak 5.050 dwt'luk bu gemiye "Torgem" adını verdiklerini söyledi. Fotoğraftaki kişi en küçük kardeşim Orhan'dır. (Üstte)
Torgem kıç taraftan. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

1984 yılında 7.000 dwt.'luk "Hacı Mustafa Torlak" gemisini, 7.000 dwt.'luk "Durmuş Usta" adını verdikleri gemilerimizi Tor Grubuna ait Denizcilik şirketi için inşa ettiler. Böylece Torlak ailesinin Tersaneci-Armatör ünvanı da büyümeye devam etti. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

Kendisiyle konuştum; belli yatırımı ben yapacaktım ve onun yerinde 2-3 tane gemi yapayım demiştim. Bu önerimi samimiyetle kabul etti; Böylece Tuzla'ya ilk giden Tersaneci de ben oldum.

Güçlü bir filo oluşturmuştuk.

1982 yılında 5.050 dwt.'luk "Torgem" gemisini ve 1984 yılında 7.000 dwt.'luk "Hacı Mustafa Torlak" gemisini, 7.000 dwt.'luk "Durmuş Usta" adını verdiğimiz gemilerimizi kendimiz için inşa ederek Tersaneci-Armatör ünvanımız da büyümeye devam etti. Yatırımlarımız 25.000 dwt'luk "Selda" gemisiyle bir adım daha ileri gitti. Ardından 19.000 dwt.'luk bir gemi satın aldık ve bu gemimize "Nesli-T" adını verdik. Böylece güçlü bir filo oluşturmuştuk!

Ben hep İlklerin adamı oldum; en büyük tonajlı gemiyi de inşa eden ben oldum; Tuzla'da 5.000 dwt'luk bir gemi inşa ettiğimizde, "*Morkoç*" adındaki gemi o zaman Tuzla Tersaneler bölgesinde inşa edilen en yüksek tonajlı gemi olmuştu. Benim ilklerim 5-6 sene daha sürdü; Kendimize ait tersane yerimiz 1982 yılında tahsis edildi. Biz de 1983 yılında Tersanemizi kendi yerimizde kurmaya başladık. İlklere bu sefer kendi yerimizde devam ettik; En büyük kreyni olan, en büyük iskelesi olan, en büyük idari binası olan tersane bizim Torgem tersanemiz idi. Torgem Tersanemizde arkadaşım Nevzat Kalkavan için "Mehmet Kalkavan" adı verilen 12.500 dwt.'luk bir gemi inşa ettik. Böylece Tuzla tersaneler bölgesinde o güne kadar inşa edilen en yüksek tonajlı ilk gemi bizim tersanemizde inşa edildi. Ardından koster filosu ve onlarca büyük tonajlı kuru yük gemileri, konteyner gemileri, kimyasal tankerlerin inşaatları ile, yaklaşık olarak toplamda 250 kadar gemi inşa ettik!

2003/2009 ortalarına kadar çok başarılı işleri gerçekleştirdik. Fakat 2008 Küresel Ekonomik Krizle birlikte şartlar birden olumsuz yönde değişmeye başladı. Hükümetlerle olan ilişkiler, krizli dönemler, 2008 sonundan sonra ve 2009 içinde sektörü bu global kriz mahvetti diyeceğim. Yine da Allaha şükrediyorum. Kardeşim Adnan Torlak her zaman benimle beraber

Tor Grubuna ait Denizcilik filosuna katılan 25.000 dwt'luk kuru yük gemisi "Selda" ile filo yeni bir atılım yapmıştı. (Altta) Filo yatırımları 19.000 dwt'luk "Nesli-T" kuru yük gemisi le devam etti. Kaynak: Kenan Torlak arşivi.

oldu, birlikte çalıştık. O daha çok içeride, ben ise hem içeride çalıştım hem de sosyal hayatta, cemiyet hayatında ve kurumlarla ilişkilere ağırlık verdim. Kardeşim Adnan Torlak bizim neslimizde eline mesleki açıdan kimse su dökemez o kadar iyi yetişmiş bir gemi inşaatçısıdır. Benden 13 ay kadar küçük olmasına, bir kardeş olarak aradaki bu kadar az bir yaş farkımız olmasına rağmen, bana olan saygısı sevgisi hiçbir şeyle ölçülemez. Adnan gibi bir kardeşim olmasından çok gurur duydum ve 2016 yılında güle oynaya işlerimizi kardeşler olarak ayırmış olmamıza rağmen birbirimize olan saygı ve sevgi hala devam ediyor gurur duygum kat be kat fazlalaşmıştır. Kardeşlerimin en küçüğü Orhan Torlak'tır. Benden 12 Adnan'dan 11 yaş küçüktür. Babam vefat ettiğinde daha 15 yaşlarındaydı. Onu okutmayı çok istemiştim, ama kısmet olmadı okuyamadı. Sonra onu da aramıza aldık ve her kurduğum şirkete onu da

ortak ettim. Benim hak inancım ne ise; en büyük kardeşin yani benim hissem Adnan'dan daha fazla, Orhan'ın hissesi de Adnan'dan biraz daha az olarak şekilde hiyerarşik bir yapılandırma sağlamıştım. Kardeşlerim benim bu adaletime bir gün bir an bile karşı çıkmadılar. Çünkü ağabeylerinin onların menfaatlerini en doğru şekilde koruyacağını biliyorlardı. Ben her iki kardeşimden de çok memnunum Allah her ikisinden de razı olsun, beni bir gün kıracak incitecek hiçbir söylem ve fiiliyat içinde olmadılar.

Armatör kimliğiyle Kenan Torlak

Torgem A.Ş işletmeciliğinde; 5050 dwt.'luk "*Torgem*" kuru yük, 19000 dwt.'luk "*Nesli-T*" kuru yük gemilerinden ayrı olarak "*Naz-T*", "*Sena-T*" ve "*Kemal-T*" Motor Yatlarını da kendileri inşa ettiler yeri ve zamanı geldiğinde bu Yatları satarak şirkete gelir elde ettiler.

Torpet A.Ş. işletmesinde "*Uğur 7*" ve "*Cihan 7*" (Bunker) tankerlerinin yer aldığını belirterek şöyle devam etti; Bir diğer armatörlük şirketimiz Torhan A.Ş. idi. Bu şirketin filosu; 7000 dwt.'luk "*Hacı Mustafa Torlak*", 7000 dwt.'luk "Durmuş Usta" ve 25000 dwt.'luk "Selda" gemilerinden oluşmaktaydı.Üçüncü armatörlük şirketimiz olan Torpet A.Ş., "*Uğur 7*" ve "*Cihan 7*" adını verdiğimiz yakıt tankerleriyle gemilere ve sair deniz araçlarına yakıt ikmal hizmeti veriliyordu.

Nerelerde görevler aldım

Ben 1974 tarihinden itibaren Gisbir'in bütün dönemlerinde Yönetim Kurulu Üyesi oldum. 1994 Aralık'ta 2-3 klasörle aldığım Gisbir başkanlık görevimi 1998 Aralık ayının sonuna kadar tam dört yıl yaptım. Başkanlığı 50 yıllık kader arkadaşım can dostum rahmetli Murat Bayrak'a emanet ettim. Ardından 2012 Yılına kadar da söz konusu kurumun Konsey Başkanlığını yaptım. Bu arada fikir babası ve kurucu başkanı olduğum Gisaş A.Ş. de dahil, kurduğumuz ve bıraktığımız temelleri sağlam iki kurumu şimdiki genç yönetim Murat Kıran başkanlığında fevkalade yürütüyorlar. Çok ustaca ve çok iyi yönetiyorlar onları da tebrik ediyor başarılarını diliyorum. Sektörle ilgili tüm kurumlarda; Türk Armatörleri Birliği üyesiyim. Armatörler Kooperatifi üyeliğim gibi, Tüdev Vakfı'nın kurucu üyelerinden oldum. Gisbir Birlik başkanlığı ile birlikte aynı anda on yıl kadar DTO yönetim kurulu üyeliği, aynı anda TOBB sektör temsilciliği, İTO ve İSO meslek komite başkanlıkları yaptım. Bunların yanı sıra 1998 itibariyle Bahçeşehir Üniversitesi Mütevelli Heyet üyeliğim ve Başkan vekilliği yaptım. Rize Vakfı kurucu üyeliği yanında yıllarca yönetim kurulu üyesi ve başkan yardımcısı olarak görevler üstlendim. Daha isimlerini belirtemeyeceğim kadar Dernek ve Vakıflarda yöneticilikler yaptım.

Spor kulüpleri başkanlıkları, başkan yardımcılıkları ve yönetim kurulu üyelikleri gibi görevlerim de olmuştur. 1983 yılında Anavatan Partisi Kartal ilçesinin kurucularından biriydim. Siyaset yaşamımda parti genel kurul üyelikleri yanında 2002 yılında AKP Tuzla ilçesi kurucularından oldum. 2004 yılında yerel seçimlerde Tuzla İlçesinden Birinci sıradan seçilerek 10. dönem İstanbul İl Genel Meclis Üyeliği yaptım. 2012 itibariyle işlerimi iki oğluma bıraktım ve kendimi emekli ettim. Ama hâlâ herkesin işine koşuşturan 68 yaşında bir kişi olarak hayata devam ediyorum.

Derepazarı İlçesi Rize merkezine 7 km uzaklıkta sahilde kurulmuş bir yerleşim birimidir. İlçe merkezinden Trabzon-Hopa Karayolu geçmektedir. Derepazarı'nın çevre ile bağlantısı karayolu ile sağlanmaktadır. Derepazarı'nın 1 merkez belediyesi 7 mahalle ve 11 köyü bulunmaktadır. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre İlçenin toplam nüfusu 7651

Rize Derepazarı İlçesi

olup, bunun 4273'ü merkezde, 3378 kişi ise köyde yaşamaktadır. Günümüzde Fıçıcılar Köyü Derepazarı İlçesi'ne bağlı bir mahalledir.Tarihi olarak çok kapsamlı bir bilgi henüz araştırmalara rağmen çıkmamıştır. Bulunan kalıntılarda toprakların eskiden "Malpet" adı ile dairdir. Malpet yani şimdiki adıyla Derepazarı'nın, hırçın Karadeniz kıyılarından yükselen yamaçları rengarenk kır çiçekleri, dağ çayırları ile kaplı olan yaylaların çevresi genellikle ladin türü çam ağaçları ile kaplıdır. Karadeniz kıyıları sahip olduğu yeşillikleri sadece bol yağmuruna değil, nemli ve sisli havasına da borçludur.

KEMAL DADAYLI

Bir Fincan kahvenin kırk yıl hatırı vardır derler.. Dadaylı ailesine yaptığım ziyaretin anısına çektirdiğimiz fotoğraf; Dadaylı ailesinin büyüğü Kemal Dadaylı Şener, sol yanında en büyük oğlu Kaptan Mustafa Dadaylı Şener, en solda ağabey Metin Şener,arkada ayakta olan ikinci ağabey Muharrem Dadaylı Şener ve ailenin en küçük oğlu Hüseyin Dadaylı Şener.

Dadaylı Denizcilik Grubu onursal başkanı Kemal Dadaylı (Şener) baba tarafından büyükbabası 1860 doğumlu Kaptan Ahmet Dadaylı, babaannesi ise 1863 doğumlu Fatma Dedesi iki kez evlilik yapmış; ilk eşi Hanife Hanım. Anne tarafından dedesi Hasan Yıldırım Çanakçılar lâkaplı yörede çok saygın bir aile olduğunu belirten Kemal Dadaylı (Şener)'in anneannesi Habibe Hanım. Kemal Dadaylı (Şener)in Eşi Sabahat Şener'in babası Kastamonu Bozkurt ilçesi Hamza köyünde Hasan Birim. Annesi yine Kastamonu Bozkurt ilçesi Zalama köyü doğumlu olan Hatice Birim'dir. Ayni zamanda halasıydı. Kemal Dadaylı hala-dayı çocukları olarak akraba evliliği yapmıştır.

Kemal Dadaylı Şener yaşamını şöyle anlattı; Babam Mehmet Dadaylı (Şener)dır. 1886 yılında Kastamonu Bozkurt ilçesi Zalama köyünde doğmuş, Annem Asiye Dadaylı (Şener), 1899 yılında Kastamonu Abana ilçesi Toza köyünde doğmuş. Çanakcı Hasan Kaptan'ın kızı olarak geçiyor.

Kemal Dadaylı (Şener) deniz sahiline iki kilometre çam ormanları ile kaplı yeşillikler içersinde tipik bir Karadeniz Köyü olan Kastamonu'nun Bozkurt İlçesi'ne bağlı Zalama Köyü'nde (Güngören) dünyaya geldi..
(Altta) Zalama Köyü'nde Mehmet Dadaylı'nın evi. Kaynak: Dadaylı ailesi arşivi.

Kemal Dadaylı'nın babası Mehmet Dadaylı, tüm imkansızlıklara rağmen, çocuklarına bir ömür boyu yardım etmeye çalıştı. 85 yaşındaki fotoğrafı aileye kalmış değerli bir hatıra olmaktadır.

24 Şubat 1934 tarihinde Kastamonu'nun Bozkurt İlçesi'ne bağlı Zalama Köyü'nde doğdum. Köyümüz deniz sahiline iki kilometre çam ormanları ile kaplı yeşillikler içersinde tipik bir Karadeniz Köyü idi. Altı kardeşin en küçükleriyim; Ablalarım Hanife, Cemile ve Safiye'dir. Rahmete kavuşmuşlardır. 3 ablam ve Salim ağabeyim 63 yaşında, Kâzım Ağabeyim 85 yaşında vefat ettiler. Kardeşlerimi rahmetle anıyorum. Köyümüzün adı sonraki yıllarda "*Güngören*" olarak değiştirilmiştir. Köyümüzde okul olmadığı için ilkokula 7 yaşında evimizin en yakınındaki sahil kasabası olan İlişi Köyü'nde başladım. 1947 yılında okulumu bitirdikten sonra 1948 yılının Nisan ayında babamın sahibi olduğu ve bizzat kendisinin de çalıştığı "*Şen Kemal*" çektirmesi ile beni de götürdü. "Şen Kemal" 120 dwt'luk bir yelkenli motorlu çektirmeydi. Samsun Gerze'den yüklediği maden direğini tahliye edeceği Zonguldak'a götürürken köye uğrayarak beni de ağaç tekneye çırak olarak alması suretiyle 13 yaşında denizcilik mesleğine başladım. Bu şekilde babam kaptan, büyük ağabeyim makinist çalışmaya devam ettik.

Bizim denizcilik geçmişimiz hakkında bilebildiklerimiz 1875 yılına kadar gitmektedir. Fakat aile köklerinin denizlerdeki yaşamlarının daha eskilere gittiğine inanıyoruz. Bizler dedelerimizin zamanından gelerek daima "Dadaylı" veya "Dadaylılar" olarak tanındık. Aile köklerimiz yine Kastamonu'nun bir nahiyesi olan Daday'dan geliyor. Cumhuriyet'in ilanını müteakiben çıkartılan Soyadı kanunu ile babam "Şener" soyadını seçmiş. Ailemiz böylece bu soyadıyla devam etmekteyse de, fakat biz hâlâ Dadaylılar olarak tanınmaktayız.

Babamın anlattığı üzere; Dedem Kaptan Ahmet Dadaylı nüfus kayıtlarına göre 1860 doğumlu olup çocukluğunda köyden İstanbul'a göç etmiş. Fatih civarında bir eve yerleşmişler. Muhtelif yelkenli teknelerde miçoluk, gemicilik yapmış ve kaptanlığa kadar yükselmiş. Aile sicil kayıtlarını daha dikkatle incelettirmemiz gerektiğine inanıyorum. Ancak köydeki aile mezartaşında aile lâkabımızın "*Abdürreiszâde*" olarak kayıtlı olduğunu da gördük. Dedem Kaptan Ahmet Dadaylı biraz para biriktirdiğinde, kendine yapım tarihini bilmediğimiz 30 tonluk yelkenli bir tekne yaptırıp kendi teknesinde kaptan olarak çalışıp rızkını kazanıyor.

Babam Kaptan Mehmet Dadaylı nüfus kayıtlarına göre 1886 doğumlu. 1900 yılında 14 yaşında babası Kaptan Ahmet Dadaylı'nın yanında yelkenli teknede çırak olarak çalışmaya başlıyor. Babam Kaptan Mehmet Dadaylı'nın eşi, annem Asiye (Şener) Dadaylı 1891 yılında Kastamonu Abana ilçesi Toza köyünde doğmuş. Çanakcı Hasan Kaptanın kızı olarak geçiyor. Ailenin tek erkek çocuğu olmuş ve üç kız kardeşi var. Dedem Kaptan Ahmet Dadaylı 52 yaşında çalışmayı bırakıp memlekete yerleşiyor. Tekneyi 18 yaşında olan babama teslim ediyor. Babam Kaptan Mehmet Dadaylı bu tekne ile I.Dünya Harbi'nde İstanbul'dan Çanakkale'ye cephane taşıdıklarını anlatırdı.

1920 senesinde 80 tonluk *"Deniz Kaplanı"* ve 1923 senesinde 110 tonluk çift direkli *"İnayeti Bahri"* adlı yelkenli tekneleri Bartın'da yaptırarak, kendisi ufak yelkenli teknede kalıyor ve diğer büyük tekneye de başka kaptan koyarak çalışmaya devam ediyor. Bu süreçte işleri gayet iyi gidiyorsa da "İnayeti Bahri" 1930 senesinde İzmir'in Çeşme Limanı'nda demirli iken lodos fırtınasında demir tarayarak dışarı kayalara vuruyor ve parçalanıyor. Babam diğer 80 tonluk "Deniz Kaplanı" isimli yelkenli teknesi ile çalışmaya devam ediyor.

Yelkenli teknelere makine takılmaya başlıyor

1938 yılı itibarıyla bütün yelkenli tekneler makina takmaya başlanmıştır. Bu tarihlerde Almanya başta olmak üzere Doviç (Deutz) marka makine birkaç memleketten Türkiye'ye ithal edilmesi sayesinde bu makineden alanlar olduğu gibi, babam biraz daha ucuz olduğu için Yunanistan'dan 5 adet ithal edilen 50 hp Aksoloz markalı Yunan makinasının bir tanesini satın alıp teknesine taktırıyor. Fakat bu Yunan makinası verim vermiyor ve diğer kalan 4 adet Yunan makinasını koyan tekne sahipleri dahi iflas ediyorlar.. "Ucuz etin yahnisi tatsız olur" derler ya, bu makine bize de çok zarar verip zar zor ayakta kalmayı başarıyoruz. Diğer ülkelerden ithal edilen makinaları koyan tekne sahiplerinin işleri iyi gidiyor ve filolarını genişletiyorlar. 1940 yılında büyük ağabeyim Salim Dadaylı 14 yaşında babamın yanında çalışmaya başlamış. Diğer küçük ağabeyim Kâzım Dadaylı 1941 senesinde Karaköy Azapkapı'da sahibi Rum olan bir tornacı atölyesinde çıraklıkla çalışmaya hayatına atılmış. Babam 1943 yılında Gölcük Kazıklı sahil köyünde, sonraları adı Kavaklı olmuştur, burada 120 tonluk "Şen Kemal" çektirmesini inşa ettiriyor. 1948 yılında benim de ilk çalışmaya başladığım tekne olan 120 tonluk "Şen Kemal" çektirmesinin anıları benim için çok değerlidir..Babam diğer eski teknede olan Yunan makinasını bu yeni yapılan tekneye aktarıyor.

II.Dünya Harbi'nin yokluklarından yayılan hastalık

1945 yıllarında Türkiye'de verem salgını başlıyor. Her iki abim de biri 19 diğeri 18 yaşında vereme yakalanıyor. O yıllarda veremin etkin tedavisi ve ilacı olmadığından, babam her iki ağabeyimi köyde annemin yanına gönderiyor. Köy hayatı, annemin çocuklarına o doğal ortamın tüm gıda imkanlarını kullanarak çocuklarına sahip çıkması sayesindedir ki, iki ağabeyim de bir yıl, içersinde verem illetinden kurtulmuşlardır. Ne yazıktır ki, o salgın döneminde çok gençler bu hastalığı atlatamayıp vefat etmişlerdir.

1946 yılında tekrar her iki ağabeyim babamla birlikte Şen Kemal teknesinde çalışmaya başlıyorlar. 1948 yılında ben de babamım sahibi ve kaptanı olduğu Şen Kemal teknesine katıldım. Bir zaman sonra büyük ağabeyim Salim Dadaylı, hepimizin bu teknede oluşumuz nedeniyle kazancın yetersiz kalacağını görerek, bizden ayrıldı ve başka teknelerde makinistlik yapmaya başladı.

Biz "*Şen Kemal*" teknesinde; babam kaptan, küçük ağabeyim Kâzım Dadaylı makinist ve ben gemici olarak çalışmaya devam ettik. Fakat makinamız devamlı arıza yaptığından ve randıman vermediğinden çalışamaz duruma geldik, para kazanamıyorduk. Babam artık bu makinanın verim vermemesinden dolayı "*Şen Kemal*" teknesini satmaya karar verdiğinde ağabeyim Kâzım Dadaylı ile birlikte teknenin satılmasını istemedik.

(Soldan) Dadaylı ailesine ait 240 dwt.'luk "Tufanoğlu", 180 dwt.'luk "Dadaylı", 150 dwt.'luk "Sevinç" çektirmesi Fethiye'de Yıl 1964. Kaynak: Dadaylı arşivi.

1952 yılında Şen Kemal çektirmesine Burmeister makine takıyoruz

Birgün bütün denizcilerin buluştuğu ve toplanıp sohbet ettiği Unkapanı semtindeki kahvehanede babam ve ağabeyim Kâzım Dadaylı otururken teknenin satıldığını duyan hemşerimiz ve yelkenli tekneleriyle o zamanın önde gelen armatörlerinden "Miço" lâkablı bir arkadaşı babama tekneyi satmamasını, satmak yerine makinasını değiştirmesi halinde bu tekneden iyi kazanç elde edebileceğini söylemiş. Bu amaçla da Karaköy de Burmeister makinaların acentesi Necmettin Şerbetçi'yi önermiş. Babama "*Necmettin Şerbetçi makinaları uygun koşullarda ve taksitle satmakta. Gel beraber gidip görüşelim*" diye yardımcı olmuş. Babam ve ağabeyin ertesi günü derler ya "İple çekmişler..", çok umudlanmışlar ve teknelerini yeniden değerlendirecekleri heyecanıyla buluşmayı beklemişler. Nihayet ertesi gün olmuş ve Miço Bey kendilerini alıp Necmettin Şerbetçi'nin mağazasına götürmüş. Acente ile görüştüklerinde Necmettin Şerbetçi kendilerine Tophane Gümrüğü'nde 6 adet 90 hp. ve 135 hp. makina olduğu haberini veriyor ve çok kolaylık sağlayabileceğini de söylemiş. Babam tüm şartlarını zorlayarak az bir peşinat ödemek suretiyle, kalan kısımları da aylık taksitlere böldürerek 90 hp. Burmaister makinayı satın aldığında, hepimiz çok sevindik!

1952 senesinde Hasköy'de Sadık ve Mehmet Kardeşler Tersanesi vardı. Babam burayla da

Dadaylı çektirmesi 1965 yılı Gökova Ören Körfezi'in demirde.

1952 yılı Kemal Dadaylı (Şener) ve eşi Safiye Dadaylı (Şener) evlilik fotoğrafı; Arka sıradakiler Cemile ve Safiye ablaları ve akrabaları.

anlaştı ve Şen Kemal çektirmesini burada kızağına aldılar. Bir ay bir süre kalıp makinayı tekneye monte ettiler ve yeniden kızaktan denize indirdik. Böylece büyük bir heyecan duyarak hayırlısı ile seferlere başladık. Bu süreçte işlerimiz hep memnuniyet verici şekilde gelişti ve borçlarımızı rahat ödeyebiliyorduk. Artık kendimizi güvende hissediyorduk ve üç beş kuruş da biriktirme imkanımız doğmuştu.

Büyük ağabeyi Salim Dadaylı, Osman Azmi Karavelioğlu'nun "Akgün" motorunda

20 Nisan 1952 yılında halamın kızı Safiye Hanımla İstanbul'da evlendim. İkimiz de daha 18 yaşındaydık. Babam 1952 yılı sonlarında 65 yaşında kendini emekliliğe ayırdı ve "Şen *Kemal*" teknesini ağabeyim Kâzım Dadaylı'ya teslim etti. Ben ağabeyimle ayni motorda makinist olarak çalıştım. Büyük ağabeyim Salim Dadaylı da Osman Azmi Karevelioğlu'na ait "*Akgün*" isimli motorda makinist olarak çalışmaktaydı.

20 Ekim 1954'de askere gittim ve askerlik görevimi Tuzla Piyade Okulu'nun o yıllarda yerinde bulunan 26.cu Tabur Uçaksavar Okulu'nda yaptım ve Eylül 1956 senesinde terhis oldum. Yeniden denizlerdeki yaşama dönmüştüm; Bu kez yine "Şen Kemal" çektirisinde çalışıyorken ayni sene Amasra'nın Çakraz Köyü'nde 170 tonluk ağaç tekne yaptırmaya başladık. 1957 ekim ayında denize indirdik. Bu çektirmeye "Dadaylı" adını verdik. Makina konulması için Şen Kemal'in yedeğinde Ayvansaray'a getirip kızağa çektik. Şen Kemal'de bulunan 90 hp.'lik Burmeister makinayı yeni tekneye koyduk. Büyük ağabeyim Salim Dadaylı'nın makinist olarak çalıştığı ve aynı zamanda hemşerimiz olan İlhan Karevelioğlu ile makinası çıkartılan Şen Kemal teknesine 80 hp. Doğu Alman makinası alıp konması suretiyle ortak olduk.

Büyük ağabeyim Salim Dadaylı Şen Kemal teknesinde kaptan olarak görev aldı. Küçük ağabeyim Kâzım Dadaylı ile ben de yeni yaptırdığımız Dadaylı teknesinde çalışmaya devam ettik. 1960 senesinde kaptan ehliyeti aldım. 27 Mayıs 1960'da ihtilal oldu. İhtilal yüzünden işler bayağı durma noktasına geldi; ülkede ekonomik durgunluk hakimdi ve para kazanamıyorduk. O zamanlar ahşap teknelerde yaptığın göreve göre kazanılan paradan pay olarak ücret tayin edilirdi. Sıkıntılar artınca başka iş alanlarına yöneldim; 1961 Ocak ayında Denizcilik İşletmeleri Şehir Hatları personel alıyordu. Ben de işletmeye müracaat ettim. Müracaatım kabul olundu ve böylece Şehir Hatları vapurlarında çalışmaya başladım. Fakat 6 ay kadar bir süre çalıştıktan sonra istifa ettim. Oradaki hayata bir türlü ısınamamıştım. Aklım, hep kendi sahip olduğumuz teknelerde çalışmaktı.

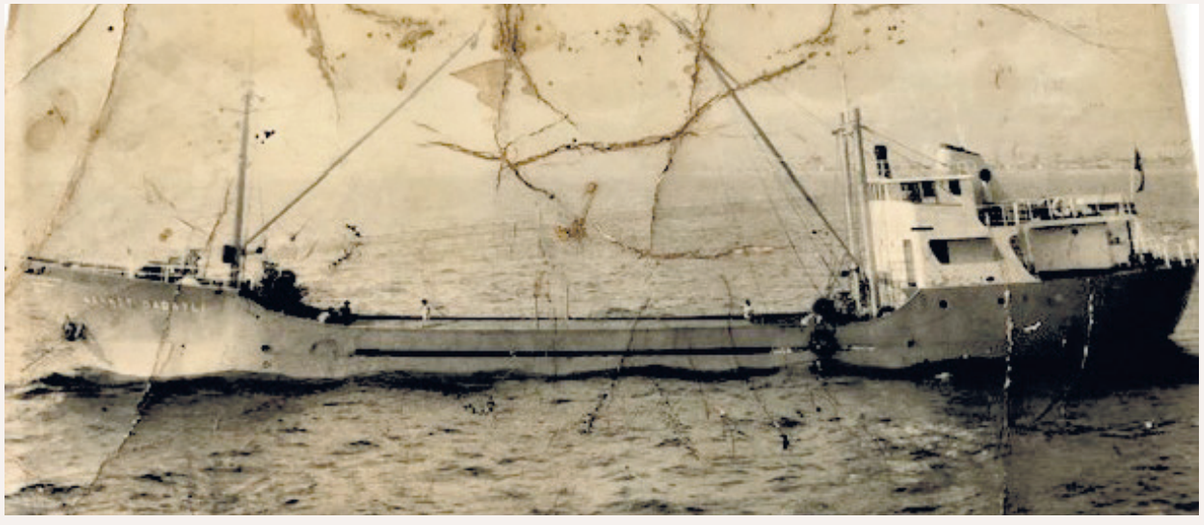
Kemal Dadaylı'nın büyük oğlu Mustafa Dadaylı, küçük oğlu Metin Dadaylı, kayınbiraderi Şükrü Birim ve yeğeni Mehmet Dadaylı (Ağabey Kâzım Dadaylı'nın oğlu) "Sevinç" motorunda. Kaynak: Dadaylı arşivi.

"Sevinç" isimli teknemizde kaptanlık yaptım

1961 Mayıs ayında Kemal Telli'den "Sevinç" isimli 150 tonluk ağaç tekneyi 3 kardeş ortak olarak satın aldık. Yeni satın aldığımız bu teknede kaptan olarak çalışmaya başladım. Aynı sene Salim ağabeyimin çalıştığı "*Şen Kemal*" motoru İstanbul'dan yüklediği keten tohumunu İzmir'e götürürken Ayvalık Midilli açıklarında fenerleri ve ışıkları yanmayan ve sonradan belirlenen Yunan balıkçı teknesi ile çarpışarak battı. Bu olay sırasında Yunan teknesi kaçıyor, ağabeyim ve personeli filika ile Ayvalık Cunda Adası'na çıkıyorlar. Allaha şükür can kaybı olmuyor. Ağabeyim bu tarihten sonra benim çalıştığım Sevinç motoruna dahil oldu ve 1963 senesine kadar beraber çalıştık. 1963 senesi sonlarında batan Şen Kemal'de ortaklığımız olan İlhan Karevelioğlu ile tekrar ortak olarak Trabzonlu Muhammet Tufanoğlu'na ait 200 tonluk "Tufanoğlu" ağaç teknesini satın aldık. Salim Dadaylı ağabeyim bu teknede çalışırken, küçük ağabeyim Kâzım Dadaylı "Dadaylı" teknesinde, ben de "Sevinç" teknesinde çalışmaya devam ettik.

Şen Kemal teknesini 27 Kulaç derinlikten çıkarttık

Şen Kemal teknesi 27 kulaç, 55 metre derinliğe gömülmüştü. Teknemiz battıktan sekiz ay sonra yeniden yüzdürmeye karar verdik ve İstanbul'dan getirdiğimiz dalgıç ile Şen Kemal teknesinin yaklaşık battığı mevkiye göre Dadaylı ve Sevinç teknesi arasındaki halatı daldırmak suretiyle dip taraması yaptık. Biryere geldiğimizde halat takıldı kaldı. Burada dalgıç daldırdık ve Şen Kemal olduğunu tespit ettik. 27 kulaç 55 metreden "Dadaylı" ve "Sevinç" teknelerimle askıya alarak bulunduğu yerden çıkardık. Yedekleyerek İstanbul'a getirdik. Bu teknemizi onardıysak da belirli bir süre sonra sattık. Artık üç kardeş bize ait olan 3 teknede çalışmaya devam ediyorduk. Genelde devamlı bölge olarak Ege ve Akdenizde çalışıyorduk. Yük olarak Darıca ve Kartal'dan torbalı çimento yükleyerek İzmir, Fethiye, Marmaris ve Antalya'ya seferler yapardık. Dönüşte de bu bölgelerden Yenikapı, Maltepe, Haliç'te Unkapanı ve Cibali kereste fabrikalarına çam tomruğu taşırdık.



1968 yılı itibarıyla Türkiye'de sac gemi inşaatı ilgi görmeye başlamıştı. Üç kardeş ortak olarak 450 tonluk bir gemi inşa ettirmeye karar verdiler. Bu dönemde tersanelerde yer bulmak zordu. Büyükdere'de sahipleri Anastas ve Yanaki Kardeşlerin tersanesi vardı. Çok efendi insanları onlar; Kendileriyle anlaştılar.. 1969 senesinde 450 tonluk sac teknenin yapımına başladılarsa da fakat donanım için paraları kalmamıştı. Gemiyi kuru tekne olarak Büyükdere'den yedekleyerek Azapkapı'da kıçtankara bağladılar. Bu çıplak gemiyi tamamlayabilmek için iki yıl beklediler. Sonunda 1972 Ağustos ayında gemimizi hizmete aldık! "Mehmet Dadaylı" adını vermişlerdi. Fotoğrafta 840 dwt'a yükseltilmiş haliyle Mehmet Dadaylı görülmekte. Kaynak: Dadaylılar arşivi.

Dadaylı kardeşler 1969 senesinde 450 tonluk sac teknenin yapımına başlamışlardı. 1970 senesinde gemi sac işçiliği olarak bitirilmiş, fakat donanım için paraları kalmamıştı. Gemiyi kuru tekne olarak Büyükdere'den yedekleyerek Haliç - Azapkapı'da kıçtankara bağladılar. 1972 yılı başlarında kendi imkanlarıyla makinasını koyup ve donatımını yapmak suretiyle "Mehmet Dadaylı" adını verdikleri gemilerini 1972 Ağustos ayında hizmete aldılar.

Sac gemi inşa ettirmeye karar verdik

İlk sac gemimize "Mehmet Dadaylı" adını vermiştik.

1968 yılı itibarıyla Türkiye'de sac gemi inşaatı ilgi görmeye başladı. Biz de üç kardeş ortak olarak 450 tonluk bir gemi inşa ettirmeye karar verdik. Bu amaçla Almanya'dan sac getirttik. Bu dönemde tersanelerde yer bulmak zordu. Büyükdere'de sahipleri İstanbul'lu Anastas ve Yanaki Kardeşlerin tersanesi vardı. Çok efendi insanları onlar; Projemiz için kendileriyle anlaştık. 1969 senesinde 450 tonluk sac teknenin yapımına başladık. 1970 senesinde gemi sac işçiliği olarak bitirildi, fakat donanım için paramız kalmamıştı. O dönem Denizcilik Bankası çok düşük faizler ile kredi vermekteydi. Birçok armatör bu kredi imkanından yararlandığı halde aldığı halde biz cesaret edemeyip, kredi almadık. Gemiyi kuru tekne olarak Büyükdere'den yedekleyerek Haliç'e getirdik ve Azapkapı'da kıçtankara bağladık. Bu çıplak gemimizi tamamlayabilmek için maddi imkanlarımızın oluşması iki yıl sürdü.. Sonunda 1972 yılı başlarında kendi imkanlarımızla makinasını koyup ve donatımını yapmak suretiyle 1972 Ağustos ayında gemimizi hizmete aldık! Bu arada Dadaylı ahşap teknesini sattık. "Mehmet Dadaylı" isimli gemimizde kaptan olarak görev üstlendim. Büyük ağabeyim Salim Dadaylı yeni satın aldığımız ve "Dadaylılar" adını verdiğimiz gemimizin kaptanı oldu. 1986 yılında Tuzla'daki Dearsan Gemiinşa Tersanesi'nde "Kâzım Dadaylı" adını verdiğimiz 800 dwt.'luk yeni bir gemi inşaatına başladık. Bu gemimiz 1988 senesinde sefere hazır hale geldi.

Geçmiş zaman olur ki..

Söküm için Aliağa'ya gönderildiğinde 81 yaşındaydı!

1913 yılında Japonya'da inşa edilen "Iro Maru" 743 dwt. Buharlı, sac gövdeli bir genel yük gemisi idi.

. 1920'de satıldı ve "*Cap Negre*" adı verildi.

. 1927'de Madenci Arif Bey satın aldı ve "*Abu Islah*" adı verildi.

. 1937'de Osman Şevki Kaptan satın aldı ve "*Hatay*" adı verildi.

. 1955'de Şükrü Deniz ve Ortakları satın aldı ve "*Tuncay Deniz*" adı verildi.

. 1962'de 660 HP Ansaldo Dizel ana makine konuldu.

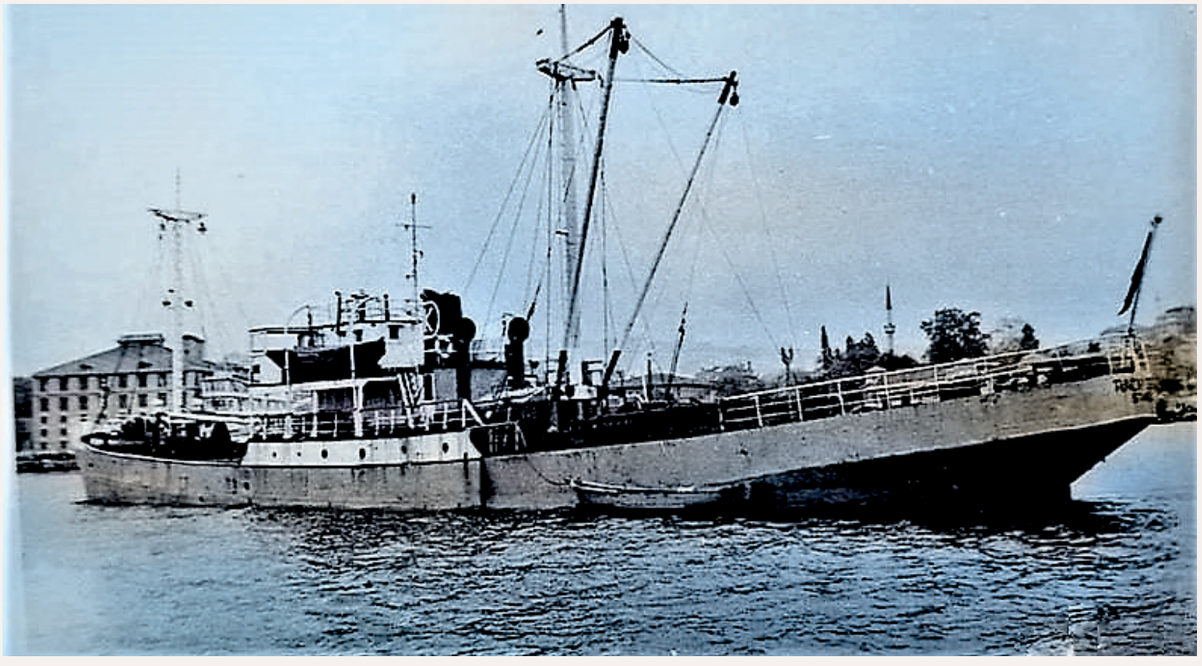
. 1984'de büyük tadilat görmüş olan gemiyi, Dadaylı Kemal Şener ve Ortakları satın aldı ve "*Dadaylılar*" adı verildi.

. 1994' de Aliağa'da söküldü.

"*Mehmet Dadaylı*" adını verdiğimiz gemimiz ile sefere başladık. Büyük ağabeyim Salim bu gemimizin ilk kaptanı olmuştur. 1984 yılında Büyükdere'deki Çeliktrans tersanesinde gördüğümüz armatörlerimizden Şükrü Deniz'e ait 1050 tonluk "Tuncay Deniz" isimli gemiyi satın almak suretiyle bir adım daha attık ve bu gemimize "Dadaylılar" adını verdik. Biz gemiyi büyük tadilat yapılmış ve adeta yednilenmiş haliyle satın aldık. Nitekim geminin ilk halini gösteren fotoğrafla kıyaslandığkında vasatta olan yaşam mahalli tadilat ile kıç tarafa alınmıştır. Tek tek anlatmaya imkan yok..Yapılan tadilat hayret verecek kadar büyüktür ki, armatörlerimizin o imkansızlık yıllarında neleri başardışını göstermesi bakımından ibret vericidir, takdire lâyıktır. Bu gemi bizim filoda 1994 yılına kadar 10 yıl çalıştı. Sonrasında hurdaya gitti.

Üç Kardeş kendi yolunu seçiyor

1990 yılında üç kardeş olarak bir araya geldik ve bunca yıl verdiğimiz emekleri yeniden anarak, bir karar zamanı geldiğine karar verdik. Doğrusu ben kendimi emekliye ayırmak istiyordum.. Güle oynaya diyelim; sahibi olduğumuz üç gemiyi taksim ederek kardeşler



Tuncay Deniz genel yük gemisi. Fotoğraf: Kayhan Çındemir arşivi.

1913 Japonya yapımı iken 1983-1984'de büyük tadilat görmüş olan "Tuncay Deniz" Büyükdere'deki Çeliktrans tersanesinde. Fotoğraf: Kayhan Çındemir arşivi.

olarak ortaklıktan ayrıldık ve hepimiz kendi yolumuzu seçtik. Ayrılık sonrası kendimi emekli ettim ve çocuklarımı karşıma alıp kararını anlattım; *"Artık Dadaylı adının yaşatılması sizlerin sorumluluğunuzda.. Çocuklarım olarak hepinizin ulaştığımız bu noktaya kadar gösterdiğiniz gayret bizlerin eksilmeyen aile bağımızın eseri olmuştur. Ben kısmen yoruldum.. Ancak aslında sizlerin sorumlulukları üstlenebilecek deneyime sahip olduğunuzda da eminim. Bu nedenle gönül rahatlığı içinde kendimi emekli ediyorum. Buna karşın her zaman sizlerin yanında olacağım Bana ihtiyaç duyduğunuzda, babanız olarak sizlere destek olmak benim görevim olacaktır."*

Galiba biraz hüzünlü dakikalardı.. Ayni şekilde de evlatlarımla gurur duydum. Böylece iş bölümleri yapıldı; Armatör olmak bir onur işidir, sevdadır, feragattır, aile hasretidir. Denizlere göğüs germek, öylesine kolay bir iş değildir. "Dadaylı" adını devam ettiren dördüncü nesil 1956 doğumlu oğlum Mustafa Dadaylı (Şener), 1959 doğumlu oğlum Metin Dadaylı (Şener), 1964 doğumlu oğlum Muharrem Dadaylı (Şener) ve 1973 doğumlu oğlum Hüseyin Dadaylı (Şener) ve beşinci nesil olarak çalışmaya başlayan torunlarımdan bir kısmının da görev üstlenmeleriyle yola çıkıldı. Demektir ki aradan otuz yıla yakın bir zaman geçti.. Çocuklarımı ve torunlarımı gıptayla izliyorum. Tüm dualarım onlarla; filolarını kazasız belasız ve itibarlarından vazgeçmeden daha da ileriye götürmeleri için Allah yollarını açık etsin.

Dadaylı Kardeşler arasında ortaklığın devam ettiği 1984 yılında Armatör Şükrü Deniz'den 1913 yapısı 1050 dwt'luk "Tuncay Deniz" isimli gemiyi satın aldılar ve "Dadaylılar" adını verdiler.

Ortaklıktan ayrıldıktan sonra satın alınan 1350 dwt'lik "Osman Uğurlu"ya "Mustafa Dadaylı" adı verilmişti.

Kastamonu'nun bilinen tarihi, Hitit İmparatorluğu ile başlar. Hititlerden sonra Frigya ve Lidya Krallıklarının egemen olduğu bu topraklar M.Ö. 4.yy'da Perslerin eline geçmiştir. M.Ö.4. yy'da Büyük İskender Anadolu ile birlikte Kastamonu topraklarını da Makedonya'ya katmıştır. İskender'den sonra yöreyi ele geçiren Pontus Krallığı M.Ö. 1. Yy'da Romalılar tarafından ortadan kaldırılmıştır. Uzun yıllar Roma İmparatorluğu sınırları içinde kalan Kastamonu M.S. 395 yılında İmparatorluğun bölünmesiyle bütün Anadolu gibi Bizans İmparatorluğuna katılmıştır.Günümüzde Kastamonu ve çevresindeki illeri de içine alan ve Romalılar devrinde adına Paflagonya (Paphlagonia) denilen Gasların kurduğu şehirlerden bir tanesi de "Timonion" veya "Tumanna" dır. Bazı yazarlar Kastamonu adının kökeni konusunda; bu kelimenin "Gas" kelimesi ile "Timoni" veya "Tumanna" kelimesinin (Gas ülkesi anlamında) birleşmesinden meydana geldiği görüşünü ileri sürmüşlerdir ki en akla yakın ihtimal budur. Fonetik yönden de bugünkü Kastamonu ismine yakındır.

Kastamonu'nun ilk defa Türklerin eline geçmesi Danişmentliler zamanında Ahmet Gazi'nin oğlu Gümüş Tekin devrinde 1105 yılında gerçekleşmiştir. Yüz yıla yakın bir zaman Danişment idaresinde kalan şehir ve çevresi 15 yıl süre ile tekrar Bizanslılara geçmiş, 1213 yılında Anadolu Selçuklu Sultanı Alâaddin Keykubat'ın emriyle Selçuklu Kumandanı Hüsamettin Çobanbey tarafından zaptedilmiştir.

Kastamonu, Fatih Sultan Mehmet'in 1460 yılında Sinop'la birlikte bu şehri alarak Candaroğulları Beyliği'ni ortadan kaldırmasından sonra Osmanlı devletine katılmıştır. Kastamonu Milli Mücadele sırasında lojistik destek açısından en güvenilir bölge olması

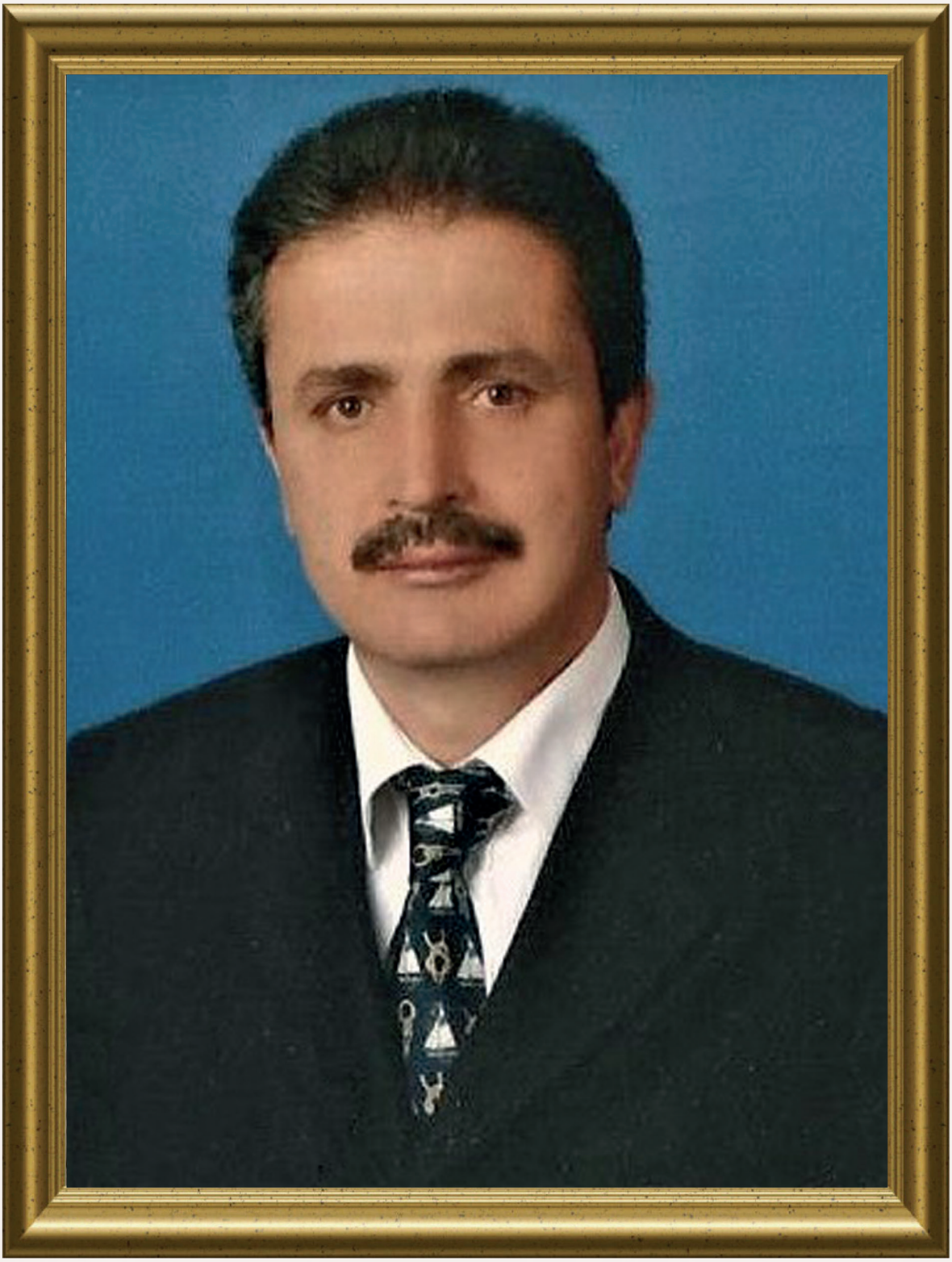
nedeniyle büyük yarar sağlamıştır. Özellikle Ankara'ya İnebolu-Kastamonu yoluyla yiyecek, giyecek, para, cephane ve silah nakli yapılmıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra, Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün 23-31 Ağustos 1925 tarihleri arasında Kastamonu'da yaptığı Kıyafet ve Şapka İnkılâbı, Cumhuriyet döneminin önemli olayı olarak tarih sayfalarına geçmiştir.

Günümüzde nüfusu 9,000 civarında belirtilen Daday'ın bir yerleşim yeri olarak seçilmesi MÖ 5.000 yıllarında Kastamonu ile aynı yıllarda olmuştur. İlk defa yerleşenler Gasgaslar diye yazılı belgelere geçen Kaşka Türkleridir. Daha sonra Etiler, Paflagonyalılar, Kimmerler, Lidyalılar, Persler (MÖ. 4.yy'da), Yunanlılar, Rumlar, Romalılar, Araplar, Danişmentler, Selçuklular, Çoban Oğulları, Candaroğulları ve Osmanlılar bu toprakları yerleşim yeri olarak seçmişlerdir. Uzun yıllar Türk, Bizans mücadelesine sahne olduktan sonra Türklerin buraya yerleşmesi 1214 yılında olmuştur. Selçuklu sultanları tarafından ikta olarak verilen Kastamonu ve yöresinin sahipleri Bizanslılara karşı daimi mücadelede bulunan Türklerin idarecileri olan Çoban ailesidir. Bu aile Oğuzların Bozoklar kolunun Kayı soyundan gelmektedir. Kayı topluluğu da Selçuklu döneminde Kastamonu - Ankara arasında yerleştirilen otuz bin çadırlık Türkmen grubuna dahildir. Bu aileden bildiğimiz, Beylerbeyi unvanı ile anılan Emir Hüsamettin Çoban Bey, Eflani - Daday ile Kastamonu arasında yerleşmiştir. 1291 yılında beylik topraklarının Şemsettin Yaman Candar tarafından alınması ile Çobanoğulları Beyliği son bulmuş, Candaroğulları Beyliği başlamıştır. Daday'ın Candaroğulları zamanında Ankara ile Kastamonu arasında yer alan 25 büyük yerleşim yerinden biri olduğunu tarihi kaynaklardan anlıyoruz. Fatih Sultan Mehmet'in 1460 yılında Candaroğulları beyliğini ortadan kaldırmasından sonra Osmanlı devletine katılmıştır. Daday'ın 1869 yılında yayınlanan Kastamonu Salnamesine göre Kastamonu Sancağının ilçesi olduğu bilinmektedir.Kastamonu il merkezine 29 km uzaklıktaki Daday'ın 60 köyü bulunmaktadır.

Tarihi mimarî değerleri bakımından; Balaban Konağı Daday'a 5 km. uzaklıktaki İnciğez Köyüne bağlı Çiftlik mahallesindedir. Binanın 1632 yıllarında yapıldığı belirtilmektedir. Daday Hükümet Konağı 5 Ağustos 1891 tarihinde Daday'a gelen Kastamonu Valisi Abdurrahman Paşa'nın gayretleri ile temeli atılmış, Vali Vekili Muharrem Bey tarafından 25 Kasım 1891 tarihinde açılmıştır. Bina Dadaylılar tarafından 3 ay 20 gün gibi kısa bir sürede, yöreye has ahşap mimarisi ile yapılmıştır.Seyidi Beyoğlu KonağıAğustos 1925 tarihinde Atatürk'ü misafir eden bu konağın yapım tarihi 03.Nisan 1330 / M.1912 dir.Kaynak:Daday - Kastamonu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.

MUSTAFA (ŞENER) DADAYLI



Kemal Dadaylı (Şener) ve Sabahat Dadaylı (Şener) en büyük oğlu olan Mustafa Şener Dadaylı 21 Kasım 1956 tarihinde Kastamonu'nun Bozkurt ilçesi Zalama Köyü'nde dünyaya geldi. Ailenin ilk çocuğu olan Ayla iki yaşına gelmeden vefat etmişti.

Mustafa Şener Dadaylı yaşamını şöyle anlattı; On yaşına kadar köyde okudum. Ailemiz İstanbul Fatih'e yerleştiğinde kardeşim Metin Dadaylı Şener ile Fatih Hacı Süleyman Bey ilk okulunda okudum ve bu okuldan mezun oldum. İlkokul sonrası bir yıl süreyle mahallemize yakın tanıdığımız bir marangoz dükkanında çırak olarak çalıştım. İleri bir tarihte ortaokulu dışardan bitirdim.

Denizi çok sevdiğimden İstanbul'a geldiğimizde kardeşim ile birlikte babamın çalıştığı motora gider orada vakit geçirmeyi çok severdik. 1971 yılında babam ve amcamların ortak olduğu ve babamın da çalıştığı 180 tonluk Dadaylılar isimli ahşap teknede çırak olarak çalışmaya başladım. 1976 yılına kadar teknede gemicilik vs her türlü görevi yaparak çalıştım. Askerliğim geldiğinde ayrılarak askere gittim. Çok istediğim halde gemici kağıdım ve denizde çalışmış olmama rağmen denizci bahriye askeri değil, karacı piyade askeri olarak acemi birliğimi Balıkesir'de, usta birliğimi ise Üsküdar Alemdağ'da yaparak 1978 yılında terhis oldum. O zamanlar evci kağıdı çıkartıp hafta sonları askeriyeden Fatihte'ki evimize izinli geliyordum. Üzücü bir anı olarak 1978 mart ayında hep birlikte oturduğumuz Fatih'teki evimizde 85 yaşındakı babaannem ani bir rahatsızlık geçirerek vefat etmiş ve ben bu durumu ancak askerden evci izne geldiğim hafta sonu öğrenmiştim. Bana her izne gelişimde *"Askerliğini çabuk bitir gel, seni ben evlendireceğim"* diye söylerdi. Ne yazıktır ki, benim bu mutlu günümü göremedi. Dedem ise 1979 yılında 92 yaşında babaannemden bir sene sonra vefat etti. Allah mekanlarını cennet eylesin, onları rahmetle anıyorum.

Askerden sonra 1978 yılı sonlarında yine babam ve amcaların ortak olarak inşaasını yaptığı 850 tonluk ilk sac gemimizde tekrar gemici olarak babamın yanında çalışmaya başladım. Bu arada 1979 aralık ayında ayni köylümüz Havva Hanım ile İstanbul'da evlendim Üç kız çocuğumuz var; İlk kızım Derya 1985 yılında, ikinci kızım Berna 1986 yılında, üçüncü kızım Ayla 1989 doğumlu olup, hepsi üniversite mezunudurlar. Kızlarım evlidirler. Ortanca kızım Berna, bizim şirkette on yıldır broker olarak çalışmaktadır. Halen üç kızımın çocukları olan 6 tane torunum var. Bizler çok şükürler olsun, birbirine bağlı, mutlu aileleriz.

Yıllarca gemilerde kaptanlık yaptım

1981 yılında sınavlara girerek kaptan ehliyeti almaya hak kazandım. Bir süre sonra babam artık denizi ve kaptanlığı bırakarak kendisi karaya çıktığında, kardeşlerim ile beraber ofiste çalışmaya devam ettik. Ben de gemiyi babamdan devir alarak geminin kaptanı oldum. İki yıl gibi bir süre kendi gemimizde kaptan olarak çalıştım. Fakat ailemizde amcalarımın çocuklarının da birçoğu kaptan ve çarkçıydılar. O tarihte aile şirketinde bir gemi olması, 1983 yılında yine aile olarak ortak aldığımız Dadaylılar ismini koyduğumuz 1050 tonluk geminin de şirketimize katılmış olmasına rağmen her iki gemide amcalarımın çocuklarının kaptan olarak görev almak istemesi dolayısıyla, zorunlu olarak 1983 yılında başka armatörlerin gemilerinde kaptan olarak çalıştım. Yaklaşık dört yıl Kaptanoğlu firmasına ait *"Yılmaz Kaptanoğlu"* ve *"Selim 1"* isimli gemilerde çalıştım.1988 yılı itibarıyla filomuza "Kâzım Dadaylı" gemisinin katılımı ile tekrar aile şirketine geri dönüş yaptım ve bizim gemilerde kaptanlık yapmaya başladım.

Dadaylı ailesi Kastamonu Bozkurt İlçesi Zalama Köyü'nden başlayan denizlerdeki yaşamlarını, kurdukları modern filolarıyla daha da ilerilere götürmek için çaba sarfetmekteler.

Mustafa Dadaylı (Önde soldan ikinci), 1973 yılında Ayvansaray Çekek Yeri'nde "Dadaylılar"çektirmesinde çalışırken.

1990 yılında babam ve amcalarım bazı anlaşmazlıklar neticesinde ortaklıklarını sona erdirdiler. Bize kalan *"Dadaylılar"* isimli gemide kaptan olarak çalışmaya başladım. Dört kardeş şirketimizi ve filomuzu bugünkü duruma getirmek için hep birlikte var gücümüzle çalıştık. Hayatımın yaklaşık 40 yılı denizlerde ve bunun 30 yılı uluslar arası sularda kaptanlık yaparak geçti. 2011 yılı itibarıyla ben de ofise çıkarak sürekli kaptanlık yapmayı bıraktım. İhtiyaç duyulduğunda şirketimizin gemileri ile bazen çalışmaya gidiyorum. Ailemizin dördüncü kuşağı olarak hayırlısı ile beşinci nesil olan çocuklarımızın bu işi devralacaklarını ve şirketimizi bizden daha iyiye götürüp, filoyu büyüteceklerine inanmaktayız ve onların başarılı olmalarını temenni ediyoruz.

METİN DADAYLI (ŞENER)

Metin Dadaylı Şener, 3 Mayıs 1959 tarihinde Kastamonu'nun Bozkurt İlçesi Zalama (Güngören) Köyünde Kemal Dadaylı (Şener) ve Sabahat Dadaylı (Şener) 2.ci çocuğu olarak dünyaya geldi.

Metin Dadaylı Şener yaşam ve meslek öyküsünü şöyle anlattı; Benden üçyaş büyük olan ağabeyim 1956 doğumlu Mustafa Dadaylı (Şener) ve benden küçük olan kardeşlerim 1964 doğumlu Muharrem Dadaylı (Şener) ile 1973 doğumlu Hüseyin Dadaylı (Şener) olmak üzere dört erkek kardeşiz. Ailemizin ilk çocuğu 1953 yılında doğan ablamız "Ayla" maalesef 2 yaşında kuşpalazı hastalığına yakalanıp vefat etmiş. Hiçbirimiz ablamızı tanıyamadık, fakat hep aklımızdadır, kalbimizdedir.. Ablamızı rahmetle anıyoruz. Sonrasında doğan kız kardeşimiz olmadığından ablamızın hep eksikliğini hissetmişizdir.

Çocukluğumuz genelde senenin yarısı köyde yarısı İstanbul'da yaşayarak geçtiğinden ağabeyim Mustafa Dadaylı ile birlikte ilkokula yarı köyümüzde ve yarı İstanbul'da gitmek zorunda kalıyorduk. Babamız denizde çalıştığı için o günün şartlarında 3-4 ay kendisini görmezdik. Annem tek başına çocukları ile ilgilenerek tüm sıkıntılarımızın üstesinden gelir, elinden geldiğince babamızın yokluğunu hissettirmeden bize hem annelik hem babalık yapardı. Allah uzun ömürler versin şu an 85 yaşında hakkını hiçbir zaman ödeyemeyiz. Çocukluğumuzun geçtiği belirli bir dönemindeki köy hayatını yaşadığım için çok mutluyum. Hertürlü sıkıntılara rağmen bende çok güzel izler ve anılar bırakmıştır.

Metin Dadaylı (Şener) Sevinç teknesi önünde. Yıl:1967. Kaynak: Dadaylılar arşivi.

Metin Dadaylı Hacı Süleyman Bey İlkokulu'ndaki öğrencilik yıllarında.

İlkokula ağabeyim Mustafa Dadaylı ile ailece birlikte oturduğumuz İstanbul Fatih semtinde Cibali Mahallesi, Müstakbel Şair Baki Sokaktaki Hacı Süleyman Bey İlkokulu'nda devam ettik ve bu okuldan mezun olduk. İlk okuldan sonra okumak istemediğimden 12 yaşında babam beni gemilerin tamir bakım yapıldığı eski tersane bölgesi olan Ayvansaray'da Mehmet Ünlü'ye ait torna atölyesine verdi. Böylece Mehmet Ünlü'nün atölyesinde çırak olarak çalışmaya başladım. Bu atölyede ustam Mustafa Yüksel'den çok şey öğrendim. Kendisi halen Tuzla Gemdok Sanayi Sitesinde Mustafa Yüksel adı altında, sahibi olduğu torna atölyesinde gemi tamir bakım işlerine devam etmektedir.

Çırak olarak başladığım o tarihlerde çalışma şartları çok ağır ve geç saatlere kadar çalışırdık. Gecenin ilerleyen saatlerinde hergün yürüyerek Ayvansaray'dan evimizin bulunduğu Fatih'e gitmeye çalışırdım. Bu şekilde bir yıl çalışmaya devam ettim. Yaşımın küçük olması ve çalışma koşullarının çok ağır olması nedeniyle, işi bırakıp okula gitmeye karar verdim. Bu isteğimi babama açıkladığımda, babamın bir taraftan benim okumaya devam kararımdan dolayı memnun olduğunu farkettim. Diğer taraftan benim o atölyede deneyim kazanmış olmam da geleceğim açısından

Metin Şener Dadaylı, ağabeyi Mustafa Şener Dadaylı ile ilkokulu Fatih semtindeki Hacı Süleyman Bey ilkokulunda okudular ve bu okuldan mezun oldular.

önemli bir kazanç oldu.

Babamla birlikte Fatih'teki Gelenbevi Ortaokulu'na müracaat ettim ve kaydımı yaptırttım. Zeyrek Mahallesi., Yesarizâde Caddesi'ndeki bu okul önemli sayıda değerli bilim insanı, politikacı ve sanatçılar yetiştirmiş bir öğrenim yuvasıydı. 1911 yılında Gelenbevi İdadisi adıyla öğrenime başlamış, 1913-1914 eğitim-öğretim döneminde adı Sultaniye olarak değiştirilmiş. Okul o zaman iki kat olduğundan yeni bir kat ilave etmek gerekmiş, ahşap olarak ilaveyle okul 3 katlı olmuş. Bir zamanlar yangın geçirmiş ve 1926 yılında Orta Mektep hüviyeti kazandırılmıştır. Bu tarihten 1991 yılına kadar Gelenbevi Ortaokulu olarak faaliyet gösteren okul bu tarihte Gelenbevi Lisesi'ne dönüştürülmüş. Ben bu şekilde iki yıl ortaokula devam ettim. Fakat bir taraftan okula giderken bir taraftan da çırak olarak çalıştığım torna atölyesi aklımdan çıkmıyordu. Gemi tamir bakım atölyesi olduğundan çocuk aklımla aile mesleğimiz olan denizcilikte bana ileride çok faydalı olacağını düşünüyordum.

Yeniden torna atölyesine döndüm

Torna atölyesinde usta olmak bana son derece cazip geliyordu. Gelenbevi Ortaokulu'nda geçen iki yıl öğrenim sonunda okuldan ayrılarak Ayvansaray tersaneler bölgesinde *"Oflu Dursun Torna Atölyesi"* olarak tanınan Dursun Uzun'un yanında işe başladım. 1979 senesi askere gideceğim 20 yaşına kadar burada çalıştım.

Denizlere olan tutkum nedeniyle; Vatanî görevimi; Acemi Birliği eğitiminin olduğu Amasya'da, Usta Birliğimi ise denizi kıyısı olan bir yerde yapmak istiyordum. Bu arzumu babama söyledim. Babam sağ olsun bu isteğime çare bulmak amacıyla Samsun'da acentelik yapan Nuri Kalkavan'a anlatmış ve yardımcı olmasını rica etmiş. Babam Nuri Kalkavan'ın

dostlarına giderek benim için ricada bulunacağınısöylediğinde çok heyecanlanmış ve sevinmiştim. Fakat nasıl bir tepki doğdu ki, dağıtım zamanı geldiğinde Usta Birliği Gaziantep, İslahiye İlçesi'ne çıktı! Açıkcası benim deniz kenarında askerlik yapmak hayallerim yok oldu!

O tarihlerde sağ sol olaylarının en yüksek olduğu zamanlardı. Usta birliğinde devamlı Adana, Maraş, Elbistan ve Afşin gibi il ve ilçeleri dolaşarak asayişi sağlamaya çalışıyorduk.

12 Eylül 1980 İhtilali olduğunda terhisime bir ay kalmıştı. Hayırlısı ile vatanı görevimi tamamlayıp terhis oldum ve yeniden İstanbul'a ana baba evine döndüm. Terhisimin bir hafta sonrasında tekrar tornacı olarak Ayvansaray ve Demirkapı Sanayi bölgelerinde çalışmaya devam ettim. Bu arada 18 Haziran 1982 yılında akrabam olan Gülnur Hanım'la evlendim. 1983 yılında kızım Özlem, 1984 yılında oğlum Serhat ve 1998 yılında ön ismi dedesinin ismi olan Kemal Can dünyaya geldi. Kızım Özlem ve büyük oğlum Serhat üniversite öğrenimi gördüler ve şirketimizde görev aldılar. Kızım evlilik sonrası şu an çocuğu olduğu için şirketimizde çalışmasına ara verdi. Küçük oğlum Kemal Can ise üniversitede Uluslararası Ticaret bölümü 1.sınıfta okumaya devam etmektedir.

Armatörlüğe giden yoldaki çalışmalarım

1983 yılında babam ve iki amcamın ortak olduğu şirkette çalışmaya başladım. O tarihlerde ağabeyim Mustafa Dadaylı başka armatörlerin gemilerinde kaptan olarak çalışıyordu. Benden beş yaş küçük kardeşim Muharrem Dadaylı ise hem üniversitede öğrenimine devam ediyor ve bir taraftan da profesyonel futbol oynuyordu. Aramızda 14 yaş fark olan kardeşim okuluna devam ediyordu. Ben şirkette işe başladığımda büyük amcam Salım Dadaylı iki oğlu ve diğer küçük amcamın oğlu da başka gemilerde ve bazıları bizim aile şirketine ait gemilerde kaptan, makinacı ve gemici olarak çalışıyorlardı.

Dadaylılar Denizcilik filosundaki ilk gemilerden 1972 inşa "Mehmet Dadaylı"; Kaynak: Dadaylı Denizcilik arşivi

1988 yılında Dearsan Tersanesi'nde inşa edilen "Kâzım Dadaylı" 1606 dwt. idi. Kaynak: Ship Spotting.

1972 yapımı "Mehmet Dadaylı" isimli gemimizden ayrı olarak babam ve amcamlar, 1983 yılı ortalarında Şükrü Deniz'e ait olan 1050 dwt.'lik 1913 yapımı Tuncay Deniz iken "Dadaylılar" ismini verdiğimiz gemiyi ortak olarak satın aldılar. 1913 Japonya yapımı Tuncay Deniz gemisini biz satın almadan önce, yaşam mahalli ve makinası ortada iken, Şükrü Deniz Bey gemi üzerinde büyük tadilata girişmiş; Yaşam mahallini ve makinayı kıça alarak çok büyük masraf yapmış ve sefere çıkartmış. Sonrasında satmaya karar verdiğinde gemiyi satın almak bize nasip oldu. Geminin ana makinası 660 bhp. İtalyan Ansaldo dizaynı idi. Fakat çok güzel olmasına karşın bazı tekrarlayan arızalarından dolayı sıkıntı çekmişler. Biz gemiyi satın aldıktan sonra çalışırken kısa zaman zarfında arızalarını tespit ettik ve çıkacak sorunları ortadan kaldırdık. Böylece aile şirketimizde ortak olarak iki gemi ile ticarete devam ettik.

Küçük amcam Kâzım Dadaylı yeni bir inşa gemi inşa ettirmek istediğini açıklamıştı. Fakat büyük amcam Salim Dadaylı bu ortaklığa katılmak istemediğini söyleyince, amcam ve babam ortak olarak gemi yatırımına giriştiler. Bu doğrultuda 1986 yılında Erdemir- Ereğli Demir Çelik Fabrikası'ndan sac ihtiyacını satın aldılar ve Tuzla'da Dearsan Tersanesinde "Kâzım Dadaylı" adını verdiğimiz 800 dwt'lik yeni bir gemi inşaatına başladık. Geminin başında ben duruyordum. Evimiz Fatih'teydi ve hergün Tuzla'ya gidip geliyorduk. Bu geminin kaba sac işçiliğini kredi kullanmadan kendi imkanlarımızla bir yıl süre zarfında bitirdik. Geminin eksik olan ana makina, jeneratörler ve seyir cihazları kalmıştı. O tarihlerde Denizcilik Bankası Gisat- Gemi için inşa kredisi kullandırıyordu. Biz de başvurduk; Bankadan istediğimiz meblağ az olduğundan bize boşuna uğraşmayın size kredi çıkmaz deyip kredi vermek istemiyorlardı. O dönem çaresiz bazı hatırlı kişileri araya koymak suretiyle ihtiyacımız olan krediyi almayı başardık. Bu bizim aile şirketinin kullandığı ilk kredi oldu. Babamız ve diğer büyüklerimiz bu döneme gelene kadar yatırımlarını hep kendi kazandıkları imkanları ile yapmışlardı.

Dearsan'da inşa ettirdiğimiz gemiye "Kâzım Dadaylı" ismini verdik.

1988 senesinde "*Kâzım Dadaylı*" ismini verdiğimiz gemimizin inşaasını bitirip sefere

çıkardık. Bu geminin başından sonuna kadar inşaasının başında olmam, öncesinde tersane bölgesinde tornacı olarak çalışma hayatımın bulunması bende alt yapı oluşturarak, bu geminin yapımı ve donanımı süresince büyük tecrübe kazandım. Böylece üç gemi ile denizde çalışarak aile şirketini daha da büyütme hedeflerini düşünürken, 1990 senesinde aile arasındaki bazı anlaşmazlıklardan dolayı amcalardan ayrılmak zorunda kaldık. Bunlar aile bağlarımızın zedelenmesi gibi anlaşılmamalıdır. Kardeşler daha bağımsız hareket etmek istiyorlardı ve bu herkesin hakkıydı. Ancak babamın ne kadar ileri görüşlü olduğu zaman içinde görülecekti. Verdikleri karar doğrultusunda kardeşler birer gemi alarak ortaklıktan ayrıldılar. 1913 yapımı 1050 dwt'lik *"Dadaylılar"* isimli gemi bizde kaldı ve bu gemi ile kendi yolumuza devam ettik. En büyük amcam ve çocukları ayrıldıktan üç yıl zarfında armatörlükleri biterek, bu işi bırakmak zorunda kaldılar. Diğer küçük amcamın oğlu ve torunu başarılı bir şekilde filosunu genişleterek armatörlüğe devam ediyorlar.

Bize gelince; 1990 yılı itibarıyla bize kalan 1913 yapımı Dadaylılar isimli gemi ile devam ederken, babamın bizleri toplayarak emekli olmak istediğini bildirmesi ve tüm sorumlulukları bizlere devretmesi üzerine; dört kardeş bulunduğumuz yerden denizcilik hayatına devam etmeye başladık. Ağabeyim Kaptan Mustafa Dadaylı bize kalan gemide 1.kaptan idi. Babamla ve amcalarım ile birlikte çok eski tarihlerden beri bize ait teknelerde beraber çalışmış olan annemin ağabeyi olan dayım Şükrü Birim de 2.kaptan olarak bir müddet çalışmaya devam ettiler. Bir süre sonra, eğitimini ve askerliğini tamamlayan kardeşim Muharrem Dadaylı ve Beykoz Denizcilik ve Su ürünleri Meslek Lisesi'nden kaptan olarak mezun olan en küçük kardeşim Hüseyin Dadaylı'nın da katılımı ile Unkapanı Küçükpazar'da bulunan işyerinin bir odasında çalışmalarımıza devam ettik. Burası öncesinde amcalar ile yapmış olduğumuz ortak işyerimizdi. Biz o dönemler hep birlikte bütün gayretimizle büyümeye ve filomuzu genişletmek için gece gündüz çalışıyorduk.

Geminin adını "Kemal Dadaylı" olarak değiştirdik.

1992 senesinde 600 dwt lik 1982 yapımı "Şirin 3" isimli gemiyi kendi imkanlarımızla satın aldık. Gemini ismini babamın ismi olan "Kemal Dadaylı" olarak değiştirdik. Gemi önceki sahibinde devamlı Karabiga'dan Kartal Yunus Çimento fabrikasına kömür taşımış olduğundan çok yıpranmıştı. Bir müddet bizde bu şekilde çalışmak zorunda kaldık. Sonrasında Tuzla'da tersaneye çekip üç ay gibi bir zaman tamir bakım yaparak sefere çıkardık. O dönem denizcilik piyasası gayet iyi olduğundan, gemi küçük olmasına rağmen devamlı parsiyel yükler taşıdık.

Satın aldığımız "Osman Uğurlu" gemisine "Mustafa Dadaylı" ismini verdik.

1995 senesinde şirketimize üçüncü gemi olarak 1979 yapımı 1000 dwt.'luk *"Osman Uğurlu"* gemisini satın aldık. Bu gemiye ağabeyim Mustafa Dadaylı'nın adını verdik. Bize intikal edinceye kadar bu gemi çoğunlukla kumculuk yaptığı için bununda tamir işi çoktu. Bir müddet daha önce satın aldığımız gemi gibi çalıştık. Ortam elverişli hale gelince, bu gemiyi Tuzla Gisan Tersanesi'ne çekip tamirinin yanında, yükseklik vererek 1350 dwt.'a çıkardık. O dönem bu gemilerde klas yoktu. Türk Loydu ile anlaşarak istediklerini yapmak suretiyle klasladık. Hatta bazı armatör arkadaşlardan *"Bu gemiye bu kadar masraf yapılır mı.. Değmez böyle masraflar"* diyen çok oldu. Fakat biz prensip olarak bu işin böyle olması gerektiğini düşünüyorduk ve bu kararımızda yanılmadık; Allaha şükür çok iyi randımanlı çalışarak on yıl önemli bir masraf yapmadık. 2009 yılına geldiğimizde bu gemimize talip olan Mustafa Çakıroğlu'na sattık. Mustafa Çakıroğlu bu gemiyi satın aldığında armatörlüğe yeni başlamıştı.

1997 senesinde o tarihlerde çok gündemde olan bir akıma katılarak, bir çok armatörün de başvurduğu gibi bizde 650 dwt'lik *"Kemal Dadaylı"* gemisine tonaj büyütme kararı verdik ve tadilat için Tuzla Aykın tersanesine kızağa çektik. Gemiye başlayıp birçok yerini kestiğimizde eski gemiden %10-15 civarında bır kısım kaldı. Öncesinde bu durumu öngöremediğimizden bize büyük bir sıkıntı verdi. Gemiyi terkin etmek suretiyle 1998 yılında, aynı yerde Aykın Tersanesi sahipleri Ali ve Hakkı Aykın Beyler'in de bize verdiği çok büyük destek sayesinde, Türk klası altında Denizcilik Müsteşarlığının da onayı alınarak kendi imkanlarımızla 2300 dwt'luk gemimizi inşa ettik ve Türk bayraklı kosterimizi sefere çıkardık. O dönemde büyük destekleri olan Aykın Tersanesi'ne, Türk Loyd'undan özellikle Tansel Timur Bey'e ve Denizcilik Müsteşarlığı yetkilerine verdikleri destekten dolayı minnet borcumuzu hiç bir zaman unutmayacağız.

2002 yılında dünya denizcilik piyasasında ekonomik kriz başlamıştı. Biz ise inşa ettirdiğimiz gemimize "Safiye Ana" adını verdik.

Dünya deniz piyasasının krizde olduğu dönem olan 2002 yılında, yine kendi imkanlarımızla Tuzla'da, bu kez Aykın Tersanesi'nin ortak olduğu Arkadaş Tersanesi'nde 3400 dwt'lık Türk bayraklı ve günün şartları gereği ambarları box olan kuru yük gemi inşaasına başladık. Bu gemimize annemiz Safiye Hanım'a ithaf ederek *"Safiye Ana"* adını vermiştik.

Bu dönemden sonra yük kiracıları box ambar olan gemileri öncelikle tercih etmeye başladılar. Bu açıdan iyi bir karar verdiğimizi düşünüyorum. Ekonomik kriz döneminde birçok armatör yatırım yapmaktan çekinmişti. Biz ise yolumuza devam ettik ve geminin inşaatını tamamladık. 2004 yılında gemimizin sefere çıkmasıyla kriz dönemi sona ermesi aynı tarihlere denk gelmesi bizim açımızdan isabetli bir durum oluşturmuştur. Bu tarihten sonra denizcilik navlun piyasası hızla yükselmeye başladı. Açıkcası denizcilik altın çağını yaşamaya başladı. Öncesinde tersanelerinde iki gemi yaptığımız Aykın Tersanesi sahipleri Ali ve Hakkı Aykın kardeşler bizim ile beraber ortak yeni inşa gemi yapabilir miyiz diye bir öneri ile geldiler.

Arkadaş Tersanesi'nde inşa edilen 3,536 dwt'luk box tip (Tam boy: 87 mt., Genişlik: 12.8 mt. single decker, Türk Loyd'u klaslı) 2004 inşa kuru yük gemisi "Safiye Ana"; Kaynak: Dadaylı arşivi.

2007 yılında Aykın Tersanesi'nde inşa edilen 5239 dwt., 2991 grt. box tipi kuru yük gemisi "Metin Dadaylı" nın denize indirilme töreninde Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Kemal Dadaylı ve Metin Dadaylı.
Kaynak: Dadaylı arşivi.

2006 senesinde Aykın grubuyla ortaklık yapısıyla Tuzla Aykın Tersanesi'nde inşa edilen 5,400 dwt.'luk "Metin Dadaylı" gemisi.

Aykın Tersanesi ile ortak inşa ettiğimiz gemiye "Metin Dadaylı" adını verdik.

Kardeşler olarak bu ortaklık önerisini içimizde değerlendirdik ve Aykın kardeşlerin tekliklerini olumlu karşılayarak ortak beraber gemi yapımına karar verdik. O tarihlerde piyasanın iyi olması bankaların ve finans kuruluşlarının kredi verdiği o dönemde birçok armatör yeni inşaa gemilere başlamıştı. O dönemde biz de merkezi İngiltere de olan Cat finans kuruluşu ile kredi anlaşması yaptık. Bu anlaşmaya göre; gemide kullanılacak ana makinanın Mak olması şartıyla ve de %15 öz sermaye şeklinde çok uygun şartlarda kredi imkanı sağlamış oldu.

2006 senesinde ortaklık yapısıyla Tuzla Aykın Tersanesi'nde ortağımız Aykın Tersanesi'nin ve bizlerin tüm özverlerileriyle *"Metin Dadaylı"* ismini verdiğimiz 5,400 dwt.'luk gemimizin inşaatına başladık.. Bu gemi de box ambar modern bir kuruyük gemisiydi. Bu gemiye ismimin verilmiş olması, benim için ayrı bir gurur ve heyecan olmuştur. Bu gemimizi 16 ay gibi bir kısa sürede tamamladık. 2007 senesi şubat ayında denize indirme törenimizi, o zamanın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım onurlandırdı. Ayrıca tüm Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri, o süreçte Deniz Ticaret Odası Başkanı olan Metin Kalkavan, birçok üst düzey ve denizcilik camiası temsilcilerin katıldığı bir tören ile denize indirdik. Geminin denize iniş töreni esnasında bir anımı da paylaşmak isterim: Binali Yıldırım Bey bir ara sohbetimizde bana bu geminin tüm özelliklerini ve dizaynını çok beğendiğini belirterek, böylesine modern bir geminin inşaasından dolayı bizi tebrik etmişti. O tarihlerde denizcilik piyasası çok iyi bir şekilde devam etmekteydi. Navlun piyasası en yükseklerdeydi ve seviyelerdeydi. Biz yine o dönemde Aykın Kardeşler ortaklığı ile 11.500 dwt.'lik Türk bayraklı modern bir genel kargo ve konteyner gemi inşaatına karar verdik. Bu geminin projesini Mavi Gemi Mühendislik firmasına yaptırdık ve yine önceki şartlar ile aynı kredi finans kuruluşu ile anlaşmak suretiyle inşaasına karar verdik. Tonaj olarak büyük bir gemi olması sebebiyle, öncesinde gemileri inşa ettiğimiz Tuzla Aykın Tersanesi'nde mümkün olmadığından, ortağımız Aykın Kardeşler'in Yalova Altınova Tersaneler bölgesinde sahibi oldukları tersanede bu geminin ilk inşa çalışmalarını yapmaya karar verdik. Fakat daha tam olarak randımanlı çalışmaya başlamamışlardı. Mevcut imkanları kullanarak 40 dönümlük tersane alanında geminin omurgasını koyulacak kızakları hazırlayıp, inşaasına başladık. Geminin inşaası devam edip yarısı tamamlandığı 2008 yılında, hepimizin bildiği büyük küresel ekonomik krizin meydana geldi. Özelikle denizcilik piyasalarında navlunlar hızlı düşüşe geçti. Gemi alım - satımlardaki düşüş derin bunalımlar yaratmaya başladı. Bu kriz sonucu finans kuruluşu üç ay boyunca kredi ödemesini durdurdu. Biz ise geminin inşaatına devam ediyorduk. Başka çaremiz olamazdı. Fakat kredi kuruluşundan hak ediş gelmediğinden bayağı sıkıntılı bir duruma girdik.

Finans kuruluşunun yetkilileri üç ay sonunda ofisimize ziyarete geldiler; kriz dolayısıyla anlaştığımız faiz oranlarında kredi veremeyeceklerini, faiz oranları yükseltmeleri gerektiğini, anlaşmayı bozarak tekrar yeni bir anlaşma yapmak istediklerini belirttiler. Her ne kadar biz bu durumun hukuk dışı olduğunu hukuksal yollara başvuracağımızı söyleyip, kabul etmedik ve belirli bir zaman finans kuruluşu ile mücadele ettik. Bu dönemde başka banka ve finans kuruluşlarından kredi bulamaya çalıştıksa da başarılı olamadık.

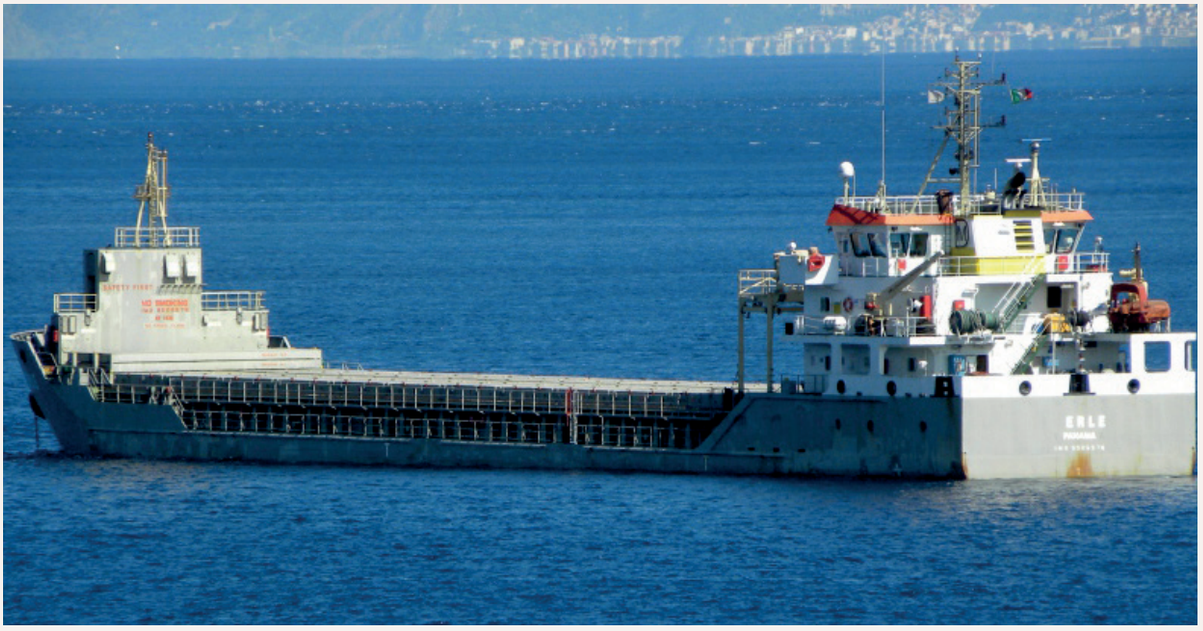
Küresel ekonomik kriz döneminde "Muharrem Dadaylı" ismini verdiğimiz 11,719 dwt'luk gemimizi tamamladık.

Kriz öncesi tüm bankaların kerdi vermek için yarıştığı dönem, krizin gelmesi ile birlikte

süratle kaybolmuş ve tüm bankalar ortalıktan kaybolmuştu. Gemimizin tersanede yarım olarak kalması halinde ödeme taahhütlerimizi yerine getiremeyecektik ve iş yaptığımız firmaları mağdur etmiş olurduk. Tüm bu olumsuzlukları düşünerek, istemeyerek de olsa Cat Finans ile faiz oranının arttığı bir antlaşmayı yapmak zorunda kaldık. O dönemde bu şartlarda Cat Finans ile anlaşmış birçok armatör arkadaşımız aynı şekilde yapmak zorunda kalmışlardır.

Yapılan yeni anlaşma neticesinde inşaatımıza devam ettik ve 2010 senesinde inşaasını bitirdiğimiz Türk bayraklı 11,719 dwt'luk *"Muharrem Dadaylı"* isimli modern gemimizi birçok resmi ve özel denizcilik temsilcilerinin katılımı ile denize indirdik. Üç ay gibi kısa bir zamanda işlerimizi bitirip gemimizi sefere çıkardık. Bu kriz döneminde birçok armatörlük firması inşa halindeki gemilerini yarım bırakmak zorunda kaldılar. Karşılaştıkları ekonomik ve finansal sıkıntılardan çıkamayıp iflas durumuna girdiler. Biz, başta Allahın yardımıyla ve ortakların özverisi ve gayretlerimiz ile bu zor durumun üstesinden gelmeyi başardık. Kriz patlamamış olsaydı aynı eş gemiyi yapmayı planlamış ve çalışmalarına başlamış, bazı ön avans ödemeleri yapmıştık. Ne çare ki, sonrasında krizin daha da derinleşeceğini düşünerek verdiğimiz bazı avansları yakmak suretiyle bu yeni projeden vazgeçtik.

2009 yılı içersinde gemi inşaatımız sürerken, Yalova Altınova bölgesinde yeni tersane bölgesi oluşumunda biz de 20 dönümlük tersane yeri almıştık. Tersane yatırımı yapmayı düşünüp araştırmalar yaptığımız o dönemde krizin patlaması ve devam etmesi karşısında yatırıma başlamadan durdurduk. Bu arada yapmış olduğumuz yeni inşa gemilerimizin kredi ödemelerini aksatmadan sürdürebilmek için, deniz piyasasındaki krizden dolayı ödemelerinde sıkıntı çektiğimizden, tersane yerini 2014 mayıs ayında satmak zorunda kaldık. Filomuzda bulunan 4 adet modern kuru yük gemisi ile çalışmaya devam ederken, yeni inşaa gemi yapımı maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle, bu kez filomuzu daha da genişletmek ve çoğaltmak için gemi satın almaya yöneldik; Bu dönemde 2015 yılı başında Alman armatörlük firmasına



M/V Erle

Eş gemi M/V Erge 5652 dwt. Tam boy: 89.97 mt. ve Genişlik: 15.40 mt. B.V. Klasında olan gemiler The Standard Steamship Owners's P&I sigortasına sahip.

ait ve banka tarafından üzerine icra konulup satışa çıkartılan 4500 dwt.'luk bir gemiye talip olduk. Malta'da Valetta limanında bir yıldır demirli yatan 2010 ve 2011 yapımı iki eş kuru yük gemisini satın aldık. Bu gemilerin bazı teknik arızaları bulunuyordu.

Kardeşim Muharrem Dadaylı İstanbul ofiste kalmak suretiyle, biz üç kardeş, teknik ve gemi personelini alarak Malta Adası'na geldik. Malta kaldığımız yirmi gün boyunca gemilerde bazı kısmı tamirler ve hazırlıklar yaptık ve geminin bir tanesini kendisi gelecek şekilde sefere hazır ettik. Diğer gemiyi ise römorkör eşliğinde Tuzla'ya getirdik. İki gemiyi beş ay Tuzla'dan yeniden onarımdan geçirmek suretiyle 2015 yılı ortasında hayırlısı ile sefere çıkardık. Bu gemilere "*Erge*" ve "*Erle*" adını vermiştik. Filomuzu bir taraftan yenilemeye devam ediyorduk; Filomuzun en yaşlı 1998 yapımı 2300 dwt.' luk "H. Kemal Kaptan" isimli gemimizi 2018 Haziran ayında başka bir armatöre sattık. Halen şirketimizin yönetim kurulu başkanı olarak, filomuzdaki 3500 dwt. - 11500 dwt. arası tonajları olan 5 adet modern kuru yük gemisi ile çalışmaya ve filomuzu genişletmek için ailece hep birlikte azimle çalışmaya devam etmekteyiz.

Meslek örgütlerinde de görev almaktan onur duyduğumu ve bunu sorumluluk saydığımı belirtmek isterim; Deniz Ticaret Odası'nda daha önce iki dönem meslek komite üyelisi olarak görev almıştım. 2018 Nisan ayında yapılan Tamer Kıran başkanlığındaki "Hepimizin Odası" tarafında Deniz Ticaret Odası seçimlerinde 25. Komiteden Meclis Üyesi seçildim. Aynı zamanda TOBB' da delege ve Kosder Derneği'nin yönetiminde yer almaktayım.

MUHARREM DADAYLI (ŞENER)

Metin Dadaylı, Muharrem Dadaylı, Kemal Dadaylı, Hüseyin Dadaylı ve Mustafa Dadaylı, "Muharrem Dadaylı" gemisinin denize indiriliş töreninde.

Muharrem Dadaylı (Şener) 1 Eylül 1964 tarihinde Kemal Dadaylı Şener ve Sabahat Dadaylı'nın (Şener) üçüncü çocuğu olarak İstanbul Fatih'te dünyaya geldi. Yaşamını anlatan Muharrem Şener Dadaylı Fatih'te evlerinin bulunduğu mahalledeki Hacı Süleyman Bey İlkokulu'ndan mezun olduğunu, ortaokulu ise Fatih semtinde bulunan Gelenbevi Ortaokulu'nda tamamladığını belirterek şöyle devam etti; 1978 yılında Aksaray Pertevniyal Lisesi'ne kayıt yaptırdım. Lise eğitimimi son sınıfı olan 1980 askeri darbesine kadar sağ - sol anarşi olaylarının içersinde zorlu ve sıkıntılı bir öğretim dönemi geçirerek 1981 senesinde tamamlayarak bu okuldan mezun oldum. 1982 yılında İTÜ Sakarya Mühendislik Fakültesi İnşaat bölümüne girdim ve 1986 yılında mezun oldum. Fatih'teki doğduğum evimizin üst katında babaannem ile dedemiz otururdu. Evin alt katı bize aitti. Bu evimiz üç katlı cumbalı bir ahşap evdi. İki ağabeyim dedelerimizden buyana ana baba ocağı olan Kastamonu'nun Bozkurt ilçesi Zalama Köyü'nde dünyaya geldiler. Köyümüzü asla unutmadık. Ancak hayatı sürdürebilmek uğruna hemen her Karadeniz insanı gibi İstanbul'a göç eden ailemiz Fatih semtindeki bir eve yerleşmişti. Ben ve kardeşim Hüseyin bu evde dünyaya gözlerimizi açtık.

Muharrem Dadaylı annesini şöyle anlatır; Annem Safiye Hanım, bize hem babalık ve hem annelik yapardı. Deniz ile ilgili birçok şeyi, denizdeki fırtınaları, tarihlerini, rüzgarların nereden estiğini ve isimlerini bir denizci kadar iyi bilirdi. Havanın fırtınalı olduğu dönemlerde bize belli etmese de annemin hep huzursuz ve sıkıntılı olduğunu fark ederdik."

Üç katlı, büyük bir bahçesi, içersinde hertürlü meyve ağaçları olan bir evdi. Dut ağaçları vardı.. Mevsimi geldiğinde dalları çok lezzetli dut meyvalarıyla dolardı. Altına şilteler serer topladığımız dutları komşularımıza da dağıtırdık. Komşuluk sevgisi bir başka duygudur.. Selamlanmak, selamı vermek, hal hatır sormak gibi tanıdık simaların yaşamı paylaştığı mahallemizde ve evimizde birçok sıkıntılarımız olduğu halde çok mutlu yaşadık. Çocukluğumun on dört senesi bu evimizde geçti.

Babam denizde çalıştığı için 3-4 ay babamızı göremezdik.

Babam ekmek parası için denize açılırdı. Teknesiyle aldığı yükleri Bodrum, Marmaris, Fethiye'ye kadar götürür, Haliç'e döndüğü duyduğumuzda dünyalar bizim olurdu. O yıllarda Telefon ile irtibat kurulması çok zor olduğundan gittiği limanlardan gönderdiği telgraf ile haber alabilmek için devamlı postacı yolunu gözlerdik. Bize haber vermek için gittiği yerlerde postahaneye gidecek sıra gelmesi için bekleyecekti, başka çaresi yoktu!

Annem, bize hem babalık ve hem annelik yapardı. Deniz ile ilgili birçok şeyi, denizdeki fırtınaları, tarihlerini, rüzgarların nereden estiğini ve isimlerini bir denizci kadar iyi bilirdi. Havanın fırtınalı olduğu dönemlerde bize belli etmese de annemin hep huzursuz ve sıkıntılı olduğunu fark ederdik. Şu an 85 yaşında ve hasta olan anneme Allah acil şifalar versin diye dualar ediyoruz. Annemizin hakkını hiçbir zaman ödeyemeyiz.

Denizcilik mesleğini feyz aldığımız babamız ise, onursal başkanımız olarak 85 yaşında olmasına rağmen her gün ofise uğrar ve tüm gelişmeleri takip eder. 1990 yılında emekli olacağını söylemişti. Asla emekli olmadı! Bizim sorumlulukları üstlenmemiz ve ayaklarımızın üzerinde durmamız adına emekli olacağını söyledi. Tüm sorumlulukları bize devrettiyse de,

uzaktan bizi seyretti, hata yapmamamız için o engin deneyimi ile bize yol gösterdi. Yıllar sonrasında onun engin tecrübelerinden bizler hâlâ faydalanmaya devam ediyoruz. Allah bize birbirine saygılı olan bir aile nasip etti. Yaşamın iyi gününde kötü gününde birbirimize destek olmayı başardık. Ailemizin direği annem ve babam olmuştur. Bizler de çocukları olarak onlara saygıda kusur etmemeye özen gösterdik. Allah anneme ve babama sağlıklı uzun ömürler versin.

Babam, büyük ağabeyim Mustafa Dadaylı'yı ilk okulu bitirdikten birkaç sene sonra çalıştığı Dadaylı isimli ağaç tekneye çırak olarak yanına almıştı. Diğer küçük ağabeyim Metin Dadaylı da ortaokul sonrası Ayvansaray'daki tersaneler bölgesinde tanıdık bir ustanın tornacı atölyesinde çırak olarak çalışmaya başladı. Babamızın denizlerdeki meşakkatli yaşamına biz çocuklar imkanlar dahilinde katkı sağlamaya başlamıştık.

Anılarda kalan bir gemi indirme töreni

2010 yılında inşa edilen gemiye "Muharrem Dadaylı" adı verilmişti. Böylece ailenin üçüncü oğlu "Muharrem Dadaylı" da adıyla dünya denizlerine açılıyordu.

Bisiklet, herhalde her erkek çocuğun rüyalarına giren bir özlemdir. Zorlukla bir bisiklet sahibi olmuştum. Bir yerleri kırılırdı.. Çok üzülürdüm, ama ağabeyimin çalıştığı atölye benim umudum olurdu. Kaynak veya tamir için ağabeyimin çalıştığı atölyeye defalarca getirirdim. O dönemlerde tekrar yeni bisiklet almak gibi bir şansımız yoktu. Babamın İstanbul'a dönmesiyle evimiz şenlenir, hasretlerimiz sevinç olurdu. Babamın İstanbul'a geldiği haberini alınca Haliç Unkapanı'na koşardık. Motorların yük alacağı ve tahliye edeceği en önemli yanaşma yeri Unkapanı evimize yakındı. Koşarcasına sahile gider, babamın motorunu arardık. Motorda kendisini görmek, elini öpmek biz çocuklar için hudutsuz mutlu olduğumuz anlardı.

2010 yılında Dadaylılar Denizcilik Grubu'na ait Şenay Denizcilik için Aykın Tersanesi-Yalova'da inşa edilen "MV Muharrem Dadaylı" isimli kuru yük gemisi, yapılan törenle denize indirilmişti. Denizcilik haberleri veren basında bu tören şöyle anlatılmıştı;

Şenay Denizcilik için Aykın Tersanesi-Yalova'da inşa edilen "MV Muharrem Dadaylı" adlı kuru yük gemisi Başbakanlık Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu ve Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş'ın katılımıyla, bugün düzenlenen tören ile Altınova Tersaneler Bölgesi'nde denize indirildi. Törende konuşma yapan Başbakanlık Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, tersanelerin ölüm değil, etrafına hayat veren sanayi kuruluşları olduğunu ifade ederek, bu bölgeye öncelikle Tuzla, Yalova, Kocaeli, Sürmene, Samsun, Kastamonu, Karadeniz Ereğlisi, Gelibolu, Ege ve Akdeniz'deki diğer tersane ve tekne imal yerlerinin etraflarına iş ve aş getirdiğini dile getirdi.

"İstihdam eden her bir tersane işçisinin ortalama bir eşi ve iki çocuğu olsa bin kişi çalışan bir tersane yan sanayiyle beraber binlerce kişiye iş veriyor" diyen Naiboğlu, bunun haricinde bu tersanelerin denizcilik meslek liseleri ve bazı bölgelerde yüksekokullar açılmasına ve gençlerin eğitilerek iş bulmasını sağladığı yerler olduğunu söyledi. Hasan Naiboğlu, Türk gemi inşa sanayi ve Türk denizciliğinin özlediği parlak günlerine geri döneceğini ve buna tüm kalbiyle inandığını kaydederek krizden önce Türk gemi inşa sanayinin sipariş adedi olarak dünya 4'lüğüne, tonaj olarak ise dünyada ilk 10'un içinde olduğunu söyledi ve Türk yat inşa sanayinin şuan dünyada ilk 5'in içinde olduğunu belirtti. Gemi inşa ve tersaneciliğin zor ve emek isteyen işler olduğunu ifade eden Naiboğlu, denize indirilen Muharrem Dadaylı adlı geminin dünya denizlerinde Türk armatörünün gururu olmasını temenni ederek konuşmasını tamamladı. Aykın Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Aykın, denize indirilen kuru yük gemisinin çok zor şartlar altında inşa edildiğini belirterek Tuzla Tersanelerine değindi. Bazı medya kuruluşlarının Tuzla Tersanelerinde her gün bir işçi öldüğüne dair beyanda bulunduklarından dolayı çok yabancı müşterilerini kaybettiklerini söyleyen Aykın, kimsenin kaza olmasını istemeyeceğini söyleyerek tersaneciler olarak destek istediklerini ancak hiçbir destek görmediklerini ve tersanecilerin mağdur durumda olduğunu belirtti. Aykın, bu duruma çare bulunması gerektiğini dile getirerek yatırımlarının ellerinde patladığını söyleyerek konuşmasını tamamladı.

Dadaylılar Denizcilik Grubu Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Muharrem Dadaylı, bir aile şirketi olarak 5 kuşaktır devam eden denizcilik geçmişlerinin son teknoloji ürünü olan Muharrem Dadaylı adlı gemiyle şuan ki halini aldığını ve filolarını genişletme faaliyetlerinin devletin denizcilere sahip çıkmasıyla devam edeceğini dile getirdi. Krizden en çok etkilenen denizcilik sektörünün Aykın Tersanesi ortaklığıyla büyük özveriyle inşa ettikleri Muharrem Dadaylı gemisinin filolarının 4'ncü ve en yeni üyesi olduğunu ifade eden Dadaylı, filolarının

toplam yaş ortalamasının 4,5 olduğunu ve 11,719 dwt. olan geminin en son uluslar arası denizcilik kanun ve kurallarına göre her türlü kuru yük ve konteyner taşıma amaçlı olarak 18 ayda inşa edildiğini söyledi.

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San. ve Tic. Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Hakkı Tan, Altınova Tersane Bölgesi'nde 37 tersanenin mevcut olduğunu bu tersanelerden 26'sının hazır üretim yaptığını ve bunların içlerinden birinin de Aykın Tersanesi olduğunu dile getirerek, ortaklarının içinde yatırıma ilk başlayan tersanenin Aykın Tersanesi olduğunu söyledi. 2005'te yatırım taahhüt ettikleri 167 milyon dolarlık yatırımın daha üstünde yatırım yaparak yatırımlarının 300-350 milyon doları aştığını ifade eden Tan, tersaneler bölgesindeki kanalizasyon, altyapı, köprü, elektrik ve su gibi yatırımları da kendi imkanları ve ortaklarının gayretleriyle yaptıklarını belirtti. Gemi inşa sanayinin bugün sadece Türkiye'de değil tüm dünyada sıkıntı içinde olduğunu kaydeden Tan, temennilerinin bunun kısa sürmesi olduğunu ve hükümetin tedbir olarak gayret gösterdiğini söyleyerek 2008'deki üretimlerine geri dönmeyi umut ettiklerini söyleyerek konuşmasını tamamladı. Konuşmaların ardından plaket töreni gerçekleştirildi ve Altınova ilçe müftüsü denize indirilen Muharrem Dadaylı adlı kuru yük gemisinin töreninde dua etti.

2010 senesinde inşa edilen "Muharrem Dadaylı" isimli kuru dökme yük gemisi 11,719 dwt. ve Tam boy: 148.68 mt., Genişlik: 17.68 mt. Bureau Veritas Klaslı olan gemi The Standard Steamship Owners' P&I sigortasına sahip bulunmakta.

Muharrem Dadaylı 1983 yılında Galata Spor Klübü'nde futbol oynamaya başladı.

Lise birinci sınıfta gemici belgesi aldım

Beş yıl sonra ise kıyı kaptanı ehliyetine hak kazandım.

1978 yılında lise 1.sınıfa giderken İstanbul Limanı'ndan gemici belgesi çıkartmıştım. Yaz aylarında ve okul tatillerinde babamın kaptanlık yaptığı Mehmet Dadaylı gemisi ile sefer giderdim. Bu seferlerde hem gezerdim ve hem de çalışarak deneyim kazanır, denizcilik mesleğini öğrenirdik. Hatta hatırladığım bir anı olarak 1979 yılı lise 2. sınıf 15 günlük sömestre tatilinde gemiye katılmıştım. Babam ile birlikte Karadeniz Bartın'dan yükleyerek Yunanistan'ın Stylis (Stylida) limanına kereste yükü getirmiştik. Fakat Yunanistan'da tahliye çok uzun sürdüğünden okulun açılmasına geç kalmış ve öğrenim başlamasından birhafta sonra okula katılabilmiştim. Ancak bu seferler sayesinde gemici kağıdımı çalıştırmak imkanım oldu ve böylece Metin Dadaylı ağabeyimle birlikte sınava girdim. İkimiz de sınavı başarıyla geçtik ve kıyı kaptanı belgesine hak kazandık.

Futbol oynamayı da seviyordum. Açıkcası futbol bende bir tutkuydu

Futbol oynamayı da çok seviyordum. Oturduğumuz semtin takımı olan Cibali Amatör Futbol Takımı'nda oynuyordum. Cibali Spor Kulübü'nün mazisi 1950 yılına kadar gider. Mahallemizdeki

komşularımızdan Ata Hoca beni çocukluğumdan beri tanırdı. Ata Hoca eski bir İstanbulspor'lu futbolcuydu. Ata Hoca'nın önerisi ile 1983 senesinde profesyonel ligde bulunan 2.lig Galata Futbol Takımı'na transfer olduğumda 19 yaşındaydım. Galata Spor Klübü 1932 yılında kurulmuş. Cumhuriyetimizin hemen en eski futbol kulüplerinden biriydi. O dönem ayni denizcilik camiasında olduğumuz Şadan Kalkavan başkanımızdı. Şadan Bey bizleri koruyan, kollayan ağabeyimizdi. Kendisini rahmetle anıyorum.

Şadan Kalkavan ağabeyimizin Perşembe Pazarı'nda ofisi vardı. Kendisini ziyaret etmek, nasihatlarını dinlemek bizler için bir başka mutluluk olurdu. Amatör futbolcu olmaktan profesyonel futbolculuğa geçmeme öncülük etmiş olan Ata Hoca'ma herzaman teşekkürlerimi borç bilirim.

1994 senesine kadar 11 yıl birçok 2. ve 3.cü lig profosyonel takımlarda oynayıp çok güzel anılar ve mutluluklar yaşayarak futbolu 30 yaşında bıraktım. Askerliğimi 1988-1989 döneminde denizci bahriye askeri olarak Derince'de yapmak suretiyle bitirdim.

25 Haziran1993 yılında ayni mahallede komşumuz olanCibali Tekel motorlarında makinistlik yapan rahmetli Sürmeneli Mustafa ve Nurdoğan Denizci ailesinin kızı Marmara Üniversitesi grafik mezunu olan Nebiye Hanım ile tanışarak evlendim. Allah uzun ömürler versin ve bahtları açık olsun; biri kız, biri erkek iki çocuğumuz var. 19 Kasım 1994 senesinde doğan kızımıza "Öykü" adını verdik. Öykü'nün hayali hep mimar olmaktı. Onun bu tercihine hep saygı duyduk ve destekledik. Öykü, Ankara Bilkent Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden mezun oldu. Halen İtalya'da mimarlık üzerine master yapıyor.

27 Temmuz 2001 senesinde oğlum Ömer dünyaya geldi. Halen lise son sınıfta olup, üniversiteye hazırlanıyor; muhtemelen kendi de istediği için denizcilik ile ilgili bir bölüm seçmeyi düşünüyor.

Bana gelince; üniversiteden inşaat bölümü mezunu olmama rağmen, aile şirketimiz denizciliği seçerek babalarımızın bıraktığı yerden Allaha şükür filomuzu ve firmamızı daha da büyütüp genişletmek suretiyle yolumuza devam ediyoruz. Dadaylı Denizcilik Grubu'ndaki mevkiim ve sorumluluğum; şirketin yönetim kurulu başkan yardımcılığıdır. Dört kardeş gönül birliğiyle, akıl birliğiyle, özveriyle ve itibarımız ile çalışmaya devam ediyoruz. Tüm dualarımızla; bizden sonra da sorumlulukları üstlenecek olan beşinci nesil olarak gelecek çocuklarımızın da bu mirası devam ettirip, hayırlısı ile daha da ileriye götürmelerini temenni ediyoruz.

HÜSEYİN DADAYLI (ŞENER)

Hüseyin Dadaylı (Şener) 5 Temmuz 1973 tarihinde Kemal Dadaylı Şener ve Sabahat Dadaylı'nın (Şener) dördüncü çocuğu olarak İstanbul Fatih'te dünyaya geldi. Yaşamını anlatan Hüseyin Dadaylı (Şener) şöyle devam etti; Evimiz İstanbul'un en eski semtlerinden Fatih'in Haydar mahallesinde dedemin satın aldığı tarihi cumbalı eski bir Rum ailesi eviydi. Ailemin dördüncü erkek evladı olarak bu evde dünyaya gözümü açmışım. Doğduğum mahalleden 6 yaşında iken uzun süre ikamet edeceğimiz, yine Fatih'in Haliç Caddesi'ndeki bir apartman dairesine taşındık. İlk ve orta öğrenimini evimizin yakınında bulunan okullarda bitirdim. Okulumdan kalan her fırsatta babamın ve amcalarımın şirketinin bulunduğu Unkapanı'na gider babamın ve amcalarımın çalışmalarını takip ederdim. Gemilerin tüm hesaplarını babam tutardı ve her hafta amcalarıma hesap verirdi. Babam ile gemide beraber çalışmadık ama şirkette onun çok disiplinli ve düzenli olduğuna tanık oldum. Babam evde de gemileri takip ederdi. Şimdiki teknoloji 80'li yıllarda mevcut değildi. Her şey çok kısıtlı idi ve o zamanın şartlarıyla İstanbul Radyo'dan merak ettiği gemiyi bağlatır, pozisyonlarını ve hava durumlarını öğrenirdi. Bazen de gemiden babamı ararlardı. O zamanlar radyo üzerinden telefon bağlantısı çok güçlü değildi.. Bu nedenle babam konuştuğunda ev inlerdi.. Her cümlesinin sonunda telsiz konuşma kuralına göre "*Tamamm*" diye bitirirdi. Bu konuşma çok hoşuma giderdi. Hatta bir gün arkadaşım bizim evde iken gemiden telefon gelmiş ve aynı şekilde babamın bağırarak konuşması arkadaşımın da çok hoşuna gitmişti. sonunda babamın gemilerle konuşması mahallede nükte yollu yayıldı. Mahallede çıkar babamın taklidini yapardı!

Okuma yazmayı annemin elinde bir terlik ve masa etrafında dönerek annem sayesinde sökmeyi başardım.

Denizci bir aile olmamızdan herhalde evde de bir disiplin vardı. Annem otoriter bir kadındı; bizi hiçbir zaman rahat ve şımarık yetiştirmedi. Babam sürekli denizde olduğundan her şeyimiz ile annem uğraşırdı. Hatta okuma yazmayı annemin elinde bir terlik ve masa etrafında dönerek annem sayesinde sökmeyi başardım. Ağabeylerim evlendiklerinde ben yedi yaşındaydım. Haliyle onlar kendi evlerine çıktıklarından ağabeylerimle ayni evce olamadık. Buna karşın küçük ağabeyim Muharrem Dadaylı ile ailece uzun süre aynı evi paylaştık. Muharrem ağabeyim eve geldiğinde, kendisi için yatacağı zaman yatağını açar ve hazırlardım. Muharrem ağabeyim de aynısını zamanında ağabeyleri için yapmış. Bu bir aile geleneğiydi, küçüğün büyüğüne olan saygısı demekti. Yıllar boyunca doğru devam etmiş ve ailenin en küçük çocuğu ben olduğu için bende son bulmuştur.

Ortaokul son sınıfta iken cumartesi günü yine babamın işyerine giderdim. Bir gün eski mahallemdeki arkadaşım Halit ile karşılaştım ve sohbet etmeye başladık. Söz okula gelince bana "*Ben kaptanlık okuluna gidiyorum*" dedi. Sözlerine ilk başta inanmadım, bana şaka yapıyor diye düşündüm. Çünkü o zamanlarda şimdiki gibi okullar yoktu. Bizim bildiğimiz bu mesleğe gemici olarak başlarsın, sonra çalıştıkça imtihana girer kâğıdını kaptan yaparsın tarzında idi. Kaptanlık okulunun gerçek olduğuna sonunda inandım ve arkadaşımı hemen babamın yanına getirdim. Arkadaşım babama da gittiği kaptanlık okulunu anlattı. Babam duyduklarından dolayı şaşırdı!

1988 yılında Beykoz'da bulunan İstanbul Denizcilik ve Su Ürünleri Meslek Lisesi'nin güverte bölümünü kazandım.

Bu haberden sonra heyecan ile meslek lisesi sınavlarını bekledim. 1988 yılında Beykoz'da bulunan İstanbul Denizcilik ve Su Ürünleri Meslek Lisesi'nin güverte bölümünü kazandım.

Ben okula başladığımda bana vesile olan arkadaşım Halit son sınıfta idi. Benim için çok mutlu günlerdi; arkadaşımla bir sene boyunca okula beraber gittik. Hatta Halit eniştesinin kardeşi Medet'e de vesile oldu; O da makine bölümüne girdi. Mesleğe adım atmama vesile olan Halit ve diğer arkadaşım Medet'in beraber çalıştıkları gemileri İzmir Karaburun'da battı ve kendilerine ulaşılamadı. Bu olay bu beni derinden üzmüştür. Mesleği ve okulu bana sevdiren Halit'in ve Medet'in bu şekilde vefat etmeleri, bana denizciliğin bir başka yüzünü göstermiş oldu! Deniz zamanı geldiğinde asla affetmiyordu!

Bize en yaşlı gemi kalmıştı!

Babam ve amcalarım 1990 yılında ortaklıktan ayrıldılar. Ben bu ayrılışa bende tanıklık ettim. Unkapanı'ndaki iş yerimize o zamanlar babam ve amcalarımın güvendikleri ortak arkadaşları Çanak Mehmet, Turan Karakaya ve Musa Gündoğdu geldiler. Onların tanıklığında kura çekildi; kura sonucunda 1913 Japon yapımı Dadaylılar gemisi bize kaldı. Şirketin en eski gemisi idi.. Metin ağabeyim gemiyi teslim aldıktan sonra, tersaneye çekip gemiyi baştan aşağıya toparlamaya çalıştı ama, bu tamir elimizdeki tüm sermayeyi bitirdi!. Allaha şükür çok zor şartlarda babam ve abimler gemiyi sefere çıkarmayı başardılar. Mustafa ağabeyim geminin kaptanı oldu ve 2.ci kaptanı olarak dayım görev üstlendi. 1991 yılında okulumdan mezun olduğumda 3.Kaptan olarak *"Dadaylılar"* isimli gemimizde çalışmaya başladım. Artık dışardan takip ettiğim aile mesleğinin tam içindeydim. Mustafa ağabeyim ve dayım ile çalışmak benim için büyük bir fırsattı. O süreçte Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği ile dünyaya etkisi altına alan olan komünizm idaresi bu devletle sona ermiş ve Karadeniz ülkelerinde iş imkanı açılmıştı. Biz de bu ülkelere çalışarak ekonomimizi düzeltme fırsatı yakaladık.

Dadaylılar gemisi ile borçlarımızı bitirmiş birazda para biriktirmiştik ki, az bir sermaye ve senet ile 550 tonluk ikinci gemimizi satın aldık. Geminin taksitlerini bazen ben getirir, senedi teslim alırdım. Bu gemimizi bir ara tersaneye bakım için çekmiştik. Metin ağabeyim de tersanede ona yardımcı olamam için beni yanına aldı. Böylece tersane çalışmalarım başlamış oldu. Metin ağabeyimden bakım-tutum ve gemi inşaası hakkında çok bilgi sahibi oldum.

Gemimiz tersaneden sefere çıkarken ben de 2.ci kaptan olarak denizcilik hayatıma kaldığım yerden devam ettim. Uzun bir süre çalıştıktan sonra Muharrem ağabeyimin düğünü sebebiyle Samsun limanında gemiden ayrıldım. Düğünden sonra tekrar Dadaylılar gemisinde Mustafa ağabeyimin ve dayımın yanında çalışmaya devam ettim. 1994 yılında "Osman Uğurlu" gemisini satın aldık ve bu geminin ismini *"Mustafa Dadaylı"* olarak değiştirdik. Belli bir süre çalıştıktan sonra Mustafa Dadaylı gemisini tersaneye çektik. Tersanede tüm balast saçları değiştirildi ve yükseklik verildi. Gemiyi suya indirdiğimizde askerlik görevimi yapmak için ayrıldım. 1995-1997 yılında askerliğimi Kıbrıs Lefkoşe'de piyade olarak yaptım. Annem askerliğimi bahriye olarak yapacağımı tahmin ettiğinden askerliğini bahriyede yapan Muharrem ağabeyimin bahriye elbiselerini saklıyordu. Ama talihsiz geçen olaylar sebebiyle bahriye askeri olamadım.

1997 yılında askerden terhis oldum ve İstanbul'a geldiğimde ağabeylerim Tuzla Aykın Tersanesi'nde yeni inşa gemiye başlamışlardı. Tersaneden askerliğe, askerlikten tekrar tersaneye teslim olmuştum. 1998 yılında yeni inşaa *"H. Kemal Kaptan"* gemisini denize indirdik. Bu gemimizde Mustafa ağabeyim Süvari, ben de 2.Kaptan olarak bir seneye yakın çalıştım. Bu tarihten sonra sonrasında karaya çıktım ve şirkette görev alarak, çalışmaya başladım. O tarihten bu yana yoğun bir şekilde bakım tutum ve yeni inşaa gemilerimizin yapımında Metin

ağabeyimin yanında görev alarak çalışmaya devam ettim.

Bir insanın başarılı olabilmesinin en birinci kuralı, o mesleği sevmektir.

2001 yılında Meryem Hanım'la evlendim. Bir sene sonra büyük oğlum Muhammet Halid dünyaya geldi. Kaptanlarımızın izin zamanları geldiğinde ben gemilere gidiyor, görev üstleniyordum. 2003 yılında "Safiye Ana" ismini verdiğimiz gemimizi inşa etmeye başladık. 2004 Temmuz ayında ortanca oğlum Ahmed Harun dünyaya geldi. Safiye Ana gemisi 2004 Ekim ayında sefere başladı. Bu yıllarda şirketimizin Dpa()görevini yapmaya başladım. 2006 yılında başlayıp 2007 yılının mart ayında bitirdiğimiz yeni inşa "Metin Dadaylı gemisini denize indirdik. hep hayalimde olan ve çok istediğim Mehteran takımının geminin atılış töreninde olması fikrini abimler ile birlikte yerine getirdik; törene o zamanın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım da katılmıştı. Herkes tarafından çok beğenilen güzel bir gemi atılış töreni gerçekleşmişti.

2006 ve 2009 yıları arasında en üst seviyeye çıkan deniz taşımacılığının verdiği cesaret ile 2009 yılında filomuzun en yeni ve en büyük tonajlı "Muharrem Dadaylı" gemisinin yapımına Yalova'da Aykın tersanesinde başladık. 2009 yılının hemen başlarında gösteren kriz bizi de yakalamış oldu. Ailece kenetlenerek, azmederek bu gemimizi de 2010 yılında sefere çıkarmayı başardık. 2013 yılında en küçük oğlum; Mustafa Kerem dünyaya geldi.

Babamdan aldığımız bayrağı büyüklerimizin güvenine layık olacak şekilde, en iyi yerlere taşımayı başardık ve daha da iyi olması için hep birlikte çalışmaya devam ediyoruz. Bir insanın başarılı olabilmesinin en birinci kuralı, o mesleği sevmektir. Babam kadar sevemediysem de mesleğimizi ve işimizi her zaman sevdim. Bizden sonra gelecek kuşak da bu mesleği sevmeli ki, başarının devamı gelsin.

KAZIM DADAYLI (ŞENER)

Kazım Dadaylı (Şener)'in torunu şöyle anlatmıştır; Aile köklerimiz tipik bir Karadeniz Köyü olan Kastamonu'nun Bozkurt İlçesi'ne bağlı Zalama Köyü'nden (Güngören) gelmekte. Yaşam koşullarının çok zor bir tabiat ortamında oluşu, hemen her Karadeniz insanı gibi büyüklerimizi denizciliğe yönlendirmiş. Büyük dedemiz Kaptan Ahmet Dadaylı nüfus kayıtlarına göre 1860 doğumlu olup çocukluğunda köyden İstanbul'a göç edip, muhtelif yelkenli teknelerde miçoluk, gemicilik yapmış ve kaptanlığa kadar yükselmiş. Dedem Kâzım Dadaylı (Şener)'nın baba tarafından büyükbabası 1860 doğumlu Kaptan Ahmet Dadaylı, babaannesi ise 1863 doğumlu Fatma Dedesi iki kez evlilik yapmış; ilk eşi Hanife Hanım. Anne tarafından dedesi Hasan Yıldırım Çanakçılar lâkaplı yörede çok saygın bir aile olduğunu belirten Kemal Dadaylı (Şener)'in anneannesi Habibe Hanım.

Babam Mehmet Dadaylı (Şener) 1886 yılında Kastamonu Bozkurt ilçesi Zalama köyünde doğmuş, Annesi Çanakcı Hasan Kaptan'ın kızı Asiye Dadaylı (Şener), 1899 yılında Kastamonu Abana ilçesi Toza köyünde doğmuş. Dedem Kâzım Dadaylı (Şener) 1927 yılında Kastamonu'nun Bozkurt İlçesi'ne bağlı Zalama Köyü'nde dünyaya geldi.. Altı kardeştiler; Kız kardeşleri Hanife, Cemile ve Safiye rahmete kavuşmuşlardır. Dedem Kâzım Dadaylı (Şener) 26 Ekim 2012 Cuma günü 85 yaşında vefat etti. Cenazesi 27 Ekim 2012 Cumartesi günü ikindi namazını müteakiben Fatih Camii'nden kaldırılarak Edirnekapı Mezarlığında aile kabristanına defnedildi. Dedem Kâzım Dadaylı'nın eşi Nezahat Dadaylı (Şener). Rahmetli olmuştur. Büyük kızı Necla Dadaylı da rahmetli olmuştur. Oğlu Mehmet Dadaylı (Babam) ve küçük kızı Fatma Dadaylı'dır. Annem Mezbure Dadaylı (Şener). Amcam Kemal Dadaylı (Şener) ailemizin hayat hikayesini kendi sayfalarında anlatmış. Benim ilave edeceklerim; Babam Kaptan Mehmet Dadaylı nüfus kayıtlarına göre 1886 doğumlu. 1900 yılında 14 yaşında babası Kaptan Ahmet Dadaylı'nın yanında yelkenli teknede çırak olarak çalışmaya başlıyor. Köyde okul olmadığı için ilkokula 7 yaşında evimizin en yakınındaki sahil kasabası olan İlişi Köyü'nde tamamlamış ve 1948 yılının Nisan ayında dedemizin sahibi olduğu ve bizzat kendisinin de çalıştığı "Şen Kemal" çektirmesine çırak olarak alması suretiyle denizlerdeki yaşamına başlıyor. Dedelerimizin zamanından gelerek daima "Dadaylı" veya "Dadaylılar" olarak tanındık. Aile köklerimiz yine Kastamonu'nun bir nahiyesi olan Daday'dan geliyor. Cumhuriyet'in ilanını müteakiben çıkartılan Soyadı kanunu ile ailece "Şener" soyadını

Uğur Dadaylı (Şener)'in babası Mehmet Dadaylı (Şener, 29 Haziran 1943 tarihinde İstanbul Mıntıka Liman Reisliği'nden Reislik ehliyetine hak kazanmıştı.K aynak: Uğur Dadaylı (Şener) arşivi.

seçmişiz. Ailemiz böylece bu soyadıyla devam etmekteyse de fakat biz hâlâ Dadaylılar olarak tanınmaktayız. Babam Kaptan Mehmet Dadaylı nüfus kayıtlarına göre 1886 doğumlu. 1900 yılında 14 yaşında babası Kaptan Ahmet Dadaylı'nın yanında yelkenli teknede çırak olarak çalışmaya başlıyor. Annem Asiye (Şener) Dadaylı 1891 yılında Kastamonu Abana ilçesi Toza köyünde doğmuş. Çanakcı Hasan Kaptanın kızı olarak geçiyor. Ailenin tek erkek çocuğu olmuş ve üç kız kardeşi var.

Dedem Kaptan Kâzım Dadaylı 52 yaşında çalışmayı bırakıp memlekete yerleşiyor. Tekneyi 18 yaşında olan babama teslim ediyor. Babam Kaptan Mehmet Dadaylı bu tekne ile I. Dünya Harbi'nde İstanbul'dan Çanakkale'ye cephane taşıdıklarını anlatırdı. 1941 senesinde Karaköy Azapkapı'da sahibi Rum olan bir tornacı atölyesinde çıraklıkla çalışmaya hayatına atılmış. "Şen Kemal" teknesinde; dedem Kâzım Dadaylı makinist ve kardeşi Kemal Dadaylı gemici olarak çalışmaya devam etmişler. Bir ara babaları verimsiz olmasından dolayı "Şen Kemal" çektirisini satmaya karar verdiğinde dedem Kâzım Dadaylı ile birlikte kardeşi Kemal Dadaylı teknenin satılmasını istememişler.

Büyük ağabey Salim Dadaylı, Osman Azmi Karavelioğlu'nun "Akgün" motorunda

Kardeşi Kemal Dadaylı 1952 yılı sonlarında 65 yaşında kendini emekliliğe ayırmış ve "Şen *Kemal*" teknesini dedem Kâzım Dadaylı'ya teslim etmiş.

Bu kez yine "Şen *Kemal*" çektirisinde çalışıyorken ayni sene Amasra'nın Çakraz Köyü'nde 170 tonluk ağaç tekne yaptırıyorlar ve 1957 ekim ayında denize indirdikleri bu çektirmeye "*Dadaylı*" adını veriyorlar. 1963 senesi sonlarında batan Şen Kemal'de ortaklığımız olan İlhan Karevelioğlu ile tekrar ortak olarak Trabzonlu Muhammet Tufanoğlu'na ait 200 tonluk

Amasra'nın Çakraz Köyü'nde inşa edilen 170 tonluk çektirmeye "Dadaylı" adını veriyorlar.
Kaynak: Uğur Dadaylı (Şener) arşivi.

Yelkenli motorlu teknelerde yaşam, denizin amansız koşullarıyla mücadeleyle mümkün olabilirdi.

"Tufanoğlu" ağaç teknesini satın alıyorlar. Dedem Kâzım Dadaylı "Dadaylı" teknesinde, kardeşi Kemal Dadaylı da "Sevinç" teknesinde çalışmaya devam etmiş. Dedemle ve babamla ilgili iki gemiyi belirtmek isterim; "Mehmet Dadaylı" adını verdiğimiz gemimizin ilk kaptanı büyük amcamız diyeceğim Salim Dadaylı olmuş. "*Mehmet Dadaylı*" isimli gemimizde ise amcam Kemal Dadaylı kaptan olarak görev üstlenmiş. 1986 yılında Tuzla'daki Dearsan Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa edilen 800 dwt.'luk gemiye "*Kâzım Dadaylı*" adı verilmiş ve dedemin adını taşıyan bu gemi 1988 senesinde sefere hazır hale gelmiş.

Kardeşler ayrı şirketler kuruyor

Uğur Şener Dadaylı'nın babası Mehmet Şener Dadaylı.

Amcam Kemal Dadaylı'nın anlattığı gibi; 1990 yılında üç kardeş olarak bir araya geliyorlar. Giderek artan bir istekle kendi başlarına armatörlük yapmak istemediklerinden sahibi oldukları üç gemiyi taksim ederek ortaklığı sona erdirmişler.

Dedem Kâzım Dadaylı ile başlayan bu yeni armatörlük yaşamımızda, babam Mehmet Dadaylı'dan denizlerdeki varlığımızı Dadaylılar Denizcilik Nakliyat San. ve Tic. Ltd.Şti olarak devam ettiriyorum.

"Dadaylılar" olarak tanınmış olmak bizler için bir gurur vesilesidir. Sadece bir tarafta amcam Kemal Dadaylı ve yeğenlerim Mustafa Dadaylı, Metin Dadaylı, Muharrem Dadaylı ve Hüseyin Dadaylı'nın temsil ettiği "Dadaylılar Denizcilik Grubu" ayrı bir armatörlük grubu olmasına karşın, gemilerimizin bacalarında logolar veya flamalarımız da hep ayni. Bu durum bizleri fark etmekte güçlüklere neden olduğunu da biliyoruz.

UĞUR DADAYLI (ŞENER)

Dadaylı ailesinin beşinci kuşağı olan Kâzım Dadaylı'nın torunu, Mehmet Dadaylı (Şener)'in oğlu Uğur Dadaylı (Şener) olarak, kendi yaşantım için kısaca bilgi vermek isterim; Okul yıllarımdan başlayarak dedeme ve babama, torunu ve oğlu olarak meslekte yardımcı olmaya özen gösterdim. Okul hayatımın bitmesi ile birlikte Dadaylılar Denizcilik Şirketi'nde işletmeci olarak iş hayatına başladım. 1980 yılında ailemizi çok üzen bir kaza olayı yaşanmış; Babam

2006 Yarımca Marmara Tersanesi inşa 2980 grt., 3650 dwt., Tam boy: 91.45 mt., Genişlik: 15 mt. Draftı: 5.4 mt. genelyük gemisi M/V Mehmet Dadaylı I.

4,400 dwt. 2,976 grt.çok amaçlı konteyner gemisi "Uğur Dadaylı" Tam boy: 93 mt., Genişlik: 14.55 mt., Derinlik: 6 mt.

Y. Dadaylı; Tianjin Xinhe Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd. Tanggu China Temmuz 2009 inşa olan 5,599 grt. ve 2,883 nrt., 7,693 dwt. "Transitorius" isimli box tipi kuru yük gemisinin Tam boy: 108,12 mt., Genişlik: 18,20 mt. ve Derinlik: 7.95 mt. ;Konteyner kapasitesi 1.098 teu ve ana makinesi MAN B&W 7S26MC. Aynı sene (2009) SCL Elize Shipping Ltd. tarafından adı "SCL Elise" olarak değiştirildi.

Mehmet Dadaylı başka bir armatörün gemisinde kaptan olarak çalışırken ambara düşmüş ve ağır bir kaza sonucu ölümden dönmüş. Bu kaza nedeniyle küçük rahatsızlıkları devam etmekle birlikte Allaha şükür önemli bir rahatsızlığı yok. Zaman zaman kardeşi Kemal Dadaylı'ya gider sohbet ederler.

1980 doğumluyum; Daha yirmi yaşımı sürdürdüğüm 2000'li yılların başında yerli ve yabancı armatörlere ait gemileri uzun süreli kira sözleşmeleri ile kiralayacak bir beceriye ve başarıya sahip olmuştum. Diğer taraftan yeni gemi inşaatına ağırlık verdim ve 2006 ve 2010 senesinde Türkiye'deki tersanelerde 2 adet gemi inşaatını gerçekleştirdim. Bu gemilerimiz halen filomuzda hizmet etmeye devam etmektedir.2009 yılında Dadaylılar Denizcilik Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti olarak Yalova'da faaliyet gösteren Ali ve Necdet Kocatepe'nin sahibi olduğu Kocatepe Tersanesi'nde 4,400 dwt.'luk çok amaçlı konteyner gemisi inşa ettirdik ve bu gemimize *"Uğur Dadaylı"* adı vermiştik. Bu gemimizin suya indirilmesi nedeniyle düzenlenen törene Altınova Kaymakamı Cemal Şahin, Altınova Belediye Başkanı Metin Oral, Altınova Tersane Girişimcileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Hakkı Kan ve davetliler katılmıştı. Ocak 2016'da Tianjin Xinhe Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd. Tanggu China Temmuz 2009 inşa olan 5,599 grt. ve 2,883 nrt., 7,693 dwt. "Transitorius" isimli box tipi kuru yük gemisini Dadaylılar Denizcilik Nakliyat San. Tic.Ltd.Şti adına satın aldık ve *"Y.Dadaylı"* adını verdik.

HÜSEYİN KOCABAŞ

Halen Kosder Yönetim Kurulu Başkanı olan Hüseyin Kocabaş 1965'te Trabzon Akçaabat'ta dünyaya geldiğini belirterek şöyle devam etti; İlkokulu Üsküdar Salacak İlkokulu'nda, ortaokulu da Akçaabat Ortaokulu'nda okudum. Liseyi ise Akçaabat Ticaret Lisesi'nde tamamladım.

1985 yılında gittiğim İngiltere'de bir yıl dil eğitimi aldıktan sonra 1987'de "Diploma in Shipping" de derece yaparak belge sahip oldum. 1990 yılının haziran ayında ilk evliliğimi yaptım. 1992'de oğlum Ersagun ve 1997'de kızım Berfu dünyaya geldi. Oğlum, Marmara Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nü okudu. Sonrasında University of London'da branşı üzerine master yaptı. Halihazırda kendisi Sabancı Üniversitesi'nde doktora yapmakta.

Kızım Berfu ise Galatasaray Lisesi mezunu ve şu an Sabancı Üniversitesi'nde Nano Teknoloji ve Malzeme Mühendisliği Bölümü'nde 3. Sınıf öğrencisi. Sonrasında kader ağlarını öyle örmüş ki ilkokul, ortaokul ve liseyi beraber okuduğum ama 40 yıl hiçbir irtibatımın olmadığı dede dostu bizim gibi denizci bir aileden gelen Leman Hanım'la 2018'de hayat yolumuzu birleştirdik.

Kocabaş ailesinin kökleri

Hüseyin Kocabaş'ın dedesi İsmail Kocabaş

Yaptığım araştırmalar çerçevesinde Kocabaş Ailesi'nin köklerinin 1800'lü yılların başına kadar olan kısmına ulaşma imkânım oldu. Bu tarih öncesinde bilgi alabileceğim başka bir kayıt yok ancak rivayet edilen şu; 1461'den sonra bölgenin Türkleştirilmesi kapsamında Maraş tarafından üç boy getiriliyor ki, bizim kökler de zannımca Horasan'dan gelmiş. Horasan'dan Maraş'a, Maraş'tan da Trabzon'a intikal etmişler.

"Kocabaşzâde" veya "Kocabaşoğlu" lakabıyla biliniyormuşuz. Cumhuriyetle birlikte soyadı Kanunu uyarınca ailemiz "Kocabaş" soyadını almış.

Dedem İsmail Kocabaş 1912'de "Üstürkiya" yani bugünkü Akçaabat'ın köyü olan Darıca Mahallesi'nde doğmuş. Daha 6 yaşındayken babası Rus harbine gidiyor ve geri dönmüyor. Bundan birkaç sene sonra da annesi vefat ediyor. Hem yetim hem de öksüz kalan dedem, gelecekte kayınpederi olacak olan amcası İdris Kocabaş'ın himayesine giriyor.

O dönemde Trabzon Akçaabat Giresun Ordu arasında bakkaliye taşıyan 5-10 tonluk mavnalar vardı. 13 yaşında mavnacılık yapan kayıklarda kendine iş aramış ve oradan deniz hayatına başlıyor. Zaman içerisinde askerliğine kadar denizde çalışarak geçiyor hayatı. Askerlik sonrası amcası İdris Kocabaş'ın kızı Fatıma Kocabaş ile yani babaannemle hayatını

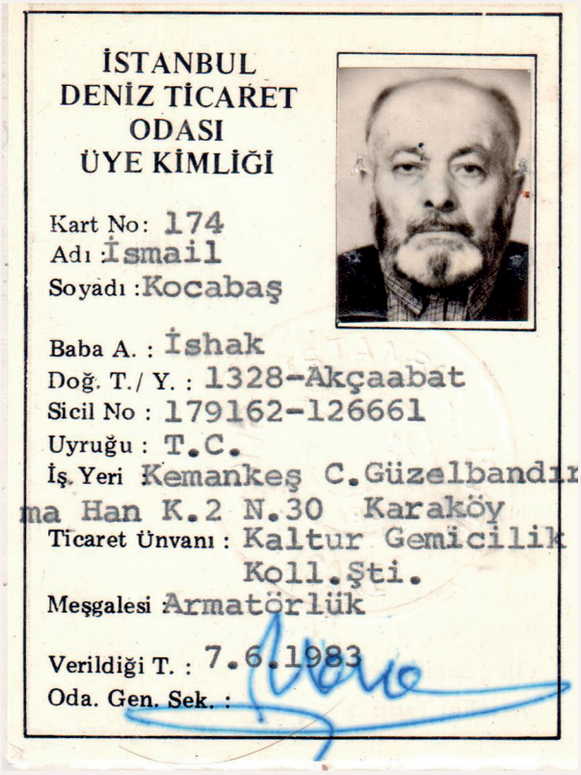
İsmail Kocabaş, dünürü Mehmet Gencer ile ortaklık kuruyor ve birlikte 150 tonluk "Güzelsu" adını verdikleri bir çektirme inşa ettiriyorlar.

birleştiriyor. Bu evlilikten Zeliha, Sevim, Nevin, Emine adında dört kız ve babam Turgut Kocabaş dünyaya geliyor. Kardeşlerden bugün hayatta olan tek isim Nevin Komar, diğerleri babam da dahil ebediyete göçtüler.

Yokluk zamanları

Dedem İsmail Kocabaş senelerce teknelerde ve farklı yerlerde çalışmış. Çocukları o günkü köy ortamında büyümüşler ve yetişmeye çalışmışlar. Daha sonrasında dedem birikimleriyle beraber bir 40-50 tonluk bir mavna alınmış. Akabinde dünürüyle yani annemin babası Mehmet Gencer ile ortaklık yapmışlar. Bu ortaklıkla beraber 150 tonluk ahşaptan "*Güzelsu*" adını verdikleri çektirme diye tabir ettiğimiz tekneyi inşa ettirmişler. Dedemin yıllar sonra dünürüyle olan ortaklığı bozulmuş ve bu sıkıntılar kendi işlerine de sirayet etmiş..

Durumunu düzeltme çabasıyla başka bir ortaklığa yönelmiş. O dönemde de "*Güzelsu*" çektirmesiyle yük taşıdığı Trabzon'da mukim bakkaliye ve kantariye yani kuru gıda ticareti


İSTANBUL
DENİZ TİCARET
ODASI
ÜYE KİMLİĞİ

Kart No: 174
Adı :İsmail
Soyadı :Kocabaş

Baba A. : İshak
Doğ. T./ Y. : 1328-Akçaabat
Sicil No : 179162-126661
Uyruğu : T.C.
İş Yeri Kemankeş C.Güzelbandır
ma Han K.2 N.30 Karaköy
Ticaret Ünvanı : Kaltur Gemicilik
Koll.Şti.
Meşgalesi Armatörlük

Verildiği T. : 7.6.1983
Oda. Gen. Sek. :

İshak oğlu, 1328 (1912) Akçaabat doğumlu İsmail Kocabaş'ın 7 Haziran 1983 tarihli İstanbul Deniz Ticaret Odası üyeliğine dair kimliği. İş yeri: Kemankeş Caddesi Güzel Bandırma han K.2 No. 30 Karaköy ve şirketi Kaltur Gemicilik Koll. Şti.'dir.

yapan tüccarlardan Hasan Güner ve Hüseyin Kalaycı ile tanışıklığı olduğundan kendileriyle işbirliğine gidiyor.

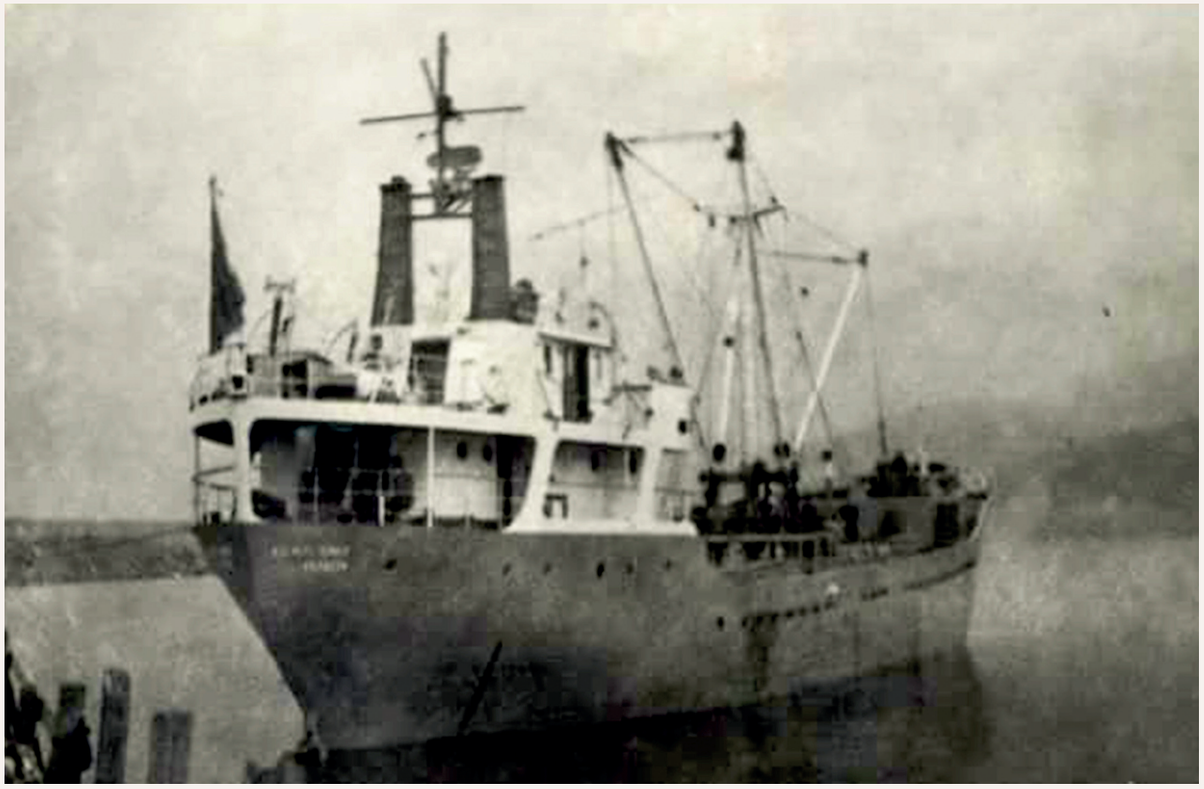
Bu taşımacılığın deniz yoluyla yapılmasının nedeni ise, o dönemde kara yollarının yeterli seviyede olmaması ve araç miktarının az olmasıydı. Dedem İsmail Kocabaş'ın Hasan Güner ve Hüseyin Kalaycı ile tanışması 1960'lı yılların başına denk geliyor. Mesleki anlamda aynı zamanda 9 Nisan 1957'de Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri İstihlak ve Satış Kooperatifi'ne ve 28 Nisan 1957'de ise Türk Armatörleri Birliği'ne üye oluyor. Böylece hem kooperatifin hem de birliğin ilk üyelerinden birisi oluyor.

İstanbul Haliç, Balat'ta 400 tonluk bir sac tekne inşa ettiriyorlar.

1965 yılına kadar "*Güzelsu*" teknesiyle birlikte çektirmecilik işine devam ediyor. Bu dönemde işleri büyütme ihtiyacı ortaya çıkıyor. Dedem İsmail Kocabaş o günkü ortakları Hasan Güner ve Hüseyin Kalaycı ile birlikte İstanbul Haliç Balat'ta 400 tonluk bir sac tekne inşasına başlıyorlar. Bir Yahudi gemi inşacının tersanesinde çok zor şartlarda inşa edilen bu tekneye "Kalaycı Güner" ismini veriyorlar ve 1968'de tekneyi suya indiriyorlar. Ancak o dönemlerde dizel makinaların az miktarda olmasından dolayı bir önceki çektirmelerindeki 180 beygirlik Burmaister makinayı bu gemiye monte ediyorlar. Akabinde bu gemiyle kooperatifin kabotajdaki seferlerinde yük taşımaya başlıyorlar.

70'li yıllara gelindiğinde gemiye taktıkları makinanın yetersiz olduğu kanısına varıyorlar. Dedem Denizcilik Bankası'nda kredilerden sorumlu Nezih Erkoçak isimli bir beyle tanışıyor ve sonrasında onun da teşvik etmesiyle yeni makine için kredi kullanıyor. O krediyle de Skoda makinelerinin Karaköy Necatibey Caddesi'nde ki distribütörü Makine Elektrik Evi sahibi Mösyö Süsterman'dan 550 beygirlik bir makina sipariş veriyorlar. 1972 senesinin başlarında makine Çekoslovakya'dan Türkiye'ye getiriliyor ve gemiye yerleştiriliyor. Bu satın almadan sonra makinenin gemiye büyük gelme problemiyle karşı karşıya kalıyorlar. Geminin kapasitesini 400 tondan 600 tona çıkaran ortaklar Beyrut, Lübnan ve Kıbrıs'a seferler yapmaya başlıyorlar. Hatta dedem İsmail Kocabaş Beyrut'a düzenledikleri bir seferde savaşın ortasında kaldıklarını ve bir torpidonun onları ıska geçerek başka bir gemiyi batırdığını bizlere anlatmıştı.

İsmail Kocabaş'ın 1965 yılında o günkü ortakları Hasan Güner ve Hüseyin Kalaycı ile birlikte İstanbul Haliç Balat'ta inşa ettirdikleri 400 tonluk "Kalaycı Güner" gemisi.



TURGUT KOCABAŞ

Hüseyin Kocabaş'ın babası Turgut Kocabaş, 1942 yılında Trabzon Akçaabat Üstürkiya günümüzdeki adıyla Darıca'da dünyaya geldi.

Denizciliğe devam kararı

1976 yılına gelindiğinde dedem İsmail Kocabaş, evinin geçimini sağlama adına dönemin kısıtlı iş imkanları yüzünden zorunluluk üzere çıktığı denizlere veda etmek istiyor. Bununla birlikte tek oğlu Turgut Kocabaş'ı yani babamı denize sokmak istemiyor. Öyle ki, kendisi Kalaycı Güner gemisini Ayvansaray'da kızağa almış ve bakım yapıp satma niyetindeydi. Bunu duyan babam gemiyi sattırmamak üzere Trabzon'dan İstanbul'a hareket ediyor.

Babam Turgut Kocabaş, beş çocuklu Kocabaş Ailesi'nin tek erkek çocuğu olarak 1942 yılında Trabzon Akçaabat Darıca yani Üstürkiya'da doğmuş. İlkokulu Akçaabat'ta okumuş. O günkü şartlardan dolayı ortaokul eğitimini tamamlayamasa da sonraki dönemde dışardan bu eksikliği gidermiş.. Öğretim hayatına bu şekilde nokta koyan Turgut Kocabaş, genç yaşta denizci olan babasının ortağıyla beraber Trabzon'da kantariye işiyle meşgul olmaya başlıyor. Bu yıllarda baba İsmail Kocabaş'ın yılın büyük bir bölümünü seferde geçirmesinden dolayı evin sorumluluğu kendisine kalıyor. 19 yaşındayken dedemin ortağı Mehmet Gencer'in kızı Meryem Kocabaş'a sevdalanıyor. Süreç içerisinde nişanlanıyorlar, ancak beklenmedik bir halde ortaklığın bozulmasıyla evlilikleri de sıkıntıya giriyor. 1960 senesinde babam, annem Meryem Kocabaş'ı kaçırıyor ve akabinde askere gidiyor. Ardından Neriman, Nesrin, Canan ve Sibel isminde dört kız, İsmail ve Hüseyin adında da iki erkek çocuğu dünyaya geliyor.

Babam belirttiğim gibi 1976 senesinde İstanbul'a geliyor ve dedemin ısrarlarına rağmen Kalaycı Güner gemisini sattırmayarak denizcilik mesleğine başlamış oluyor. Sektöre hızlı bir giriş yapan babam, ilk icraat olarak 600 tonluk kapasiteye sahip olan gemiyi 850 tona çıkarıyor. 1979'a kadar üç yıl boyunca usta gemici ehliyetiyle denizi öğrenmek ve gemiyi tanımak adına sefer yapıyor. Bu sırada da ortakları Hasan Güner varislerinde hisselerini satın alarak ayrılıyorlar.

Turgut Kocabaş gemisi hatırası; (Ortada), Turgut Kocabaş, yeğenler, gemi adamları ve dünürü Ahmet Alemdaroğlu.

Kaltur Denizcilik kuruluyor

O dönemin devlet yönetiminde olan Amiral Bülent Ulusu hükümetinin denizcilere destek vereceği duyumlarını alan babam, 1980 senesinde gemiden iniyor ve Hüseyin Kalaycı ile birlikte 1981'de şu an halihazırda var olan Kaltur Denizciliği kuruyorlar. Daha sonra 3270 dwt'lik bir kuru yük gemisi yapmak üzere teşvik belgesi çıkarıyorlar.

Türkiye denizciliğinin 1980-1990 yılları arasındaki Karadeniz ve Akdeniz'deki tonaj üstünlüğünün sağlanmasında bu dönemdeki teşviklerle yapılan kuru yük gemilerinin katkısıyla olduğunu söyleyebiliriz. Bahsettiğimiz zaman dilimlerinde ben 1982'de Akçaabat Ticaret Lisesi'ni bitirdim ve babam Turgut Kocabaş'a yardım etmek üzere İstanbul'a geldim. İnşasında benim de yer aldığım 3270 tonluk "Kaptan İsmail" gemisini Tuzla'daki Yıldız Tersanesi'nde yaptık ve 3 Mart 1984'te denize indirdik. O gemi bugün hâlâ çalışır ve adı da "Hacı Mehmet Kaptan" dır. Bu süreçte 850 tonluk Kalaycı Güner gemisi de sefer yapmaya devam etti. Tabii ki süreç içerisinde yurt dışı seferler de devam ediyor. İngilizceyi bilememe sıkıntısından dolayı farklı zorluklarla karşılaşılıyor. Bu duruma çare olarak denizden yetişmiş Vitali Bensason'un oğlu Yakup Bensason Kaptan İsmail gemisinin işletmeciliğini üstlendi. 1993 yılına kadar şirketin başında babam vardı. Akabinde benim işleri devralmamla birlikte geri çekilse de başımızda yol gösterici olarak varlığını sürdürdü ve 9 Eylül 2018'de de babam Turgut Kocabaş Hakk'a yürüdü.

Kaptan İsmail Gemisinin inşaasına yardım için İstanbul'a geldim.

Bahsettiğim Kaptan İsmail gemisinin inşasına yardım için geldiğim İstanbul'da mesleğe giriş yapmış oldum. Bu durum denizciliğe gemi inşasıyla başladığımı gösterse de ortaokul dönemlerimde yani makinist olan dedemle birlikte Kalaycı Güner gemisinin Karadeniz'deki kısa mesafe seferlerine katılırdım.

Köyümüz deniz kenarı olduğundan burada başlayan deniz sevdam İstanbul'daki yaşanan yoğun bir süreçle ivme kazandı. İstanbul'da denizcilik sektörüne atıldığım andan itibaren şöyle bir eksiklik hissetmeye başladım; gemiyi işletecek ve uluslararası sefer yaptıracak İngilizce bilen biri lazımdı. O dönem gemimizin işletmesini yapan Yakup Bensason Beyefendi kendisinin de ihtisas yaptığı ve Londra'da bulunan bir okuldan bahsetti. Gerekli işlemleri yaptıktan sonra 1985'in haziran ayında İngiltere'nin yolunu tuttum. Bir yıl İngilizce eğitimi

Hüseyin Kocabaş'ın Tuzla'daki Yıldız Tersanesi'ndeki inşaasında yer aldığı 3270 tonluk "Kaptan İsmail" gemisi 3 Mart 1984'te denize indirildi. Kaynak: Hüseyin Kocabaş arşivi.

Hüseyin Kocabaş 1984 Alman yapımı "Meryem Kocabaş" adını verdikleri gemiyi 2008 yılı başında satın aldıklarını belirtti. Kaynak: Hüseyin Kocabaş arşivi.

1984 Alman yapımı 3900 dwt. Meryem Kocabaş gemisi

Hüseyin Kocabaş'ın kardeşi ve ortağı 1969 doğumlu İsmail Yılmaz Kocabaş, şirketlerin finansal işlemlerinden sorumlu en büyük destekçisi. Kaynak: Hüseyin Kocabaş arşivi.

gördüm. Yeterli İngilizce seviyesine ulaştıktan sonra kursa başladım.

İngiltere'de Baltic Exchange'den çok fayda gördüm.

1987 senesinde iyi dereceyle sonlandırdığım kurs neticesinde Diploma in Shipping'e sahip oldum. Bir amaç ve misyon uğruna gittiğim İngiltere'de hızlandırılmış olmasına rağmen iki buçuk yıllık verimli bir dönem geçirdim. Daha sonra bir dost referansıyla İngiltere'de bulunan Cornavin Shipping sahibi Charles Gamon ile tanıştım ve yanında 4 ay süresince staj yaptım. Baltic Exchange ile de tanıştım. Orada; yüklerin nasıl bağlandığını ve ticari ortamın nasıl olduğunu öğrendim. Tabii ki İngiltere'de geçirdiğim bu süreç tecrübe olarak da bana çok fazla şey kattı. O zamanlar Türkiye'de İngiltere'de denizcilik eğitimi almış çok fazla broker yoktu.

İngiltere dönüşünde 18 aylık bir askerlik dönemim oldu. Usta birliğinde kantin çavuşu olarak görev yaptığım için boş zamanlarımda gemi bağlamaya ve işlerimi takip etmeye devam ettim. Askerlik sonrası şirketin dümenine ben geçtim. Benden 4 yaş küçük olan kardeşim İsmail Yılmaz Kocabaş da yetişti ve şirketin finans ayağıyla ilgilenmeye başladı. Geminin işletmesini, bakım tutumunu ve çalıştırma işlemlerini de ben üstlendim.

1996'da oğlumun adını verdiğim Ersagun Denizcilik firmasını kurdum

1987'den 2008'e kadar çok yoğun ve heyecanlı bir dönem geçirdik. 1996 yılında ortaklardan Hüseyin Kalaycı vefat etti. Kalaycı'nın çocukları denizcilik ile çok fazla ilgili değillerdi. Bu sebeple 1997'de "*Kaptan İsmail*" gemisini satarak ortaklığı bitirdik ve 1965'te kurulan İlk-El denizcilik firmasının adını Kaltur olarak değiştirerek biz aldık. 1996'da oğlumun adını verdiğim ve işletme firmamız olan Ersagun Denizcilik'i kurduk. Ortaklığı bitirdikten sonra Emlak Bankası'ndan kredi kullandık. Bu kredi ve elde ettiğimiz sermayeyle "Cem 1" isimli gemiyi aldık. Kaderin tecellisine bakın ki, "*Cem 1*" gemisi rahmetli dedem İsmail Kocabaş'ın ortağı olan Hasan Güner'in varislerinin de ortağı olduğu ilk adı "*Hasan Güner*" olan gemiydi.

2004 yılında yaş sebze meyve ihracatı yapan bir firmayla bir ortaklık yaparak satın aldıkları 4400 dwt'lik 1980 İngiliz yapımı bir gemiye "Ayko 1" ve 2005 yılında satın aldıkları 1984 Japon yapımı 4755 dwt'lik gemiye "Ayko 2" ismini vermişlerdi. Kaynak: Hüseyin Kocabaş arşivi.

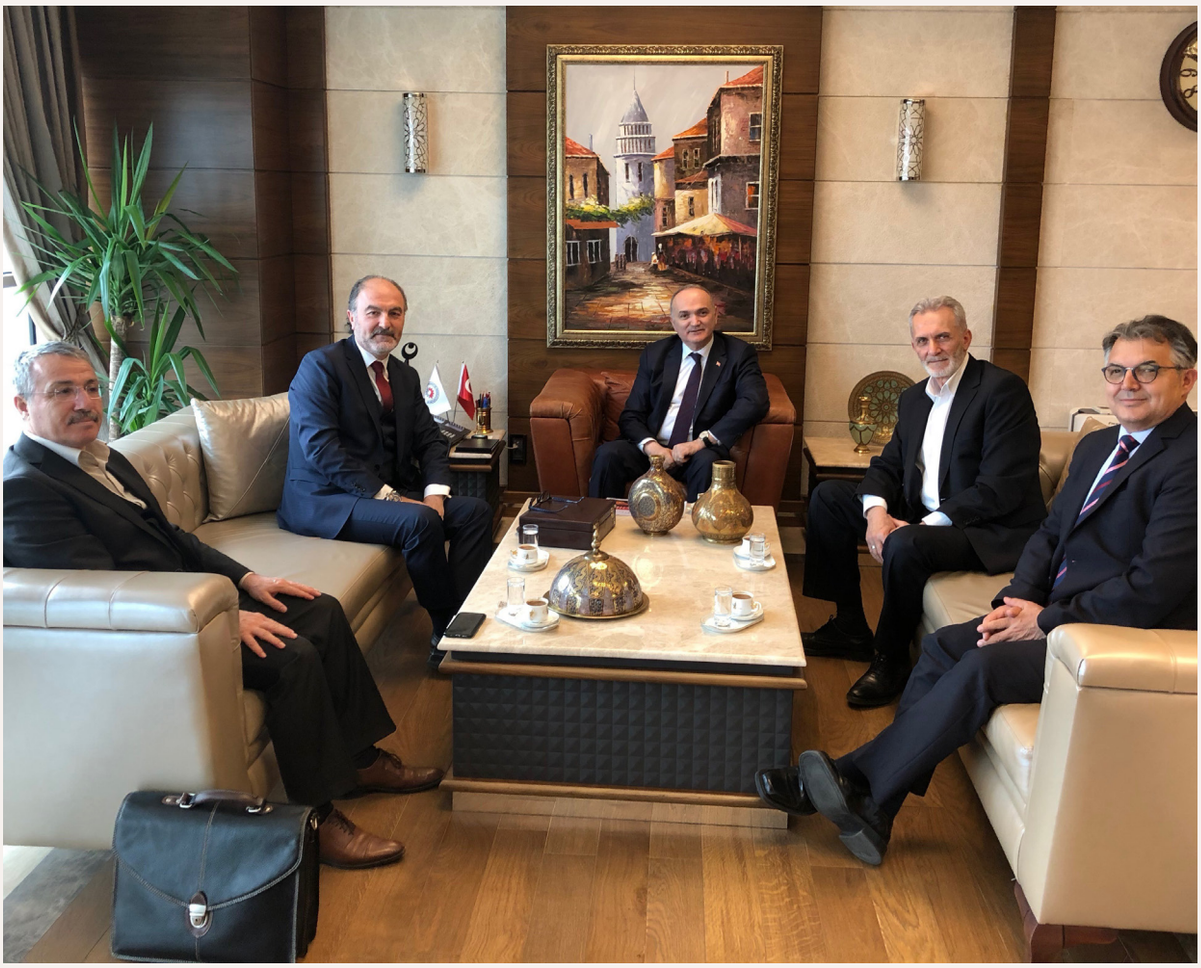
1984 yapımı 4755 dwt. multi purpose tween deck kuruyük gemisi

3750 dwt'lik Cem 1 gemisini aldıktan sonra ismini "*Turgut Kocabaş*" koyduk. 2007 senesinde bu gemi Darıca'da bir çatışma neticesinde battı ve çarkçıbaşımız vefat etti.

1993 senesinde de dedemin yaptırdığı ve babamın da işletmeye devam ettiği "Kalaycı Güner" gemisi kötü hava şartlarında kaptan hatasından dolayı Kefken Kamış kayalıklarına bindirerek batmış ve bir kişi de orada vefat etmişti. Yani denizcilik hayatımızda ne yazık ki iki ölümlü deniz kazası yaşamış olduk.

Yeniden yola devam ettik

Bu üzücü olaydan önce, yani 2004 yılında yaş sebze meyve ihracatı yapan bir firmayla bir ortaklığımız da oldu. Bu ortaklıktan 4400 dwt'lik 1980 İngiliz yapımı bir gemiyi 2004 yılı sonunda aldık ve ardından da 1984 Japon yapısı 4755 dwt'lik bir gemi daha 2005 yılında aldık. İlk satın aldığımız gemiye "*Ayko 1*", diğerine de "*Ayko 2*" ismini verdik. Niyetimiz



Koster yenileme projesi kapsamında dönemin Bilim Teknoloji ve Sanayi Bakanı Dr. Faruk Özlü'ye Kosder heyeti olarak yapılan ziyaret; (Soldan) Hukuk Danışmanı Av. Yalçın Ünal, Kosder Başkanı Hüseyin Kocabaş, Bilim Teknoloji ve Sanayi Bakanı Dr. Faruk Özlü, Kosder Kurucusu ve DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Kosder üyesi Armatör/Operatör Hasan Oktay.

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın, Kosder Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş'ı ziyareti anısı.

gemilerin sayısını arttırmaktı. Kardeşim ve ortağım İsmail Yılmaz Kocabaş 1969 doğumludur. Şirketlerimizin finansal işlemlerinden sorumlu en büyük destekçisidir. İsmail Yılmaz Kocabaş Atasagun, Turgut ve Barın isimli üç erkek çocuk sahibidir.

Bu doğrultuda 2008 senesinden önce kuru yük gemisi inşasına başlamak üzere teşvik çıkarttık. Çünkü 2004 ila 2008 yılları arasında denizcilik altın çağını yaşıyordu; navlunlar iyiydi ve gemi fiyatları yüksekti. Krizden önce çatışmada batan Turgut Kocabaş gemisinin yerine bugün de var olan 1984 Alman yapısı "Meryem Kocabaş" adını verdiğimiz gemiyi de 2008 yılı başında satın aldık.

2008'de yaşanan küresel kriz planlarımızın gerçekleşmesine mani olmakla beraber, elimizde var olan gemilerimizin değerlerinin büyük oranda düşmesine de neden oldu. Karşılaşılan engeller nedeniyle "Ayko 1" ve "Ayko 2" gemisini satmak zorunda kaldık. Tüm bunlara rağmen 2010'da "Meryem Kocabaş" gemisini Batı Afrika'da Hollandalı bir kiracının seferine bağladık. O kiracıdan bize üç aylık time charter teklifi geldi. Üç ay ile başladık ve o günden bu yana Meryem Kocabaş gemisi Hollandalı firmanın kirasında çalışmakta.

35 Koster armatörüyle Koster Armatörleri Derneği'ni kurduk

2000 senesinde 35 Koster Armatörüyle yeni koster gemileri inşa etmek için Koster Armatörleri Derneği'ni kurduk ve 2013'e kadar bu derneğin bünyesinde fiilen yer aldım. Türk koster filosunun yenilenmesi amacıyla bu süreçte çalışmalarımıza devam ettik. Ancak 2013'e geldiğimizde bunu başaramadık ve derneği kapattık. Tam da bu dönemde İMEAK- Deniz Ticaret Odası seçimleri yapılmak üzereydi. Tam da bu noktada şimdi Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı ve aynı zamanda Kosder'in Kurucu Başkanı olan Salih Zeki Çakır Beyefendi "Sizin bir derneğiniz vardı. Onu canlandıralım" önerisinde bulunmuştu. Seçimlerin akabinde 2014 senesinin mart ayında Salih Zeki Çakır Bey'in başkanlığında Kosder'i kurduk.

2018'e gelindiğinde Deniz Ticaret Odası seçimlerinde Salih Bey tekrar adaylığını açıklayınca Yönetim Kurulu kararıyla Kosder'in başkanlığına seçildim. Aynı yıl içerisinde gerçekleştirilen seçimli genel kurulda da tekrardan başkanlık görevini üstlendim. Bunun yanında Altın Oran Yardımlaşma Derneği'nde (AODER) kurucu üye ve Yönetim Kurulu Üyeliği, Anadolu Yakası Akçaabatlılar Sosyal Yardımlaşma Derneği'nde de Başkan Vekilliği görevini yürütmekteyim. Tabii ki bahsettiğim süreçler içerisinde şirket bazında zorlukları aşmamızda en büyük destekçim kardeşim İsmail Yılmaz Kocabaş oldu.

Babam Turgut Kocabaş 1993'de hisselerini bana ve kardeşime devrederek resmi olarak şirketten ayrılmıştı. O yıldan buyana kardeşimle şirket içerisinde beraber çalışarak ortaklığımızı devam ettiriyoruz. Özellikle 2008 krizi sonrasında birlikte omuz omuza mücadele ederek ata yadigarı şirketimizi ayakta tutmayı başardık ve bugünlere getirdik. Kendisi çok göz önünde olmamasına rağmen becerisi ve iş disipliniyle şirketimizin finansal yönetimini başarılı bir şekilde yürütüyor. Gemi maketleri yaparak sektörü sanatsal açından da değerlendiriyor. Aynı zamanda kendisi evli ve Atasagun, Turgut ve Barın adında üç evlada sahip. Son olarak kızım Berfu'nun Nano Teknoloji okuması hasebiyle başka bir alanda iş geliştirme çalışmalarına başladım ve bazalt fiber teknolojisini ülkemize getirme adına kolları sıvadım. İdareyle bu konuda görüşmelerimiz devam ediyor. Denizcilik sanayisi dahil çok sayıda alanda kullanılan bazalt fiber teknolojisini, bu kapsamda kurduğumuz Tesla Invest şirketi çatısı altında yakında kamuoyuyla paylaşacağız.

MUSTAFA MUHTAROĞLU

Mustafa Muhtaroğlu, 10 Temmuz 1962 senesinde İstanbul'da doğdu. Batı Trakya İskeçe'den göç eden ailenin ikinci çocuğu; ismi, büyük dedesi Muhtar Mustafa'dan geliyor.

Yaşamını şöyle anlatmıştır; Ümraniye Yaman Evler İlkokulu'na gittim. Okulda her sabah öğrenciler toplanır ve öğretmen bana "Andımızı" okuturdu. Bundan büyük heyecan duyardım. Her öğlen kantinde simit poğaça satılırdı, onun hesabını bana vermişlerdi. Belki ticarete orada aşina oldum. Ümraniye Lisesi Fen Şubesinden mezun oldum. Lisemiz çok iyi eğitmenlere sahipti; Matematik Hocamız Turgut Terzioğlu ve Mantık dersi Hocamız Mikail Bey analitik düşünmemi sağlayan eğitmenler oldular. İngilizce Hocamız Gülten Hanım bizde yabancı dil farkındalığı yaratan değerli eğitimciydi. Tülay ve Serpil Arığ Hocalarımızın Türkçe ve Kompozisyon dersleri, bizlere doğru Türkçe kullanmayı öğretmiştir. Şimdiki kuşağın Türkçemizi kullanmasındaki üzücü durumu görünce, *"Allaha şükür bu hocalarımız bize çok iyi Türkçe ve özellikle yazarak ifade etmeyi o yaşlarda öğrettiler"* diyorum.

Babam Hasan Muhtaroğlu, İETT' de biletçi olarak çalışıyordu. Geçimimizi sağlayabilmek için ayrıca evde ayakkabı tamiri yapıyordu. Her sabah 03.00 işe gider, öğlen gibi gelir ayakkabı tamir ederdi. Çok çalışkan ve çok zeki bir insandı; hızla terfi edip, şu anda özel yazılımlarla yapılabilecek binlerce otobüs sefer ve personel programını kafasından yapar, her gün elle yazdığı deftere göre tüm otobüsler sefere çıkar, personel görev alırdı. Hiç unutmadığım gün; 12 Eylül 1980 sabahı her zamanki gibi erken saatlerde işe giderken askeri cipin "Hayırdır hemşerim nereye böyle" diyerek babamı geri göndermesi ve askeri darbeyi ondan öğrenmemizdi. Babam 1996'da, annem Cavide Muhtaroğlu 2015 yılında vefat etti. Ablam Firuzan Kayışoğlu, evli ve 2 çocuk sahibi emeklidir.

İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden mezun oldum.

1980 senesinde girdiğim İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesinden 1984 haziranında mezun oldum. Aynı okulda Yüksek Lisans ve Doktora yaptım. Doktora Hocam Prof. Dr. İzettin Önder idi. Okulumuzun muhteşem bir kadrosu olduğunu ilerleyen yıllarda çok daha iyi anladım; Bedii Fevzioğlu, Cavit Orhan Tütengil, Gülten Kazgan, Yüksel Ülgen, Erdoğan Alkin, Tülay Arın, Erol Manisalı, Asaf Savaş Akat, Sencer Divitçioğlu, Memduh Yaşa, Tevfik Ertüzün, Sabri Ülgener, Nail Satlıgan gibi efsane hocalardan ders aldık. Bu hocalarımız bize çok değerli bilgiler, daha önemlisi sağlam bir iktisat temeli, sosyal bilim mantığı oturttular. Ben temel çizgimi İktisat Fakültesinde aldığım eğitime borçluyumdur.

Bir zamanlar Devletçilik anlayışı ağırlıktaydı.

Bizim kuşakta "Devletçilik" ağır basar, "Devlet bizi yetiştirdi okuttu" fikri hakimdi. Ben de bu düşünceyle devlette çalışmak istedim; borcumu ödemek gibi gördüm. O dönemde en gözde olan müfettişlik sınavlarıydı, hatta aramızda şaka olmuştu "Müfettişlik sınavını kazanamayanlara kız bile verilmez" denirdi. O dönem özerk hale gelen Denizcilik Bankası müfettişlik sınavlarını kazandım ve müfettiş yardımcısı olarak iş hayatıma başladım. Müfettişler dürüstlük ve ahlâk simgesi olarak görülürdü, işe alırken çok sıkı incelemeler yapılırdı. Hiç unutmuyorum eve incelemeye gelmişlerdi; Cengiz Bey isimli bir müfettiş "Televizyonu nasıl aldınız" diye sorgulamış, annemin "Taksitle" cevabına karşılık, aldığımız yere gidip taksitlerin düzenli ödendiğini tespit etmişti

Denizcilik Bankası'nın şubeleri hep deniz olan yerlerdeydi; beni önce Yeniköy şubesine ardından Kadıköy, Büyükada ve sonra Gemlik şubesine gönderdiler. Gemlik şube müdürü

orada doğmuş muhteşem biriydi; geleneksel olarak ilk gün bizi öğlen yemeğine götürürken kapıda koşarak gelip nakit yetiştiren bir esnafın parasını alıp çekmecesine koydu! Akşam gelip bunun için binlerce özür diledi. Bence vatandaşın bankaya ve banka personeline güvenini teyit eden bu durum olsa da, sistem açısından sakıncalıydı, hataydı.. O anda ben "Hata arayan" bir iş yapamayacağımı anlayıp bankacılığı bırakmaya karar verdim

Baytur'un çekirdek kadrosunda göreve başladım.

Öğrenciliğim sırasında bir Halkla İlişkiler şirketinde anket yapıp harçlığımı kazanırdım. Tüm anketleri lâyıkı ile yapmaya çok özen gösterirdim. Anket yapacak insan bulmak zordu; Birgün Teşvikiye civarında bir kapıyı çaldım. Bu adreste karşıma çıkan kişi Diş Hekimi Işıl Tansal Evcimik idi ve çok yoğun olduğunu ve sonra yapılmasını istedi. Anketleri bitiremeyince ona gittim, bana ilgi gösterdi ve dost olduk. Bir hastası "Kendimden çok güveneceğim birini arıyorum" deyince, beni aramış; O zamanlar iletişim bugünkü gibi değil, eve not bırakmış.. Ben taşra görevinden bir hafta sonra dönüp öğrendim ve geri aradım. Hayatımın akışını değiştiren bu tesadüf olmuştur. Çukurova Şirketi olan Baytur, Irak'tan petrol getirip İskenderun Ceyhan'da depolayıp satıyordu. O kadar fazla mal geliyordu ki ne yapalım diye düşünürken patron Mehmet Emin Karamehmet gemilere vermeyi düşünüyor ve öylece Türkiye'de ilk özel uluslararası bunker şirketi kuruluyor. Baytur adı verilen bu şirketin çekirdek kadrosunda yer aldım ve böylece bunker sektöründe bugün 34 yılı aşan serüvenim başladı. O senelerde, tüm sektör Oslo da "Norwegian Shipping Academy" tarafından yapılan bunker konferanslarında buluşurdu. Bu konferanslara dünyanın her yerinden 600 civarında delege gelirdi. Baytur adına her sene bu toplantılara katıldım. Müşteri ziyaretlerinden edindiğim deneyim, iş kültürüme ve disiplinime çok katkı yapmıştır.

Norveç, denizcilikte muhteşem bir ülke; Bu ülkede güven, itibar, dürüstlük en başta gelen değerler, onlardan çok şey öğrendim. Bir akşam yemeğinde tesadüfen Texaco'nun iki numarası ile yan yana oturdum. Benim geleceğime yön veren bir rastlantı oldu ve orada başlayan süreçle onların Türkiye'ye gelmesi noktasına ulaştık. Hedefim, daha doğrusu hayalim, çalıştığım şirketin ülkenin, hatta bölgenin en büyük petrol şirketi olması idi. Baytur o çerçevede sadece bunker ile kısıtlı kalmamalıydı. Bunlar benim görüşlerimdi ve dağıtım izni alarak her alanda faaliyet gösteren bir firma olması yolunda çalıştım. Ancak bunlar mümkün olamadı; yönetim başka alanlara yatırım yapma kararı verdi. Sabah işe gelmeden Ambarlı'ya gider, orada yeni geliştirilen liman bölgesi içinde yakıt tankları hayal eder, planlar yapar sunardım. Ama yönetim başka alanları tercih etti ve orada çimento siloları yaptı. Böylece heyecanımı ve motivasyonumu yitirdim. Beynimde oluşan şey "*Bu boyutta kalacaksak bunu ben de yapabilirim*" idi.

Büyük petrol şirketlerinden sonra ilk dağıtıcı lisansını biz aldık.

Çok unutulmaz bir anımdır; majör denen büyük petrol şirketlerinden olan, ilk dağıtıcı lisansı almamız üzerine sonradan Opet'i kurup Koç Holdingle ortak olan Fikret Öztürk, bize (Baytur) gelip "Bende iş, sizde lisans var beraber yapalım" dedi. Bizim yönetim küçümsedi. Sonunda Opet bir dev oldu, ancak Baytur ne yazıktır ki, 2013 senesinde faaliyetine son verdi. Bunları hatırlayınca hayat çok şaşırtıcı olaylarla dolu diyorum; Tüm bu gelişmelerden sonra bu boyutta ben de başarılı olabilirim düşüncesiyle, 1993 senesinde Baytur'dan ayrıldım. Baytur'da operasyon müdürü olarak çalışan Can Kıraç ve onun yakını bankacı Aziz Yayla ile ACM Enerji şirketini birlikte kurduk.

Mustafa Muhtaroğlu, eşi Yeşim Muhtaroğlu ve oğulları Deniz Muhtaroğlu 2018 Gemi Brokerleri Davetinde.

Energy Petrol AŞ'yi eşim Yeşim Muhtaroğlu ile birlikte kurduk.

Allah yardım etti; Daha ilk günümüzde üniversiteden arkadaşım Turgut arayıp *"3000 ton mazot var. Ben bu işlerden anlamam, ne yapalım"* diye yardımcı olmamı istedi. O malı İstanbul'da bir ikmalciye satıp ilk gün ciddi bir para kazandık. Gerçekten büyük bir şanstı, çok iyi başladık ve böylece 1996 senesine kadar çalıştık. Konsinye mal getirip, depolayıp satmak bir çözüm olamazdı. Ortaklarıma *"Al satla bir yere kadar yaparız. Kendimiz depocu olmalıyız"* dediğimde ilgilenmediler. Bunun üzerine ayrılma kararı verdim ve o güne kadar kazanılan paradan payıma düşeni alarak biriktirdiğim 300.000 Dolar sermaye ile 1997 senesinde Energy Petrol A.Ş kurdum. Bana o dönemde Şark Denizcilik'te Finans Müdürü olarak çalışan eşim Yeşim Muhtaroğlu da katıldı. İkimiz bir tek odadan oluşan şirketimizde birlikte yola çıktık.

Eşim Yeşim Muhtaroğlu, İstanbul doğumlu Finans eğitimi almış, bir dönem İngiltere'de bulunmuş sonra Baytur ve Şark Denizcilikte çalışmıştır, şirketimizin beyni, hafızası ve sağ duyusudur Energy Petrol'ün ulaştığı noktada büyük paya sahiptir. Kalkavanlara ait bir tankeri 110.000 dolara satın almış ve *"Energy I"* adını vermiştik. O dönemin koşullarında epey masraf yapıp hesaplarda 160.000 dolar olarak kabul ederdik. Ortaklıktan ayrılırken 160 bin dolar üzerinden payımı istedimse de kabul etmediler ve tankeri 110 bin dolara aldıklarını belirttiler. Bunun üzerine bu fiyattan ben satın almaya talip oldum. Bunu da kabul etmediklerinden "Ceketimi alıp" ayrıldım. Ortaklıktan ayrılırken sadece cep telefonumu almıştım; bana haksızlık yapılmıştı, bırakıp gittim.

1997 senesi Ocak ayında başlayan Energy Petrol şirketimizin ilk misafirlerinden biri çok sevgili Osman Öndeş oldu. Bugün çok eksikliğini çektiğimiz arşiv ve fotoğraf konusunda elimizde o gün Osman Bey'in çektiği fotoğraf ve değerli yazıları var.

Energy Petrol, Mavi Akım boru hattı projesini yapan Saipem 7000 ve destek gemilerinin yakıt ikmal işini organize eden İtalyan ENI şirketi için, Karadeniz'de 7800 ton fueloil ikmalini gerçekleştirdi.

1977 yılında Energy Petrol AŞ. şirketinin ilk .yakıt ikmal tankeri "Energy I" olmuştu.

Energy Petrol AŞ. olarak Veysel Vardal grubuna ait iken bir tankeri daha, arada el değiştiren sahibinden alındı ve "İstanbul Bunker" adı verildi..

Yaşam nice derslerle dolu; O şirket eridi gitti. Bizim ulaştığımız noktanın yüzde biri boyutunda kaldılar ve tankerle iş yapamayıp, o dönem bunker işi yapmak isteyen Penta şirketine sattılar. Onlar daha başlamadan vazgeçtiler ve ben "*Energy I*" tankerini 120 bin dolara 12 taksitle Penta' dan aldım ve halen o tankeri ilk göz ağrımız olarak tutuyoruz.

Çok çalışmalıydık ve çok başarılı olmalıydık.

Tek hedefimiz vardı; Çok çalışmalıydık ve çok başarılı olmalıydık. İlk ay sadece 3000 ton satabildikse de, işimizin defalarca büyüyeceği belliydi. Bunkercilik sektöründe finansman lazımdır; eşim finansçı olduğu için bankacıları tanıyordu. O dönem Türk bankaları Hollanda'da banka kuruyordu. Eşim onlardan birinin Genel Müdürü Özden Hanım'la tanışıyordu, onunla konuştu ve projemizi anlattı. Olumlu bulunduğu için bizi Genel Müdür Muavini Onur Umut'a yönlendirdi. Böylece 300.000 Dolar kredi verildi. Son derece mutlu olmuştuk ve daha da heyecanlıydık. O günden bu günlere 20 yılın sonunda toplamda 2.5 Milyar Dolarlık yakıt sattık ve yıllık 200 Milyon Dolar civarında ciro yapan, hiç kredi kullanmayan, her yıl yarım milyon tona yakın yakıt ticareti yapan bir noktaya geldik. Halen Energy Petrol AŞ. olarak 100 kişiye yakın insan istihdam ediyoruz. Bugünlere sadece ve sadece çok çalışarak geldik ve doğruluktan hiç ayrılmadık.

Energy Petrol 2008 yılında Kuzguncuk'ta satın aldıkları 1881 yapımı bir Osmanlı yalısında çalışmalarına devam etmekte.

Çabalarımızın başarıya ulaşmasında müşterilerimiz teveccüh gösterdi. Yüce Allahın yardımına sığındık! Kolay değil, toplamda 30.000 gemiden fazla gemiye yakıt ikmali yaptık, hepsi tek tek ben ve eşimin şahsen elinden geçti; her birinin yüklemesinden teslimine kadar her saniyesini yaşadık idrak ettik, gerçekten çok yoğun zor bir iş ama başardık ve çok mutluyuz.

Energy Petrol'ün her günü bir hatıradır; Allaha şükür her ay şirketimize binlerce yakıt talebi gelir ve her yıl 2500' e yakın gemiye hizmet veririz, hepsi tek tek dağarcığımızdadır. Bu nedenle tanık olduğumuz anılarımızı yazsak ciltler yetmez. Yine de birkaçını paylaşmak isterim; Şirketimizin "Take-off" noktası denebilecek iş, Mavi Akım boru hattı projesini yapan Saipem 7000 ve destek gemilerinin yakıt ikmal işini organize eden İtalyan ENI şirketi için yaptığımız yakıt ikmalleridir. 18 Temmuz 2001 günü Karadeniz'in hırçın sularında verdiğimiz 7800 ton fueloil, halen bölgede tek seferde yapılan en büyük ikmaldir. Bu ikmali Beşiktaş Denizciliğin "Kartalköy" tankeri ile yapmıştık. Hiç unutmuyorum ikmale ben de gittim ve helikopterle çekim yapmıştık. O işi almak için hem Türkiye'den hem Rusya'dan çok firma ihaleye girdi. Biz çok akıllı bir çözüm önerisi ile ihaleyi aldık. Peşin ödemeli bu iş şirketimize büyük bir katkı yaptı. Böylece hem finansal olarak güçlendik ve hem de güven olarak sınıf atladık. İlk ikmalin faturası 1 milyon dolardı ve parası geldiğinde yakıtı Trabzon'a gönderecektik. İzmit bölgesinden Karadeniz'e çok mal gönderecektik ve ona yetecek teminatımız olmadığı için

Energy Petrol filosunda yer alan 2001 inşa 2265 grt., 3659 dwt. Oil/Chemical tanker Deniz M.

IBIA Convention İstanbul projesi nedeniyle, IMO Genel Sekreteri Kitack Lim Deniz Ticaret Odası'nı ziyareti etmişti.

ben ön hazırlık olarak gümrüğe başvurmuş, bu milli projede teminat kolaylığı istemiştim. Ne var ki Ankara'dan yazı tam tersine, hatta teminat miktarını 3 katına çıkaran bir şekilde geldi. Malı yükledikse de gönderemiyorduk. Hemen İzmit Gümrükler Başmüdürlüğüne gittim. Genel Müdür Mehmet Şahin Bey idi (Daha sonra Müsteşar olarak hizmet vermiş çok kıymetli bir Devlet adamıdır, kendisine her zaman müteşekkiriz. Daha sonra bölgeye büyük faydalar sağlayan işler yapmıştır). Kendisiyle ilk defa tanışıyordum; Saat ilerlemiş çözümsüz kalmıştık. Parasını almış, malı yüklemiştik, fakat gönderemez noktadaydık; o kadar teminatı verecek imkan yoktu. Gümrük İdaresi de teminatsız göndermiyordu, tıkanmış kalmıştık. Başmüdür Mehmet Bey Gümrük Müdürünü aradı, "Bir memur verelim gönderelim" dedi. Müdür "Bu saatte nereden, kimi bulalım efendim?" deyince Mehmet Bey, Başmüdürlükten bir arkadaşa seslendi ve onu yanımıza verdi ve böylece yakıtı gönderdik. İdaremize her zaman teşekkür ediyoruz hep destek oldular. Bu projeye 50.000 ton yakıt ikmali yaptık ve şirketimizin gücü arttı, çok prestijli bir projeyi başarıyla tamamlayıp oradan sonra hızla büyüyüp gittik.

Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği (GYİD) Kurucu Başkanı oldum

2001 senesinde dernek kurma fikri gelişti; Sektörden arkadaşlarımızın teveccühü ile Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği (GYİD) Kurucu Başkanı oldum ve bir kurum kültürü geliştirmek için sadece bir dönem başkanlık yapıp herkesin görev yapmasının önünü açtım. Dernek yönetimindeki arkadaşlarla İstanbul'u tanıtmak için bir bunker konferansı düzenlemek istedik. Bu yapıda konferanslar düzenleyen İngiliz kuruluşlarıyla konuştuğumuzda 200 bin pound istediler. Bunun üzerine biz kendimiz yaparız dedik ve başardık; Üst üste 6 konferansın başkanlığını yaptım.

Üye şirketlerin sırayla başkanlık yaptığı bir anlayış içindeki uygulamada, ikmalciler arasında tekrar sıra bize geldiğinde Energy Petrol olarak Yeşim Muhtaroğlu'nun Dernek Başkanlığını

üstlendiği 2011 yılında yaptığımız konferansa çok büyük ilgi gösterildi ve 350 kişi gelerek en başarılı konferans olarak tarihe geçti. İşe ilk başladığım yıllardan bu yana tanıdığım ve zaman içinde dünyanın en büyük yakıt şirketi olmayı başaran WFS şirketi CEO'su Paul Stebbis'den rica ettim, "Key Note Speaker" olarak yer aldı ve unutulmaz bir konuşma yaptı. O konferansın "Trust and Cooperation" başlığıyla açılış konuşmasını yapan eşimin bu başlığı, sektörün mottosu olmuş IBIA tarihine geçmiştir

IBIA 2019 Yıllık Büyük Toplantısı İstanbul'da yapıldı.

IBIA (International Bunker Industry Association) Yönetim Kuruluna davet edildim. IMO danışmanı olan ve 2018 senesinde kural belirlemeden en etkin on kurum içinde yer alan bu kuruluştaki ilk ve tek Türk oldum. Başlangıçtan itibaren uzun yıllar IBIA yönetim kurulunda sektöre hizmet ettim. 2011 yılında IBIA Yönetim Kurulunun İstanbul'da toplanmasını ve her yıl bir başka bölgede yapılan "IBIA Convention" adı verilen yıllık büyük toplantının 2019 yılında İstanbul'da yapılmasını sağladım. Aynı süreçte üç kez Deniz Ticaret Odası Meclisi üyeliğine seçildim. 8 Nisan 2018 tarihinde yapılan oda seçimlerinde 13 No.'lu Meslek Komitesinden Meclis Üyeliğine ve ayrıca Yönetim Kurulu Yedek Üyeliği ve 13 No.'lu Yakıt Komitesi Başkanlığına seçildim. 2010 yılında Bakanlık tarafından DTO ile iş birliği içinde benimde dahil olduğum bir çalışma grubunca hazırlanan Tanker Yönetmeliği çerçevesinde yakıt barçlarının yenilenme projesi kapsamında 4 adet ortak tanker yaptık. Bu tankerlerden birini sattık. Halen 3 tanker bünyemizde çalışmaktadır,

Her sene başka bir ülkede gerçekleştirilen IBIA Toplantısı ve Gala Yemeği daveti 25 Şubat 2019 gecesi Londra'da Grosvenor House Hotel'de kutlanmıştı.

Halen 11 yakıt ikmal tankerinden oluşan bir filoya sahibiz.

2014 yılında 3659 dwt.'luk oil/chemical tanker "Safir"i satın aldık ve "Deniz M." Adını verdik. Bu atılımımız sayesinde İstanbul'daki en büyük yakıt ikmal tankeri bizde oldu. Deniz M. ile tek partide büyük tonajlı yakıtlar veriyoruz ve tek seferde 2500-3500 ton gibi yakıt satışlarımız oluyor.

2015 senesinde 1989 doğumlu oğlumuz Deniz Muhtaroğlu şirketimize katıldı; Galatasaray Lisesi ve Sabancı Üniversitesinde eğitim aldıktan sonra aile şirketimizi geleceğe taşımak hedefi ile bizle çalışmaya karar verdi. Böylece sıfırdan başlayarak yarattığımız yakıt şirketi ve yakıt ikmal tanker filomuzla Türk denizciliğine uzun yıllar hizmet etmekten gurur duyuyoruz. 2016 senesinde 2 adet 2007 yapım kardeş tankeri bünyemize katarak toplamda 11 adet yakıt ikmal tankerinden oluşan bir filo oluşturduk.

Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) Yönetim Kurulunda görev yapan ilk ve tek Türk olan Mustafa Muhtaroğlu, 2020-2023 dönemi için yapılan seçimleri kazanarak IBIA Yönetim Kurulunda görev yapan tek Türk olmayı başardı.

Mustafa Muhtaroğlu Uluslararası Bunkerciler Derneği (IBIA) Yönetim Kurulu'na seçilen ilk Türk delege olmuştu. Haberde şöyle deniliyordu; Bunker sektörünün tek uluslararası derneği olan Londra'da yerleşik ve IMO'da danışman statüsüne sahip Uluslararası Bunkerciler Derneği Yönetim Kurulu'nda açık bulunan üç üyelik için seçim yapıldı. 768 kayıtlı dernek üyesinin oylaması ile yapılan seçim sonucu 8 Şubat'ta bin yüz kişinin katılımıyla gerçekleştirilen geleneksel 22.ci Akşam Yemeği'nde açıklandı ve Mustafa Muhtaroğlu IBIA Yönetim Kurulu'na yeniden seçildi. Mustafa Muhtaroğlu 22 yıllık geçmişe sahip olan IBIA'da görev yapan ilk ve tek Türk olma özelliğini taşıyor.

24 Şubat 2020 günü Londra'da yapılan IBIA Genel Kurulunda açıklanan seçim neticelerine göre Energy Petrol Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Muhtaroğlu, sektörün devleri olarak nitelenen Maersk, Star Bulk, BP Marine, Bunker Holding, Cosulich gibi temsilcilerle beraber IMO danışman statüsüne sahip IBIA Yönetim Kurulunda görev yapmaya hak kazandı. Mustafa Muhtaroğlu seçimdewn sonra yaptığı açıklamada şöyle diyordu; "Üyelerin ciddi desteği ve yüksek teveccühü ile seçimi kazandım, destek veren herkese teşekkür ederim. Sonuçlar açıklandıktan sonra katıldığım bir resepsiyonda bir üye 'Sen sektörün doğrularını ve gerçek değerlerini temsil ediyorsun onun için kazanıyorsun.'

Sanıyorum bu seçimin en net özeti bu cümledir. Girdiğim her IBIA Yönetim Kurulu seçimini kazandım. Bu başarıyı gösterebilen bir kaç kişi var, belki kimse yok. Defalarca girip kazanamayan adaylar var. Sanıyorum ne seçimi olursa olsun oy verenlerin bir feraseti, sağduyusu, vicdanı var. Siz onu asla gerçek dışı söylemlerle ve gerçek dışı haberlerle, yapmacık kurgularla değiştiremiyorsunuz. Herkes neyin ne olduğunu, kimin ne olduğunu çok iyi biliyor, görüyor ve doğru mutlaka tecelli ediyor. Hem sektörümüz, hem Türk bunker camiası ve denizcilik camiası adına bu görevi yapmaktan çok mutluyum. Doğru bir kez daha kazandı. Bu seçim eğriyi doğruyu akla karayı herkese gösterdi. Ülkemiz ve camiamıza hayırlı olsun" dedi.

KAPTAN MEHMET TAHİR SARIOĞLU

Kaptan Ferit Biren ve Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu yıllarca Deniz Ticaret Mektebi zabit namzetlerinin denizde eğitim yapabilmeleri adına bir okul gemisi için nice emekler sarf ettiler.

Bodrumda inşa edilmiş olan STS Yelkenli Okul gemisi.

Bodrum'da Denizcilik Meslek Lisesi ve Yüksekokulu öğrencilerinin deniz eğitimlerini amaçlayarak inşa edilmiş STS Bodrum Yelkenli Okul Gemisi'ne yöneldiler. Uluslararası "Tall Ships Regatta (Görkemli Gemiler)" yarışmasına hiç olmazsa, geleneksel ve her biri müze gemi değerindeki yelkenliler gibi "Tall Ship" olmasa da bu yelkenli ile katılmayı teşvik etmekle kalmadılar, baştan sona kadar hazırlanması için ne ihtiyaçları varsa karşıladılar ve seyre çıkmaya hazır ettiler.

İki yıl üst üste Bodrum'da çalıştıkları sırada ben de Bodrum'da idim. STS Bodrum yelkenli okul gemisi bir Eylül ayında Kaptan Yücel Köyağasıoğlu liderliğindeki Denizcilik Meslek Lisesi ve Yüksekokulu öğrencilerinden oluşan 21 kişilik ekiple katıldığı Barselona'da düzenlenen Uluslararası Okul Gemileri Yarışı'nda, "Tall Ships Regatta (Görkemli Gemiler)" klasmanında birinci olmuştu. 2014 yılında Karadeniz'in baştan başa geçildiği "Tall Ships Regatta (Görkemli Gemiler)" Karadeniz Görkemli Gemiler Yarışı için 15 Mart'ta Bodrum'dan ayrılarak Bulgaristan'a doğru hareket eden STS Bodrum yelkenli okul gemisi, Bulgaristan'ın Varna Limanı'ndan başlayan yarışı Rusya Novorossiysk ve Rusya Sochi limanlarına ulaşıldıktan sonra Romanya Köstence'de sona erdirmişti. Bir öteki yıl İngiltere'ye kadar uzanacak bir yolculuğun önderliğini yapacaklardı.

Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu şirketinden görevlendirdiği ekibiyle her seferinde yelkenli okul gemisi yola çıkıncaya bitmeyen bir heyecanla hep oradaydı. Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu, bir taraftan da mesleki sosyal sorumluluklar üstleniyordu; İMEAK Deniz Ticaret Odasının 16 Mayıs 2013 Perşembe günü yapılan seçimlerinde; Cengiz Kaptanoğlu Meclis Başkanı olurken, Mehmet Tahir Sarıoğlu Meclis Başkan Vekili olarak görev aldı.

DEFAV Başkanı olmuştu

İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı- DEFAV'ın On Dokuzuncu Geleneksel Dayanışma Gecesi 3 Mayıs 2014 gecesi Sheraton İstanbul Hotel Galaxy Balo Salonu'nda gerçekleştirilmişti. Denizcilik eğitimine, denizcilere ve denizci ailelerine destek olmak amacıyla kurulan DEFAV Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu kürsüye davet edildiğinde vakfın kuruluş amacının denizci akademisyenlere destek vermek, denizci eşlerine ve ailelerine destek sağlamak ve denizci öğrencilere burs vermek olduğunu söylemişti. 19'cu yıldönümü bir milat olmalıydı. O sene aldıkları kararla, bir denizci evi oluşturmalı ve bu evde hem denizci yaşlılara bakabilmeli hem de her türlü faaliyetlerini bir araya getirmeliydiler. Başta futbol olmak üzere spora tutkundu. Gençliğinde Antakya Spor Kulübünde futbol oynamıştı. Antakya Spor Kulübü'ne uzanan futbol hayatında yaşadığı zorlukları yirmi seneyi aşkın süre yaşadığı Sarıyer Bahçeköy'deki çocukların da yaşadığını görünce Bahçeköy Spor Kulübü'nü kurdu. Kulübe kayıtsız şartsız destek verdi ve U15 mahalli liginde şampiyon yaptı. Çocukların her birine şampiyonluk hediyesi olarak bisiklet hediye etti. Vefatından sonra yolda eşi Güler Hanım ile karşılaşan çocuklardan biri Tahir Baba'larını çok özlediklerini, o gittikten sonra kulüpte hiçbir şeyin eskisi gibi olmadığını söylediğinde Güler Hanım'ın yüreği burulmuştu. Akabinde Sarıyer Spor Kulübü Başkanlığı yaptı. Bunun ardından da sarı-lacivert renkleriyle Fenerbahçe Kulübü'nde Yönetim Kurulu üyeliğini üstlenecek kadar bu sevdaya bağlamıştı kendini...

Tarih 20 Ekim 2017 idi; Fenerbahçe'de yönetim kurulu üyesi Mehmet Tahir Sarıoğlu'nun sağlık gerekçesi ile istifa ettiği açıklandı. Başlangıçta rahatsızlığı bilinmiyordu. Ama kısa zamanda duyuldu.

Tarih 5 Şubat 2018 idi; medya organlarında Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu'nun bir süredir tedavi gördüğü hastanede yaşamını yitirdiği haberi yayınlandı. Deniz Ticaret Odası başta olmak üzere tüm denizcilik kurumları bu erken vefat haberi karşısında derin üzüntülerini bildirdiler. Üzücü haberin ardından Fenerbahçe Kulübü resmi internet sitesinden bir açıklama yayınladı. Açıklamada şu ifadelere yer verildi: *"Kulübümüzün Yönetim Kurulu Üyelerinden Sayın Mehmet Tahir Sarıoğlu'nu bir süredir tedavi gördüğü hastalığı nedeniyle kaybettiğimiz haberini derin bir üzüntüyle öğrenmiş bulunmaktayız."*

Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu, Levent Camii'nde kılınan cenaze namazıyla son yolculuğuna uğurlandı. Sarıoğlu'nun naşı Aşiyan Mezarlığı'nda toprağa verildi.

3 Kasım 2018 Pazar günü DEFAV Yönetim Kurulu üyeleri Suay Umut, Koray Karagöz ve İlkfer Grup'un katkılarıyla İzmir Bornova'da "Tahir Sarıoğlu Hatıra Korusu ile Ağaç Dikme Töreni" yapacaklarını duyurdular."Tahir Baba" diye saygıyla anılan Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu'nun eşi, kızı, damadı, iki torunu fidanlar diktiler. Ardından dualar edildi. Kim derdi ki, Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu erken sayılabilecek bir yaşta fâni âlemden uzaklarda olacak.

Yaşlılar şöyle derler; "Alın yazısı... Takdîr-i İlâhi... İçecek suyu bu kadarmış..."
Ve sonra tevekkül ile sessizliğe bürünürler.

Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu

İstanbul'da 12 Mart 1952 tarihinde dünyaya gelen Mehmet Tahir Sarıoğlu, 1974 yılında Yüksek Denizcilik okulunu bitirdi. Zabit olarak başladığı deniz hizmetini Türk ve yabancı bayraklı gemilerde ikinci kaptan, kaptan; çeşitli limanlarda ve Türk Boğazlarında kılavuz kaptan olarak sürdüren Mehmet Tahir Sarıoğlu, Aralık 1995'te denizciliğin çeşitli alanlarında faaliyet gösteren Sarıoğlu Denizcilik Şirketi'ni kurdu. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz (İMEAK) Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan vekili ve Denizcilik Fakültesi Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı olan Sarıoğlu, Mayıs 2015'te 12. kez Fenerbahçe Spor Kulübü başkanlığına seçilen Aziz Yıldırım'ın listesinden asil üye olarak Fenerbahçe Yönetim Kurulu'na girdi. Son olarak yönetim kurulunda asbaşkanlık görevini sürdürmekteydi. Sarıoğlu, evli ve iki çocuk babasıydı.

Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu, armatör olarak filosunu kurarken, gemilerini yenilerken daima sabırlı ve inançlı oldu. Asıl sevdası kendi nice emeklerle kurduğu Sarıoğlu Denizcilik ve son örgütlenmesiyle meydana getirdiği diğer şirketleriydi. Sarıoğlu ailesinin Deniz Ticaret Filosu'na kazandırdığı ilk güverte zabiti, kaptanı ve ilk armatörü Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu olmuştu. Anne tarafından dedesi İstanbul eşrafından Haydar Tuncelli, anneannesi Sakine Tuncelli İstanbullu idiler. Baba tarafından büyükbabası Mehmet Tahir Sarıoğlu ve babaannesi Neşide Fatiha Sarıoğlu'dur.

"Sarıoğlu" bir soyağacı olarak bilinir. 1834 Tarihli Of Nüfus Defterinde adı geçen "Aileler ve köyler: Of, Çaykara, Hayrat ve Dernekpazarı Köy ve Mahalleleri Aile İsimleri" Tarihçi Sezgin Demircioğlu ve Süleyman Bilgin tarafından 2011 yılında neşredilmiştir. Of, Çaykara, Hayrat ve Dernekpazarı Köy ve Mahalleleri Aile İsimleri arasında "Arşala Tâbi-i Hola-i Kebîr" inde Sarıalioğlu, Sarıoğlu, Sarıalizâde, Topçuoğlu, Uzunhüseyinoğlu, Uzunömeroğlu aile unvanları dikkati çeker. Gorgoras'ta Sarıoğlu; Zeleka tâbi-i Holaysa'da Sarıoğlu; Yalavas ve Aytinos ve Toramanlı'da Sarıoğlu, Keler'de Sarıhasanoğlu, Sarıoğlu, aile unvanları yaygındır. Eğer bir rastlantı değilse, Sarıoğlu ailesinin köklerinin Of'lu olduğu düşünülmelidir.

Haydar Tuncelli ve eşi Sakine Tuncelli'nin kızı Ferihan Tuncelli, İstanbul doğumlu İsmail Rasim Sarıoğlu ile evlenmiş ve "Sarıoğlu" soyadını almıştır. Ferihan Sarıoğlu ve İsmail Rasim Sarıoğlu ailesinin evleri Üsküdar'da idi. Mehmet Tahir Sarıoğlu, 12 Mart 1952 tarihinde Üsküdar Doğancılar'daki evlerinde dünyaya geldi. Babası İsmail Rasim Sarıoğlu suni kalp perfüzyonisti, yani ani açık kalp ameliyatlarında durdurulan kalp yerine vücutta kan dolaşımını sağlayan cihaz operatörü idi. Senelerce Çapa'da çalışmıştır. Kız kardeşi Tülin Yitik (Sarıoğlu) ise İstanbul Devlet Opera ve Balesi'nde kırk sekiz yıl balerin olarak hizmet vermiştir. Otuz üç yıl da İstanbul Devlet Opera Balesi yönetim kurulu üyesi teknik kurul bale temsilcisi olarak görev yapmıştır.

Mehmet Tahir Sarıoğlu ilkokula Zeynep Kâmil İlkokulu'nda başladı. Okulunun ilk adı "*Harmanlık İlkokulu*" idi. Zamanında okulun inşa edildiği arsa ekinlerin döküldüğü harman yeri olarak kullanıldığından buraya okul inşa edilince adı da "Harmanlık İlkokulu" olmuştu. Sonra 17'ci Okul dediler. Küçük Tahir Sarıoğlu öğrenime başladığında okulun adı Zeynep Kâmil İlkokulu olmuştu. Zeynep Kâmil adını ise semte de adını veren Zeynep Kâmil Hastanesi'nden almıştır.

Eski okul binası üç katlı, yarı kagir küçük çaplı bir bina idi. Dershaneleri uzun yıllar kullanıldığından eğitim- öğretimi aksatacak şekilde yıpranmıştı. Bu nedenle kullanılmaz raporu verildiğinden Milli Eğitim Müdürlüğü'nce yeni okul binası yapılmasına karar verilerek 1974 yılında tamamlanan yeni okul binasına taşındı. Ortaokuldan mezun olduktan sonra Anadolu Lisesi imtihanlarına girdi. Devlet o dönem Türkiye genelinde çok sayıda Anadolu Lisesi olmadığı için İstanbul'dan Anadolu Lisesi sınavını kazanan çocukları yatılı olarak Anadolu'nun çeşitli şehirlerine dağıtılıyordu. Aynı şekilde Anadolu'da sınav kazananlar da İstanbul'a yerleştirilmekteydi! Mehmet Tahir Sarıoğlu sınavı kazanmış fakat, Antakya Anadolu Lisesi'nde okuyabileceği bildirilmişti. Önce annesi bu duruma itiraz etti. Küçük bir çocuğu tek başına Antakya'da yatılı bir okula nasıl gönderebilirlerdi? Oğlunun Antakya'ya gitmemesi ve onun yerine İstanbul'da bir okul gösterilmesi için yüksek mercilere kadar müracaat etmesine rağmen durum değişmedi. Mehmet Tahir Sarıoğlu kendisini bekleyen özgür yaşamı ve istediği gibi futbol oynayabileceği günleri düşünerek annesini ve babasını ikna etmeyi başardı ve kendi isteğiyle Antakya Anadolu Lisesi'nde yatılı olarak okumaya başladı.

Mehmet Tahir Sarıoğlu yıllar önceki bir sohbetimizde hayatını anlatırken, daha bir çocuk yaşta yalnız kalmanın hüznü içinde kaldığını, zaman zaman anne ve baba hasreti çekmesine rağmen, ısrarla başarılı olmak adına okumaya devam ettiği söylemişti. 1970 öğrenim döneminde Ortaköy'deki Yüksek Denizcilik Okulu güverte bölümünü imtihanını kazanarak deniz ticaret dünyasına ilk başlangıcı yaptı. Bu okuldan 1974 yılında mezun oldu. Zabit olarak başladığı deniz hizmetini Türk ve yabancı bayraklı gemilerde ikinci kaptan, kaptan, çeşitli limanlarda ve Türk boğazlarında kılavuz kaptan olarak sürdürdü. 1976 yılında Kaptan Ziya Turan'ın kızı Ayşe Güler Sarıoğlu ile evlendi. Kaptan Ziya Turan da 1944 yılında Denizcilik Yüksek Okulu'ndan mezun olmuş, ömrünü Deniz Nakliyat şirketinde geçirmiş, vatanına ve mesleğine aşık, Türk Denizcilik camiasının yakından tanıdığı bir kaptandı. Kaptan Ziya Turan'ın okyanustaki çok tehlikeli bir fırtınanın haberini ilgili mercilere zamanında ulaştırdığı için uluslararası sertifikaları bulunmaktaydı. 1977 yılında ilk kızı Çiğdem Sarıoğlu (Ergut), 1980 yılında ise ikinci kızı Sinem Sarıoğlu (Erbil) dünyaya geldi. Ailesine olan düşkünlüğünden dolayı uzun sözleşmelerinde eşi ve çocuklarını da yanına, gemiye alırdı. Kızların ödevleri öğretmenleri tarafından limanlara gönderilir, bu sırada anneleri okuldan geri kalmasınlar diye gemiye konulmuş karatahtada kızlara ders anlatırdı.

Denizciliğin her alanına ilgi duyan Mehmet Tahir Sarıoğlu denizde çalışırken tasarladığı projelerini birer birer gerçekleştirmek için deniz hizmetlerine son verdiyse de bir gün bile denizden ayrı kalmadan; deniz ticareti şirketlerinde batık çıkartma, operasyon müdürlüğü, acente müdürlüğü ve işletme müdürlüğü gibi çeşitli görevler üstlendiği yıllarda şirket yönetimini ve uygulamaları dikkatle izleyerek deneyimler kazandı. Ayni süreçte işin pratiğini ve teorisini birleştirmek amacı ile "Deniz İşletmeciliği" alanında yüksek lisans programından mezun oldu. 1995 yılı önemli bir karar yılı demekti. Elde ettiği deneyimler ve bilgi birikimleri sonucu, Aralık 1995'de Sarıoğlu Denizcilik ve Turizm Ltd. Şti. adıyla kendi şirketini kurdu. Kısa sürede bu şirkete yeni şirketler ve yeni faaliyet alanları ekleyerek; büyüme devam etti, Sarıoğlu Denizcilik, armatörlük, gemi işletmeciliği, acentelik, brokerlik, gemi kiralama, gözetim ve sörvey hizmetleri gibi denizcilik faaliyetlerini içine alan bir şirketler grubu olarak sektörde yoluna devam ediyordu. Büyük kızı Çiğdem Sarıoğlu Ergut lise yıllarından itibaren, küçük kızı Sinem Sarıoğlu Erbil ise üniversiteden mezun olduktan sonra onunla çalışıp denizciliği ondan öğrendiler.

Mehmet Tahir Sarıoğlu şirket felsefesini ve amaçlarını şöyle anlatmıştı; *"1995 yılında kurduğum Sarıoğlu Denizcilik; armatörlük, gemi işletmeciliği ve gemi acenteliği başta olmak üzere denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında iddialı, farklı bakışı ve hedefleri olan bir işletme. Sarıoğlu Denizcilik dışında diğer şirketlerimiz; "Kaptan Denizcilik", "Kardeşler Denizcilik", "Target Sigorta Acenteliği" ve "Gale Denizcilik". Ayrıca bir dönem Barbaros Halat Fabrikası da Sarıoğlu Şirketler Grubu'nun içerisinde yer almaktaydı.*

Deniz, sadece ticaret ve taşımacılığın yapıldığı bir yer değil. Deniz benim anlayışıma göre; ticari işlevlerinden öte bir anlam ifade ediyor. Ben, denizi bir yaşam alanı, hayata bakış tarzı ve kültürü olarak anlıyorum. İşletme açısından, denizcilik faaliyetleri asla günü birlik ve sadece ticari hedefler içeren bir uğraş değil. Denizcilik ticari hedefler yanında, daha, iyiyi ve daha güzeli yaratma çabası. Her şeyin insan için ve insana göre olduğu, her şeyin insanca yapıldığı bir iş.1995 yılında sektöre gemi acenteliği ile adım atmıştık. Faaliyet alanımızı gemi işletmeciliği, armatörlük, teknik ve ticari danışmanlık, yat işletmeciliği, brokerlik, sigortacılık ve muhtelif sörvey hizmetlerini ekleyerek (ICGB- International Cargo Gear Bureau Inc. USA temsilciliği) ekleyerek bugünlere ulaştık."

(Soldan) Mehmet Ergut, Çiğdem Sarıoğlu Ergut, Tahir Baba, Güler Sarıoğlu, Tugay Erbil, Sinem Sarıoğlu Erbil

(Soldan) Kaptan Tahir Sarıoğlu ve eşi Ayşe Güler Sarıoğlu torunları Kerem Erbil, Ayşenaz Ergut, Arda Erbil ve Efeziya Ergut ile mutlulukları paylaştıkları günlerde.

DEFAV Başkanı Müh. A. İlker Meşe Tahir Ağabey'i anlattı

DEFAV Başkanı İlker Meşe'den anılarından birkaçını yazmasını rica etmiştim. Aynı gün akşama doğru "Tahir Ağabey" başlığıyla yazdıklarını gönderdi. Şöyle diyordu; *"Hani insan bir ağabeyi olsun ister ya, işte Tahir Ağabey ile öyle abi-kardeş olduk biz. Çok fazla anıyla doluyum. Geçen gün, özlediğim için Mehmet Doğu'yu aradım ve Tahir Ağabey'i anarak uzun uzun sohbet ettik. Tahir Ağabey insanın içine işleyen, seni kucaklayan, destekleyen, ileri taşıyan bir insandı.*

Aliağa'da tersane işine girelim dediğimde, 'Seninle her işe girerim' dediği gün, benim için çok önemli bir gün olmuştur. Birbirimize olan saygıyı, sevgiyi ve güveni hiç kaybetmeden vefatına kadar birlikte geldik. Gemi sahibi olmak çok yakışırdı. Gemisine bakar, kumanyasını eksik etmez, maaşını eksiksiz öder, "Gemiyi mutlu edersen, seni de mutlu eder" derdi ama, gemi sahibi olmak, onun için o kadar önemliydi ki, kendisi ile konuşup yapamadığım, engel olamadığım tek iş, bu son gemi işi oldu. Son gemisi onu çok üzdü.

Ailesine düşkünlüğü, cömertliği, her şeye güzel bakışı, keyifli yaşamı hep bizlerde hoş anılar olarak kaldı. Dedesinin dediği gibi 'Lirayı bozdurdu, keyfini bozmadı.'

İşte Tahir Ağabey böyle bir adamdı.

Şöyle arkaya doğru bakıyorum da Tahir Ağabey'i tanıdığımı, birlikte çalıştığımı, birlikte bir

sürü anı biriktirdiğimi düşündükçe, çok mutlu oluyorum. "Keşke"leri hiç sevmem ama, keşke hâlâ telefonu açıp da 'Sen beni unuttun' demesini çok isterdim."

Damadı Mehmet Ergut, hissiyatını şöyle anlatmıştır; "Tahir Babam...

Seninle ilk tanıştığım zamanı dün gibi hatırlıyorum. Daha ilk "merhaba"nda hissetmiştim bunun hayatımı değiştirecek bir an olduğunu. Zaman içinde bana sıradan insanlarla dolu bir dünyada çok özel, farklı bir insan olunabileceğini defalarca gösterdin. Kendi babam kadar yakın ikinci babam oldun. O müthiş zekanı kullanışın, çalışkanlığın, karizman, o karizmanın arkasında yatan karıncayı incitmeyen merhametli kişiliğin, kendin zarar görmek pahasına gözünü kırpmadan ihtiyacı olana en önden koşarak gidişin bana hayatım boyunca ışık tutacak, yolumu aydınlatacak güzellikler oldu.

Ne şanslıyım ki hayat karşıma seni çıkardı. Seni çok sevdim, çok saygı duydum, örnek aldım. Bundan sonra da gittiğim yolda her zaman ışığım olarak kalacaksın. Bize emanet bıraktıkların için gözün arkada kalmasın. - Oğlun"

Annesi Ferihan Sarıoğlu 18 Şubat 2016 tarihinde vefat etti. Üzüntüler, zamanın akışı içinde kalplere yazıldı ve yaşam devam etti. Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu 7 Şubat 2018 Salı günü Levent Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Aşiyan Mezarlığı'ndaki aile kabristanında ebediyete uğurlandı ve biz, Armatör Kaptan Mehmet Tahir Sarıoğlu'nu, torunuyla birlikte tebessüm dolu bir fotoğrafı ile tamamlayalım. Ruhu şâd olsun.

Kaptan Tahir Sarıoğlu torunu Kerem Erbil ile.

Sarıoğlu Denizcilik filosundaki gemilerden; (Üstte) 2001 inşa, 26,234 grt. ve 46,708 dwt. Ayşenaz S. Kuru dökmeyük gemisi ve (Altta) 17,509 grt., 27,832 dwt. genel dökmeyük gemisi "Güler S."

KAPTAN SADİ PENCAP

Medkon Line Transport CEO'su ve kurucu ortağı olan Kaptan Sadi Pencap "*Pencap*" ailesinin Ankara Hacı Bayram'lı olduklarını belirterek aile öyküsünü şöyle anlattı; Babannem Fehime Fikret Pilavoğlu (Pencap) anlattığı kadarıyla Ankara Kurtuluş Savaşı öncesi kasaba büyüklüğünde bir Anadolu şehriymiş. Kendisi Ankara'nın çok eski ailelerinden "*Pilavoğlu*" ailesinin dört kızından en büyüğü idi. Diğer yakın oldukları aileler ise "Aktarbaşları", "*Bulgurlular*", "*Mermerciler*" ve "*Koç*"larmış. Hatta Vehbi Koç'un Bey'in eşi Sadberk Hanım da arkadaşlarındanmış. 18 yaşında Alaybeyoğlu Halim Bey'in tek oğlu olan Osman Sadi Bey ile evlenmiş.İki yıl arayla bir kız ve bir erkek çocukları dünyaya gelmiş. Erkek çocuklarına "Seyfi Sadi" adını vermişler. Babam Seyfi Sadi Pencap 9-10 aylıkken, Büyükbabam Osman Sadi Bey kulağına kaçan bir pamuk parçasının yarattığı iltihaplanma ve penisilin olmamasından ilerleyen hastalık sonucu 30 yaşına gelmeden vefat etmiş. Babaannemin kızkardeşleri evlenip zamanla İstanbul'a yerleşmişlerdi. Alaybeyoğlu Halim Bey ise iki çocuğunu ve oğlunu erken yaşda kaybettiğinden dolayı üzüntüden kısmî felç geçirerek, bakıma muhtaç hale gelmiş. Babaannemin Ankara'da tekbaşına kalması zaten zorluklarla mücadelesi demek olurdu. Bunun üzerine kızkardeşleri İstanbul'a yanlarına taşınması için isarcı olmuşlar. Böylece kayınpederi Alaybeyoğlu Halim Bey'i de alarak İstanbul'da Beylerbeyi'ne yerleşmiş. Babam Seyfi Sadi Pencap Beylerbeyi'nde denizle iç içe büyümüş. Beylerbeyi İlkokulu, Haydarpaşa Lisesi ve sonuç olarak İstanbul Tıp Fakültesi'nden doktor olarak mezun olmuş. İhtisasını bitirip görev aldığı Topağacı Nişantaşı Dispanserinde hemşire olan annem Zeynep Lâle Savut ile tanışıp 1955 yılında evlenmişler. 1956 yılında Anadolu görevi talep ederek Muğla Devlet Hastanesine atanmış. 1957 yılında ablam Suna ve 1959 yılında ben Muğla'da dünyaya geldik. 1960 askeri darbesi sonrasi partilerin yeniden kurulması sırasında partililerin ısrarlı teklifi üzerine CHP'nin yeni parti teşkilatını kurup İl Başkanı olunca, hastanedeki görevinden ayrılmış. 1965 yılında yapılan milletvekili genel seçimlerinde CHP Muğla Milletvekili seçildiğinden böylece doğduğu şehir olan Ankara'ya yerleştik. Milletvekili olarak bir tıp adamı olarak insanların sağlığına ait her konuya karşı hudutsuz hasseasiyet gösterirdi. 1968 yılı Şubat ayında TBMM'de yaptığı konuşmayla hastahanelerin, doktorların ve hastaların durumlarını ve giderek artan olumsuzlukları bir doktor olarak ortaya koymuştu. Bu konuşmasında Devlet Hastanelerinin ismindeki Devlet mânâsını kavrayamayan bir idrakin içine sokulduğunu, çok defa, hastane tedavisini gerektirmiyen hastaların, muayenehanede ödedikleri para karşılığı hastaneye yatırılmaktadıklarını anlatarak sağlıktaki yozlaşmayı işaret ediyor ve şöyle diyordu; "*Bunlar, 'Doktor yatırdıktan sonra, bakmadı' denmemesi için lüzumu olmayan birtakım ilâçlarla oyalatılmaktadırlar. Tabiî ki, bu şekil hastaların, yatak ücretleri, yapılan ilaçları; yemesi, içmesi Devletin sırtına yükletilmektedir. Hattâ, sırf doktorun beş - on kuruş alması için boş yere ameliyat masasına yatırılıp, lüzumsuz ameliyat edilen pek çok hasta vardır. Bunların sebebi, hastanelerin idari ve tıbbi denetimi bakımından tam bir başı bozukluk içinde bulunuşudur... Devlet hastanelerindeki hasta tedavileri, modern tıp ilmi ölçüsünde tam bir iptidalik örneği olarak yüz kızartıcıdır.*"

Annemin tarafından akrabalarından Dr. Ferhan Erensel, babam Dr. Seydi Sadi Pencap ile bacanaktılar. Dr. Ferhan Erensel, Bektaşi Şeyhlerinden Dr. Ragıp Erensel ve merhume Fahriye Erensel'in oğluydu. Annem Zeynep Pencap, Aysel Gökpınar, Güneş Çehreli,Gül Bora ve Ekrem Bora'nın eniştesi ve Emel Erensel'in eşi oluyordu.13 Mart 1981 Cuma günü hakkın rahmetine kavuşmuş ve cenazesi 15 Mart 1981 Pazar günü Erenköy Camii'nde kılanan öğle namazını müteakiben Küçükyalı Mezarlığı'nda defnedilmiştir. Annem Zeynep Lâle Pencap (Savut) İstanbul doğumlu. Anne tarafi Yugoslav göçmeni, baba tarafı ise İstanbulludur.

Dedem öğretmenlik ve okul müdürlüğü görevlerinde bulunmuş, anneannem ise diş hekimliği okurken evlenip 4 kız çocuğu sahibi olunca okulu tamamlayamamış. Dedemi erken yaşta kaybettiğinden 4 kız çocuğunu tek başına büyütmüş, tam bir Osmanlı kadınıydı.Yaz aylarında Pendik'teki evinde yaşardı. Sert mizaçlı olmasina rağmen misafir olarak geldiğimiz Pendik'teki yazlığında öğle uykusundayken gelip saçlarımı okşayıp başımdan usulca öptüğünü hatırlarım. Babaannemle ve anneannemle çokca zaman geçirebilmeme rağmen her iki taraftan da dedelerimi hiç göremedim.

Ankara'ya yerleştiğimizde Ankara Maarif Koleji'nde öğrenim görmeye başladım. Babam bir sure sonrasında siyasetten ayrılmaya karar Verdi. Asıl mesleği doktorluktu ve muhakkak derin bir özlem duymaktaydı. Böyle bir karar ile Yeniden İstanbul'da Beylerbeyi'ne dönünceye kadar ilkokulu ve orta okulu kolejde okudum. Liseye ise İstanbul'da devam ettim. Liseden

Sadi Pencap arkadaşıyla Beşiktaş'tan yürüyerek ulaştıkları Yüksek Denizcilik Okulu'nu sadece görmek için gitmişti. O gün Mimar Sinan Üniversitesi'ne hiç gitmedi ve ön kayıtla YDO - Yüksek Denizcilik Okulu güverte bölümüne kaydını yaptırdı.

mezun olduktan sonra üniversite imtihanlarında ilk tercihim olan Mimar Sinan Üniversitesi Yüksek Mimarlik bölümünü kazandım. Kaydımı yaptirmak üzere evden çıkıp Beylerbeyi Yaliboyu otobüs durağında Üsküdar otobüsünü beklerken, ayni mahalleden bir arkadaşımla karşılaştım. Kendisi de Vatan Mühendislik İnşaat Mühendisliğini kazanmıştı. Otobüsle Üsküdar'a giderken bana vapurla Beşiktaş'a geçince Ortaköy'deki Yüksek Denizcilik Okulu'na uğrayacağını eğer puanında düşme var ise ön kayıtla o okula gitmek istediğini anlattı. Ben Yüksek Denizcilik Okulu'nuön adını ve nerede olduğunu bu arkadaşımdan öğrendim. Sözleri beni meraklandırmıştı; kendisine eşlik edeceğimi okulu merak ettiğimi, oradan sonra Kabataş'a Mimar Sinan Üniversitesi'ne kayda gideceğimi söyledim.

İkimiz Beşiktaş'tan yürüyerek o günkü adıyla Şeref Stadının yanındaki büyüleyici manzarası ve binası olan Yüksek Denizcilik Okulu'na geldik. Karşı sahilinde evimizin olduğu Beylerbeyi vardı ve Ortaköy deniz kenarındaki bir Osmanlı sahil sarayı dizisinden olan binadaki Yüksek Denizcilik Okulu'ndan bir evimize, bir dönüp, beni cezbeden okula bakıyordum.

Ben buradaydım, Beylerbeyi de neredeyse tam karşısında idi. Henüz puanlar düşmemişdi. Fakat arkadaşım Vatan Mühendisliğe kaydını yaptırmadan bir hafta daha bekleyeceğini söyledi. Okulun sahilindeki kanepelerden birine otururken puanın ne olduğunu sordum ve kendi puanımın yeterli olduğunu farkettim. Hem konuşuyorduk ve hem de yanımızdaki kanepelerde outran zabit namzetleriyle de sohbete başlamıştık. İlk taniştiğim öğrenci, okulun güverte 3.cü sınıfına geçmiş olan, günümüzde Trabzonspor başkanlığını yürütmekte olan Ahmet Ağaoğlu oldu. Bize okulu öylesine sevecen şekilde tanıttı ki, sonuç olarak o gün Mimar Sinan Üniversitesi'ne hiç gitmedim ve ön kayıtla YDO - Yüksek Denizcilik Okulu güverte bölümüne kaydımı yaptırdım. Eve dödüğümde Yüksek Denizcilik Okulu'na kaydımı yaptırdığımı söyledim. Annem tek erkek çocuğundan uzak kalma korkusuyla büyük tepki göstererek itiraz etmesine rağmen, babam liseden mezun olduktan sonar sonra kendisinin de denizci olmak için bizim okula müracaat ettiğini anlattı. Benim bu okulu seçmemden dolayı çok sevindiğini söyledi. Okula girmek arzusuna rağmen, kendisinin anne ve kiz kardeşine destek olmak için kayit yaptiramadiğini ve tıp fakültesine bu yüzden kaydolduğunu anlatarak bana destek verdi. Yüksek Denizcilik Okulu'ndan puanlar düşmediğinden kontenjan doldu ve Beylerbeyi'nden birlikte Beşiktaş'a geçerken beni bu okulla tanıştıran arkadaşım inşaat mühendisi oldu, ben ise kaptan.

YDO'dan mezun olduktan sonra DB Deniz Nakliyatı TAŞ'nin gemilerinde 1986 yılın a kadar Amerika ve Kontinant düzenli hat gemilerinde çalıştım. 7 Mayıs 1984 günü Sevda Artunkal ile evlendim.10 Ağustos 1985'de "Özge" ve 19 Mart 1992'de "Didem" adını verdiğimiz iki kızımız oldu. Özge'yi 11 aylıkken Namık Kemal gemisiyle kontinat seferine götürdük.İlk adımlarını gemide yürüyümeye başladı ve Bremen'de Bremen Mızıkacıları Heykeli'nin önündeki çocuk parkında devam etti...İlk doğum gününü de Biscay Körfezi'ni geçerken kutladık.

İngilizcesi üst düzeyde olan kaptanları Genel Müdür Yardımcımız Kaptan Hayrettin Yelesenli ağabeyimiz 1986 yılında sefer dönüşünde makamına çağırıyordu. Sefer dönüşü uğradığımda kara kadrosunda ticaret departmanında şef olarak görev teklif edildi.Bu görevi Kabul ettim ve iki ay kadar birikmiş iznimin kullandıktan sonar göreve başladim. DB Deniz Nakliyatı şirketinde o dönem karada işe başlayan ve denizden geçen ikinci kişiydim. Nilgün Öymen Hanımefendiyle çalışmaya başlamıştım ki, mesleğin ticari kısmıyla ilgili birçok konuyu kendisinin desteğiyle öğrendim. Hat gemilerine parsiyel açık yük bağlıyorduk. O tarihlerde

Kaptan Salih Zeki Çakır Norveç'te yüksek lisans öğrenimi yapıyordu. Dönem arkadaşlarım Müh. Cahit Paksoy ve Kaptan Hasan Oktay Malmö'de yüksek lisanslarını tamamlayıp Deniz Nakliyatı bünyesine katılacaklardı. Daha sonraları düzenli hat departmanında dönem arkadaşım Kaptan Nejat Olcay, Kaptan Cem Çolakel ve daha sonra Kaptan Fevzi Uzun Sigorta Departmanında karada görevlerine başladılar. Yaklaşik 1,5 yıl çalıştıktan sonra daha iyi maddi koşullar sağlaması nedeniyle o sene İstanbul Büyük Şehir Belediyesi bünyesinde kurulan İDO'nun Norveç'ten gelen üçüncü katamaran yolcu gemisinde kaptan olarak göreve başladim. Bir yıl süren bu deneyimden sonra, aldığım teklif üzerine Mustafa Yetişmişoğlu'nun kurduğu Sarabar Nakliyat Ltd. Şti.'de ticari genel müdür yardımcısı olarak özel sektöre adım attım. İki yillik görevimi şirket sahibinin tasfiye kararıyla tamamlayıp 1990 yılında Sovyet filolarının genel acentesi olan Arif Erten Bey'in kurmuş olduğu Bumerang Denizcilik Turizm Ltd.Şti'de ticaret müdürü olarak göreve başladım.

1992 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası 1992 Eylül ayında Adil Tuğcu ile kurucu ortak ve yönetim kurulu üyesi olarak Basco Denizcilik ve Tic.A.Ş.'de çalışmaya devam ettim. Basco'da %50 ortağımız olan Azov Shipping Company'nin özelliştirmeye girmesi ve kendi talepleriyle ortaklıktan ayrılmaları sonucu ve özelleşen firma gemilerinini satışa çkkardı. Bu durumda iş hacmindeki daralma bizi yeni arayaşlara itti ve 1995 yılbaşından itibaren kiraladığımız 3 gemi ve 3000 teu civarinda kiralık konteyner ile Kuzey Avrupa ile Türkiye arasında düzenli konteyner hattı işletmeye başladık. Gerçekleştirdiğimiz bu atılımla Cellular konteyner gemileriyle full konteyner hattı yapan ilk ve tek Türk işletmeci olduk. Hat "Contaz Line" olarak Akdeniz ve Kuzey Avrupa limanlarında ismini çok kısa sürede duyurdu. Rekabetin kızıştığı dev sermaye guruplarına ait hatların doğrudan aktarmasız Türkiye uğrakları başlatması ile işletmede zorlandığimız hattımızı 2009 yılı şubat ayında Finlandiyalı Containerships firmasına sattık. Bir süre araştırma yaptıktan sonra Medkon Ltd şirketini kurarak yeniden 2 gemi ile Libya limanlarıyla Türkiye limanları arasında düzenli konteyner hat çalışmasi başlattık. Kısa sürede 2 gemi ve 3000 teu civarında konteyner satın alarak güçlenmeye devam ettik. Müteakip yıllarda sahibi olduğumuz 5 adet mpp konteyner hat gemilerimiz ve 12,000 teu konteyner parkımızla Mısır - Libya - Tunus - Cezayir - Fas - İspanya - Arnavutluk ve Yunanistan limanlarına düzenli hatlar yapmaya devam ettik. Medkon Lines unvanıyla Akdeniz havzasında iddialı konumuna geldik.

2012 yılında Marmara terminallerine uğrak yapan ana gemilerin yüklerinin diğer terminallere aktarılarak kara nakliyesi ve karayollarının kamyon trafiğinin azaltılmasına büyük katkı sağlayan halen %95 kapasitesini taşıdığımız Medkon Feeder servisini kurduk ve 2 küçük feeder konteyner gemisiyle devam etmekteyiz. İsrail - Lübnan - İtalya uğraklari ile ilgili çalışmalar ise devam etmektedir. Düzenli konteyner hat işletmeciliği Türkiye'de çeşitli ama bir elin parmaklarını geçmeyen sayıda yapilmakta. Küresel konteyner hatlarına rakip olabilmek veya yaklaşabilmek bu düzenle imkansızdır. Bizler ancak "Short sea" olarak adlandırılan kısa mesafeli konteyner hatları kurarak ticaret yapabilmekteyiz. Konteyner taşımacılığında global Türk hattı olabilmenin olmazsa olmazı halen mevcut hatların armatörlerinin birleşerek kuracağı ve kesinlikle devletin de destekleme amaçlı olarak içinde pay sahibi olacağı sermayesi güçlü bir şirkettir ve ne yazıktır ki bu benim kişisel hayalim olmaktan ileri gidememektedir. Günümüzde her konteyner hattı kendi işlerini devam ettirebilir ve ayri bir global taşıma şirketi kurularak tüm hatlarımız da o şirkete destek verebilir.

Ankara Pilavoğlu Hanı

Saklı Tarih Pilavoğlu Hanı

Ankara Kalesi'ne çıkan ince ve dar yokuşlardan tırmanarak devam edildiğinde, Pirinç Han'dan sonraki Kale Kapı'ya varmadan ulaşılan ilk yapı olan "Pilavoğlu Hanı"dır. Ankara'daki diğer pek çok handan farklı olarak keşfedilmeyi bekleyen sesiz ve sakin bir yapıdır. Aslında çok ziyaretçisi vardır.

Han, Rahmi Koç Müzesi'nin tam karşısında, At Pazarı yokuşunun sonunda yer alır. İlk adı Ali Paşa olan Pilavoğlu Hanı, Kale'nin genelinden farklı olarak restorasyondan geçirilmeyen ender yapılarından biridir. Belki bu nedenle çevresindeki yenilenmiş tarihi binalara nazaran daha özgündür. Hanın ilk sahiplerinden olan Ali Paşa'dan sonra, 1920'li yıllarda Ankara'nın yerlilerinden Pilavoğlu ailesine geçen hanın sonraki yıllardaki hissedarları arasında Aktarlar, Hanifler aileleri de bulunuyor. 1940'lardan bu yana işletmeciliğini Koçer ailesi yapmakta. *Kaynak: Saklı Tarih Pilavoğlu Hanı.*

KAPTAN ENABİR CAN

Kaptan Enabir Can Rize'nin İyidere / Adatepe Köyü'nde 1316/1900 yılında dünyaya gelmiştir. Annesi ayni köyden Fatma Hanım, babası Kaptan Recep Efendi'dir. Babası ise Kırçıl Ahmet Ağaoğlu. Kaptan Recep Efendi ailesi eşraftan "Kırçıl Ahmet Ağa Oğulları" olarak tanınırdı. 1850 sonrasında İstanbul'a göç etmişler. Kırçıl Ahmet Ağaoğlu Recep, İstanbul'un her iki yakası arasında sandalcılık yaparak ailesinin geçimini sağlarmış. Henüz 12 yaşında iken babası vefat etmiş, 15 yaşında ise altı kardeşin en büyüğü Hüseyin Ağaoğlu Çanakkale Savaşı'nda şehit düşmüş. Bu tarihten itibaren annesine ve kardeşlerine bakmakla yükümlü hale gelen Kaptan Enabir Can anne ve kardeşleri ile birlikte İstanbul Beyoğlu Kasımpaşa semtinde kiraladıkları bir eve yerleşmişler.1920 yılında askere gidene kadar baba mesleği sandalcılık yaparak ailesinin geçimini temin etmiş.Çevresinde daima yardımsever, ve dürüstlük dolu kişiliğiyle "Enabir" lâkabıyla anılmıştır. O kişiler Hadîslerde iyi ve güzel huylu salih insanlardır, miske benzetilmiştir ve şöyledir; *"İyi bir sohbet arkadaşı misk satıcısı gibidir, sana misk vermese bile kokusu bulaşır. Kötü bir sohbet arkadaşı da körük çekene benzer. Tutuşturduğu ateş seni yakmasa da, üzerine dumanı bulaşır."*(213)

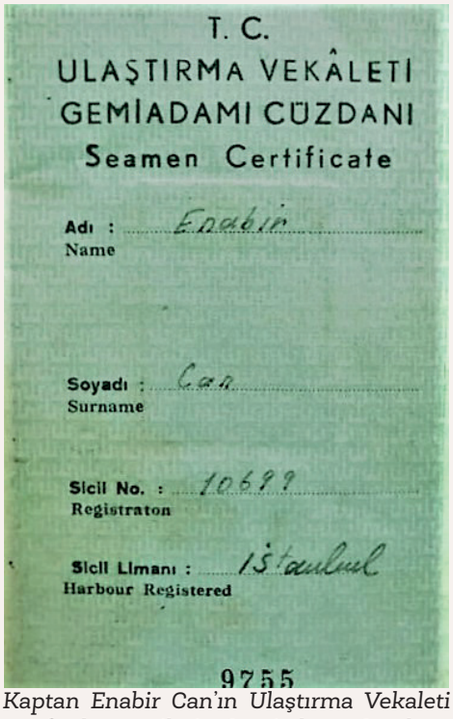
Alabildiğine sırtını sarp yamaçlara dayamış eski Rize'nin kıyılarından bir kış vakti. Dağlar karlarla kaplı. Açıkta küçük bir buharlı vapur görülmekte. Eğer deniz fırsat verirse kayıklarla yolcular ve mallar gidecek gelecek.. Yanaşacak tek bir iskele bile yok! Kaynak: Rize Nostalji.

Biraz daha sonrası yıllar; açıkta demirlemiş posta vapurları. Gözler ufuklarda, vapurlar gelecek diye nice yıllar geçmiştir limansız Rize'de. Diğer tüm Karadeniz kıyı kentleri gibi limana hasret çekerek! Kaynak: Rize Nostalji.

Dedesi Kaptan Enabir Can'ın yaşamına ait anıları babası Recep Can'dan dinlediğini belirten Kemal Kenan Can, o yılların İyidere Köyü Adatepe Köyü'ne ait hatıralardan hareketle çocukluk yıllarına kadar gelerek şöyle anlattı; Karadeniz aman vermeyen bir deniz. Sahiller dik yamaçlarla çevrili ve karadan ulaşım imkanı yok denecek kadar sınırlı. Yöre insanları rızklarını temin için hep denizlere açılmışlar, ya da seneler içersinde çoğunlukla İstanbul'a göç etmişler. Bırakınız İyidere Köyü'nü veya bizim dede yurdu Adatepe Köyü'nü, Rize gibi bir sahil kentinin tek ulaşım imkanı gelip giden vapurlar olmuş.

Eski Rize'ye ait iki fotoğrafla anlatmak isterim;

Dedemin dünyaya geldiği o yıllarda köy olarak anılan Adatepe Köyü, İyidere Köyü'ne bağlı imiş. Günümüzde Taşhane Köyü'nün doğusunda olan bir mahalle. Batısında Varotlar, güneyinde Zavendik (Çiftlik Köyü), Kuzeyinde ise Yapraklar mahallesi ve Gutoz vardır. Tüm yöre gibi daha ileriki yıllarda halkın varı yoğu çay bahçeleri olmuştur.Taşhane Köyü, Adatepe Mahallesi dahil olmak üzere Rize ilinin İyidere İlçesi'ne bağlı bir köy. İyidere ilçe merkezine araç yolu ile 4 km uzaklıktadır. Şaşırtıcı gelebilirse de, bu mesafe yaya yolu ile daha kısadır. Zira araç yolu 4 ayrı mahalleyi dolaşarak Taşhane'ye ulaşılmaktadır. Dedemin, babamın ve haliyle bizim çok küçük yaşlarımızda Adatepe köy sayılırken artık İyidere'ye ait bir mahalle olmakta.


T. C.
ULAŞTIRMA VEKÂLETİ
GEMİADAMI CÜZDANI
Seamen Certificate

Adı : Enabir
Name

Soyadı : Can
Surname

Sicil No. : 10699
Registraton

Sicil Limanı : İstanbul
Harbour Registered

9755

Kaptan Enabir Can'ın Ulaştırma Vekaleti tarafından verilmiş Gemiadamı Cüzdanı; Sicil No: 10699.
Kaynak: Kemal Kenan Can aile arşivi.

Vapurları hayal etmek, beklemek bir özlem olmuş bu yıllar boyunca; Mahmut Şevket Paşa Vapurunun Galata Rıhtımı'ndan kalkarak Zonguldak, İnebolu, Snop, Samsun, Giresun, Trabzon, Rize'ye gidecek, dönüşte Sürmene, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ordu, Ünye, Samsun, Sinop, İnebolu, Zonguldak'a uğrayarak İstanbul'a avdet ettiği yıllardır, o yıllar.Reşit Paşa Vapuru bilinir ki, Galata Rıhtımından kalkarak "Trabzon İkinci Postası" olarak; İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize'ye ulaşır ve açıkta demirler.. Sonra Hopa'ya gider, dönüşte Pazar iskelesi ile Rize, Of, Trabzon, Polathane, Giresun, Ordu, Fatsa, Samsun, İnebolu'ya uğraklar yapar ve İstanbul'a döner. Tüm bu iskelelerde vapurlar kaç kere demirini "Bismillah Fundo" eder, "Bismillah Vira" eder... Yanaşacakları bir iskele bile yoktur!

Samsun'lu Yelkencizâdeler'in Yelkenci Vapurları da bir heyecan olur; "Karadeniz Postası"nı yapan "Samsun" vapuru Sirkeci Rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene ve Rize iskelelerine azimet ve avdet eder.

Dış dünyaya açılan kapılar bunlardır..

Dedem Kaptan Enabir Can askerliğini Yavuz ve Hamidiye zırhlılarında Bahriye askeri olarak yapmış. Hem de tam beş yıl askerlik yapmış..Bahriyede geçen yılları sayesinde gemicilik deneyimleri daha da artmış ve denizciliğini bu gemilerde daha da pekiştirmiş..

Arada bir, çok sevdiği Yavuz zırhlısı için bir Karadeniz türküsü söylermiş;

"*Yavuz Geliyor Yavuz*

Denizi Yara yara.."

1925 yılında askerlik görevinin hitamında İzmir'den alıp İstanbul'a getirdiği askeriyeden hurdaya çıkarılmış 14 metre boyunda tekneyi tamir ederek Boğaz ve adalara dolmuş ve tenezzüh işine başlamış. Bu başlangıç,bugün Turyol adıyla Türkiye'nin en büyük toplu yolcu taşıma kapasitesine sahip kuruluşun ilk adımının atıldığı yıl diye adlandırılabilir. Dedem tam bir Karadeniz erkeği.. Sağlam yapılı ve boylu boslu ve iri yarı.. Bu nedenle köyde lâkabı "Palas" imiş. Adeta kale gibi bir adam! 1926 yılında annesi Fatma Hanım ile Rize'ye dönmüş ve burada komşu kızı Emine Hanım ile evlenmiştir. Beş çocuk sahibi olmuştur.Çocukların en büyüğü babam Recep Can 1929 yılında İyidere'de dünyaya gelmiş..

Kaptan Enabir Can 1959 yılına kadar tekne sayısını da artırarak dolmuş ve tenezzüh işine devam etmiş olup bu tarihte Rize'deki mevcut arazilerinde çay üretimine başlamak üzere İyidere'ye kesin dönüş yapmıştır. Bu tarihten itibaren babam Recep Can İstanbul'daki taşımacılık işinin devamını sağlamıştır.

KAPTAN RECEP CAN

Recep Can şöyle anlatmaya başladı; Adatepe Köyü'nden İyidere Nahiyesi diyeceğim, zamanla çok daha donanımlı olan İyidere'ye taşınmışız. Ben 1929 yılında İyidere'deki evimizde dünyaya gelmişim. Babam Enabir Kaptan, annem Emine Hanım için büyük sevinç olmuş benim doğuşum. Üç yaşıma kadar İyidere'de yaşadık. Fakat babam Enabir Can Kaptan hemen tüm Karadeniz insanı gibi, rızkının peşinde İstanbul'a göç etmekten başka çare bulamamış. Amacı, daha iyi kazanmak, bizlere az da olsa daha iyi bir yaşam temin etmek.

Birgün babamı İstanbul''a yolcu ettik. Babamın İstanbul'a gitmesinden buyana bir seneden fazla bir zaman geçmişti. Demektir ki İstanbul'a gitmesi 1933 yılının sonu ya da 1934 yılının başları..1935 yılında annem Emine Hanım, babamın çağırması üzerine bir vapurla İstanbul'a hareket ettik. Denizleri aştık, karşımızda İstanbul Boğazı..Çocuk merakıyla karşımdaki o manzarayı asla unutmadım.. Sonra vapur bizleri getirdi.. Sirkeci'ye kıçtan kara oldu.. Baştan şamandıraya bağladı, kıçtan rıhtıma halatlar verdiler. İskeleni mayna ettikten sonra kalabalık bir türlü bitmedi. Ama birara babamın sandalıyla gördük. İskeleye yanaşması için diğer sandalcılar yol verdiler. İlk kavuşmamız böyle oldu. Bir mahşer kalabalığı gibi sandallar, mavnalar, römorkörler arasından sıyrıldık ve Köprü'ye doğru yol verdik.. Oradan Fener'e vardık ve karaya çıktık.. Artık babamın evine gidiyorduk. Tüm merakım denizler, sandallar, motorlardı. Babamın yanında olmak için can atardım. Böylece küçük yaşlardan itibaren gemicilik ve gemicilerin yaşamları hakkında hayli bilgi edindim, deneyim kazandım. Çoğu zaman beni yanına alır, motorlara götürürdü. Ona miçoluk yapmak benim için büyük bir gururdu. Babam Ebanir Can Kaptan zamanla 3 yolcu ve tenezzüh motoru sahibi oldu. Tenezzüh diye adlandırdığımız motorlar gerçekten gezi için o yıllarda çok güzel donatılmış ahşap teknelerdi. Bunları başarıyla çalıştırıyor ve kazanıyorduk. Artık ben de tüm sorumlulukları üstlenerek ayrıca çalışmak istiyordum.. Düşündüm taşındım; diyordum ki "Ya ben bu isteğim söylediğimde babam darılırsa, ya da bana kızarsa?"

Kaptan Enabir Can tenezzüh motoru. Kaynak: Kemal Kenan Can aile arşivi.

Recep Can'ın Münakâlat Vekaleti tarafından 10 Ocak 1959 tarihinde aldığı "Kıyı Kaptanlığı" Gemi Adamı Cüzdanı. Kaynak: Kemal Kenan Can arşivi.

Enabir Can ve Mahdumları (Çocukları) Tenezzüh Motörleri Karadeniz - Fener kaydı. Tenezzüh Motorunun adı "Britta".

Sonunda bir cesaretle isteğimi babama anlattım. Şaşılacak şekilde beni hoş karşıladı, hatta kararımdan dolayı beni cesaretlendirdi. Böylece 1945 yılına geldiğimizde babamın müsaadesiyle tenezzüh motorlarından birini alarak iş hayatına atıldım.

Aklım babamın bana emanet ettiği tenezzüh, gezi motorunu korumak, olabildiğince bakımını dikkatle sürdürmek ve etkili olarak çalıştırmaktı. Başarıyordum ve kazanıyordum da!

1946 yılında Lütfiye Hanım ile evlendim. Mesut bir yuva sahibi olduk. Zamanla Allah bize altı evlat sahibi olmak imkanını verdi.

Babam atılımcı ve iş yaratmasını bilen bir müteşebbis idi. 1959 yılına gelmiştik; Rize'ye Batum'daki gibi çay tarımının getirilmesini önemini anlatan ve kazancının yüksek olduğunu söyleyen Zihni Derin Bey'in adını adeta ezbere bilir olmuştuk. 1925-35 yılları arasında Ziraat Vekaleti Batum'dan getirdiği yüzbinlerce çay tohumu ile rize'de bir fidanlık kurmuş ve halkı mısır yerine çay ekimine teşvik etmiş.. Yıllarca köylülerin çay tarımına soğuk bakmasına rağmen zamanla önemi anlatılmaya başlanmış ve Çay tarımı 1944 yılında Örnek, Merdivenli, Kuzeyce, Sivrikale ve Subaşı köylerinde geniş bir toprak parçasının çay tarımı için ayrılmasıyla başlamış. 1950'den başlayarak Demokrat Parti hükümeti tarafından da ciddi şekilde desteklendiğinden Rize'de çay bahçeleri hızla artıyordu. Babam 1959 yılında bir karar veriyor. Rize'ye dönecek ve Rize'de çay üreticiliği yapacaktır. Nitekim bu kararını annemle defalarca konuşuyorlar ve çay üreticisi olmak kararıyla Rize'ye dönüyor. O zaman ben İstanbul'daki yolcu taşımacılığı işinin bir kısmını üzerime devralarak 1993 yılı sonuna kadar şahıs firması olarak ben yoluma devam ettim.

KEMAL KENAN CAN

Kemal Kenan Can 22 Temmuz 1954 tarihinde Rize Vilayeti'nin İyidere ilçesinde dünyaya geldiğini belirterek şöyle devam etti; Henüz iki yaşındayken annemle birlikte İstanbul'a babamın yanına geldik.Zamanla altı kardeş olduk.. En büyükleri bendim!

İlk ve Orta okul öğrenimimi Fatih ilçesinde Tarık Us İlkokulu'nda ve Gelenbevi Ortaokulu'nda tamamladım. Annemle babam Üsküdar'ı çok severlerdi. Üsküdar'a gideceklerse, bizleri de yanlarına alırlardı. Sahilden Salacak tarafına yürürdük. İmrahor'u, Doğancılar semtini çok beyendiklerini hatırlarım. Sonunda özledikleri Üsküdar'a kavuştular ve böylece Üsküdarlı olduk. Üsküdar'a geçtikten sonra Haydarpaşa Lisesi'ne kaydoldum. Lise yıllarımı hasretle anarım. Liseyi bitirdikten sonra öğrenim 1976 öğrenim yılında İstanbul İktisadı Ticari İlimler Akademisi'ni kazandım ve bu akademiden 1980 yılında mezun oldum.

Türkiye o yıllarda çok zor ve çalkantılı bir dönemden geçiyordu.Vatani görevimi biran önce bitirmiş kararıyla yedek subaylık için müracaat ettim. Yedek subay olarak Askerlik görevimi yerine getirdikten sonra artık mesleğimle ilgili çalışma hayatım başlıyordu.Bir müddet daha muhtelif Serbest Muhasebeci bürolarında çalıştıktan sonra 1986 yılında kendi ofisimi açtım. 1993 yılı sonuna kadar Serbest Muhasebeci Mali Müşavir olarak meslek hayatımı sürdürdüm.

1994 yılı başlarından itibaren dedelerimizin mesleği olan Denizcilik sektörüne geçiş yapmak suretiyle yepyeni ve çok daha mutlu olacağım bir yaşama başladım; Artık yük ve yolcu taşımacılığı yanı sıra Vapur Acentalığı hizmetleri vermekteydik. Kurduğumuz şirket "Adatepe Denizcilik Turizm İnş.San.Tic.Ltd.Şti."ile daha da başarılı olmak için canla başla çalışıyorduk. Günümüzde *"Adatepe Denizcilik Turizm İnş.San.Tic.Ltd.Şti."* daha büyük tonajlarda gemilere sahip olmak hedefine doğru ilerlemektedir.

Çeşitli sivil toplum kuruluşları üyesi olarak sosyal faaliyetler ve etkinliklerde görevlerim var. Gednçlerin spor yapması adına, onlara sağlanacak imkanların artırılmasını hedeflediğimden halen bir amatör spor kulübü yönetim kurulu başkanlığı görevini sürdürüyorum. Eşim, Saliha Can Hanım. Mesut Can adını verdiğimiz bir erkek evladımız var.

Recep Can oğullarıyla; (Soldan) Kemal Can, Kemal Kenan Can, Recep Can, Yunus Can ve Ali Can. Karadeniz Ereğlisi Yıl: 1959. Kaynak: Kemal Kenan Can aile arşivi.

(Üstte) Bunker amaçlı tanker 440 grt., 800 dwt. "Ondina" ve (Altta) ... Ares.

YUNUS CAN

BENIZCILIGI TURKUN MI
ULK
OLARAK DUSUN
VE
AZ ZAMANDA
BAS
VIZ

25 Ağustos 1953 yılında Rize'nin İyidere İlçesinde doğan Yunus Can, üç yaşında iken daha önce iş imkanları nedeniyle İstanbul'a gelmiş olan babasının yanına gitmek üzere annesi ve kardeşleriyle birlikte İstanbul'a yerleştiler.

İlk ve Orta okul öğrenimimi Fatih ilçesinde Tarık Us İlkokulu'nda ve Gelenbevi Ortaokulu'nda tamamladı. Ailece 1967 senesinde Üsküdar İcadiye mahallesinde satın aldıkları üç katlı ahşap eve taşındılar. Haydarpaşa Lisesi'nden sonra Uzakyol Gemi Kaptanlığı eğitim ve kurslarına katıldı. Yüksek Denizcilik Okulu gemi kaptanlığı sınavlarının tamamında başarılı oldu ve Kaptan / Master lisansına hak kazandı. 1977–1991 yılları arası Uzakyol'da çalışan çeşitli kuru ve sıvı yük gemilerinde Gemi zabiti ve Gemi Kaptanı olarak görev yaptı. Zamanla gemi acenteliği alanına yöneldi ve 1991 yılında, Ukrayna'da merkezi Odessa limanında olmak üzere dört ayrı limanda ilk yabancı gemi acenteliklerini hayata geçirdi. 1998 yılında TURYOL Deniz Yolcu Taşımacılık Kooperatifi ve 2004 yılında TURYOL Anonim Şirketinin kurucu Yönetim Kurulu Başkanı seçildi ve halen bu görevleri yürütmektedir. Çeşitli sivil toplum kuruluşlarından ulaşıma katkıları nedeni ile ödüller almıştır; Hemen her Karadenizli'nin gönül sevdası olan Ç. Rizespor Klübü'nün daha başarılı olması için çalışmalara katılmakla kalmadı 2001 – 2004 yılları arasında Ç.Rizespor Kulübünün As Başkanlığını yaptı. 2002 – 2006 yılları arası, Rize, İyidere Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfının Mütevelli Heyeti Üyesi olarak görev yaptı ve Yönetim Kurulu Üyesi olarak yer aldı.

Yunus Can, 2002 yılından bu yana İMEAK- Deniz Ticaret Odası Meclis üyesidir. Sosyal faaliyetlere önem vermiş ve Türkiye Okul Sporları Federasyonunda 2006 – 2009 yılları arasında Yönetim Kurulu üyeliğinde bulunmuştur. 30 Mart 2014 Yerel seçimlerinde CHP Üsküdar'dan İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisine girmiştir. Yunus Can evli ve 4 çocuk babasıdır. İyi derecede İngilizce ve az Rusça bilmektedir.

(213) Abir- Turunç, iğde, gül, amber, misk gibi çeşitli ot, kök ve maddelerin karıştırılması ile elde edilen güzel koku: Ol hâki baştan ayağa müşg ü abîr olan (Necâtî Bey). Çıktı hattın gözlerim kan dökmeden oldu alîl / Gerçek imiş çeşme illet verdiği bûy-ı abîr (Rûhî-i Bağdâdî). Zülf-i abîr-tıynetinin şemm ü nükheti / Verdi meşâmm-ı âleme tıyb u tarâveti (Fıtnat Hanım). Kaynak: Kubbealtı Akademisi Kültür ve San'a Vakfı; Ferit Devellioğlu; "Osmanlıca- Türkçe Büyük Lûgat".

BURAK AKARTAŞ

Türk Armatörleri Tarihi'nin ilk cildinden bugüne ilk defa, birinci nesil genç bir Armatör olan Burak Akartaş'ın hikâyesi anlatılacaktır.

Pasifik Denizcilik Grubu Kurucusu ve Başkanı olan Burak Akartaş'ın aile kökleri Doğu Karadeniz'e dayanmakta olup ataları; Rize ili Pazar ilçesi Melyat (Merdivenli) Köyünde yaşayan Deli Hasanoğulları lâkabı ile anılan Laz kültürü ile yaşayan sülaleye dayanmaktadır.

Zonguldak'ta 13 Kasım 1976 tarihinde dünyaya gelmiş olup, Rize ili, Pazar ilçesi, Melyat (Merdivenli) Köyü doğumlu Recep Akartaş ile Darılı (Aranaş) Köyü doğumlu Dursune Akartaş'ın büyük oğludur. Diğer tek kardeşi de Mert Akartaş'tır. Anne tarafından dedesi, 1928 Rize - Pazar doğumlu Dursun Hocoğlu eski bir emniyet mensubu olup, emekliliğinden sonra son görev yaptığı İstanbul iline yerleşmiş ve halen İstanbul - Göztepe'de yaşamını sürdürmektedir. Burak Akartaş'ın anneannesi, 1926 Rize - Pazar doğumlu Emine Hocoğlu ise, 2010 yılında vefat etmiştir. Emine - Dursun Hocoğlu'nun Turgut, Ahmet Zeki, Dursune, Sevinç, Gülen adlarını verdikleri üçü kız, ikisi erkek beş evlatları olmuştur. Baba tarafından dedesi; 1932 Rize - Pazar doğumlu Ziya Akartaş, Zonguldak'ta TTK kurumundan emekli olmuş ve 2012 yılında vefat etmiştir. Babaannesi 1931 Rize - Pazar doğumlu Dursune Akartaş ise 2007 yılında vefat etmiştir. Dursune - Ziya Akartaş'ın üçü erkek, biri kız dört evlatları olmuş; Recep, Ahmet, Zeki ve Tülin adlarını almışlardır. Burak Akartaş'ın tüm ataları Rize'nin Pazar ilçesinden göç etmiş olsalar da, Doğu Karadeniz'in gelenek ve göreneklerine daima saygı ile bağlı kalmışlardır.

Günümüz Rize Pazar ilçesinin sahilden görünümü. Fotoğraf: K. Gözütok.

Nice denizci yetiştirmiş Rize ve onun ilçesi Pazar için kuşkusuz destanlar bile yazmak mümkündür. Karadeniz'in hırçın dalgalarına, sert dağ yamaçlarının yaşamı zorlayan koşullarına rağmen Pazar, ilk çağlardan beri yerleşim alanı olmuş. Mitolojiye yakın kayıtlarda ilk adı için "Atuna", "Athena" veya "Atnus" demişler. Lazcada "Gölgelerin olduğu yer" olmuş, Cumhuriyet döneminde 1928 yılında Athena adı Pazar adıyla değiştirilmiştir. "Pazar" adı da, "Pazar yeri" anlamında kullanılmıştır.

Pazar kıyıları boyunca son baharda güney ve doğu rüzgârları "Karayel-Poyraz" sık sık eser. Arkasını dağlara verdiğinden nem oranının yüksek oluşu dikkat çekicidir. Nem zaman zaman %78'lik bir orana ulaşır. 1944 yılında Örnek, Merdivenli, Kuzeyce, Sivrikale ve Subaşı köylerindeki 50,5 dekarlık alanın "Çay Bahçesi" olarak ayrılmasıyla başlayan çay tarımı ilçede tarımda yeni bir sayfa açılmasını sağlamıştır.Ana baba yurdu diye daha eski armatör ailelerinin kurdukları okullar vardır. Veysel Vardal, Fuat Ergenç, Necat Sağbaş, gölgelerin kıyısı dedikleri sahil kasabasında geleceğin umutları çocuklara vakfettikleri okullardaki isimleriyle anılmaya devam ederler.

Burak Akartaş'ın babası 1953 doğumlu Recep Akartaş, 03 Ekim 1977 tarihinde İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmuştur. Banka ve sendika gibi kurumlarda bir süre çalışmış ve 1980 yılında hâkimlik stajına başlayıp, stajı esnasında uzun süreli askerlik (yedek subaylık) görevini Mardin ili Mazıdağı ilçesi Askerlik Şubesi Başkanı olarak ifa etmiştir. Staj sonrası 1984 yılında Malatya'da asli Hâkimlik görevine başlayan Recep Akartaş anılan tarihten itibaren Türkiye'nin değişik il ve ilçelerinde Hâkimlik yaptıktan sonra, son görev yeri Kocaeli Hâkimliği'nden 30 Mart 2018 tarihinde yaş haddinden emekliye ayrılmıştır. Sonrasında Avukatlık Ruhsatnamesi alarak 06 Haziran 2018 tarihinden itibaren de serbest avukatlık görevini sürdürmeye devam etmektedir. Burak Akartaş'ın annesi 1952 doğumlu Dursune Akartaş, ev hanımı olarak yaşamını sürdürmektedir.

Burak Akartaş'ın Anne ve Babası; Dursune - Recep Akartaş; Kaynak: Akartaş aile arşivi.

Burak Akartaş'ın iş yaşamı

Burak Akartaş, ilk, orta ve lise öğrenimini Zonguldak'ta tamamladı ve TED Zonguldak Koleji Vakfı Özel Lisesi'nden 1993

yılında mezun oldu. Aynı yıl kazanmış olduğu İTÜ Mühendislik Fakültesi Jeofizik Mühendisliği Bölümü'nde 2 yıl öğrenimine devam ettikten sonra, 3. Sınıfından kendi isteği ile ayrılarak, Kocaeli Üniversitesi Mühendislik Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nde öğrenim hayatına devam etti ve 2000 yılında İnşaat Mühendisi olarak mezun oldu.

Burak Akartaş; Kaynak: Akartaş aile arşivi

Pasifik Denizcilik Grubu Tuzla Binası

Burak Akartaş, 2000 yılında müstakbel eşi Kevser Hanım ile tanışmış ve Kevser Hanım'ın o dönemlerde çalışmakta olduğu gemi acenteliği şirketine ortak olarak denizcilik sektöründeki ilk atılımlarına başlamıştır. 2003 yılı Mart ayı itibarıyla şirketin tüm hisselerini devralmıştır. Süreç içerisinde acenteliğin yanında gemi kiralamaya yönelerek, İstanbul'da ayrı bir şirket kurmuştur. 2004 yılında 1632 tonluk "Core" isimli bir gemiye ortak olmuş, böylece armatörlük serüvenine ilk adımını atmıştır. Daha sonra bu geminin tüm hisseleri alınmış ve Pasifik'in kuruluşunun da İzmit olması sebebiyle, İzmit Körfezi'ne atıf olarak Gulf adı verilerek, ticari hayatına devam etmiştir. Asıl hedefi iyi bir kiralama departmanı kurarak müşterisi olan kiracılara uygun maliyetlerle gemi bulmak olan firma, süreç içerisinde müşterilerinin taleplerine cevap verebilme doğrultusunda, box ambar modern gemileri satın alarak ve filodaki gemi sayısını çoğaltarak kiralamanın yanı sıra armatörlük yanını kuvvetlendirmiştir.

2007 yılında, Pasifik Makine ve Gemi Sanayi şirketi kurulmuştur. O zamanlar Burak Akartaş'ın etrafındaki insanlar, sadece 2 adet küçük bir gemisi olan bir firmanın böyle bir yatırım yaparak bakım ünitesini kurmasının gerekli olmadığını belirttiklerinde, kendisi iş hayatında ileride sahip olacağı filo gemilerinin alt yapısını oluşturmaya yönelik bir yatırım yaptığını ifade etmiştir. Aynı sene Kozyatağı'nda bulunan kiralama departmanını, Tuzla'daki satın alınan ve halen kullanılmakta olan yeni ofise taşınmış ve kiralama, filo yönetimi, personel departmanı, Pasifik Lojistik Grubu ve Denizcilik A.Ş. adlı yeni kurulan firmanın bünyesinde toplanmıştır.

Gulf Angel Gemisi (2015 Mart)

Aynı sene 2000 dwt.'lik filonun ikinci gemisi "Gulf Angel" filoya katılmıştır. Gemiye "Gulf Angel" isminin verilmesinin sebebi, Burak Akartaş'ın aynı sene dünyaya gelen Melek isimli kızıdır. İlk Gulf Angel gemisi hurdaya çıktıktan sonra, 2015 yılında satın alınan modern box tipli Avrupa yapısı olan 4500 dwt.'lik gemiye de aynı isim verilmiştir.

2008 yılının sonuna kadar müthiş bir ivmenin yakalandığı denizcilik piyasasında, Pasifik Denizcilik de olumlu anlamda nasibini alarak, büyüme ve gelişme göstermiştir. Gerek yeni müşteri portföyü oluşturmada, gerekse yurtdışı bağlantılı ortak çalışma alanları bulabileceği firmalar ile iş birliği içerisine girerek başarılı bir şekilde yol kat etmiştir.

2008 yılının sonunda ortaya çıkan küresel kriz, denizcilik camiasında nice köklü denizcilik firmalarını derinden etkilemiş, özellikle kriz öncesi yatırım yapmış olan firmaları zor durumda bırakmıştır. Bu sürece yatırım arifesindeyken dâhil olan Pasifik Denizcilik, krizden etkilenmediği gibi, daha önce yapmış olduğu ticari ve teknik yatırımların da vesilesi ile krizi fırsata çevirebilme kabiliyeti göstermiştir. Hatta krizin devam ettiği yıllar içerisinde, daha önce satın alınması kolay olmayacak marjlardaki gemileri, elde etme fırsatı da yakalamıştır.

Gulf Blue Gemisi (2015 Ekim)

Gulf Express Gemisi (2014 Mart)

2009-2014 yılları arasında, çok sayıda Gulf ismi ile başlayan gemiler filoya dâhil edilmiştir. Bugün itibariyle geriye dönük baktığımızda sahip olunan toplam gemi sayısı 20'den fazladır.

2011 yılında Türkiye'de ilk defa 47.000 tonluk Woodchips Carrier tipi bir gemi satın alınarak ve Türk Bayrağı çekilerek "*Yıldızlar*" adı ile denizlere açılmıştır. Yine Woodchips Carrier olan Türk Bayraklı 50.000 tonluk "*Yıldızlar-2*" gemisi de 2012 yılında filoya eklenmiştir. Pasifik Denizcilik işletmesindeki konu gemiler Türkiye'nin orman ürünleri alanında devi olan Yıldız Entegre'nin; Amerika, Brezilya, Kanada, Venezüella vb. okyanus aşırı ülkelerden ham madde tedarikinde kullanılmaktadır. Şirketin filosundaki gemiler sırasıyla şöyledir; *Gulf*, *Gulf Angel*, *Gulf Lion*, *Gulf Forest*, *Gulf North*, *Gulf South*, *Gulf Rio*, *Gulf Star*, *Gulf Harvest*, *Gulf City*, *Gulf River*, *Gulf Stream*, *Gulf*, *Gulf West*, *Gulf Express*, *Gulf Angel*, *Gulf Rain*, *Gulf Blue*, *Yıldızlar*, *Yıldızlar- 2*, *Gulf Wind*.

Pasifik Denizcilik Mersin'de de şube açtı

Pasifik Denizcilik,2012 yılında Mersin şubesini açarak, başta Mersin ve İskenderun olmak üzere, Akdeniz çevresinde gerek kiralama gerekse acentelik alanlarında faaliyetlerini arttırmıştır. Pasifik Denizcilik, öncelikle Türk Denizlerine hakim bir filoya ve hizmet ağına sahip olmayı, daha sonra uzak denizlerde varlık göstererek sektörde saygı duyulan, güvenilir, bilinirliği yüksek bir marka haline gelerek ve doğru hizmetlere imza atarak globalleşen dünyada öncü kuruluşlar arasında yer almayı kendisine misyon edinmiştir. 2013 senesine gelindiğinde, Londra merkezli "*Trade Marine*" ve Budapeşte merkezli "Crossagora" şirketleri kurulmuştur. Şirket ile dış pazar çalışmaları ve özellikle hammadde temini konusundaki altyapı araştırmaları yapılarak müşterilerine hizmet vermeye başlamıştır. Amerika, Brezilya, Venezuela, Kongo, Kanada, Ukrayna, Tunus, Bulgaristan vb. ülkelerdeki hammadde pazarı tespit ve temin edilerek, lojistik destek de sağlanarak müşteriye teslimi noktasında çalışmalar yapılmaktadır. 2014 yılında Bilişim ve Yazılım alanında yapılan yatırımlar ile teknoloji çağına ayak uydurma anlamında atılım yapılmış ve daha sonra kurulacak olan Pasifik Yazılım Araştırma ve Geliştirme Bilişim Hizmetleri şirketinin altyapı hazırlıkları başlamıştır. Yurtiçi ve yurtdışı projeler yürüten bu şirket geleceğe dönük güçlü bir yatırım olmuştur. Firmanın ilk global yazılımı olan ve pazarlama süreci devam eden Parashout aplikasyonu Ios ve Android İşletim sistemlerinde yerini almıştır.

Bunun dışında 16 senedir Kocaeli'nin şehir portalı olarak yayın yapan, 15,000'den fazla kayıtlı üyesi olan www.kocaeliburada.com isimli web sitesi kullanıcılara hizmet vermektedir.

Ayrıca, eş zamanlı olarak yazılımı yapılmakta olan, aynı anda yüz binlerce tekil kullanıcıya Ios, Android ve Web'te hizmet verebilecek olan, yapay zekâ, görüntü işleme vb. teknolojilerin bulunduğu, sosyal medya odaklı ilan platformu olan www.ilankutusu.com sitesi 2020 yılının ikinci yarısında yayında olacaktır.

Burak Akartaş, 2015 yılında, Ritrakons adında inşaat şirketini kurarak, asıl eğitimini aldığı mesleği olan inşaat alanında çalışmaların başlangıcı yapılmıştır. Ritrakons İnşaat'ın ilk ciddi projesi, yine aynı yıl içerisinde yapılanmasını tamamlamış olan Akartaş Holding'in binasını inşa etmek olmuştur. Akabinde değişik ticari ve konut projeleri tamamlanmış ve inşaat yatırımlarına hala devam edilmektedir. Akartaş Holding, denizcilik başta olmak üzere inşaat, bilişim, hukuk, turizm, lojistik alanlarında hizmet veren şirketler topluluğu haline gelmiştir. Modern mimarisi ve kendine özgü yapısıyla dikkat çeken bina, Akartaş kimliğini

yansıtan, çalışanların konforunu sağlayan, kullanışlı, modern ve sağlam bir yapıya sahiptir. Teknik donanımı ve geniş odaları sayesinde, binada gerçekleştirilen görüşmeler için farklı düzenlerde toplantılar yapılmasına olanak kılan ve dışarıdan bakıldığında dikkatleri üzerine toplayan binanın her bir katı bir şirketle özdeşleşmiş olup, duvarlarındaki özel yapım yağlı boya tabloları sergilenmektedir. Sanat ile iç içe ve zevkle kurulan bina, Burak Akartaş'ın ince zevki ve sanata olan düşkünlüğü ile döşenmiştir. Binanın her santimetrekaresinde duyulabilen müzik ve binanın en alt katında yer alan enstrümanlar ile dolu olan müzik stüdyosu, Burak Akartaş'ın müziğe olan yakın ilgisini gözler önüne sermektedir.

Holding bünyesinde sadece Hazar Denizi ve çevre bölgesine odaklanmış ayrı bir ekip bulunmaktadır.Bu ekip, özellikle Türkmenistan ve diğer komşu ülke limanlarına, deniz yolu ve demir yolu taşımacılığı yapmaktadır. Yazın Rus bayraklı Nehir Tipi gemiler ile Volga Nehri üzerinden Hazar Denizi'ne deniz yolu taşımacılığı, nehrin donduğu Kasım-Nisan ayları döneminde ise,Türkiye'den ve diğer komşu ülkelerden yüklenen kargolar gemiler ile Poti'ye sevkedilip, Poti üzerinden demir yolu aktarması yapılarak Türkmenistan'a sevkiyatı yapılmaktadır. Şirket, bölgedeki ticari faaliyetini 2005 yılından beri istikrarlı bir şekilde ve bölgedeki hâkimiyeti ile sürdürmektedir.

Akartaş Holding Binası

Dış ticaret alanında faaliyet göstermeyi hedefleyen Burak Akartaş, Verde Star Dış Ticaret A.Ş. adlı şirketi 2015 yılında kurarak, ihracat odaklı ilk yatırımını hayata geçirmiştir. Başlıca faaliyet alanları orman ve demir çelik ürünleri tedariği ve ihraç edilmesidir. Verde Star tedarik kapasitesi, ürün kalitesi ve müşterisinin dilini konuşabilen personelleri ile sektöründe fark yaratabilen bir firma konumundadır. Bu şekilde müşterilere üründen lojistiğe kadar komple servis sağlayabilmektedir. Kanada'dan Tunus'a, Romanya'dan Meksika' ya, Azerbaycan'dan Cezayir'e dört kıtada hizmet vermektedir.

Burak Akartaş 2015 yılında KOSDER Yönetim Kurulu'nda görev almış ve halen Yönetim Kurulu'nda görevini yürütmektedir. Nisan 2018 yılında yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası seçimlerinde Meclis Üyesi olarak seçilmiş ve Tamer Kıran başkanlığındaki yönetimde Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev almıştır, günümüzde halen bu görevini ifa etmektedir. Ocak 2019'daki Genel Kurul'da Bedri İnce başkanlığındaki Türk Armatörleri Birliği'nin Yönetim Kurulu Üyesi olarak seçilmiştir ve bu görevini de sürdürmektedir.

İMEAK DTO İlk Yönetim Kurulu Toplantısı (Nisan 2018)

Etkili iletişimin iyi bir iş birliğinden kaynaklı olacağını düşünen Burak Akartaş, iş seyahatleri nedeniyle dünyanın birçok ülkesini gezmiştir. İş ilişkilerini arkadaşlık ve dostlukla perçinleyerek kuvvetli bağlar oluşturarak, sosyal hayata da yatırım yapmaktadır. Eşi Kevser Akartaş ile mutlu bir evlilikleri ve iki kız evlatları bulunmaktadır. Kevser Akartaş, Pasifik Denizcilik'te kurulduğu günden itibaren çeşitli kademelerde görev almış ve halen Genel Müdür olarak yöneticilik yapmaktadır. Aile hayatı ve iş hayatındaki başarı ve davranışları ile örnek bir yaşantısı olan Kevser Akartaş, şirketin daima ileriye taşınmasında etkin rol oynamaktadır.

Burak Akartaş'ın kardeşi olan Mert Akartaş, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak çalışmaktadır. Kendisi Pasifik Denizcilik'e 2004 yılında acentelik biriminde çalışmaya başlayarak dâhil olmuştur. Yıllar içerisinde gemi kiralama, filo yönetimi, tamir-bakım departmanlarında görevler alarak yöneticilik yapmıştır. Şirketin satın alma, filo operasyonu, gemi tamir ve bakım, tersane süreçleri Mert Akartaş'ın sevk ve idaresinde özverili ve başarılı bir şekilde gerçekleşmektedir. Mert Akartaş, 2005 yılında Nuray Akartaş ile evlenmiş olup, 2018 yılında Can adında evlatları dünyaya gelmiştir.

Burak Akartaş, girişimci ruhunu kaybetmeden ilk günkü gibi hep daha iyisini isteyerek yeni yatırımlarla Türkiye ve dünyada şirketlerinin adını duyurmanın gerekliliğine inanmaktadır. Kendisini bu günlere taşıyan hissiyatın, ilk günden beri aynı şekilde varlığını hissettiği heyecan duygusu olduğunu düşünmektedir. Yapılan her işte, atılan her adımda hedeflerinden şaşmayan ve hep daha iyilerini yapmayı sağlayan bu duyguyu gelecek nesillere aktarabilmek en büyük isteğidir. Pasifik Denizcilik Grubu olarak genç bir ekibe sahip olup, geleceğe umutla bakmaktadır. Yapılan işi her alanda desteklemek ve entegre bir hizmet sunmak adına denizciliğin bir çok dalında faaliyet göstermektedir. Şirketin ilk çıkış noktası olan, gemi acenteliğinden proje taşımacılığı ve lojistiğe, armatörlükten gemi işletmeciliğine kadar birçok alanda önemli bir yere sahiptir. İşletmesinde yaklaşık 150 adet gemi olan Alman Arkon Shipping'in Türkiye genel acenteliğinin yanı sıra, "heavy-lifter" dediğimiz gemilerle, ağır tonaj taşımacılığı yapan Hamburg merkezli United Heavy Lift şirketinin tüm Karadeniz ülkeleri ve Türk limanlarında Exclusive Ticari Temsilcisi olarak hizmet vermeye devam edilmektedir.

Çocukluk yıllarında Burak Akartaş

Şirketin en büyük özelliklerinden biri de, sektörün en genç ekipleriyle yol almasıdır. Ekibin hemen hemen tamamı otuzlu yaşlarındadır ve şirketin geleceğe umutla bakmasını sağlayan asıl güç de budur. Şirket çalışanları, yoğun iş temposu sayesinde, genç olmalarına rağmen ciddi bir tecrübenin de sahibi durumundadırlar. Şirketin önceliği her zaman insana yatırım yapmaktır. Ayrıca 2011 yılında şirkete katılan ve halen şirket bünyesinde çalışmalarını devam ettiren Yunanistan vatandaşı CEO Bay George Panagopoulos, Gemi İnşaat Mühendisliği eğitiminin yanı sıra çok iyi de bir hukuk eğitimi almış olup, teknik ekibe liderlik etmektedir.

Babasının gözünden Burak Akartaş

Burak, ailenin ilk çocuğu ve ilk torunu olduğu için, biraz fazla ilgi ile büyümüştür. İlkokula başlamadan evvel öğretmen olan teyzesi ile okula gitmeyi pek severdi. Bu nedenle, okula başlamadan önce okumayı ve yazmayı öğrenmişti. İlkokula başladığında, ebeveyninden izin alınıp usulen bir sınava tabii tutularak başarılı görüldüğünden ilkokul 1. Sınıfı okumadan 2. Sınıftan başlayarak öğrenim hayatını sürdürmüştür. Burak, öğrenim hayatında kendisini gerçek hayattan soyutlamış bir çocuk değildi. Okul hayatı ve derslerinin yanı sıra hep sosyal hayatın içinde; doğayı, çevresindeki kişileri, cereyan eden olayları ve insanların iş ve sosyal hayattaki davranış şekillerini gözlemleyip algılayarak onlardan kendisine göre dersler çıkarmaya çalışan davranışlar sergilerdi. Spor (özellikle futbol) ve müzik ile de ilgilenirdi. Fenerbahçeli olan babasının aksine, koyu bir Galatasaraylı olup halen bu tutkusu devam etmektedir.

Uluslararası Altın Çıpa Başarı Ödülünü IMO Malta Daimi Temsilcisi Carmel Lino Vassalo'dan Alırken.

İlişki kurduğu kişiler ve arkadaşları, genellikle kendinden yaşça büyük ilim, sanat ve tecrübe sahibi kişilerdi. O kadar ki, sosyal ilişkileri ve arkadaşlıklarından dolayı çevresindekiler sosyalliği ve iletişim rahatlığına gıpta ile bakıyorlardı. Öğrenim hayatı boyunca yaz tatillerini kuyumculuk mesleği ile iştigal eden amcalarının dükkânlarında çalışarak değerlendirir, almış olduğu sorumluluklarının gereklerini titizlikle yerine getirirdi. Yıllar geçtikten sonra elde ettiği başarıları görünce bu başarılarının habercisinin geçmişte sergilediği davranış şekillerinde gizlenmiş olduğunu düşünüyorum. Hatta öğrenciliğinde, "Ben ileride iş adamı olacağım ama beni pazar yerinde limon satan bir kişi olarak görürseniz, şaşırmayın!" şeklindeki söylemi de, kendisinin ticarete mütemayil, müteşebbis ruhlu istekli ve kararlı bir yaradılışta bulunduğuna işaret ediyordu.

İnşaat Mühendisi olduktan sonra Gemi Acenteliği gibi tamamen yabancısı olduğumuz bir iş ile ticaret hayatına başlamış olması, ebeveyni olan bizlere ters gelmekte ise de; yapısını, dünyasını, hayal ve hedeflerini bildiğimizden bu kararına saygı duyarak, bir hayır ve bir bildiği vardır demekten kendimizi alamayıp, kendisinin ve fikirlerinin arkasında durarak, elimizden geldiğince her zamanki gibi maddi ve manevi desteğimizi sürdürmeye devam ettik. Geleceğe dönük hayalleri ve hedeflerine ilişkin her atılım, yatırım ve teşebbüsünde, öncelikle ailesine, sonra, ilgi alanında düşüncelerinden yararlanabilecek, düşüncelerine saygı duyulabilecek kişilere danışır, görüş ve tavsiyelerini alıp, sonrasında kafasında oluşan veya oluşturduğu fikri gerçekleştirmek yolunda ısrarlı ve disiplinli yürüyüşünden taviz vermezdi. Cesaret ve kararlılıkla hedeflerine erişme yolunda samimi yürüyüşünü devam ettirip, bugün itibariyle önemli bir noktaya gelerek verilen emekleri boşa çıkarmamıştır.

Başarılarını öncelikle Allah'ın yardımı, sonrasında kendisinin doğru, dürüst, samimi ve paylaşımcı davranışlarına doğru zamanlarda isabetli kararlar vermesine, kendilerine güvenilebilir ve ehliyetli insanlarla çalışmasına bağlamaktayım.

Oğlumun herhangi bir kötü alışkanlığı olmamıştır. Sağlığına, kişisel bakımına ve yaşam tarzına büyük özen göstererek kendisine olan saygısını da ortaya koymaktadır. 14 Eylül 2003 tarihinde Kevser ile evlenen Burak'ın evliliğinden 2007 Temmuz doğumlu Melek ile 2012 Kasım doğumlu Zehra isimli 2 kızı bulunmaktadır. Ailesine karşı sevgi, saygı ve sadakatli davranışları, çocuklarının eğitimine büyük önem vermesi, çalışma hayatından kalan boş zamanlarını genellikle ailesi ile birlikte geçirmesi, gene boş zamanlarında sporunu eksik etmemesi, müzik ile ilgilenmesi (piyano ve bağlama çalması), örnek davranışlarını yansıtmaktadır. Hayatta en güzel yatırımın eğitime yapılan yatırım olduğu düşüncesi ile Burak'ın eğitimine gücümüzün yettiği seviyede sonuna kadar desteklemekle doğru bir iş yaptığımızın mutluluk ve hazzını duymaktayım. Allah'a şükürler olsun ki Burak, kendisine yapılan tüm yatırım ve emeklerimizin karşılığını gerek maddi gerekse manevi olarak ziyadesiyle vermiştir. Her yönü ile çevresine örnek ve kendisi ile gurur duyulacak bir evlat olmuştur. Netice olarak; Burak'ın hayat hikâyesinin "Akıl, cesaret ve inanç ile beslenen hayallerin gerçek olacağını" ortaya koyan başarı öyküsü olduğunu düşünüyor, başarılarının devamını temenni ederek, ailesi, sevenleri ve çalışma arkadaşları ile birlikte sağlıklı uzun ömürler diliyor, sevgi ile kucaklıyorum.

Dünya Su Günü Dolayısıyla İlkokul Öğrencilerinin Akartaş Holding Ziyareti (Mart 2017)

ABİDİN GÜN

Abidin Gün 1949 Şile / Ağva doğumlu olup 60'lı yılların başında babasına ait Bahrinur motorunda denizcilik yapmışve sonra 1965 yılından itibaren de bir tanıdıkları ile birlikte ortak torna atölyesi kurarak başta elektrik piyasasına ve özellikle de anahtar – priz sektörüne kalıp üretimi yapmıştır. Daha sonra ortağından ayrılarak tek başına bu faaliyeti devam ettirmiş ve bu da onu sanayiciliğe götürecek ilk adımı oluşturmuştur. Nitekim ilk olarak 1982 yılında aynı zamanda kalıplarını yaptığı bir üretici firmanın işi bırakması sonucunda bu üreticinin kalıp ve makinalarını devralması ile birlikte elektrik malzemeleri imalatına başlayan Abidin Gün geçmişten gelen tecrübesi ve çalışkanlığı ile sektöre çok kısa sürede uyum sağlamış, standart olan bakalit klasik ürünlerden kalıplarınıyine bizzat kendisinin yaptığı Türkiye de ilk sayılabilecek dekoratif anahtar – priz serisini geliştirmiştir. Üretmiş olduğu ürünler gerek kalitesi, gerek estetiği gerek te fiyatı ile piyasada çok kısa sürede tutulmuş ve sevilmiştir. Üretim konusunda sahip olduğu vizyonu sayesinde de ürün yelpazesini sürekli geliştirip, genişletmiştir. Karaköy 'de küçük bir kalıp atölyesinde başlayan süreç daha sonra sırasıyla

Abidin Gün, oğlu Murat Gün; Kaynak: Gün aile arşivi.

Abidin Gün ve eşi Emine Gün; Kaynak; Gün Aile arşivi.

1983 te Ümraniye de birden fazla atölyeye, 1992'de Dudullu da fabrikaya, son olarak da Sancaktepe de 1995 te 20,000 metrekarelik kapalı alana sahip endüstriyel bir tesise dönüşmüştür.Türkiye'nin sektöründe öncü şirketlerinden biri olan Günsan Elektrik A.Ş, elektrik tesisatı ürünleri olan anahtar-priz serileri, grup priz, otomatik sigortalar, sigorta kutuları ve aksesuarları ve kablo kanallarını hem Türkiye de hem de 60 a yakın ülkeye ihraç ederek Günsan A.S'yi hatırı sayılır ve güçlü bir marka konumuna getirdikten sonra 2014 yılında Fransız devi Schneider Electric firmasına satışını gerçekleştirmiştir.

Babası Kemal Kaptanın saç gemi inşa etme hayalini de hiç unutmayan Abidin Gün 2011 yılında Günsan Elektrik A.Ş'de olduğu gibi bir aile firması kurmuş ve oğlu Murat Gün'le beraber Eşi Emine Gün ve kızı Çiğdem Gün'ün de ortaklıkları olduğu "Adakent Denizcilik" firmasını kurmuştur.Halen bünyede 6 adet genelyük gemisi mevcut olup filo büyütme çalışmaları devam etmektedir. Aynı zamanda hayırsever bir işadamı olan Abidin Bey yapımını tamamen kendisinin üstlendiği Üsküdar, Çengelköy de Abidin Gün İlköğretim Okulu , Sancaktepe de Bilal-i Habeşi Camii , Şile de Kurfallı köyü Camii ni tamamlayıp vakfetmiştir.

Abidin Gün'ün kurduğu Günsan Elektrik

Üsküdar Abidin Gün İlkokulu

MURAT GÜN

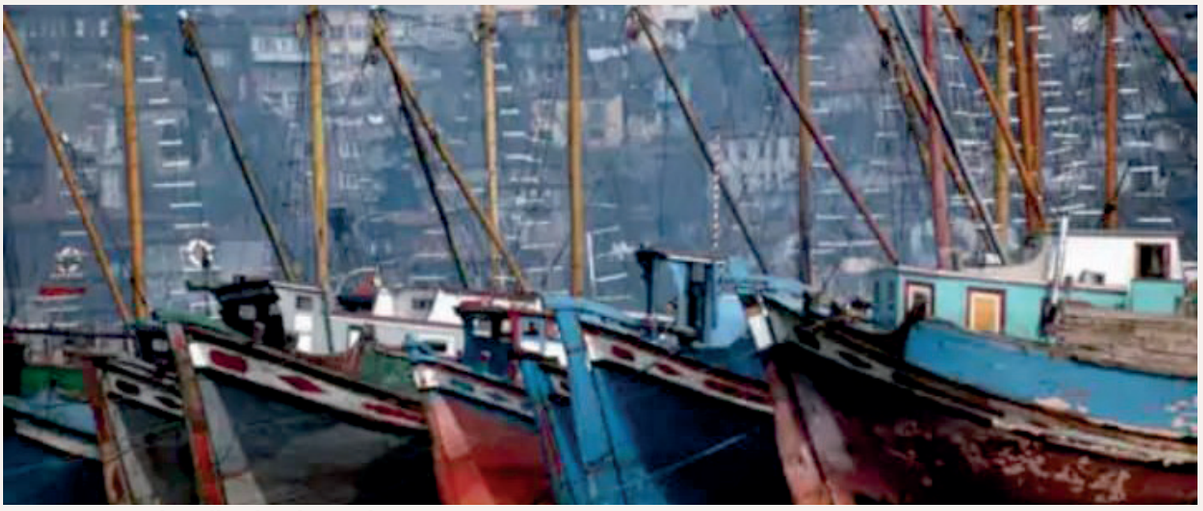
Murat Gün'ün Büyükbabası Kemal Gün Kaptan. Kaynak: Gün aile arşivi.

Kemal Gün Kaptan ve Necati Erdoğdu Kaptan'ın torunu Adakent Denizcilik Genel Müdür Murat Gün aile öyküsünü şöyle anlattı; Büyükbabamın babası "Muhacir İsmail Kaptan" Bulgaristan'dan göç ederek ailece Şile / Ağva da yerleşmiş. Bir süre "Tığlı" motorunda ortakçılık yaptıktan sonra 1947 yılında Ağva da 150 tonluk "Tayyar-ı Bahri" motorunu yaptırıyor.

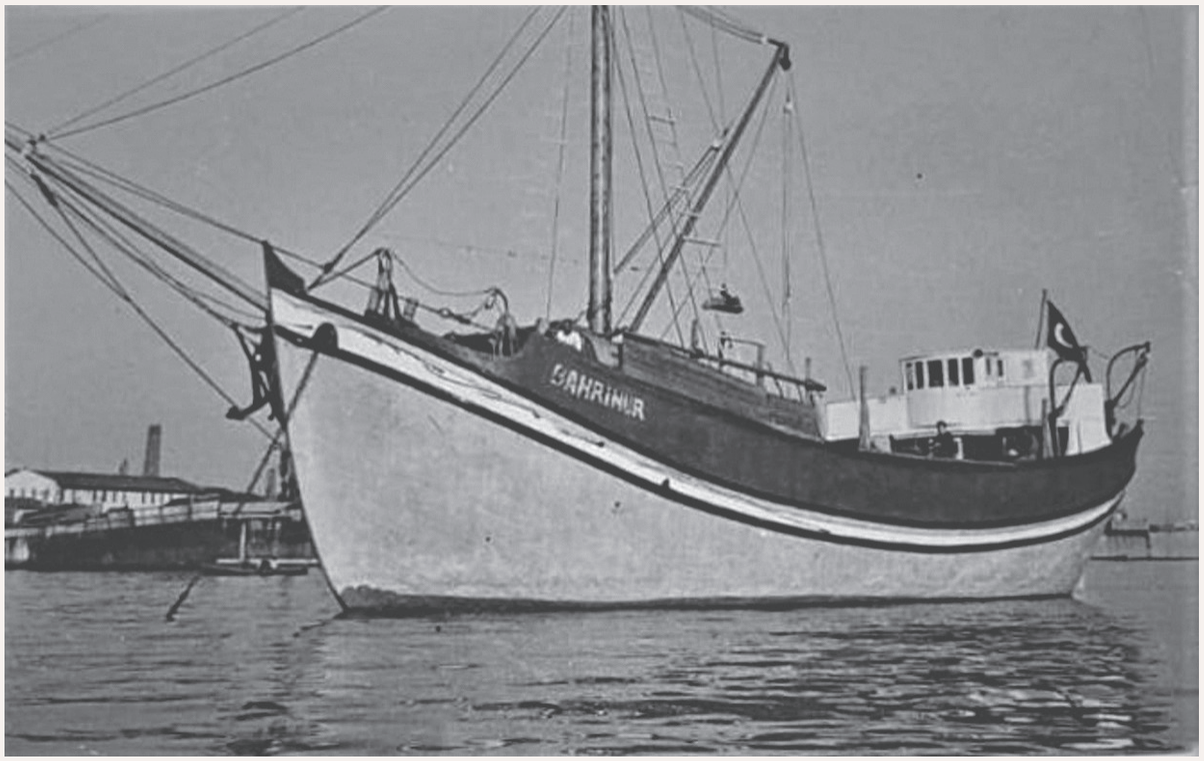
"Tayyar-ı Bahri" 1964 yılına kadar ailemizin ekmek kapısı olmuş ve üzerinde başka bir kaptanın ihmalkarlığı sonucu Çeşme'de batana kadar bu çektirmeyi çalıştırmış.

Büyükbabam "Kemal Gün" 1926 Ağva doğumlu. Çocuk yaşlarından itibaren denizle iştigal etmiş, ilk babasının sahip olduğu 150 tonluk *"Tayyar-ı Bahri"* motorunda çalışmış, sonraki yıllarda 1958'de denize indirilen 250 tonluk "Bahrinur" motorunda çalışmış. 1978 de geçirdiği rahatsızlık neticesinde denizlerden uzak kalmış. Dört sene süren rahatsızlığından ötürü bu dönemde *"Bahrinur"* motorunu satmak zorunda kalmış. Sağlığı düzeldikten sonra yeniden denize dönmüş ve 80'li yılların başından 1998 senesindeki vefatına kadar olan sürede de Armatör Veysel Vardal'a ait *"Hira"* isimli tanker I.Kaptanlık yapmıştır.

Babaannem Emine Gün de Şile / Ağva doğumludur. Yaş sıralamasına göre Seyfettin, Abidin, Ahmet, Fatma ve Nilüfer isimlerini verdikleri beş çocukları olmuştur.



Sıra sıra motorlu yelkenli çektirmeler.



Kemal Gün Kaptan 1958 sonrasında denize indirilmiş olan "Bahrinur" çektirmesinde de çalışmıştı.
Kaynak: Gün aile arşivi.

Murat Gün'ün dedesi Necati Erdoğdu Kaptan, mürettebatıyla 150 tonluk Erdoğdu çektirmesi önünde.
Kaynak: Gün aile arşivi.

1956 yılında Kefken adasında geçirilen fırtına sonrasında selametle İstanbula gelebilen Tayyar-ı Bahri Motorunu Kaptanı Kemal Kaptan Tercüman gazetesine röportaj verirken Kefken adasında bazı çektirmeler karaya vurdu. Fırtına uzun sürmüşdü. Kaynak: Gün aile arşivi, Tercüman Gazetesi.

Murat Gün'ün Dedesi Necati Erdoğdu Kaptan (Aygaz Tankerinde 1.Kaptan iken); Kaynak: Gün aile arşivi.

Dedemin babası Şile Akçakese Köyü'nden Arapoğlu lakaplı Hüseyin Kaptan o da uzun yıllar denizde kendine ait önce yelkenli sonra da motorlu çektirmelerde çalışmış.1932'de Dedem Necati Erdoğdu doğduğunda "*Allahkerim*", "*Arapoğlu*" ve "*Erdoğdu*" adında 3 motorlu çektirmesi varmış.

Dedem Necati Erdoğdu da ortaokulu bitirdikten sonra denizde çalışmaya başlamış. 1970 yılında Hal'e meyve sebze taşıyan arkadaşlara satana kadar 150 tonluk Erdoğdu motoru ile İğneada'dan Ereğli'ye maden direği, Kasımpaşa'ya da odun taşırlarmış. 1969 senesinde Armatör Orhan Zindancıoğlu'ndan 120 tonluk "Cengiz Zindancıoğlu" motorunu almış ve rahmetli babasının ismini verdiği "H. Erdoğdu" ile İmralı Adası'ndan Zindancıoğlu'nun Beşiktaş'taki deposuna kum çekmiş. Bu motor 1972'de Kumburgaz

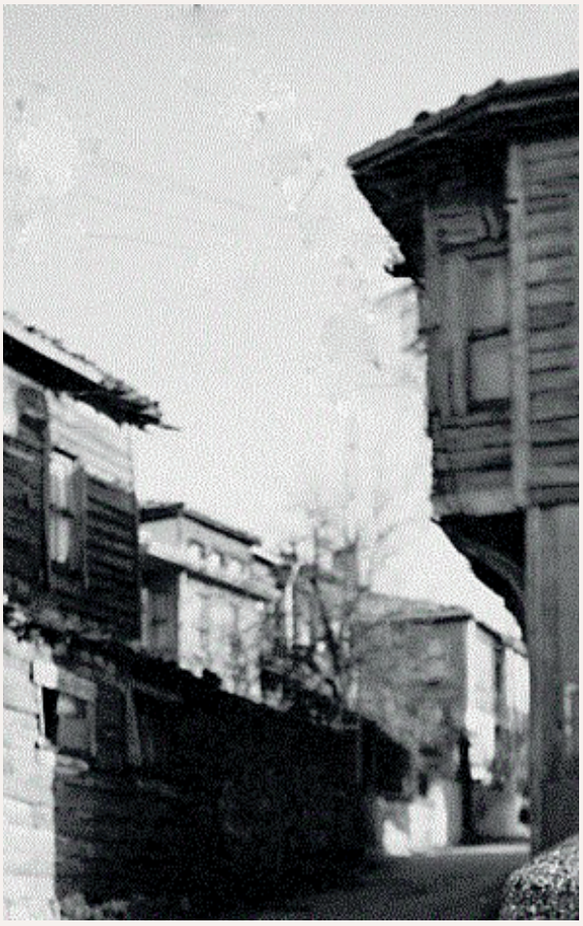
açığında batmıştır. Daha sonra yakınyol kaptan ehliyetiyle 1987'de emekli olana kadar Aygaz gemilerinde, 2000'li yılların başına kadar da diğer gemilerde I.Kaptan olarak çalışmaya devam etmiş 2014 yılında rahmetli olmuştur. Anneannem Şükran Erdoğdu Hanım, Şile doğumludur. Ancak aile kökleri aslen Rize Fındıklı'dandır. Sırasıyla Emine, Hüseyin, Salih ve Mehmet Emin adını verdikleri dört çocukları olmuş.

Kaptan Necati Erdoğdu'nun oğlu ve Murat Gün'ün dayısı Adakent Denizcilik İşletme Müdürü Mehmet Emin Erdoğdu. Kaynak: Gün aile arşivi.

Halen şirketimizde İşletme Müdürü olarak görev yapan dayım Mehmet Emin Erdoğdu, 1966 İstanbul doğumlu olup 1983'te Beykoz Denizcilik Su Ürünleri Meslek Lisesi'nden mezun olduktan sonra İTÜ İşletme Fakültesi'nde öğrenim gördü ve 1987'de mezun olduktan sonra başta D.B.Deniz Nakliyat olmak birçok firmada zabitlik ve kaptanlık yapmıştır.

Annemin adı Emine Gün. İki kardeşiz. Kardeşimin adı Çiğdem. Evimiz Üsküdar, Fıstıkağacı'ndaydı. 1973 istanbul doğumluyum. Uludağ Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü mezunuyum. Eşimin adı Sinem Gün; Efe ve Mert adında iki çocuğumuz var. Günümüzde merkezi Ataşehir / İstanbul olan Adakent Denizcilik firmasını 2011 yılında babamla beraber kurduk. 15 kişilik ofis personeliyle 100,000 dwt tonaja sahip 8 adet genel yük gemisine armatörlük yapmaktayız. Hedefimiz daha güçlü bir filoya sahip olmaktır. Bu amaç doğrultusunda filomuzu büyütme çalışmaları devam etmektedir. Gemilerimiz; 1998 Güney Kore inşa 21.500 dwt.'luk *"Adastar"*, 2009 Çin inşa 17.600 dwt.'luk *"Adamar"*, 2009 Japon inşa 12.500 dwt'luk "Adarose", 2010 Japon inşa 12.500 dwt.'luk "Adavega", 2011 Japon inşa 12.500 dwt'luk "Adapearl", 2001 Japonya inşa 12.250 dwt'luk *"Adaline"*, 2007 Çin inşa 8250 dwt'luk *"Adasun"*, 2006 Çin yapımı 8250 dwt'luk *"Adalady"*dir.

Adakent Denizcilik filosundaki genelyük gemilerden Adaline ve Adastar.



Bir balıkçı köyü olan Şile'deki ahşap evler çoğunlukla iki katlı yapılırlardı.

Anlatırlar ki, göz alıcı yapısı ve yüksekliği ile eski Şile evlerinin üzerinden yükselerek Şile' nin siluetini çizen fener, Şile'nin ilk akla gelen simgeleri arasındadır. Karadeniz Boğazı civarında 1856 yapılan Anadolu Feneri'nden sonra Sultan Abdülaziz tarafından 1858-1859 yılları arasında inşa ettirilmiş. Deniz seviyesinden 60 m yükseklikte yer alan 19 m yüksekliğindeki kulesi ile ışığını 35 mil uzağa gönderen bu devasa bina, Şile Feneri, Kırım Harbi'nde, Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na girecek gemilerin yollarını bulabilmeleri için yapılmış fenerlerden biridir. İnşa tarihinde ışık kaynağı olarak 3 fitilli gaz lambası kullanılırmış.

Belki de Murat Gün'ün Büyükbabası İsmail Kaptan'a Şile Feneri yol göstermiş, o da vefa duyguları içinde Şile'ye yerleşmiştir. Şile'de Muhacir İsmail Kaptan diye anılmıştır.. Bir de Tahlisiye İstasyonu vardır ki 1866 yılında Tahlisiye İdaresi adı altında İngilizler tarafından kurulmuştur. 40'lı yıllardan da öncesinde bir balıkçı köyü olan Şile'de ahşap evler genellikle iki katlı yapılırmış. Yöreye özgü ömrü bir buçuk asrı geçmiş 138 ahşap ev günümüze kadar gelmiştir ve bir kısmı korumaya alınmıştır. Ahşap evler daha çok ilçenin Balibey ve Hacı Kasım mahallelerinde bulunmaktadır.

İLKER MEŞE

İlker Meşe soyağacı konusunu değerlendirirken; *"Hepimiz bir yerlerden göç ettik. Büyük dedeler, nineler.."* der ve şöyle devam eder; *"Meşe ailesi on bir kuşatır Kastamonu'nun Çatalzeytin kazasında yerleşiktir.Cumhuriyet öncesi lâkabları "Azaklıoğlu" imiş.* Birara "Azaklıoğlu" lâkabının köklerini araştırmıştım; 2011 yılında yayınlanmış "1834 Of Nüfus Defteri'nde adı geçen aileler ve Köyler ve Mahalleleri Aile İsimleri" başlıklı bir çalışmayla karşılaştım. Bu defterleri Tarihçi Sezgin Demircioğlu ve Süleyman Bilgin günümüz yazı diline çevirmişler. Defterler Of, Çaykara, Hayrat ve Dernekpazarı gibi köyleri ve sair bölge yöreleri kapsıyor. Bunları incelediğimde, o devirde "Hopşera-i Ulyâ", Hopşera-i Süflâ yörelerinde; Abdülkerimoğlu, Azaklıoğlu, Çamuralioğlu, Damaoğlu, Guyaloğlu, Hacıahmedoğlu, Hacıalioğlu, Hacıhüseyinoğlu, Hacıibrahimoğlu, Hacımehmedoğlu, Hacımustafaoğlu, Hacıoğlu, Hacıosmanoğlu, Hacısüleymanoğlu, Hasanefendioğlu, İbrahimoğlu, Kanburoğlu, Karahüseyinoğlu, Karamustafaoğlu, Kâtiboğlu, Körosmanoğlu, Kukuloğlu, Kurudivoğlu, Kurdoğlu, Lifiroğlu, Mehmedoğlu, Mollasüleymanoğlu, Mulikoğlu, Muradoğlu, Mustaveysoğlu, Parakapanoğlu, Reisoğlu, Sağıroğlu, Sarsakoğlu, Selimbeşeoğlu, Sulaoğlu, Uzunömeroğlu, Yakuboğlu gibi aile isimleri görülmekte. Kırım Hanlığı'nın çöküşünden hemen sonra Kırım'ın Azak Denizi kıyısındaki bölgelerinden Osmanlı Devleti'ne göç eden Kırımlıların torunları olan Azaklıoğulları birbirlerini asla terk etmemişler ve hayran olunacak bir aidiyet duygusu içinde buluşmalarını her sene Temmuz ayında bir Karadeniz yöresinde gerçekleştiriyorlar. Özellikle Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki illerinde ve büyük şehirlerinde çok yaygın olan bu sülâlenin mensupları kökenlerine bağlılıklarıyla tanınıyorlar. Türkiye'ye muhaceret tarihleri en eski Kırım Tatar kollarından olan Azaklıoğulları'nın Ordu'da *"Azaklıoğulları Kültür ve Sosyal Dayanışma Derneği"* kültür merkezi var ve bir şubesi de Giresun'un Bulancak ilçesinde.

Dedem Asım Meşe'yi hayal meyal hatırlıyorum. Buna karşın, amcalarımla, halalarımla ve dayılarımla, teyzelerimle çocuk yaşlarımda çok vakit geçirdim. Baba tarafım Çatalzeytin'li.

Sırtını yeşil yamaçlara yaslamış günümüzdeki Çatalzeytin.

İlker Meşe, babası Vasfi Meşe ile.

Babam dokuz kardeş; kardeşlerinin altısı erkek, üçü kız. İki halam hariç, diğer kardeşleri vefat ettiler. Baba tarafımın Cumhuriyetten önce tuz işi yaptığı biliniyor. Yelkenli tekneleriyle tuz almak için Rusya'ya gidiyorlar. Çoğunluk Taganrog'a gidilirmiş. Tuz satmak Rusya'da büyük suç olmasına rağmen, alabiliyorlar.Teknede kötü bir mavzerleri varmış. Ruslar, satışı yaptıktan sonra liman çıkışında sanki izinsiz almışlar gibi arkalarından ateş etmeye başlarmış. Dedem ve Pütü amcam karşılık verirlermiş. Cumhuriyetin ilanından sonra devlet tekeli kurulup tuz temini kolaylaşınca, dedemler önce fotoğrafçılık, sonra ayakkabıcılık yaparak devam etmişler. Ailenin bir kolu hâlâ ayakkabıcılık yapmaktadır.

Anne tarafım da Çatalzeytin'lidir. Aile lâkabları "Karahanlı." Tarih kayıtlarına baktığımızda 840 - 1212 yılları arasında Orta Asya ve günümüz Doğu Türkistan toprakları üzerinde hüküm sürmüş Karahanlı Türk devleti soyundan geldiğini görüyoruz. Kökler Doğu Türkistan'da.

Kardeşler; Özgül, Serpil, Hicran, Soner ve İlker Meşe.

Dedem meşhur Şükrü Karahan. Neden meşhur; çünkü Çatalzeytin'in ağası ve işvereni. Mamlay denilen yerde bir evi, Çatalzeytin'de de konağı var. Dedem kereste tüccarı imiş. Dört hanımı olmuş. Anneannem en sonuncusu. Dedemin atı ve köpeği yaşamının ayrılmaz bir parçası imiş ve evde büyük bir aile halinde yaşarlarken, Çatalzeytin'i bir kış vakti sel basıyor. Seller dedemin kerestelerini alıyor. Derler ki o kış üzüntüsünden vefat etti. Aile yokluk içine düşünce annemi babama istiyorlar ve annem babamla bu şekilde evleniyor. Aksi takdirde Şükrü Karahan Ağa'nın kızının yanına yaklaşmak bile çok büyük saygısızlık kabul ediliyormuş. Dayımın anlattığına göre,

Atatürk Kastamonu'ya geldiğinde Dedeme Milletvekilliği teklif etmiş. Dedem de Çatalzeytin ahalisinin kendisine çok ihtiyacı olduğunu söylemiş ve teşekkür ederek affını istirham etmiş. Çatalzeytin ve Mamlay neresi derlerse şöyle anlatırım; Çatalzeytin Batı Karadeniz Bölgesi'nde Kastamonu İli'nde yer alan ve kuzeyde Karadeniz'e kıyısı olan bir ilçe. 1954 yılında ilçe olmuştur. Adını sahilinde bulunan kayıkçıların kayıklarını bağladığı çatal zeytin ağacından aldığı söylenir. Çatalzeytin'de ilk yerleşimlerin Ginolu'da olduğu tahmin edilmektedir. Ginolu, Çatalzeytin'den bağımsız bir yerleşim yeriyken, bugün Çatalzeytin'de Konaklı Köyü'ne bağlı bir mahalledir. Tarih kayıtlarında Çatalzeytin çevresinde ve özellikle Ginolu'da Karadeniz ticaretini uzun süre elinde tutmuş olan Venedik ve Ceneviz'in etkisi büyüktür. Çatalzeytin'de ikinci bir tarihi yerleşim alanı ise Mamlay'dır. Tarihi Osmanlı öncesine dayanan Mamlay'ın hareketli bir ekonomik yaşam mevcutmuş. Babam Vasfi Meşe, Çatalzeytin'de iyi futbol oynadığı için Ayancık Orman İşletmesi'ne memur olarak alınıyor. Ayancık Orman İşletmesi Tahakkuk Şefi olarak emekli olmuştur. Babamı 5 Ocak 2013 tarihinde vefat etti. 6 Ocak 2013 Pazar günü Karacahmet Mezarlığı Şakirin Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben ebediyete uğurladık.

Annem Şükran Meşe, müthiş ilerisini gören bir kadındı. Babası ile geçirdiği sıkıntı dolu günleri ve yokluğu hiç unutmadı. Devamlı ileriye bakar ve çok çalışırdı. Her zaman yiyecek lokmamız ve giyecek elbisemiz oldu. İnanılmaz derecede fedakâr bir anneydi. Annemi on sene önce kaybettik. Biz beş kardeşiz. Kardeşlerim; Serpil, Özgül, Hicran, ben ve Soner.

Ben 1956 yılında deniz kenarında bir kasabada, Ayancık'ta doğdum; Ayancık şirin, çok güzel bir kasaba idi. Çocukluğumda var olan fabrika kapandıktan sonra Ayancık sadece bürokratlarla hayatını sürdüren tipi bir Anadolu kasabası haline geldi. Zamanla Sinop ilimiz Ayancık'ın yerini almış durumda. Ancak, Sinoplular çok güzel insanlardır, özgür insanlardır. Kadınları h em esnaftılar, hem de yaşamın içersindedirler.

Üniversite imtihanlarında İstanbul Teknik Üniversitesi makine bölümünü kazanmasına rağmen, Yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih eden İlker Meşe, YDO'dan mezun olduğu gün.

Ayancık benim için başlıbaşına ayri bir hikâye; İlkokulu Ayancık İsmet İnönü İlkokulu'nda okudum. Ortaokula yine Ayancık'ta Ayancık Ortaokulu'nda devam ettim. Lise öğrenimi için İstanbul'a geldim ve Kabataş Erkek Lisesi'nden mezun olduktan sonra Yüksek Denizcilik Okulu imtihanlarına girerek, makine bölümünü tercih ettim.Çocukluğum gerçekten masal gibiydi. Her yere yürüyerek gidilen bir kasaba, üstelik deniz kenarında bir kasabada yaşıyorduk. Kışları fazla sert değil, ama yaz mevsimi çok kısa sürerdi. Yine de çocuktuk ve yazın yapılan yaramazlıkların ardı arkası gelmezdi. Çok sevdiğimiz bir şey de sürekli Ayancık Dağı'na çıkmak olurdu. Denize yüzmeye değil, çaya yüzmeye kaçardık. Çocuklar yüzmeyi bizde denizde değil çayda öğrenirdi. Ayancık Çayı, kasabayı ikiye bölerdi. Evden habersiz çaya yüzmeye giderdik. Haliyle mayolarımız ayaklarımızdaki donumuz idi. Bu nedenle annemiz anlamasın diye donlarımız kuruyana kadar eve gitmezdik. Ama annem hemen anlardı. Seneler sonra koluma bastırarak anladığını söylemişti. Hiç kaçarımız yoktu! Çocuklar için futbol oynamak büyük bir heyecan demekti. Maç dediğim, mahalle maçları idi. Biz Büyük Mahalle'de oturuyorduk. Küçük Mahalle ile çok kıyasıya maçlar yapardık. O zaman kaleler taşlar konularak belirlenirdi ve kalenin üstünde hiçbir şey olmadığından üstten geçen her top büyük tartışmalara yol açardı.

Neden Yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih ettim

Önceki adı "Maro" olan bu gemi İlfe Denizcilik adına satın alınmış "Hüseyin Bey" adı verilmişti.

Öncelikle Asım dedemin denizci olması, babamın amcası ile birlikte Rusya'ya tuz seferleri yapması, her Karadeniz insanı gibi beni de etkilemiştir. Bir de, annemin uzaktan akrabası olan yüzbaşı rütbesinde bahriyeli Hasan Ağabey vardı. Beni Deniz Harp Okulu sınavlarına götürdüğünü hatırlıyorum. Annem, benim bahriyeli subay olmamı isterdi. Gençliğinde Çatalzeytin'e gelen at üstündeki bir subaydan çok etkilendiğini anlatırdı.

Yüksek Denizcilik Okulu bana daha çekici gelmiştir. Kabataş Erkek Lisesi'nde okurken ayni yol üzerindeki bu okulun varlığını biliyordum ve merak da ediyordum. Yine bu okuldan mezun

olmuş Ayancık'lı ağabeyler vardı. Onlar bu okulu bize daha da sevdirmişlerdir. Çok önemli bir husus, bu okulun yatılı olması idi. Üniversite imtihanlarında İstanbul Teknik Üniversitesi makine bölümünü kazandım. Buna rağmen, Yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih ettim.

D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ hesabına burslu okuduğum için YDO - Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun olduğumda "Gediz" gemisine 4.cü Mühendis olarak tayin ettiler . Bu gemiye Haydarpaşa'da katıldım. İlk seferim Portekiz ve Amerika'nın birçok limanı oldu. Dönüş seyrimiz İskenderun ile tamamlandı. Yine D.B Nakliyatı TAŞ'nin Fırat, Dicle, Kocaeli, Gaziantep gemilerinde çalıştıktan sonra, Adıyaman ve Şükrü Okan gemilerinde 2.Mühendis olarak görev yaptım. Makine Sınıf Okulu'nu birinci olarak bitirdiğim için1981 - 1982 yılında askerliğimi, o sırada Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrinde olan Tuzla'daki Denizcilik Yüksek Okulu'nda asteğmen öğretmen olarak yaptım. Yedek subaylığım sırasında evlendim. 1983 senesinde D.B.Nakliyat TAŞ.'den ayrıldım ve Boras Gemicilik adına Kök Tersanesi'nde "Boras" adı verilen geminin yapımına başladım. 2.Mühendis olarak bu gemi ile çeşitli seferlere çıktım. Sonra aynı şirketin "Kınalı" gemisinin Kök ve Pendik Askeri Tersanesi'nde devam eden yapımında çalıştım. Bu geminin çeşitli seferlerine 2.Müh olarak katıldıktan sonra tekrar Boras gemisine Baş Mühendis olarak döndüm. 1988 yılında oğlum Mert dünyaya gelince denizi bırakmaya karar verdim.1989 yılında, okul arkadaşım 1979 mezunu Feramuz Aşkın ile birlikte Vecom Kimyasal Ltd.'ni kurarak ticaret hayatına başladık. Bugüne kadar ve geriye dönüp baktığımızda şirketin isminden olsa gerek, o kadar ilkleri gerçekleştirmişiz ki, ben bile şaşırıyorum.

Satın aldığımız gemiye "Hüseyin Bey" adını verdik.

İlk armatörlük atılımına kurduğumuz "*İlfe Denizcilik*" şirketi ile başladık. Bu şirketimiz adına 1995 yılında satın aldığımız 3,943 dwt., 1998 grt. genelyük gemisi ile yola çıktık. Önceki adı "Maro" olan bu gemiye "*Hüseyin Bey*" adını verdik. Gemimizi iki yıl çalıştırdıktan sonra 1997'de satmaya karar verdik. Nitekim satın alan armatör "Nazan" adını vermiştir.

İlker Meşe, "Biz yok olmasını önlemek kadar, gelecek kuşaklara denizciliğin teknolojik gelişimini göstermesi açısından da önemli bir müze kurduk" diye tanımladığı İlkfer Denizcilik Müzesi'nde.

2004 yılına geldiğimizde İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin ortak girişim grubu olarak kurduğu ve İMEAK - DTO kurumsal kimliğinin de içinde bulunduğu 143 ortaklı Ereğli Denizcilik Şirketi'ne biz de hissedar olarak katıldık. Ereğli Denizcilik A.Ş., Türkiye'nin önde gelen gemi sahipleri tarafından karşılıklı anlaşmayla ve tüm Türk denizcilik topluluğu arasında işbirliği anlayışıyla, 2,500 ABD Doları ile 2.000.000 ABD Doları arasındaki hisseler satın alınarak kurulmuştu. Tüm Türk denizcilik sektörü, bu fırsatı memnuniyetle karşıladı ve projede yer aldı. Bu şirketin sahibi olduğu 2011 inşa 175,607 dwt., 91,642 grt. dökmeyük gemisi "Cape İstanbul" hepimizin ortak gururu olmuştur. Bu geminin teslim alınması törenine ortağımla beraber katıldık ve çok büyük bir mutluluk yaşadık. Bu şirkette ben de 2016 yılından beri Yönetim Kurulu üyesi olarak görev yapıyorum.

Denizcilik Müzesi kurmayı hep hayal ettim

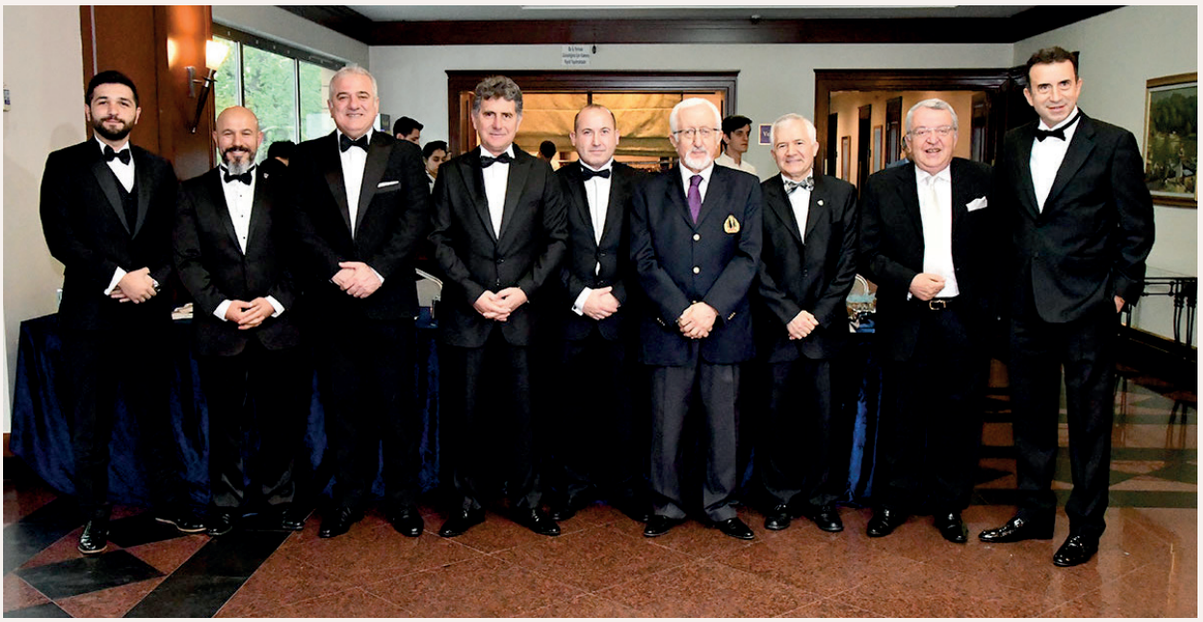
Batı dünyasında gördükçe hayal ettiğim ve özlemle baktığım denizcilik (Maritime Museum) müzelerini hiç unutmadım. Kendi imkanlarımızla İlkfer Denizcilik Müzesi adını verdiğimiz ilk deniz ticaret ağırlıklı bir müzeyi hayata geçirdik

İlkfer Grubu Kurucu Ortaklarından ve Gemimo Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Feramuz Aşkın çeyrek asırlık şirket yapılarının ve 50 yıla yakın bir denizci geçmişlerinin olduğunu belirterek bunları dostları ile birlikte değerlendirmekten çok mutlu olduğunu ifade etmiş ve müzenin meydana gelişini şöyle anlatmıştı; *"Gemi Sökümle ilgilenmeden önce de biz bunun farkına varmıştık. Böyle bir eksikliği görmüştük. Tersanemiz olmadan evvel yavaş yavaş toplamaya başlamıştık. Ama gemi söküm tersanesi olduktan sonra gördük ki gerçekten çok büyük değerler hurdaya gidiyor. Bu müzede yılda 12 milyar ton yükü bir limandan diğerine ulaştıran ticaret gemilerinin parçaları iki denizcinin girişimiyle korunuyor. Kullanımdan çıkarılan gemilerin getirildiği Aliağa'daki söküm tesislerine giden İlker Meşe'nin özenle seçtiği parçalar, Tuzla'daki şirket binasının altında bu müzede sergilenmekte."*

İlker Meşe, oğlu Kuntay Mete Meşe ile.

Ben de müze için *"Gemiler ruhu olan, içinde hatıraları barındıran bir araçtır. Kaptanlar aslında duygularını ve hayallerini de aktarır seyir defterine. Güverte reisleri çocuklarının doğum haberini almıştır köprü üstündeki telefondan ya da bir başçarkçı sevdiği kadına evlenme teklif etmiştir aynı telefonla. Gemicilerin hatıralarının ve yaşadıkları duyguların sergilendiği bir müze kurmak istedik. Müzemizde gemi adamlarının duygularıyla beslenen gemilerin ruhu yaşıyor. Biz yok olmasını önlemek kadar gelecek kuşaklara denizciliğin teknolojik gelişimini göstermesi açısından da önemli bir müze kurduk. Müzeyi gezenler, denizciliğin 100 yıl içinde ne kadar hızlı ilerlediğini görürken eski gemilere saygı duyacak" diyorum.*

İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Geleneksel Dayanışma Gecesi İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve eşi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı (BM Uluslararası Havacılık Teşkilatı Kanada (ICAO) nezdinde T.C. Daimi Temsilcisi ve eski Müsteşarı Suat Hayri Aka ve eşinin katılımıyla 5 Mayıs 2018 tarihinde Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri'nde gerçekleştirilmişti.
(Arkada soldan) Müh.Cemalettin Şelvi, Kapt.Tarkan Karakaya, İlker Meşe ve eşi, Kapt. Selcuk Nas ve eşi .



İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) 23. Geleneksel Dayanışma Gecesi 5 Mayıs 2018 tarihinde Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri'nde gerçekleştirilmişti. Fotoğraftakiler (Soldan); Muh. Nuri Can, Kaptan Tarkan Karakaya, Müh. İlker Meşe (Defav Başkanı), Kaptan Kazım Bakan, Kapt. Engin Yücel, Müh. Adnan Erdal, Kapt. Tayfun Sözer, (Defav Başkan Yardımcısı), Caner Aydın.

Oğlum Kuntay Mert Meşe, Işık Üniversitesi Elektrik ve Elektronik Mühendisliği mezunu. Halen İlkfer Group bünyesindeki Unikal Ltd. Şti.'de genel müdür olarak çalışmakta. İş hayatımızda son olarak dünya devi Terasaki Japon fırmasının Türkiye'deki servis üssü olduk. Mezun olduğum okulun sosyal amaçlı tasarımlarında, Mühendisler Odası ve vakfının hep içlerinde oldum, üstüme düşen görevden hiç kaçmadan çalıştım. 2005 - 2006 yılında başkanı olduğum DEFAV vakfının, 2018 yılında tekrar başkanı seçildim. 2012 - 2019 yılları arasında DTO Meclis üyeliği ve Yedek Yönetim Kurulu üyeliğinde bulundum. DTO bünyesinde bir çok projenin gerçekleşmesi için gereken çalışmalar içersinde yer almayı onurlu bir görev saydım.

Geleceğin deniz ticareti dünyasında yine her zaman büyük değişiklerin yaşanacaktır. Teknolojik gelişmeleri takip ederek her zaman fırsatlar çıkacağını bilmemiz gerekiyor. Gelecek hep var ve geleceğin değişimlerine hazır olmak için, iyi donanmak ve fırsatlar çıktığında hemen değerlendirmek gerekiyor. Eğitim benim için çok önemli; iyi eğitim almamız ve iyi eğitim vermemiz şart. İTÜ'de eğitim gören makine mühendislerinin intibak programlarına haftada bir gün katılarak karşılabilecekleri sorunlarla ilgili anlatımlar yapıyorum. Üniversitelerde veya şirket seminerlerinde, zabitlere ve öğrencilere hitap ederken hep şunu söylerim; *"Armatörünüzü beyenmeyebilirsiniz, olabilir. Fakat sakın olumsuz sözler kullanmayınız. Beyenmiyorsanız başka bir gemiye gidersiniz. Size emanet edilen gemiye ve armatörüne daima saygı duyun."*

İş yaşamından kendimize ayırabildiğimiz zamanlarda Türk musikisi çalışmalarıyla huzur duyuyorum. Üyeleri denizci arkadaşlarımızdan oluşan bir koromuz var. "Vira Bismillah" adını vermiştik. Ben de bu korada yer alıyorum.

Hayatta üç değere çok önem verdim; Bazılarında çok zorlandım ama hep aklımda tutmaya çalıştım. Bunlar; *Zaman, Ağızdan çıkan sözler ve Fırsatlar.* Bu üçünü iyi değerlendirenler daima daha başarılı olacaklardır

İlker Meşe, Gisbir tarafından yayınlanan Tersâne-i Âmire Denizcilik Müzesi" başlıklı eserin yazarı Osman Öndeş ile imza gününde.

YUSUF KALKAVAN - PINAR KALKAVAN SESEL

Büyük babam Yusuf Kalkavan ve büyük annem Emine Kalkavan (Mete) Rize, İyidere Köyü'ndedir. Büyükannem Mete'lerden, babam 6 kardeş; İsmail Hakkı Kalkavan Şakire Zırh, Halim Hilmi Kalkavan, Makbule Tokgöz ve Muazzez Özman ve babam Hüseyin Kalkavan. Halam Şakire Zırh, Ahmet ve Hüsniye Zırh ailesine gelin olmuştur. Eşi Şevket Zırh Bey idi. Anne tarafından dedem Mahmut Zırh, Rize'nin merkez nahiyesi eşrafından imiş. Rize'den bir kız ile evlendirilmiş. Müşerref Hanım, yani anneannem. Rabia, Aysen, Mürvet, Saadet, ve Nuran adlarını verdikleri beş kız çocukları olmuş. Dedem çok geniş görüş sahibi biri olarak çocuklarının hepsini o zamanların koşullarına göre iyi okullarda okutmuştur.. Küçüklüğümüz anneannem ve dedemle geçmiştir.

Aile fertlerimizden, babam tarafı hakkında şu bilgileri verebilirim; Babam 14- 15 yaşında iken sıra ile annesi ve babası zamanın hastalığı vereme yenik düşünce, kardeşler annesiz ve babasız büyümek durumunda kalmışlar. Çok zor bir dönemdir bu; Çocuk yaşta anne yok, baba yok, para yok! Babam ilkokula kayıt zamanlarında yaşadıkları Arnavutköy'den tanıdığı birini velisi olarak okula götürürmüş.

Babam Hüseyin Kalkavan, Kalkavan ailesinin belki de en iyi eğitim görmüş bir ferdi. Robert Kolej'den sonra Boğaziçi Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Fakültesi'ni onur derecesi ile bitirmiş. Yüksek Lisans için Purdue Üniversitesi'nden kabul almış ve bir tanıdıklarının yük gemisiyle Amerika'ya gitmiş. Amerika'da hem okumuş ve hem de çalışmış. Dört yıl sonunda memlekete geri dönüş yapmış. Halam

Hüseyin Kalkavan, eşi Ayşe Kalkavan ailesi; (Arka sırada soldan) Pınar Kalkavan Sesel, Feryal Kalkavan Taslaman, Ayşe Kalkavan, Bahar Kalkavan.

Şakire Zırh aracılığı ile annem ile tanıştırılmış. Nişanlılık döneminden sonra 1966 yılında İstanbul'da evlenmişler. Feryal, Pınar ve Bahar üç kız kardeşiz.

Babam Hüseyin Kalkavan Türkiye'ye döndükten sonra birkaç firmada çalışıp, ardından kendi müteahhitlik firmasını kuruyor. Güzel projelere imza atıyor. Babam sabah 5 gibi evden çıkarmış, otobüs, tren, vapur derken işe gider, akşam ise aynı şekilde eve dönermiş. Çocukluğumuz 12 yaşıma kadar Küçük Bebek'te mahalle ortamında geçti. Yan apartımanda da anneannem ve teyzelerim yaşıyordu. Biz üç kardeş, Gemi Sökümcüsü ve Armatör Hüseyin İlhami Söker'e ait iken zamanla Amerikan Hastahanesi'ne satılan Güzelbahçe Kliniği'nde dünyaya gelmişiz. Çok mutlu çocukluğumuz oldu. Tam mahalle ve komşuluk kültürü ile yetiştirildik. Bebek'teki yaşamımızda tepelerde pek ev yoktu, heryer yeşillikti. Sabahtan akşama kadar sokaklarda, o tepe senin bu tepe benim gezer ve oyun oynardık.

Eğitime önem veren Hüseyin Kakavan, Sarıyer'de kendi adı verilen "Hüseyin Kalkavan Lisesi'ni yaptırarak MEB'ye teslim etmişti. Bu okul günümüzde "Sarıyer Hüseyin Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu lisesi" olarak eğitim vermektedir.

Babam Arnavutköy'ün en çalışkan öğrencisi olarak, eğitime önem verdiğinden, Sarıyer Hüseyin Kalkavan Lisesi'ni yaptırdı.

Armatörlük yaptığımız yıllar

H Kalkavan Denizcilik ve Gemicilik San. Tic. AŞ. olarak ailemizin armatörlük yaşamı artık gerilerde kaldı. Babam amcası Kadir Kalkavan ve abisi Halim amcam ile 1200 dwt'luk Yusuf Kalkavan adını verdikleri bir yük gemisi inşa ettirmişler. Firmalarının merkezi Karaköy'deki Mumhane İşhanı'nda idi. Ama babam inşaat mühendisi olduğundan gemilerin işletmesi

Feryal Kalkavan-1987 inşa 3,402 dwt., 2,035 grt. genelyük gemisini 1909 yılında sattık.

konusunda yer almazmış. Yine de Karadenizlilik ruhuyla, inşaattan kazandıkları ile 1938 yılında ilk gemilerini inşa ettirmişler. İlk gemimiz 3402 dwt'luk idi ve "Feryal Kalkavan" adı verilmişti. Benim bu geminin birkaç bağlantısını yapmak imkanım oldu.

Ablam Feryal Kalkavan İst. Üniversitesi İngiliz Dili ve Edebiyatı'ndan mezun olduktan sonra Amerika'ya gitti. Orada da Siyasal bilimleri iki üniversite olarak bitirdi. 6-7 yıl Amerika'da yaşadı ve ardından İstanbul'a döndü ve babamla inşaat bölümünde çalışmaya başladı. Kardeşim Bahar Kalkavan, Bilkent Üniversitesi Otel İşletmeciliği bölümünden mezun oldu. Finans okumak amacıyla Amerika'ya gitti. Türkiye'ye dönüşünde mimarlık bölümünü bitirdi ve halen mimarlık şirketi bulunuyor.

Bana gelince, yüzme sporuna karşı derin merakım vardı. Birkaç kez ülkemi mill forma ile yurtdışında temsil ettim. Hayatım antremanla geçiyordu. İstanbul Üniversitesi Kimya Mühendisliği bölümünden mezun oldum. Mecburi stajımı yaptıktan sonra bu mesleğin bana göre olmadığını anladım. İstanbul Üniversitesi Liman ve Gemi İşletmeciliği masterini kazandım. Sınavlarını verip, tezimi hazırladım. Sadece tezimin kapak düzenini tekrardan yapmam istendi. İhmalimden dolayı tezimin basımını yapmadım. Fakat bu arada İst. Üniversitesi Harvard Business School'un Uluslararası İşletme Programı'nda eş zamanlı eğitim görüyordum. Mezun olunca denizciliği sevip sevmeyeceğimi anlamak amacıyla babam Cengiz Kaptanoğlu büyüğümüzün yanında görev almam için ricada bulundu.

Kaptanoğlu Denizcilik Grubu'nda staj gördüm

Stajımın şanslı tarafı Kaptanoğlu Denizcilik grubuna benim zamanımda 5-6 yeni personel yetiştirmek üzere alınmıştı. Şirket içi eğitimler veriyorlardı. Benim de o eğitimlere katılmama imkan sağladılar. Eğitimlerde kayda değer şekilde bilgi verdiler. Yoksa ben dosya okuyarak birşeyler öğrenemezdim ve denizcilik bilgi birikimlerinin ilk adımlarını orada kazandım. Çok

Kemal Arıcan- 1994 Çelik tekne Tersanesi inşa 8,059 dwt., 4,955 grt. genel yük gemisi,1999 Mart ayında sayıldı ve "Dost- I" adı verildi.

güzel bir ortamdı. Şirkette broker bir arkadaşımız İngiltere'ye denizcilik eğitimi için gidecekti. Altı ay staj ve çalışma dönemimden sonra 1995 sonlarında İngiltere'ye London City College'de "Higher Certificate in Shipping" ve "Diploma in Shipping" kurslarını tamamlayıp İstanbul'a geri döndüm ve aile şirketimizde çalışmaya başladım.

Şirketimize ait gemisi sayısı 4'e çıkmıştı.

O zamanlar 1996 ve sonrasıdır. Babam inşaat mesleğiyle ilgili çalışmalarına devam ediyordu ve ben de şirketin denizcilik alanındaki faaliyetlerinde görevlendirilmiştim. Filomuzda dört gemimiz vardı. Bunlar; 3402 dwt'luk "*Feryal Kalkavan*", 8,059 dwt'luk "*Kemal Arıcan*", 26, 324 dwt.'luk "Canan Arıcan" ve 38,000 dwt.'luk "*Western*". Günümüzden otuz yıl öncesinde bu tonaj çok az firmaya nasip görülüyordu. Bir zaman sonrasında ortağımız ayrılınca çaresiz kolları sıvadık. O yıllarda 26 yaşındaydım ve arada hatalar yapa yapa gemi işletmeliğini öğrendim. Ancak öğrenmenin sonu yok.. Denizcilik dünyası dipsiz bir kuyu gibi.

Gemi Brokerliği Derneği çalışmalarım

Ben ailemden bir destek istedim. Hep destek oldular. Ben sektörde kadın erkek ayrımını hiç görmedim. Kadın olmamdan dolayı sektörün eksi bir tarafını yaşamadım. Yaşamışsam bile kadın olduğumdan dolayı pozitif bir ayrım yaşamışımdır. Belki bu benim kadın olmamdan değil, erkeklerimizin kadınlara yardımcı olma saygısından da kaynaklanmış olabilir. Ben herhangi birinden bir destek istediğimde bana hep destek oldular. Herhalde sormamdan veya araştırmamdan kaynaklanıyor bu. Hedefim "Brokerhouse" kurmaktı. İşe bir gemiyle başladım ve vizyonum çok darmış. Çünkü hep 4 gemim olsun diye hayal ediyordum. Belki de çok daha geniş bir vizyonla çok daha farklı şeyler hayal edebilirdim. Şimdi tabii ki farklı hedefim var. 20 yıldan fazla bir zamandır bu işin içindeyim. Önümüzdeki 40 yıla dair belirlediğim hedeflerim de var. Armatör olarak adım attığım sektörde son on yıldır brokerlik kısmında da varım. Armatörlük tarafında da koster alanında kalıp kendi filomu genişletmek istiyorum. Yavaş yavaş büyümeyi isterim. Brokerlik işi de çok hoşuma gidiyor. "Brokerhouse" oluşturmak hedefim devam etmektedir. Şu anda beş şirket bu yapıyı oluşturmak için bir arada. Kendimize hedef olarak da Avrupalı firmaları belirledik.

Burası güzel bir dünya.

Armatör olarak adım attığım sektörün brokerlik kısmında da varım. Brokerlik işi de çok hoşuma gidiyor. On sene kadar gerilere gideceğim; O iki gece unutamadığım anılar arasında 2009 Kasım ayında Almanya'da Eisbeinessen Dinner'deydik. Bir arkadaşımla konuşuyorduk. Türkiye'de bir dernek kurmayı ve böyle bir yemek organize etmeyi düşündüğümü ve bana destek olup olmayacağını sordum. O da hiç tereddütsüz "Olurum" dedi. İki kişiyle başladık. Toplana toplana sonunda o yemeği gerçekleştirdik. Benim için çok güzel bir anı. Bu organizasyonu ben tek başıma yapmadım. Tüm arkadaşlarımla brokerlerin ve sektör firmalarının desteğini alarak gerçekleştirdik. Onun akabinde de o yıl Eisbeinessen'ın Türk yılıydı. Orada Türk masası oluşturduk. Bayraklarımızı salladık. Çok güzel bir temsil oldu. O iki gece benim unutamadığım en önemli anılarım arasındadır.

Staja gelen tüm gençlere kapılarımız açık. Bize staja gelen tüm gençlere kapımızın açık olduğunu söylüyoruz. Kadın olsun erkek olsun bizden staj isteyen tüm arkadaşlarımızı destekliyoruz. Ama önceliği kadınlara veriyoruz. İTÜ'nün kadın derneğinin bir yemeği olmuştu. Orada firmalar üzerine yapılan bir değerlendirmeyi açıkladılar. Kadın çalışanlara işveren firmalar arasında biz de vardık. Sektör olarak çok enerjik ve aceleciyiz Diğer sektörler böylemi bilmiyorum ama ben denizcilik sektörünü büyük bir aile olarak görüyorum. Burada herkes birbirinin ne yaptığını takip ediyor. Hangi gemiyi almış, onun gemisi kaç sürat yapıyor, kaç ton yakıyor, hangi limana gidiyor gibi. Çok enerjik ve aceleci olmamızın yanında çok kapalı bir sektörüz de. Ancak burası güzel bir dünya. Denizcilik ailemiz için vazgeçilmez meslek alanıdır. Ablamın kızı Merve, Piri Reis Üniversitesi Gemi İnşa ve Gemi Makinaları Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Gelecek gençler de hedeflediği geleceği umarım Merve ve çocuklarımız gerçekleştirecektir.

Canan Arıcan-1972 Swan Hunter Haverton Hill inşa 26,324 dwt.,16,285 grt. dökmeyük gemisi "Yaygara, 1995'de satıldı ve "Canan Arıcan" adı verildi.

HAKAN ÇENDİK

Ahıska Bölgesinde Türklerinden Çendikoğulları soyundan gelen Hakan Çendik, aile öyküsünü şöyle anlatır; Ahıska Türklerinden olan Dedelerimiz 1877-1878 (93 Harbi) Osmanlı-Rus Savaşından dolayı Ardahan Bölgesine göç etmişler. Dedem Karahan Çendik ve eşi Sultan Çendik'tir. 1926 yılında evlenmişler ve beş çocukları olmuştur. Çocuklarından Rasim Bulut, Heyrat Hanım'la 1925 yılında evleniyor. Rasim Bulut ve Heyrat Bulut ailesinin de 6 çocukları olmuştur. Her iki dedem Kafkas harbine katılmış ve İstiklal Madalyası sahibi gazilerdir. Sülalemizin soyadı Ahıska Bölgesinde yaşayan Çendikoğulları soyundan gelmektedir.

Babam Ali Paşa Çendik (D.1945 - Ardahan) ve Annem Güneş Çendik (D.1948 - Ardahan) 1970 yılında evlendikten sonra İstanbul'a göç etmişler ve Pembehanım Hanım Sokak No: 7 Otağtepe Anadoluhisarı adresine yerleşmişler. Üç çocukları olmuştur; Ailemizin bireyleri olarak ben Hakan Çendik 1972 yılında Anadoluhisarı'nda dünyaya geldim. Diğer kardeşlerim 1974 doğumlu Serkan Çendik ve 1979 doğumlu Hülya Gürhan (Çendik) . Tüm ailemiz üyeleri Anadoluhisarı'nda yaşamaya devam etmekteyiz. Eşim Müyesser Gönül Hanım, aslen Selanik Göçmeni bir ailenin ilk kızı olarak Almanya Köln'de 1972 yılında doğmuş. Lise Eğitiminin ardından yurda dönerek Marmara Universitesi Eğitim Fakültesi Almanca Öğretmenliği bölümünü 1998 yılında bitirmiştir. Kızım Betül Sena Çendik 2004 Yılında Kadıköy'de doğmuştur. Eğitimine TED İstanbul Koleji Lise bölümünde devam etmektedir. Küçük kızım Ecrin Merve Çendik, eğitimini Uğur Koleji Ortaokulu'nda devam etmektedir.

Anadoluhisarlı olmak

20 Kasım 1972 yılında Anadoluhisarı semtinde dünyaya gelmişim. Eğitim hayatım sırasıyla Defterdar Mehmet Bey ilköğretim okulu ve Anadoluhisarı Ortaokulu'nu tamamladıktan sonra 1990 Yılında İstanbul Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi - Güverte Bölümü'nden mezun oldum. Mezuniyetimin ardından kısa süre Güverte Zabiti olarak ticari gemilerde çalıştıktan sonra eğitimime Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi - Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'nde devam ettim ve lisans diploması ile 1997 yılında mezun oldum. Yüksek Lisansımı Istanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü - Deniz Ekonomisi Bölümünde tamamladım.

Çalışma hayatım

1997 - 2004 Yılları arasında Marmaris Yatmarin Marina işletmesinde Genel Müdürlük ve çeşitli Armatörlük firmalarında işletme müdürlüğü ve genel müdürlük göreviyle çalıştıktan sonra, 2004 yılında hayalini kurduğum kendi şirketimi "Angora Denizcilik Ltd." ni kurdum ve bu firmam ile firması ticari hayata atıldım, Akabinde sektördeki çalışkan ve dürüst kimliğimin yanında profsoyonel becerilerimden ötürü teveccüh gösterilerek ortaklıklar teklif/takdir edilmiştir. 2005 Yılında 5 ortak ile kurduğum "Ayden Deniz Taşımacılığı A.Ş" firması ile 1983 yapımı Türk Bayraklı 3,200 dwt.'luk gemiyi satın alarak armatörlük hayatına başladım. Dünya Deniz Ticaretindeki yükselişin etkisi ile yatırımlarına devam ederek 2006 yılında "İlhan Ağa" isimli 3150 tonluk gemiyi , 2008 yılında Babam Ali Çendik Bey'in ismini verdiğim 3100 dwt'luk *"Ali Ağa"* ve *"Yakup Ağa"* isimli gemileri satın alarak filomuzu güçlendirdik.

2016 Yılında satın aldığımız gemiye *"Haksa"* adını vererek filoyu daha da büyüttük. Satın almış olduğum tüm gemiler Türk bayrağını (Bandıra) dalgalandırırlar. Bu benim ve ailemin gururudur.Denizcilik Lisesine girişinden itibaren hayallerimi gerçekleştirirken ticari gemilerdeki kaptanlık deneyimi kazandım. Üniversite ve Yüksek lisansı eğitimi olan deniz

2008 yılında "Ali Ağa" adı verilen genel yük gemisi. ve"Yakup Ağa" gemisi.

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na 24 Aralık 2018 Pazartesi günü gerçekleştirilen ziyaretlerde Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Zeynep Pınar Kalkavan Sesel, Genel Sekreter Hakan Çendik ile Dernek Müdürü / İK Danışmanı Tibet Özay, Deniz Ticareti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar'ı makamında ziyareti.

işletmeciliği ve deniz ekonomisi bilgi ve becerilerim şirketlerin yönetiminde kullanarak firmaların gelişip büyümesinde etkili olmuştur.

Denizcilik Sektöründe birçok STK'larda görevlerim olmuştur ki şöylece sıralayabilirim;

- IMEAK DTO - Yönetim Kurulu Yedek Üyeliği ve Meclis Üyeliği
- Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Üyeliği ve Genel Sekreterlik
- TÜDEV - Türk Deniz Eğitim Vakfı Yönetim Kurulu Üyeliği
- TOBB Genç Girişimciler İcra Kurulu Üyeliği
- Türkiye Denizcilik Federasyonu Delegesi
- Beykoz Denizciler Derneği Yönetim Kurulu Üyeliği.

Ahıska Türkleri

XVI. yüzyıldan 1828 Rus işgaline kadar Anadolu'dan bölgeye yerleştirilen ve Anadolu Türklüğünün ayrılmaz bir parçası olan Ahıska Türklerinin anavatanı bugünkü Gürcistan Cumhuriyeti'nin toprakları içinde kalan ve Türkiye ile komşu olan Ahıska bölgesidir. Bu bölge, Ahıska şehri ile yukarıda sayılan dört idari birimden ibarettir. Buraya yerleşen Türklere Ahıska Türkleri denmesinin sebebi ise bu vilayetleri içine alan bölgenin coğrafi isminin Ahıska olmasından ileri gelmektedir. Diğer taraftan, Dede Korkut Kitabı'ndaki "Ak-Sıka" "(Ak Kale)", 481 yılına ait kayıtlarda "Akesga" olarak anılan eski Oğuzlar beldesi olan Ahıska, Gürcüce "Yeni-Kale" anlamına gelen "Akhal-Tsikhe"nin Türkçe ve Farsça şekli olarak da yorumlanmaktadır

Günümüzde Ahıska Şehri.

(Aslan, 1995; Badalov, 2004). Ayrıca, "Akıska" kelimesini Ahıska civarındaki kavimler "Ahıska", "Akhır-kıska" ve "Ak-sıka" şeklinde telaffuz etmektedirler. Öte yandan, Gürcüler ise "YeniKale" anlamına "Akhal-Tsikhe"nin kendi dillerinde olduğunu iddia etmektedir (Bayraktar, 1999). II. Dünya Savaşı yıllarında Stalin'in "Tehlikeli halklar"dan gördüğü Ahıska Türkleri 1944 Kasım'ında Orta Asya'ya sürülmüş ve Sovyetler Birliği'nin son yıllarına kadar bu bölgede yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Ancak, Sovyetler Birliği'nin son dönemlerinde Ahıska Türkleri Özbekistan'dan da sürülmüşlerdir. (Oğan, 2001). Bu dönemde Ahıska Türklerine Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan devletleri göçmenlik hakkı tanıyarak kucak açmışlardır. Böylece, günümüze kadar 600.000 dolayındaki Ahıska Türkleri ana yurtlarından sürgün edilmiştir.

Ahıska Türkleri bugün göçmen olarak 15'e yakın ülkede yaşamaktadırlar. En kalabalık oldukları ülkeler ise Türkiye, Kazakistan, Rusya Federasyonu, Azerbaycan ve Kırgızistan'dır (Bayraktar, 1999; Agara, 2004). Bugünkü coğrafyada daha çok eski Sovyetler Birliği'ni oluşturan ülkelerde, dağınık halde yaşayan ve Ahıska / Mesket Türkleri olarak isimlendirilen bu Türk topluluğunun sorunu bu haliyle daha uzun yıllar devam edeceğe benzemektedir.

Kaynak; Rehman Seferov - Ayhan Akış; "Sovyet Döneminden Günümüze Ahıska Türklerinin Yaşadıkları Coğrafyaya Göçlerle Birlikte Genel Bir Bakış", Türkiyat Araştırmaları Dergisi.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Av. Sema Yerlikaya'nın

Osmanlı İmparatorluğundaki konsolosluklarda kurulu (Consular Supreme Courts - İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi) mahkemelerindeki denizcilik ihtilaflarına ait davalar konusundaki değerlendirmeleri ve yorumu

1957 yılında İstanbul'da doğdu. İlköğrenimini Beylerbeyi İlkokulunda, orta öğrenimini Üsküdar Amerikan Koleji'nde tamamladı. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olduktan sonra, İstanbul Üniversitesi Deniz ve Sigortacılık Hukuku alanında Yüksek Lisans eğitimini "Pekiyi" dereceyle tamamladı. Baran Hukuk Bürosu'nda stajyer Avukat, Zihni Denizcilik Şirketler Grubu'nda Deniz Ticaret Hukuku Avukatı olarak 5 yıl çalışmasının ardından, İngiltere'nin Londra şehrinde mukim Hill Dickinsen ve Richards Hogg Average Adjusting gibi, Denizcilik ve Sigorta alanlarının önemli şirketlerinde staj yaptı. 1987 yılında Yerlikaya Hukuk Bürosu'nu kurdu. İlk yabancı para denizcilik kredisinin ulusa girişiyle birlikte, Denizcilik Finansmanı ve Proje Finansmanı alanlarında uzmanlaşarak; binlerce Türk İpoteğinin tescili, Türk ve Uluslararası sularda icra / gemi tutuklama ve ilk paraya çevirme, 12 uluslararası finans kuruluşunun Hukuk danışmanı sıfatıyla Türkiye'de ve dünyanın birçok ülke mahkemesinde expert-witness olarak dava avukatlığı yapma gibi, birçok hususta öncülük etmiştir. Türkiye'nin en büyük devlet bankası ve uzun yıllar uzman danışmanlığını yaptığı en büyük Alman Denizcilik İhtisas bankasının Türk Armatörlerine sağladığı ilk sendikasyon kredisinin çalışma sürecinde sözleşme avukatlığı yaparak, önemli rol üstlenmiştir. Yine başkaca bir proje finansmanı olan, Istanbul Belediyesi'nin İstanbul hızlı Deniz Otobüslerinin finansmanı ve özelleştirilmesi projesinde uluslararası finans kuruluşunu temsilen aktif görev almıştır. Birçok sayıda deniz kazası ve çatma davası avukatlığı yapmıştır.

Deniz Hukuku Derneği kurucu Üyeliği, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Hukuk Danışmanlığı, Deniz Ticaret Odası Hakem Heyeti Üyeliği (Arbitrator) yapmış ve halen Türk Armatörleri Birliği (TAB) Hukuk Danışmanı olarak görev yapmaktadır.Yerel ve uluslararası ihtisas dergilerinde yer almış sayısız hukuki makaleye imza atmış, 2016 yılında digital platformda makalelerinden oluşan ilk kitabını yayımlamıştır. Halen aynı platformda aktif olarak, mevzuata ilişkin, güncel haberlerle derlenmiş makaleleri yayımlanmaya devam etmektedir. Ülkemizde yer alan birçok öncü Tersane'nin hukuk danışmanlığını yapmakta olup; çeşitli platformlarda Deniz Ticaret Hukuku dersleri ve seminerler vermektedir. Ülkemizin değişik şehirlerine stajyerler yetiştirmiş ve halen yetiştirmektedir.

Denizcilik Mahkemesi sıfatıyla görev yapan Britanya Majesterelerinin İstanbul'daki İngiliz Sefareti'ndeki Konstantinople Yüksek Mahkemesi - "Supreme Consular Court Constantinople in Vice-Admiralty – The British Consular Court at Constantinople"; Kaynak: 15 Nisan 1878, The Graphic Haftalık Resimli Gazete.

Buharlı gemi (Brig) Sotir Donatanı ile Karşı Taraf Buharlı gemi Iser[214],1892.

Arasında görülen Dava Kararının İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi "Supreme Consular Court Constantinople, in Vice-Admiralty" önünde Temyiz Yargılaması Kararı Ve Değerlendirme.

Sir Richard Webster Q.C ve Mr. Joseph Walton Q.C.temyiz eden namına ve Sir Walter Phillimore davalı namına iddialarda bulunmuşlardır. Davalı tarafından sunulan argümanlar neticesinde ,Yargıçlar (Lordlar) temyiz edenin vekilini cevap vermeye davet etmemişlerdir.

Başkan (Baş hakim) yargıçların kararı daha ileri bir tarihte vereceğini belirtmiştir.

Kaynak : The Times ,12 Şubat 1895

Dava İçtihatları : 11 Şubat .

Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komitesi

Lord Watson,Lord Hobhouse, Lord Macnaghten,Lord Shand ve Lord Davey mevcut.

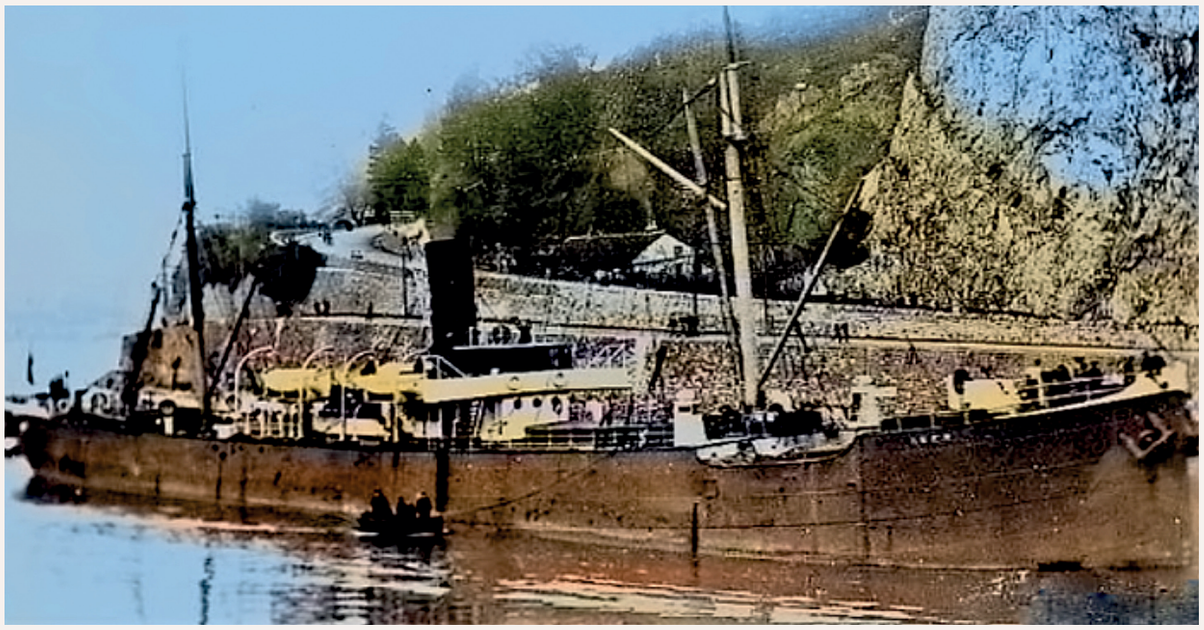
Bu karar, Denizcilik Mahkemesi sıfatıyla görev yapan Britanya Majesterelerinin Konstantinople Yüksek Mahkemesinin verdiği 1 Ağustos 1893 tarihli hükmün Temyizidir. Sir Richard Webster Q.C ,Mr.Joseph Walton Q.C ve Mr.Charles Stubbs Temyiz eden vekilleridir.Sir Walter Phillimore Q.C ve Mr. Frederick Laing davalı vekilleridir.Temyize konu dava,14 Aralık 1892 de Sotir ile Iser arasında Cerigo adası ile Yunanistan ana karası arasında yer alan Cervi Kanalında meydana gelen Çatma sebebiyle temyiz eden tarafın, uğradığı zararların tazmini için karşı tarafa açtığı davada verilen karara itirazdır.

"*Sotir*" 307 tonajı tescillidir ve 9 kişi mürettabatı taşımaktadır. Londra limanına kayıtlı, pervaneli ve 2177 gros tonluk bir buharlı gemidir.

Çatma sırasında Sotir, Taganrog'dan Catania limanına tahıl yüklü olarak seyretmekteydi. Diğer taraftan "Iser", Maddelena'dan Batum'a ve Konstantinople'a (İstanbul) uğramak üzere seferdedir.Çarpışma 14 Aralık 1892 günüsaat 2:15 sularında vukubulmuştur.Davaya Britanya Krallığının "*Konstantinople Yüksek Konsolosluk Yüksek Mahkemesi*" Hakimi Mr.C.J bakmış ve Iser'in çatma hadisesinde sorumlu sayılamayacağına, çatmanın Sotir'in son anda rotasını değiştirirken kendiliğinden yakına düşmesi sebebiyle meydana geldiği yönündeki kararını 1 Ağustos 1893 tarihinde, Sotir'in layihasının reddine ve davalı buharlı gemi Iser lehine ve dava masraflarının vergilendirme gereğince Sotir tarafından Iser'e ödenmesine karar vermiştir. Bu karar üzerine mevcut bu temyiz talebi; Sotir tarafından Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu önüne getirilmiştir.

"Konstantinople Yüksek Konsolosluk Denizcilik Mahkemesi" Hakimi görevinde bulunan, Mr.C.J.Tarring'in bir Çatma sebebiyle Denizcilik Mahkemesi sıfatıyle Temyiz eden tarafından davalıya karşı mahkeme önüne getirilen davada verdiği 1 Ağustos 1893 tarihli kararın temyizidir. Sir Richard Webster Q.C, Mr.Joseph Walton Q.C ve Dr. Charles Stubbs temyiz eden vekilleri ve Sir Walter Phillimore Q.C. ve Mr. Frederick Laing davalı vekilleridir. İddialar az bir zaman önce Başkan Lord Watson, Lord Macnaghten, Lord Shand ve Sir Richard Couch tarafından teşkil edilmiş olanHeyetçe dinlenmiş ve karar ihdas edilmiştir.

Lord Watson Komitenin kararını 14 Aralık 1892 Cumartesi günü şöyle vermiştir. "Britanya buharlı gemisi Iser ve Yunanlı seren yelkenli tekne Sotir ile Corigo Adası'nı Yunanistan ana karasından ayıran Cervi Kanalı'nda her ikisi de saat gece 2 sularında ilerlemektedir. Buharlı gemi 2177 grostondur ve Maddalena'dan Konstantinople'a (İstanbul) doğru 10 milden aşağı olmayan bir süratte seyretmektedir. Yelkenli tekne ise 307 tonluktur ve Taganrog'dan Catania'ya tahıl taşımaktadır.Yelkenli gemi bir rota belirlememiştir, fakat rüzgar hafiftir ve



1888 CS Swan & Hunter, Wallsend kızakları inşa 2174 grt., 1366 nrt. sac gövdeli yolcu/yük gemisi "Iser", 23 Şubat 1917'de Newport'tan Rochefort'a kömür yüklü olarak seyrederken Alman denizaltısı UC17 tarafından torpido atışıyla batırıldı. Kaynak: Tyne Built Ships & Shipbuilders.

güney - güney batıdan esen rüzgarla saatde 2.5 knots süratle ilerlemektedir. Iser tarafından izlenen rota doğu - kuzey - kuzey çeyrek veya doğu pusulanın 3 çeyrek kuzey yönüdür ve delillere göre yelkenlinin rotasınınbatı ila kuzey batı arasında bir yerde olması icap etmektedir.

Gece karanlıktır fakat görüş açık ve ışıkların görünmesine müsait olmasına rağmen iki gemi çarpışmış ve Sotir süratle batmıştır.

Bu dava; Temyiz eden taraflar olan geminin Kaptanı ve küçük ortağı tarafından Iser'e karşı, Konstantinople Konsolosluk Mahkemesi'nde açılan ve her iki tarafın da delillerini ibrazından sonra Sotir'in Çatmada yegane kusurlu olduğu gerekçesi ile görevli hakim tarafından davanın reddedilmesi üzerine kararı temyizen açılmıştır. Bazı maddi vakıalar üzerine Delail'de tezat bulunmamaktadır. Durum göstermiştir (ve bu reddedilmemiştir) buharlı geminin borda ve silyon fenerlerinin Sotir'in bordasında bulunanlar tarafından Iser'in borda ve silyon fenerlerinin farkedilmesi için dikkate değer bir sürede evvelden görüldüğü ve izlendiğidir..

Iser'in kendi tanıklarının delilleri işaret etmektedir k; Sotir'in borda ve silyon fenerlerini gördüğü an ile Çatma zamanı arasında geçen süre çok kısadır. Her iki tarafın şahitleri tarafından görülen ışıklar bakımından verilen ifadeler ve o vakitteki kerterizleri her açıdan birbiriyle uyumludur. Fakat tarafların bu neticeye varan bilgilere dair beyan ettikleri manevra hareketleri birbirinden farklı olmuştur. Sotir'in takdim ettiği iddia; geminin rotasından asla sapmadığı, fakat Iser'in borda ve silyon fenerlerini ilk gördüğü andan o teknenin kendi üstüne, personelinin kafasında hiçbir şüphe bırakmayacak surette kaçınmasız batacaklarını anladıkları ve tek düşüncelerinin kendi hayatlarını kurtarmak olduğu o an'a kadar rüzgara yanaşık dümen tuttuğu şeklindedir.

İlk önce Iser'in seyir (Silyon) fenerini bir kaç mil ileride bir mesafede görmüş ve kısa bir zaman sonra sancak borda feneri önce görünmüş ve gemiler birbirlerine oldukça yakınlaşmalarına kadar görülmeye devam ederek aniden kaybolmuş ve yerine iskele borda feneri- kırmızı ışık ortaya çıkmıştır. Buharlı geminin bodoslama çarptığı ve çarpmadan önce, güverte altında bulunan mürettebatı uyarmaya yeterli zaman bulunamadan Iser'in diğer gemiye çarpacağı bir anda belirgin hale gelmiştir.Iser tarafından kurulan iddia ise, Sotir'in ,saat 02.00'yi 10 dakika geçe bir zamanda Iser'in görebileceği hiçbir ışık sergilemediği, kırmızı ışığın aniden sancak pruvasına 1.5 ila 2 kertede görüldüğüdür. Komutada bulunan 2.Zabit, derhal iskele alabanda emri ve takiben Alesta / Hazır ol emrini köprüden makineye vermiştir. Birkaç dakika önce köprüden aşağıya inmiş olan Kaptan telgraf zilini duyar duymaz yukarı koşmuş ve köprüye vardığında, yelkenlinin ışıklarını kendi gemisinin iskele başının az üstünde görmüştür. Kaptan hemen, "Tam Yol Tornistan" ve kendi bildiği lisanını kullanarak yapmıştır ve tam da bu anda, çarpma derhal meydana gelmiştir. 2. Zabit kendisinin ilk komutu verdikten sonra Kaptanın derhal köprüüstü'ne çıktığını ve Sotir'in her iki ışığının da artık görülür olduğunu söylemiştir. Verilen ifadelerden iskele alabanda emri ile Çarpma arasında geçen sürede çok kısa bir zaman aralığının olduğu yelkenlinin İskele Borda Feneri- kırmızı ışığının göründüğü sırada teknelerin tehlikeli bir yakınlıkta bulunduğu ve çatma esnasında Iser'in, Sotir'in pruvasını (biçtiği) geçtiği mükemmel bir şekilde sarihtir.

Bu koşullarda Çatmadaki tek sebep olmasa da temel sebebin,teknelerin birbirine çarpışma riski içerecek şekilde yaklaşmasına kadar, Iser tarafından hiçbir ışığın görülmemiş olduğuna dair Hakimlerin bir şüphesi kalmamıştır. Düşünülmesi gerekli olan konu; Iser'in tekneler birbirine çok yakın gelmeden önce Sotir'in ışıklarını görmekteki ihmal kusuru mu yoksa

kendisinin iddiasına göre, Yelkenlinin hiçbir ışık taşımadığı veya yelkenlerine kırmızı ışık yansımadığı mıdır? Konsolosluk Mahkemesi hakimi Iser'i bu suçtan beraat ettirmiştir. Çatmadan önce, yelkenlinin ışıklarının, nizami olduğu kabul edilse dahi, buharlı gemi tarafından görülmeden önce ışıkların yanmadığı konusunu, Hakim hiçbir surette tespit ve hatta imâ dahi etmemiştir. Yeterince geniş ve aksi iddia edilmeyen ifadeler bulunmaktadır. Fakatkırmızı ışığın yelkenlinin, yelkenlerine yansımak için çok müphem (yetersiz) olduğundan sarih oluncaya kadar Iser bakımından görülemez bir halde olduğudur. Hakimin bu neticeye varmaktaki gerekçesi birincil olarak Iser tarafından etkili bir gözetlemenin yapıldığı ve ikinci olarak yelkenlinin dümendeki zabitinin beyanına göre Yelkenler tarafından ışık (Perdelenlendiği) gizlendiği için kendisinin belli bir mesafeye kadar ışığı göremediğidir. İkincil görüş Hakimler tarafından kabul görmemiştir. Dümendeki zabitin pozisyonu geminin kıç tarafına doğru (arkasında) olduğundan bazı noktalardan Iser'i görmesinin aralıklarla engellemiş olabilir. Iser'in Başkasarasında bulunan bir gemicinin görebileceği şekilde borda fenerlerinin yelkenlere yansımış olabileceği en düşük ihtimal ile takip edilmemiştir. Bu tavsiyede az bir ihtimal bulunmaktadır ve delillere dayanak olarak bu ihtimalin kabulü yönünde bir girişim olmamıştır. Sotir'in yapısı ve yelken direği veya yelkenlerinin borda fenerlerine göre sabit pozisyonuna dair şahitlerden hiçbirine tek bir soru yöneltilmemiştir.

Hakimler, Iser'in bordasından, gözetleme işinde muktedir olunduğu hususunda, İlk derece Hakiminin görüşüne muvafakat etmemişlerdir. Teknenin en iyi bilgiye haiz iki mürettebatı tarafından beyanla kritik bir noktada İskele Borda Feneri- kırmızı ışığın görünmesinden önce Iser'in gözcüsünün bulunmadığı ispat edilmiştir. Teknenin serdümeninin ve gözcüsünün görevi birbirlerine yardım etmeleridir. Tam sabit olan 02.00'da, gözcü kendisinin baş kasarayı terkettiğini fakat dümene gitmek yerine aşağı indiğini belirtmiştir. O saatten takribi 3 dakika sonra güverteye gelmiş ve onun peşinden aynı davranışı takip eden dümenciyi serbest bırakmış ve dışarıya bakacağı yerde aşağı inmiştir.Kendisidümeni bırakması ile ve başkasaraya varması arasında 5 dakika geçmediğini belirtmiştir. Fakat bu beyanı Iser'in en az 8 dakika, bir gözcüsü olmaksızın tam yol sefere devam da olduğunu göstermiştir. Gözcünün mevcut bulunmamasının gemiyi sevkeden zabit tarafından bilinmediğinin belirtilmesi doğrudur. Fakat bu durum Iser davasına yardım edecek bir koşul değildir. Soruya yolaçan mesele bir gözcünün o sırada bulunmamasının Iser için ehemmiyetsiz ve affedilir olduğu,çünkü saat 2.05 ile 2.10 arasında 2. Zabitin, Cape Spathi Adası'ndaki fenerden mevki saptaması yaptığı ve şayet Sotir'in ışığı görünür olsa idi geminin iskele borda fenerinin kırmızı ışığını da görmüş olmasının gerekeceği Iser lehine iddia edilmiştir. Yargıçlar, danışmanlarından aldıkları tavsiyeye dayanarak, gözcünün bulunmadığı bir zamanda dikkati başka noktaya çevrilmiş haldeki bir zabitin rahat ve kısa bir fırsat aralığında gözlem yapmış olmasının, gözcü yerine bir yedek mürettebat bırakılmış olduğu şeklinde, doğru bir hizmet (görev) yapmış gibi kabul edilemeyeceği, kanaatine varmışlardır. Deliller üzerinde yapılan incdeleme neticesinde;Iser'in uygun bir suretde gözlem yapmayarak ve yol kesmeyerek ve Regulasyonlar Madde 18 gereğince yelkenlinin kırmızı ışığını gördüğünde makineleri "Tam Yol Tornistan" kuralına uymadığından dolayı Iser'in sorumluğunun oluştuğu yönünde bir kanaate varırken, Hakimler bu konuda hiçbir bir güçlük çekmemişlerdir. Hakimler aynı zamanda Çatmada Iser'in tek sorumlu /suçlu olduğu düşüncesindedirler. Sotir'e yüklenebilecek iştirak kusuru; Sotir'in uygun olmayan sürede rotasını değiştirmiş olması Iser tarafından görüldükten sonra rüzgara yanaşık (içinde) yol yapmasıdır.

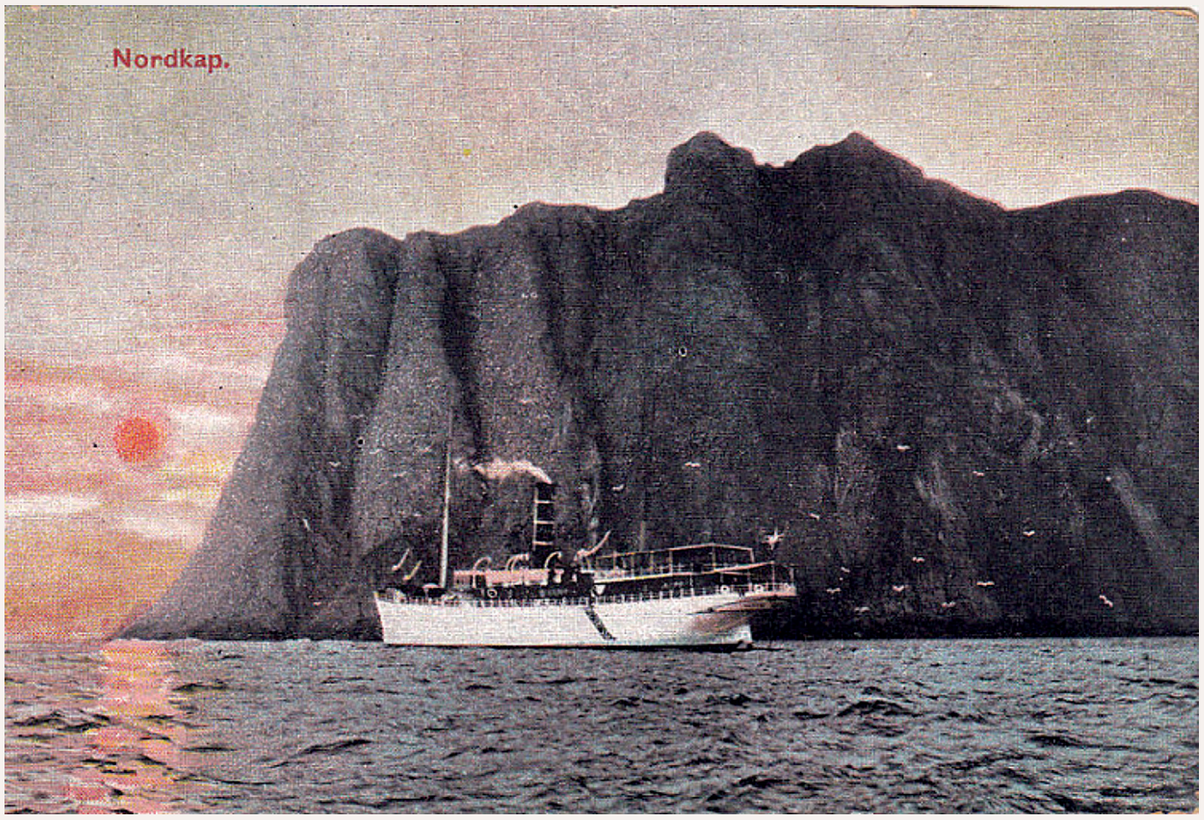
Yelkenlinin tanıkları tarafından olumlu surette çürütülen bu iddianın bir diğer destekleyicisi olarak ve delillere göre; buharlı teknenin çatmadan önce bir veya iki saniye içinde yelkenlinin pruvasına çarpmasından önce kendisine emniyetli bir rota belirleyebileceği ve yelkenlerini rüzgara çevirmek suretiyle, bu başarıyı elde edebileceği ileri sürülmüştür. Yapılan değerlendirme temel olarak; buharlı geminin yelkenliyi ona çarpmadan önce geçtiğive gerçek olan durumunaceleyle yelkenlinin önüne geçmeye çalışmayı başaramamış olduğudur. Yargıçlar temyiz edilen karardan dönülmesini ve Iser'in zararları ve masrafları ödemeye mahkum edilmesini, zarar miktarının tayini ve karar verilmesi için bu hükmün , Konsolosluk Mahkemesine iadesini, Kraliçe'ye tevazu ile tavsiye ederler. Bu karar Nottingham Evening Post Gazetesi'nin 12 Şubat 1895 tarihli nushasında "Ticari Temyiz" başlığı altında yayınlanmıştır.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Yunanlı yelkenli Brig ile Britanya Buharlı gemisi arasında vukubulmuş olan Çatma'nın (kazanın) konumu, Cervi Kanalıdır. Gemisi Tam Ziya'ya uğrayan taraf yelkenli tekne maliki Sotir'dir ve karşı teknenin donatanı ile arasındaki davada yelkenli tekne kusurun tespitini talep etmiştir. Kaza yerinin İstanbul'dan bir hayli uzak olmasına karşın, tarafların davayı "Konstantinople Yüksek Konsolosluk Mahkemesi" önüne getirmelerinin sebebi, Iser isimliİngiliz buharlı gemisinin İstanbul limanına doğru seyirde olmasıdır.

İlk derece Mahkemesi, Iser'i tümüyle kusursuz bulmuş ancak İngiliz Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komitesinin hakimleri, Iser'i tümüyle kazadan sorumlu tutarak, Konstantinople Yüksek Mahkemesi'ninkararını bozmuştur. Yüksek Mahkemenin Yargıçları, Yelkenli geminin kazaya bir miktar kusuru ile katılmış olabileceğini işaret etmişlerse de, böylesine bir panik anında, yelkenli mürettebatının Navigasyon kusuru ile sorumlu tutulmaları hususunda tereddüt etmişler ve adeta yelkenli personelini suçlamaya gönülleri razı gelmediği tarzında bir ifadeyi kararda kullanmışlardır. Temyiz Hükmü, son derece teknik ayrıntılar incelenerek tesis edilmiş ve Regulation / Denizcilik Kuralları'nın 18. Maddesine atıf yapılmıştır

Kazanın, Buharlı gemi personelinin açık kusuru sebebiyle meydana geldiği hükmüne varılmıştır;Çünkü olayda net bir biçimde gözcü bulundurmama hatası, seyir sırasında gözetlemede İhmal halinin bulunduğu, 2. Zabitin ve Kaptanın dikkatsizliği ve kusurlarının, tedbirsizliklerinin kazaya sebebiyet verdiği tespit edilmiştir. Yelkenli tekne Sotir'in Kaptanı ki, aynı zamanda teknenin kısmen mülk sahibi /Donatanıdır. 19. Yüzyılın ikinci yarısında (ve hâlâ günümüzde) teknelerin çoğu, hem kaptan hem de tekne sahibi olan kimseler tarafından sevk ve idare edilmektedir. Yani Kaptan/ Gerçek kişi Donatan tekneye hem ehliyetini, emeğini ve hem de sermayesini yatırmış kişidir. Bu bağlamda; deniz hukukunun tarihini, Donatan Kaptan'ın maceraları üzerinden anlatan, İngiliz TV dizisi Captain Onedin seyri güzel bir denizcilik dizi filmi olmuştur. Uluslararası Deniz hukukunun temeli yüzyıllara dayanır ve birçok Deniz Hukuku kuralının tesis edilmesindeKaptan/ Armatörlerin büyük rolü olmuştur. Örneğin, yükledikleri kargo için, Yükletene verdikleri ve bir kağıdın iki tarafına koşulları yazdıkları ve ikiye bölerek / yırtarak bir parçasını Yükletene verdiklerini ve diğer parçasını kendi uhdelerinde tuttukları **"*Carta Partita*"** adı verilen parçalanmış / bölünmüş kağıttaki yazılı aynı koşullar, her iki parçada yazılıdır. Charter Party'ler bugünkü Navlun sözleşmelerinin tarihini,temelini oluşturan kağıtlardır.



"Nord Kap- Nordkap" adı verilen yolcu/yük gemisi 1891 yılında Scotswood Shipbuilding Co.Ltd, Scotswood Kızaklarında inşa edildi.

Buharlı Gemi Nord Kap v.,[215] Donatanı ile Karşı Taraf Buharlı gemi Sandhill,[216] 1894.

Arasında görülen Dava Kararının İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi "Supreme Consular Court Constantinople, in Vice-Admiralty" önünde Temyiz Yargılaması Kararı Ve Değerlendirme

Buharlı Gemi Nord Kap,Buharlı Gemi Sandhill'e Karşı

Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu

Temmuz 1894

Kaynak:The Times, 30 temmuz 1894

Bu Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesinin Denizcilik Mahkemesi göreviyle verdiği kararın Temyizidir.

Sir Walter Phillimore,Q.C ve Mr.H.Stokes Temyiz edenler namına vekil ve Mr.Aspinall, Q.C., Mr.Stewart Moore ve Mr.Butler Aspinall Davalılar namına vekildir.

İddialar az önce Lord Watson,Lord Macnaghten, Lord Morris, Lord Shand ve Sir Richard Couch tarafından teşkil edilmiş Heyet önünde dinlenmiş ve hüküm tesis edilmiştir.Lord

Macnaghten Lordların kararını şöyle sunmaktadır;Taraflar arasındaki Çarpışma 12 Şubat,1898 Pazar günü öğleden sonra Boğaz'da vuku bulmuştur. Nord Kap takribi 250 feet uzunluğunda bir Danimarka buharlı gemisidir. Sandhill ise 1335 ton tescilli bir Britanya buharlı gemisidir.

Nord Kap'ın tonajı ve Sandhill'in uzunluğu deliller arasında belirtilmemiştir. Her iki geminin de tahmini aynı uzunluk ve aynı tonajda olduğu düşünülmektedir. İki gemi Karadeniz'den Boğaz'a 12:30 civarında girmiştir ve Nord Kap Asya tarafında, Sandhill Avrupa yakası tarafında biraz daha öndedir. Her iki gemi de Kavak Koyu'na doğru ilerlemek ve pratika /serbest ve pilot /kılavuz almak amacıyla yol almaktadır. Kavak Boğazın Asya tarafındadır ve Karadeniz girişinin hemen aşağısında takribi 1 mil ilerisi Kavak noktasıdır. Burada bir Karantina kurumu vardır. Konstantinople'a varacak tüm gemiler ki bu iki geminin de istikameti budur, Kavak Koyu'nda pratika almaları icab etmektedir. Sandhill Boğaz'dan aşağıya doğru yarım yol ile ilerlemektedir.Nord Kap'ın kendi üzerine doğru geldiğini farkedince, Sandhill'in kaptanı tam yol ileri komutu vermiş ve takribi iki gemi boyu öne geçtiğinde süratini azaltmış, ancak Nord Kap biraz daha yüksek süratle yol aldığından aralarındaki mesafeyi azalmıştır.

Kavak noktasına yaklaşırken her iki gemi de rahatlamış olduğundan makinelerini stop etmişlerdir. Bu sırada Karadeniz'den Boğaz'a doğru bir akıntı başlamıştır. Çatma anında, akıntının şiddetinin ne miktarda olduğuna dair bir delil bulunmamaktadır. Saatte iki mil takribi hızda bir akıntının, muhtemelen daha altında bir akıntı olduğu varsayılmaktadır. Kavak noktasında gemilerin pozisyonunun şöyle olduğu görülmektedir; Nord Kap hâlâ Asya tarafında kıyıdan iki gemi uzunluğu mesafedir. Sandhillise NordKap'ın sancak omuzluğundan birbuçuk gemi boyu uzağında ve bir gemi boyu ilerisindedir. Her iki geminin de Kavak Koyu'na varma hedefleridir ve Nord Cap için fazla bir yol kalmamıştır. Fakat Nord Kap üzerinde yol vardır ve belki de Sandhill'den biraz daha hızlı hareket etmektedir. Sandhill bu arada Nord Kap'ın pozisyonuna bakmaksızın sancaktan, koyda kendi mevkiini seçmek için manevra yaparken, Nord Kap da sancak yönünü almış ve içeri doğru pozisyonunu korumak için ve makinelerini iki veya üç devirle hareket ettirerek geçiş için yol almıştır. Koya girmek için müsait alan olmadığını farkedince ve Sandhill'in pruvasından geçtiğini anlayınca makineleri Tam Yol Tornistan'a almıştır. Fakat kıçtan, yol almadan önce Sandhill'e 4. No.'lu Ambar ağzından çarpmış ve iki gemi de hasar görmüştür. Davaya bakan Yargıç kendisine danışmanlık edecek Denizci uzmanlar bulunmaksızın Nord Kap Gemisini tek taraflı olarak kusurlu bulmuştur. Lordların kararı ise, her iki geminin de kusur mesuliyetinden affedilemeyecekleri yönündedir.

Her bir gemi en müsait pozisyonu tercih ederek yol almıştır.Sandhill Kaptanının fikrine göre kendisi Kavak noktasına Nord Kap'dan önde vardığı için durumun hakimidir. Ve şöyle demiştir; *"Onu farketmedim. Biz önümüze bakarız, arkadan gelen buharlıyı düşünmeyiz, arkadan gelen germi kendisini korumalıdır"* demiştir. Nord Kap'ın önüne geçerken çok tehlikeli bir manevra yapmıştır. Öyle bir manevra ki karanın yakınlığı sebebiyle iki kat tehlikeli olarak akıntının düzeni ve her iki geminin de bir miktar dahi dümen tesirinde mesafe yolu olmadığıhalde iken bu hatayı yapmıştır. Sandhill ilk aşamada mesul tutulmalıdır. Fakat Lordlar (yargıçlar) Nord Kap'ın Kaptanının da kusurdan ari olmadığı, Sandhill'in önünü kesmek niyeti olmasa idi, Sandhill'in manevrasını farkettiği anda ve veya kendisi tarafından farkedilmesi icabettiği anda derhal Tam Yol Tornistanla tornistan hareketi yapsa idi çarpışmanın önlenebileceği düşüncesindedirler. Yargıçlar, Konsolosluk Mahkemesi kararının kaldırılmasını, her iki geminin de Kusurlu olarak beyan edilmelerini ve zararın taksimi maksadıyla, bu tespit olunan sebeplerin temel alınarak kararın Konsolosluk Mahkemesine gönderilmesini ve Mahkemece

bu Heyetin,temyiz masraflarının tahmil edilmemesine hükmetmiştir. Lordlar bu sebeple Kraliçeye tevazu ile bu doğrultuda tavsiyede bulunmaktadırlar.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

19. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen bu çarpışma davasında, İstanbul'da kurulu bulunan İngiliz Konsolosluk Mahkemesi ve Özellikle Deniz İhtisas Mahkemesi olarak görev yaparak, taraflardan birinin İngiliz gemisi; diğerinin ise Danimarka'lı olduğu bu davada Britanya gemisi lehine hüküm vermiştir. Şöyle ki: Gemilerden biri Danimarka bayraklıdır. Diğer geminin Britanya bayraklıdır. Böyle bir kazada kusurun hangi tarafta olduğunun muhakemesi için görülen davada, İngiltere'nin İstanbul'da bulunan Konsolosluk Mahkemesinin bu davaya bakmasında, tarafların bir tereddütü olmadığı ve yetki kabulü olduğu anlaşılmaktadır. İlk Derece Mahkemesi olarak vazife yapan İstanbul'daki ,İngiliz Sefaret Mahkemesi yargıcı, bir uzman ehil kişiye danışmadan ilk aşamada Danimarka buharlı gemisini kusurlu bulmuştur. Bilahare İngiltere Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu önüne Temyiz itirazı talebiyle getirilen davada bu kez Adalet komisyonun heyetinde bulunan Lordlar, her iki geminin de' mesul - hatalı ve kusurlu' olduğu yönünde karar vermişlerdir.

Kusur tetkiki, İngiliz Danışma Meclisinin bünyesindeki Adalet Komisyonunun, muhtemelen dosya üzerinden yaptığı yargılama yani Konsolosluk Mahkemesinin kararının yeniden tetkiki neticesinde, daha adil bir karar verilerek, her iki geminin de kazadan sorumlu olduğu tespit edilmiştir. Bu karar; zararların yani Çarpışma neticesinde gemilerin uğradığı hasarların ve varsa diğer maddi kayıpların, paylaştırılmasına esas olacaktır. Zararın tayini vazifesini, Yüksek Mahkeme İstanbul Konsolosluk Mahkemesine bırakarak, temyiz akıbeti kararını Konstantinople Denizcilik mahkemesine iade etmiştir. Her iki geminin de Kazadan önceki pozisyonları dikkat çekmektedir. Osmanlı Devleti, 1895 yılında Boğazlardan geçecek gemilere ,kazaları önlemek maksadıyle ihdas ettiği "Kılavuz alma zorunluluğu"nu aynı yıl Sefaretlere tebliğ etmiştir. İki yabancı gemi, Karadeniz'den boğaza girmeden önce hem kılavuz almak hem de regülasyon gereği, Pratika/ Boğaza giriş olur'u almak için Kavak koyuna uğramak zorundadırlar. Boğaz'ın Kavak noktası aynı zamanda Karantina merkezidir. 18. Yüzyılda ve 19.Yüzyılın başlarında ortaya çıkan salgın hastalıklar sebebiyle Tahaffuzhane *(Sefer sırasında, yolcu ve çalışanların arasında bulaşıcı hastalık görülen gemilerin karantina sürelerini geçirmeleri, gerekli sağlık önlemlerinin alınması ve hastaların iyileştirilmeleri için büyük limanlara yakın kıyılara kurulmuş sağlık kuruluşu)* ve Tephirhaneler (Hastalık dolayısıyla mikroplu sayılan eşyanın sıcak buğu ile temizlendiği yer, tephirhane) olarak tarihimize geçmiş Karantina merkezleri olarak Tuzla ve Kavak'da bu sebeple istasyonlar kurulmuş idi. İlk karantina müdürlüğünün 1835'de kurulduğu kaynaklarda yazılıdır. Payitaht olan İstanbul'da özellikle Hindistan'dan dünyaya yayılan kolera salgınına karşı tedbirler alındığı çeşitli sağlık tarihi yayınlarda geçmektedir. Kavak Tahaffuzhanesi günümüzde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Sınırları kapsamındadır. Tuzla'da ise İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi sınırları içinde yeralmaktadır.

1893'de Batum'dan hareketle İstanbul'a gelen *"George Fisher"* adlı geminin bir tayfası ile hastalığın geldiği ve bu tayfanın İngiliz hastanesine yatırıldığı, geminin bir süre İstanbul'da kaldıktan sonra Malta'ya varışında, gemide kolera salgınının tespiti üzerine geminin karantinaya alındığı kayıtlardadır. Bunun olay üzerine İstanbul'a bu salgını getirenin George Fisher gemisi olduğu anlaşılmıştır. O yıllarda İstanbul'a gelen bütün gemiler Boğaziçi'nde ve

Akdeniz'den gelen gemiler Çanakkale'de Nara bölgesinde ve Karadeniz'den gelen gemiler Kavak Tahaffuzhanesi'nde bekletiliyor, gardiyanlar eşliğinde boğazı geçiyorlar ve tüm transit gemiler karantina kontrolünden geçiriliyordu. Salgın hastalık hadisesi son 30 yılın tecrübeli deniz avukatlarının geçmiş yıllarda bazen başvurmakta olduğu bir iddia, gerekçe olmuştur. Şöyle ki; Montrö konferansı gereğince Boğazlardan transit geçişte Zararsız Geçiş, yani Karadeniz'den Ege'ye duraklamaksızın süreklilik arzeden seyrüseferi, 1936 Montrö Sözleşmesi, Bayrağına ve Yüküne bakılmaksızın, Barış zamanında hiçbir kısıtlama olmaksızın bu türde "*Masum Geçişi*" düzenlemiştir. Bu prensip gereğince gemiler aleyhine ihtiyati haciz ve seferden men'in *(TTK'nın 2012 yılında yürürlüğe girmesinden önceki uygulamalarda)* tatbik edilmesi mümkün değildi.

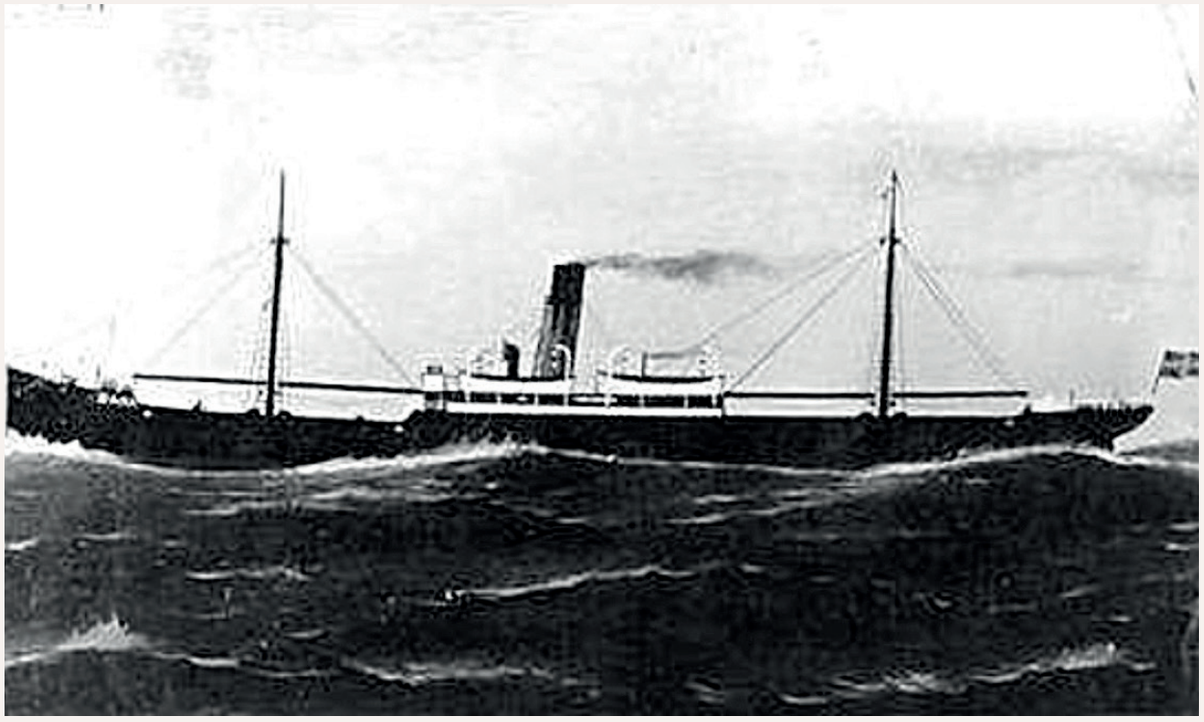
Bir Gemiyi, Boğazlardan transit geçişi sırasında bir surette başka limanlara kaçırmadan tutuklamak amacında olan alacaklı vekillerinin gemiye dair salgın hastalık ihbarı yaparak, sağlık tetkiki talep ederek, geminin durdurulması ve bu suretle transitin bozulması, tarzındaki girişimleri ile Kanunu ve Montrö'yu dolanarak, gemiyi seferden men ettirme yoluna gidildiği, duyulmuş ve hukuk tatbikatına geçmiş örneklerdir. Karantina incelemesi kuralı günümüzde yoktur. Boğazlarda yabancı devletlerin bayraklarını taşıyan gemilere sulh zamanında Serbest Geçiş,Masum - Zararsız Geçiş hakkı tanınmıştır.*(bkz Montrö Sözleşmesi)*

Bu dava dosyasında işaret edilen Çarpışan gemilerin her ikisinin de Boğaza aynı saatlerde girdiği ve her ikisinin de amaçlarının bir an önce Kavak Koyu'ndaki karantina merkezinden pilot/kılavuz almak ve karantina kontrolünden geçmek için görevli gardiyanın gemiye çıkmasını ve Çanakkale çıkışında gardiyanı gemiden indirmek niyetleri bulunduğu, o dönemin Osmanlı Devletinin Boğazlarda emniyetli seyrüsefer kuralları tatbikatından anlaşılmaktadır Gemi kaptanları ve seyir zabitleri, Kılavuzun *(ki çok sayıda İngiliz vatandaşının kılavuzluk yaptığı,tarihi kayıtlarda görülmektedir)* kılavuzun kontrolü altında onun taleplerine uymak zorundaydı. Şayet Kılavuzun hatası neticesinde bir kaza vuku bulursa, bu taktirde dahi kılavuzun cezai sorumluluğu olmazdı. Geminin sevk ve idaresinden gemi kumandanı ve seyir zabiti mesul idi. Gemiler bu gaye ile hareket ederlerken, biri diğerinin önüne geçmeye çalışmış ve kazaya sebebiyet vermiştir. Yüksek Mahkeme İngiliz şilebini de kusurlu bulmuştur. Çünkü İngiliz gemisi kaptanının da diğer gemiyi fark etmesinin icabettiğini ve gördüğü anda makinelere geri yön vermesi gerektiğini belirtmiştir.

Bu Çatma; Müşterek Kusurlu Çatma adını verdiğimiz ve halen günümüz kanunlarında ve Ticaret Kanunu'muzun M.1289. hükmünde tarif edilen ve her iki tarafın kusurlu olduğu ve her iki geminin Donatanına mesuliyet yükleyen uluslararası kuraldır.

İngiliz Yüksek Yargı organının bu kararının bir diğer özelliği ise; kazaya sebebiyet veren koşulların tümüyle personel yani gemilerin yönetimindeki kaptanlarının (kumanda zabiti) kusuru nedeniyle vuku bulmuş olmasıdır. Bu Çatmada Boğaz'ın bilinen akıntılarının veya hava koşullarının hiçbir etkisi yoktur.

Bir diğer mevzuu; Konstantinople Konsolosluk Mahkemesinin Denizcilik Mahkemesi olarak verdiği kararlardan hoşnut olmayan tarafların, meseleyi Krallık Danışma Meclisi önüne getirdiklerinde diğer birçok davada ismine rastladığımız Mr.Aspinall Q.C ve Mr. Butler Aspinall'in temyiz eden ve karşı taraf vekilleri olarak isimleri ile tekrar karşılaşmamızdır. Aspinall'in dönemin tanınmış avukatları olarak, deniz davalarında görev aldıklarını tahmin etmekteyiz.



"Clieveden"; Sunderland, Blumer, John & Co.1883 inşa 1621 grt. yolcu/yük gemisi "Clieveden" in ilk armatörlük firması McNabb Young & Co. idi. 1911'de Helsingborg/İsveç'ten Banck O. - Otto Banck satın aldı ve "Dana" adı verildi. Kaynak: Clyde Built Ships & Shipbuilders.

Buharlı Gemi Diana[217] v. donatanı ile Karşı Taraf Buharlı Gemi Clieveden[218] 1894 arasında görülen Dava Kararının İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi "Supreme Consular Court Constantinople, in Vice-Admiralty" önünde Krallık Danışma Meclisinin Adalet/yargı Komisyonu

27 Haziran 1894

Kaynak:The Times 28 Haziran 1894

Yargı kararları, 27 Haziran

Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu

Bu "Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi- "Supreme Consular Court Constantinople"nin 6 Eylül 1893 tarihinde vermiş bulunduğu kararın temyizidir. Sir Walter Phillimore Q.C ve Dr.Stubbs Temyiz edenler namına ve Mr.Bucknill Q.C ,Mr.frank Stafford ve Mr.Homan Davalı namına bulunmaktadırlar.

Dava, Diana'nın Donatanı olan Avusturya Lloyd Steamship Company tarafından "Diana" ile "*Clieveden*" isimli buharlı geminin 19 Ekim 1892 de Tuna üzerinde çarpışmaları ve her iki geminin de hasar görmesi neticesinde uğranılan zararın tazmini için açılmıştır. Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi, Diana'nın tek kusurlu olduğuna hükmetmiştir. Temyiz sırasında öne sürülen temel sorular; Navigasyon /seyrüsefer kuralları ve birbirinin yanından geçen gemilerin veya biri diğerinin önüne geçen gemiler içinaşağı Tuna'da zabıta nizamının

bulunup bulunmadığı üzerine yönelmiştir.

Müzakerelerin hitamında Lord Watson, Yargıçların karar vermek üzere düşüneceklerini belirtmiştir. Bu dava, "Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi"nin 6 Eylül 1893 tarihindeTuna'daki seyrüsefer kurallarına dair verdiği karara ilişkin olan önemli bir temyizdir.

Sir Walter Phillimore Q.C ve Dr.Stubbs Temyiz eden namına ve Mr. Bucknill Q.C. , Mr. Frank Stafford ve Mr. H.Homan davalı namına mahkemede görülmektedirler.İddialar Lord Watson,Lord Morris ve Sir Richard Couch'dan oluşan Heyet tarafından az önce dinlenmiş ve karar o zaman talik edilmişti.

Lord Watson, Heyetin kararını şimdi şöyle sunmaktadır;19 Ekim 1892 öğleden kısa bir zaman sonra ve açık havada Avusturya Lloyd buharlı gemisi Diana ve Newcastle'a ait buharlı gemi Clieveden Tuna'da, nehrin Sulina Kolu'nun, St.George Kolu'ndan ayrıldığı noktada veya bu noktaya yakın bir yerde karşılaşmışlar ve çarpışmışlardır.Sulina Kolu, St.George kolunun kuzey tarafından çıkmakta ve yapay bir şekilde sığ kayalığa varıncaya kadar ilerlemektedir. Üç çeyrek milden fazla uzunlukta ve takribi kıyıdan kıyıya 400 feet genişliktedir. Uzunluğunun üst yarısı boyunca meseleyi yaratan yer olan kayalık/sığlığın suyunun derinliğidir. Orta kanalın güneyinde, aynı hattın kuzeyine göre su daha derindir ve tedrici olarak sığlığa gelinceye kadar bir çamur birikintisine varıncaya dek devam etmekte ve seferde olan gemilerin ancak suyun derinliğinin elverdiği ölçüde ve genişlikte kullandığı bir su yoludur. Diana'nın Tam boyu 270 feet'dir ve kaimeler arası genişliği 35 feet, diğer tarafta Clieveden 250 feet uzunluğunda ve kaimeler arası 37 feet genişliğindedir. Her iki gemi de 1000 dwt'dan biraz fazladır ve 16.5 feet su çekmektedirler. Bu draftdaki gemiler için suyun alçaldığı yerin yukarı yarısında,ortalama sığ suda nehir 180 feet ila 200 feet genişliğini aşmamakta ve sığ sular orta kanalın güney hattında sınırlanmaktadır / bitmektedir. St.George kolundan ayrıldığı noktanın 250 feet aşağısında bir noktadan kayalığa varıncaya kadar müsait olan su yolu çok kısa bir mesafedir ve genişliğin çok azaldığı ve kuzeyde suların sığlaştığı bir yerdir. 16.5 draftında tekneler için ortalama derinliğin bulunduğu yerde genişlik 120 feet'den fazla değildir.

Deliller göstermiştir ki; Çatmanın vukubulduğu gün, Tuna'da sular istisnai olarak düşüktür /sığ ve tam kesin bir hesap yapabilmek için yeterli bir data olmamasına rağmen Yargıçların kanaati, tartışılan noktada ve zamanda seyir yapılabilmesi mümkün olan kanalda suyun genişliğinin 120 feet'den az olduğudur. Kayalığın yukarı ucunda ve bir miktar daha ilerisindeki mesafede kuzeyden güneye çapraz bir akıntı bulunmaktadır ve bu durum, yukarı çıkmaya çalışan bir teknenin başını dümeni iskeleye basmış olmadan sabit tutmasını imkansız hale getirmektedir.Nehir üzerinde saatte iki knots (kuvvetinde) bir akıntı vardır. Bu durum Diana'nın lehine bir haldeyken ve Sulina koluna varmak üzere tekne aşağı doğru seyir halindedir. Clieveden ise aynı kolda aynı akıntıya karşıdan ilerlemekte,yukarıdaki limana doğru yoldadır.İki gemi birbirlerini karadan karşıdan birbirlerinden üç mil kadar uzakta iken görmüşlerdir ve bu andan çarpışmaya kadar nehirdeki bir kavis sebebiyle aralarındaki mesafe bir milden aşağı ininceye kadar gövdelerini müştereken görmeleri mümkün olmasa da,bu arada geçen zamana kadar birbirlerinin görüşündedirler. Her iki gemiden alınan delillerşunu açık hale getirmiştir ki, birbirlerini ilk gördükleri andan itibaren her ikisi de kasıtlı olarak yollarına devam etmişler ve birbirleri ile karşılaşıncaya kadar yollarına devam etmek ve geçmek kasti niyetinde oldukları anlaşılmıştır. Diana ve Clieveden gemileri birbirlerinin görüş alanına ilk girdiği anda, Clieveden'in bir mil önünde yedeğinde dört tane tekne ile bir

römorkör, Sulina Kolu'ndan yukarı doğru ağırdan ilerlemektedir. Clieveden römorkör ve yedeklerinin sığlığı aşmalarını temin etmek için kendi süratini azaltarak makûl hale getirmiş ve sonra onları geçmiştir. Diana da römorkörün pozisyonunu görmüş ve kendisi sığlığa girmeden öncerömorkörün geçmesine izin vermek için yavaşlamıştır. Römorkör beklendiği gibi Diana ile St.George's kolunda sığlığa yarım milden az bir mesafede,sığlığa girişin yukarısında ve o zamanda karşılaşmış ve Clieveden'in sığlığa, aşağıdan üçte bir milden (çeyrek) az bir mesafeden önceki noktaya varmış olabileceği fikri Yargıçlarca varsayılmıştır. Bu iki noktadan itibarentekneler yollarına devam edince, sığlığa girmeden önce Clieveden'in serbest kalmasının hemen akabinde, kıç taraftan Diana'nın iskele tarafına aynı açılardan çarparak, tarif edilen dar bölgeyi geçtiği anda çatma neticesiyle karşılaşmışlardır.

Çatma anında Diana güney doğu yönüne ve bir surette akıntının ters yönüne doğru gitmektedir. Bu pozisyon belli ki, makinelerine geriye yol vermiş olması sebebiyledir. Birçok belirsizlik arasında iki şeyin Yargıçlarca tolere edilebilir bulunduğu kesindir. Birincisi römorkör Diana'yı geçtiği sırada her iki gemi bakımından da açık olan husus şudur;Her ikisi de ilerlemeye devam etseler dar geçiş noktasının içinde veya yakınında karşılaşacaklarıdır. İkinci konu ise; Clieveden'in Diana'ya çarptığı anda Diana kanalın güney kısmında bulunduğu ve kendi rotasını takip ettiği ispat edilebilir ise, tekne kendisinin nizami olarak kapladığı doğru sulardadır. Clieveden bu iki temel üzerinden Çatmanın tamamiyle Diana'nın kusuruna atfedilmesi gerektiğini iddia etmiştir.İlk aşamada Diana'nın görevinin Stop etmesi ve Sulina sığlığının girişinin yukarısında Clieveden oradan geçinceye kadar beklemesi gerektiği ileri sürülmüştür.İkinci husus Diana'nın sığlığa girişin iki veya üç gemi boyu yukarısındayken yanlış bir manevra ile ilkönce dümenini sancak alabanda yaptığını ve bu sebeple sancak omuzluktan Clieveden'e yaklaşarak geçmek niyetiyle ve o tekne ile kuzey kıyı arasından sıyrılarak, ilerlemeye kalkışması yanında aniden rotasını değiştirmek suretiyle, tekrar güneye yönelmesihatalı olarak değerlendirilmiştir.

Mahkemedeki dava iki ayrı meselenin tartışmasını ihtiva etmektedir; Bunlardan biri teknelerden birinin bekleyerek diğerinin geçişini temin etmesinin görevi olup olmadığı ve şayet böyle ise, sorumluluğun hangi tekne üzerine düştüğüdür. İkincisi, birbirlerine birkaç gemi uzunluğu yakın düştükleri anda kusurlu manevra yapmalarındaki müşterek kusurlarına dair meseledir.

Birinci soruyu değerlendirirken Yargıçlar makul şüphenin ötesinde değerlendirme yapmalarını kesinleştirecek temel gerçeklere sahiptirler. İkincisinde, teknelerden gelen deliller her iki tarafın şahitlerine bolca abartmaya yöneldikleri yönünde kredi verilmeden bir uyuşmaya varılmayacak kadar çelişkilidir. Bu meselelerden birini tartışırken her iki taraf da eşit ölçüde kendilerine güven ile aşağı Tuna'da seyrüsefere uygulanan kuralların *"Inter alia /diğer hükümler yanında şu kuralı içeren 32. Maddesi"*ne dayanmışlardır; "Yukarı ilerleyen bir tekne yeterli bir genişlikte alan olmayan bir noktada, kendisinin aşağı seyreden bir tekne ile karşılaşması durumunda o tekne diğer gemi geçinceye kadar geçidin aşağısında durması ve şayet yukarı seyreden gemi, geçitte iken aşağı ilerleyen diğer tekne üzerine geliyorsa, bu takdirde aşağı seyreden teknenin geçişin serbest oluncaya kadar beklemesi gerektiğidir.

İki knots hızında bir akıntıya karşı seyreden bir teknenin makinelerini stop etmeden ve dümen dinleme hakimiyetini kaybetmeden, ölü noktada /durması nispeten kolay bir durumdur.Fakat akıntı ile aşağıya seyreden bir teknenin makinelerini stop ederek ve

tornistana ve süratini saatte iki knots'un altına düşürmeden ve sürati bu limite düştüğünde sürüklenecek ve bütün manevraların ve kumanda kabiliyetini fiilen kaybetmeden durması mümkün değildir. Bu değerlendirmeler; yukarı seyredenin aşağı ilerleyene yol vermesi hususunda, aşikar bir gerekçeye geçerlik sağlamıştır. Yargıçların kanaatince, hükmün bir kısmı zarurihale gelmiştir Yargıçlar Clieveden'ın ihmali sebebiyle olmadıkça bu surette ilerlemek suretiyle tehlike noktasında veya yakınında Diana ile karşılaşacağının kesin olmasa daihtimal dahilinde olduğunu görmek konusunda hataya düşemeyeceği fikrindedirler. Bu sebeple o noktaya varmadan önce durması ve beklemesi gerektiği, basit görevidir. Clieveden'in Kaptanının şüphesiz makineleri stop etmesinin müdebbir bir hareket olmadığını söylemesi ve bu görüşe yönelmesinin tek sebebi; "Diğer tekne gelmeden önce öbür kanaldan geçerek gitmek amacındaydık" beyanı olmalıdır. Clieveden'in açıkça kusurlu olduğu belli iken, geriye diğer çatan gemiye müşterek kusur atfı yapılabilir mi konusu kalmaktadır ve Yargıçlar deliller üzerinde yaptıkları dikkatli bir incelemeyi müteakiben Diana'nın sorumlu olmadığı konusunda bir kanaate varamamışlardır.

Yargıçlar her iki geminin de kusurlu olduğu yönündeki kanaatleri sebebiyle Kraliçeye tevazu içinde temyiz olunan karardan dönülmesi ve bu hususta bir neticeye varılmış bulunduğunu tavsiye etmektedirler. Mahkemede bulunan her iki tarafa da masraf tahmil edilmemesini ve bir ileri safahat için netice doğrultusunda kararın Mahkemeye gönderilmesini beyan etmişlerdir. Bu temyiz için bir masraf bulunmamaktadır.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Tuna nehri üzerinde, Tuna'nın kollarından St. George ile Sulina kolu arasında, nehrin kavis yaparak kayalıklar ile sığlaştığı, seyrüseferin güç olduğu ve akıntıların kuzey güney yönünde seferi etkilediği bir süreçte, iki buharlı tekne çatmışlardır.Aşağı akıntı istikametinde adeta kayarak ilerleyen tekne ve aynı akıntı istikametinde yukarıya doğru da seyir yapan bir diğer tekne ve önünde römorkör ve onun da yedeğinde tekneler vardır.Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi, Çatma'da kusurlu olan tarafın. Diana buharlı gemisi olduğuna hükmetmiştir. Krallık Danışma Meclisi'nin, Adalet komisyonunun hakimleri, davayı iki temel noktadan dikkatle tetkik etmişlerdir; Tuna nehri üzerindeki navigasyon kurallarının ne suretle düzenlenmiş bulunduğunu ve nehrin aşağı kıyılarında birbirlerini geçen gemiler için tatbik olunan nizamın ne olduğudur. Yüksek Mahkeme yargıçları, olayı tanıkların ifadeleri ve Navigasyon kuralları yönünden son derece dikkatli incelemişler ve ilk derece Mahkemesi olan Konsolosluk Mahkemesinin kararını. bozarak, her iki geminin de kusurlu olduğu yönünde hüküm tesis etmişlerdir. Bu Çatma olayı; tek taraflı kusurlu bir çatma değil,ortak kusurlu bir çatmadır. O dönemde çatmada tarafların kusur oranının tespit edilmesinin Yargılamanın tatbikatından olmadığı anlaşılmaktadır.Yüksek Yargı derecattan geçerek önüne gelen bu davaya dair kayıtları okurken, İngiliz Krallık Danışma Meclisinin Yargıçlarının, son derece titizlikle kaza sebebini ve Navigasyon kurallarını yorumladıkları ve ihtimalleri değerlendirirken, uzmanlara danıştıkları görülmektedir. Tuna nehri üzerinde deniz trafiğinin o dönemde de yoğun olduğu ve nehrin üzerinde kazanın vukubulduğu yerinde çarpışan, Osmanlı'ya ait olmayan (Biri İngiliz, diğeri Avusturya) bu iki buharlı teknenin, çatma sebebiyle uğradıkları zararın tazmini için Davayı Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi'nde açması ve yer itibariyle bu mahkemenin yetkisinin her iki ülke tarafından kabul görmesi önemlidir. Nehir üzerindeki navigasyon kurallarının ne surette ve hangi devlet tarafından tanzim ve tatbik edildiği ayrı bir yazı konusudur. Zira nehir Avrupa'nın ikinci büyük nehridir

ve birçok devletin nehre kıyı toprağı bulunmaktadır. Osmanlı Devletinin arşivlerinde (Yıldız Sarayı'ndaki arşivlerde) Londra'da düzenlenecek bir Tuna Konferansı'ndan bahsolunmakta ve Nehir Zabıta Nizamnamesi hazırlanmak üzere yapılacak çalışmalardan bahsedilmektedir. Macaristan'ın fethinden sonra Tuna Kaptanlığı kurulduğu ve daha sonraki yıllarda, Tuna'nın özel doğa koşullarına göre her türlü harekete ve uygun süratle gitme özelliğine sahip "İnce Donanma" adı verilen gemilerin inşa edildiği Osmanlı tarihi kayıtlarında bulunmaktadır .

Buharlı Gemi Macedonia[219] Donatanı ile Karşı Taraf Jules Cesar Diricq arasında görülen Dava Kararının İmparatorluk Konseyinin Hukuk Komitesi "Supreme Consular Court Constantinople, in Vice - Admiralty" önünde Temyiz Yargılaması Kararı Ve Değerlendirme

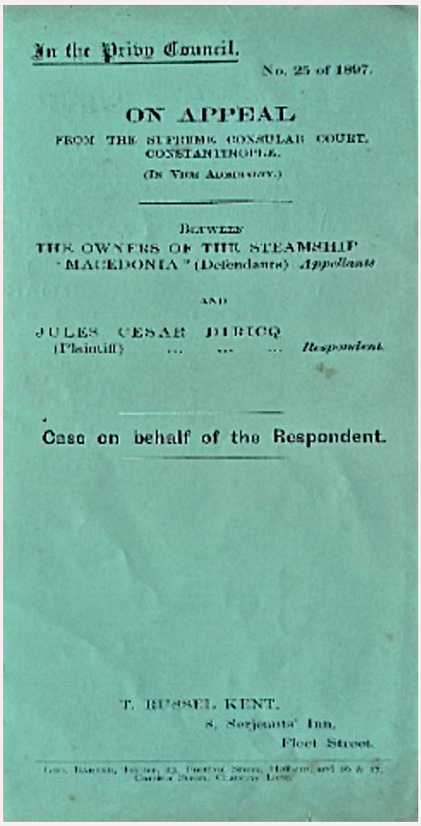
Tarih :1898

Kaynak :The Times 2 Nisan 1898

Mahkeme yargıçları Lord Hobhouse, Lord Macnaghten, Sir Richard Couch ve Sir Francis Jeune, Kaptan James Kiddle R.N (Hakim Müşaviri) ve Kaptan Richard Dyer R.N(Hakim Müşaviri) Denizci yorumcular olarak mevcuttur. Konstantinople İngiltere Yüksek Konsolosluk Mahkemesinin Denizcilik İhtilaf Mahkemesi sıfatıyle 10 Şubat 1897 tarihinde vermiş olduğu karara yapılan itirazın, temyizi yargılamasıdır. Dava ilk önce Konsolosluk Deniz İhtisas Mahkemesi Hakimi olarak Mr. A.V. Lucie - Smith ve deniz uzmanı danışmanlar tarafından görülerek, masrafları ile birlikte karara bağlanmıştır. Davanın tekrar bakıldığı Mahkeme Osmanlı Nizamı altındaki Konsolosluk Mahkemesi tarafından 1895 de Hakim Mr. C.J. Tarring ve diğer üye hakim Mr. W.B. Cracknell tarafından görülmüş ve önceki karar, aksi / karşı yönde bozulmuş ve hüküm mahkeme masrafları ile birlikte davalı lehine tesis edilmiştir.

Davacıların vekili Mr. Aspinall Q.C. ve Mr. Butler Aspinall'dır. Davacılar vekilleri Mr. Joseph Walton ve Mr. Frank Stafford'dur. İddialar Lord Chancellor, Lord Herschell, Lord Macnaghten, Sir Richard Couch ve Sir Frances Jeune'den oluşan heyet tarafından yakın bir zaman önce dinlenmiş ve hüküm verilmiştir. Sir Francis Jeune bu anda Lordlar'ın kararını açıklarken Çatma'nın Altın Boynuz (Haliç) girişinde Sarayburnu noktasında 2520 groston ağırlığındaki ve 365 feet uzunluğundaki Macedonia isimli buharlı gemi ile bir diğer buharlı römorkör Salambo' nun öncü olduğu ve yedeklediği 2 adet mavna arasında gerçekleşmiş olduğunu belirtmiştir. Macedonia, Golden Horn'dan (Altın Boynuz'dan) köprüye yakın İstanbul tarafından demirleme yerini terk etmeden az önce ve Marmara Denizine açılırken, Salambo römorkörü arkasında iki adet Mavna ile ve bunları yedeklemiş halde iken ve 3 geminin takribi 330 feet bir alan kapladığı bir durumda iken, Leander Tower (Kız Kulesi) arkasından Sarayburnu tarafından Konstantinople (İstanbul) Limanına girmeye yönelmiş iken ve aynı mevkiin kuzeyinde bulunan (Austrian Buoys/Avusturya Şamandıraları) yüzer haldeki Apollo ve Venus isimli iki geminin arasından geçerek limana girmek maksadıyle yol almaktaydı.

Lordların Boğazda tahmini olarak değerlendirdiği 2 knots kuvvetinde yüksek kuvvetli bir akıntı bulunmaktadır . Sarayburnu'ndan ileride akıntı bölünmekte bir tarafa doğru tedrici olarak aşınarak Altın Boynuz'da kaybolmaktadır. Bu dalganın etkisi Salambo ve yedeklediği mavnaların normal navigasyon seyrinde pruvadan akıntıya karşı kuzey istikametinde limanın belli bir noktasına varıncaya kadar yol yapmalarını temin edecektir. Akıntının batı yönüne dönmesinin onların, pruvadan tam yol yapmalarını ve aynı yönde rotayı korumalarını sağlayarak limana varmaları navigasyonun olağan /mutad akışını gerektiren bir durumdur.



In the Privy Council.

No. 25 of 1897.

ON APPEAL

FROM THE SUPREME CONSULAR COURT, CONSTANTINOPLE.

(In Vice Admiralty.)

BETWEEN

THE OWNERS OF THE STEAMSHIP "MACEDONIA" (Defendants) *Appellants*

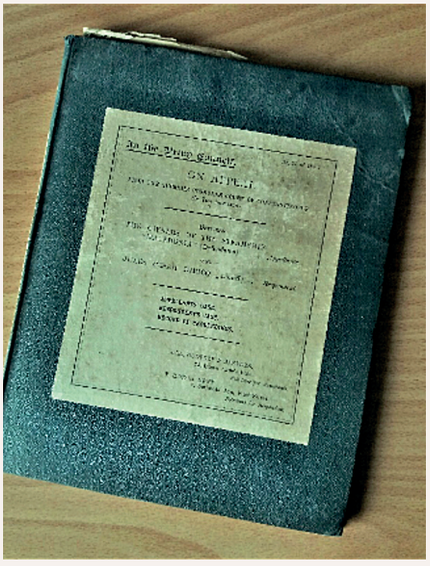
AND

JULES CESAR DIRICQ (Plaintiff) ... ... *Respondent.*

Case on behalf of the Respondent.

T. RUSSEL KENT,
8, Serjeants' Inn,
Fleet Street.

Davaya ait "In the Prion Council No.25 of 1897 tarihli dosya (Case on behalf Respondent), 1897 tarihli nüsha; Osman Öndeş arşivi.



Davaya ait "In the Prion Council No.25 of 1897 tarihli dosya; Osman Öndeş arşivi.

Bu hususta davada bir ihtilaf yoktur. Ancak, Davacıların gemisi ile davalıların gemilerinin birbirlerine karşı pozisyonları yek diğerini ilk gördükleri zamandaki pozisyonları bakımından, bu maddi vakıa yönünden ihtilaf doğmuştur. Ortak kabul /anlayış Çatma'nın Venus'un güney doğusuna doğru bir yerde gerçekleştiğidir. Lordlar bu neticeye çatma yerinin sahilden tarafta ve daha çok Venus'e yakın olduğu kanaatine deliller üzerinden varmışlardır. Lordların fikrine göre, delilden çıkan netice Macedonia ve Salambo'nun 800 yarda bir mesafe içinde birbirlerini tespit ettikleri ve bu anda her ikisinin de Çatma noktasına aynı mesafede bulundukları hususudur.Macedonia namına sunulan deliller yeniden tetkik edildiğinde, çatma yerinde akıntının muhtemelen batı yönüne dönmeye başladığı, ancak tümüyle güneye doğru hareketini kaybetmediği açık bir surette anlaşılmaktadır.Gemilerin birbirini ilk algıladığı veya yakınlaştıkları anda Salambo ve onun yedeklerinin veya onlardan birinin çatma anında Macedonia'nın sancak baş omuzluğunda bulunup bulunmadığının Hakimler bakımından tetkik edilmesinin bu şartlar dahilinde en önemli maddi vakıa olduğu görülmektedir. Ayrıntılı delil, Maddi vakıa bu noktadan tekrar incelendiğinde Lordlar, Davalılar tarafından verilen ifadenin /delilin açık ve sabit olduğundan, ihtimallerin Salambo'nun hikayesi lehine göründüğünü belirtmişlerdir. Diğer taraftan Macedonia'nın sancak alabanda yaptığını ve süratini arttırdığını varsayarsak Salambo ve yedeklerinin Macedonia'nın iskele baş omuzluk yönünde olduğunu ve bu tahminin eşit bir ihtimal haline benzemediği, bir ihtimal halini taşımadığı düşünülmüştür. Şöyle ki, Salambo'nun bir miktar güneye ilerlediğini ve onun rotasının batıya yönelik olduğunda dahi Macedonia'nın pruvasını karşı yöne çevirmesi ve geçmesi için yeterince zaman bulunduğu düşünülebilir.

Gerçeği bulmak için davayı yeniden gören bilgili Hakimlerin akıllarından doğan yorumlar mümkün olmuştur. Lordlar, davaya ilk bakan hakimin avantajlı olarak tanıkları dinlediği ve Salambo'nun ilk görüldüğü veya hemen akabinde Macedonia'nın bir miktar sancak tarafta ve yedeklerinin henüz Macadonia'nın bodoslamasında olduğu hükmüne varmış olabileceği tespitini böylece yapmış olduğunu ve bu önemli fikrine ağırlık vermek hususunda hep birlikte hakimin fikrine değer vermekten kaçınmamışlardır. Bu yargılama sırasında, denizci danışmanların bulunmayışı Yargıçlar için, tereddüde yol

açacak bir sebep oluşturmamıştır; çünkü hüküm, denizci tecrübesi üzerinden değil, gerçek vakıa üzerinden kurulmuştur. Yargıçlar tarafından Macedonia'nın fiilinin hareketinin sarih oluşu, bu kesin hükme dayanak olarak görülmüştür. Macedonia'nın sancak pruvadan ve hızını arttırarak bu sırada kendisinin iskele omuzunda bulunan gemilerin arasından bir şekilde geçmeye çalışması hali isbat edilememiştir. Diğer gemilerin aynı rotada hareketinin, bu manevranın başarı ile neticeleneceği sonucuna varması düşünülse dahi ve buna rağmen ve aynı zamanda Salambo'nun delillerden net oluduğu üzere, yanlış yerde bulunmadığı kesindir. Macedonia'nın ilk görüldüğü yerde yanlış konumda bulunduğunu varsayarak, Hakimler Salambo'nun gereğinden fazla iskeleye döndüğünden /iskele yaptığından ve çatmadan hemen önce pruvasını akıntıya karşı vererek bu halde koruyup korumadığından tam emin olmanın imkansızlığını belirtmişlerdir.

Davacı tarafından, Salambo'nun Macedonia ile sancaktan karşılaştığında Çarpışma Riski içinde bulunması sebebiyle, hemen stop etmesi gerektiği iddia edilmiştir. Fakat olayın geçtiği andaki şartların değerlendirilmesi sonucunda bu iddianın temelinin iyi kurulmadığı görülmüştür. Hakimlerin kararı, aksine bozmasına, Macedonia'nın hareketinin değerlendirerek bu Çatma'nın gerçekte önlenebileceği hususundaki yüksek şüpheleri sebep olmuştur. Römorkör şayet daha uzun zaman duraklasa idi ve bu suretle kendi ve yedeklerinin akıntıyla güneye sürüklenmelerini sağlayarak Macedonia'yı rahatlatabilirdi. Hakimler romörkörün kendini ve yedeğindeki ağır Mavnaları kurtarabileceğini ve onların Sarayburnu tarafına sürüklenmeden önce kaçabileceğini düşünmektedir. Salambo kaptanının makul şekilde Macedonia'nın yanlış olan, kendi üzerine gelerek takip ettiği rotayı değiştireceğini umud ettiğini görmüşler ve bunu yaptığını ve ancak geç kaldığını tespit etmişlerdir. Yargıçlar kurulu bu nedenle; temyiz talebinin masraflar ile birlikte reddine karar vererek, bu hükmü Kraliçenin makamına tevazu ile Arz etmektedirler.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Çatmaya dava tarafı buharlı romörkör Salambo'nun kaptanı ve gemi adamlarının kusuru ve ihmalinin sebebiyet verdiği yönünde karar verilmiştir. Yüksek Konsolosluk Mahkemesi Çarpışmanın 8 Ağustos 1895 günü Macedonia isimli buharlı gemi ile Davalı Salambo romörkörünün yedeklediği, iki mavna ile seyir halindeyken meydana gelmiştir. Zarar gören taraf Macedonia, kaza neticesinde meydana gelen hasarın ve diğer zararlarının tazmini için Konsolosluk Mahkemesinde dava açmıştır. Karşı dava açılmamıştır.

Çarpışmanın olduğu sabah Sarayburnu mevkiinde Konstantinople limanına girmekte olan Salambo'nun karşısında Macedonia buharlı gemisi vardır. Macedonia ,Liverpool limanına tescil edilmiş 2820 groston ağırlığında ve 1895 net tonajda ve 339 beygir gücündedir ve Konstantinoble limanından denize açılmakta olduğu Mahkeme kayıtlarından anlaşılmaktadır.

Romorkör 270 tonluk ve 60 beygir gücündeki Fransız bayraklı Salambo'nun yedeğinde Burgaz ada'dan taş yüklü olarak iki adet Mavna bulunmaktadır. Konsolosluk Mahkemesi kararında; Çatma'nın, Salambo römorkörünün kaptanı ve personelinin hatası ve ihmali neticesinde meydana geldiğine hükmetmiştir. Bu kararla, İngiliz Milletler topluluğunun deniz aşırı ülkelerdeki Konsolosluk Mahkemesi kararlarının üst tetkik mercii olarak görev yapan Krallık Konseyi Mahkemesine yapılan itiraz/ temyizi üzerine, Yüksek Mahkeme önceki kararı bozarak, karşıt bir kararla, Macedonia kaptanı ve personelinin olayda tam kusurlu

olduğu ve İhmali bulunduğuna hükmetmiştir. Hadiseye ilk bakan Konstantinople Konsolosluk Mahkemesinin statüsünün Denizcilik İhtisas Mahkemesi olduğu görülmektedir. Bu Karardan ve diğer bir çok Denizcilik ihtilafı ve kazasına dair kararlardan anlaşıldığı üzere, 19. Yüzyılın ilk yarısından itibaren dünyanın birçok yerinde bulunan bu Mahkemeler, Tek veya Birden fazla hakimlidir.. Nautical Assessor adı verilen uzman eskperler bu Mahkemelerde danışman , hakim yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyle Osmanlı karasularında meydana gelen , Denizcilik uyuşmazlıklarına ve haksız Fiil'lere Kazalar (Çatma) sonucu oluşan ihtilaflara bakan bu özel yetkili Mahkemelerin kuruluşunun, Almanya'da 1872 yılında yayınlanan bir kanunla deniz kazalarının hangi usule göre araştırılacağını düzenleyen , özel Mahkemenin kuruluşu ile aynı dönemlerde olduğunu tahmin etmekteyiz. Dünyada bu tür ehil bilgi gerektiren denizcilik ihtilaflarına bakmak ve yargılama yapmak üzere hususi yetkili mahkemelerin kurulması ihtiyacı doğduğu görülmektedir. Bu Mahkemelerde, muhtemelen Kaptan ve diğer gemi adamlarının Hakimle birlikte görev yapması, Almanya'da Hamburg'da kurulan mahkemeler ile aynı doğrultudadır. Hamburg Mahkemelerinde Hukukçu bir başkan yanında Kaptan ve Denizci sıfatını haiz üyeler bulunmakta ve İhtilafın niteliğine göre bu uzman kurulun fikrine müracaat edilmekte idi.

Deniz Mahkemelerinin kuruluşu esas olarak deniz kazalarından doğan bir ihtiyaçtır. Böyle başlamıştır.Ancak,elbette denizcilik ihtilafları sadece kazalardan ibaret değildir. önceki bölümde tercüme ve yorum yaptığımız kararda, çatmaya sebep olan Davacı ve Davalı'nın gemileri; biri buharlı bir ticari Gemi, diğeri ise Romorkör'dür ve her ikisi de yabancı bayraklıdır. Ancak vakıadan anlaşıldığı üzere Fransız bayraklı olan, Kınalıada'dan yüklenen taşların bulunduğu Mavnaları yedeklemiş olan Römorkör'dür. İngiliz ve Fransız bayraklı iki gemi Osmanlı iç sularında ticari faaliyet yapmaktadırlar. Marmara iç denizinde 2820 groston ağırlığında bir gemi olan Macedonia, Liverpool limanına kayıtlıdır ve o da Marmara Denizi'nde seyrüseferdedir. Ülkemizde Deniz İhtisas Mahkemeleri, ilk olarak İstanbul'da 2004 yılında kurulmuştur.

Buharlı gemi Montauk v.,[220] Buharlı gemi Luigi Premuda'ya karşı, 1900

Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu

Denizcilik Çatma

22 Kasım - 8 Aralık 1900

Kaynak: The Times 23 Kasım 1900

Hukuk İçtihat,Kasım 22

Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu

Hazır bulunanlar: Lord Hobhouse, Lord Robertson,Lord Lindley,Sir Francis Jeune ve Sir Ford North. Bu dava, Kraliçenin Konstantinople Denizcilik Mahkemesi göreviyleverdiği Yüksek Konsolosluk Mahkemesinin 18 Eylül 1899 tarihli hükmünün temyizidir.

Mr. Robson Q.C ve Mr.T.E Scrutton Davacı namına ve Mr. Joseph Walton Q.C ve Dr. Charles Stubbs Davalı namına bulunmaktadır. Dava 29 Kasım 1896 gecesinde Boğazda iki gemi arasında meydana gelen çarpışmaya dair zararların tazmini amacıyla açılmıştır.

Britanya gemisi Montauk 1944 net tonajda Kertch'den Rotterdam'a tahıl yüklü olarak seferi sırasında İstanbul Boğazı'nda Kabataş önünde Sultan'ın Sarayına yakın bir yerde demirde

iken hareket etmiş ve seferine devam edecektir. Luigi Premuda daha küçük ve Avusturya Macaristan buharlı gemisidir ve yakında demirli olarak durmaktadır. Montauk sancak baş omuzluktan drisa etmeye başlamıştır ki aniden bir ışık görür ve küçük bir kürekli flikanın buharlı geminin baş tarafından bodoslama geçmekte olduğu görülmüştür. Filikadaki şahıslar bağırmaya başlayınca Montauk makinelerini Tam Yol Tornistan'a almışsa da Montauk'un sancak kemeresi ile Luigi Premuda'nın kıç tarafına bindirir ve hasar verir. Temyiz eden tarafından , bu ufak kazanın kaçınılmaz olduğu ve Montauk'un mesul olmaması gerektiği iddia edilmiştir. Dava ilk önce 28 Ekim 1897 de görevli Hakim Major (Binbaşı)Seager tarafından görülmüşve Montauk kaptanının akıntıya girerken zamanlama ve hız yönünden hatalı olduğuna ve Çatma'nın Kaptanın ihmali sebebiyle vukubulduğuna hükmetmiştir. Yardımcı Hakim ,Mr. H.W.de Saus Marez 18 Eylül 1899 tarihinde yeniden davayı görmüş ve aynı hükme varmıştır.

Tarafların İddialarını dinlemeyi kapatırken Hakimler Hüküm tesis etmek için zaman ayıracaklarını belirtmişlerdir.

Kaynak :The Times 10 Aralık 1900

Çatma şöyle vuku bulmuştur. 1944 net ve 3022 gros tonluk ve 320 feet uzunluğundaki buharlı gemi Montauk Kertch'den Rotterdam'a seferde iken 23 Kasım 1896 sabahı, boğazda Sultan'ın Sarayı önlerinde kıyıya yakın bir yerde demirdedir. Gemi burada Kuzey yönünde gün boyunca akıntının hiç veya az olduğu bir noktada durmuştur. Fakat aynı günün akşamı akıntı beş veya altı kuvvetine çıkmıştır. Sultan'ın Yatı, Montauk'un bir veya iki geminin baştan kıça boyu kadar mesafe önünde takribi bir kerte iskele omuzdan demirdedir. Birçok buharlı gemi Montauk'un en yakın mesafe iki veya üç gemi boyu gerisinde demirde palamarda bağlı durumdadırlar. Gün içinde Luigi Premuda Montauk'un sancak yanında borda hizası önüne iki veya üç kilid demir zincir boyu mesafede ve akıntının tam güc istikametinde demirlemiştir.

Saat 06.45 sularında Montauk sefer için harekete geçmiş ve demir almış ve yüzer halde bulunduğu yöne doğru yavaşça hareket etmiştir. Bu zamanda rüzgar kuzey yönündedir ve bu sebeple aynen akıntının yönü de budur ve bir rüzgar sağanağı başlamıştır. Gece karanlık ve sağanaklar altında ancak görüş açıktır. Montauk yavaşça ilerlemiş,Sultan'ın yatını geçmiş ve Luigi Premuda'nın takribi 3 kemere mesafede sancak üç çeyrek yakınında tam olarak önünde olduğu bir yere varmıştır.

Montauk'un dümeni iskele alabandadır ve makinelere yavaş yol vererek akıntıya girmiştir. Gemi iskele tarafa takribi dört veya beş pint savrulmuş ve beyaz bir ışık aniden karşısına çıkıncaya kadar ilerlemiş sonradan o noktada kendi sancakbaş tarafından yarım gemiveya bir buçuk ölçü ilerisinde bir tekne olduğunu anladığı geminin Montauk'un sancak pruvasına karşı suya yakın olduğunu fark etmiş ve aynı anda bağırışlar ve filikaların kürek sesi duyulmuştur. Montauk Kaptanı filikayı batıracağı korkusuyla, makinelerini stop etmiş ve onları tam yol tornistana almıştır. İskele baş taraftan görüş açık hale gelir gelmez Montauk makinelerini Tam yol İleri yaparak dümeni sancak alabanda yapmıştır. Montauk buna rağmen Luigi Premuda'nın pruva omuzluğundan geçemeden akıntı Montauk'u aşağı sürüklemiş ve 20 veya 30 feet kıç taraftan, kendi pruvasından, 45 kulaç zincir serbest bırakarak temin ederek çatmayı beyhude önlemeye çalışan Luigi Premuda ile çarpışmıştır. Şu açıktır ki, Luigi Premuda nizami ışıkları görünür halde demirde bulunmakta iken, tamamiyle kusurdan aridir ve Montauk Çatma'ya sebebiyet veren hususları kendisi ispatlamak durumundadır. Filikanın

aniden önüne çıkmasının Montauk'un ilerlemesini durdurduğu ve onun Luigi Premuda'ya sürüklenmesininçatmanın yegane sebebi olduğu ve ışık göründükten sonra Montauk kaptanının makineleri geriye vermesi ve sonra ileriye sancak alabanda yapmasının doğru hareket olduğu düşünülmektedir. İkinci fikir baştan elenebilir; Baro'da Montauk'un yapması gereken doğru hareketin makinelerini akıntıdan çıkıncaya kadar tornistanda tutması ve ancak orada demir alması gerektiği önerilmiştir.

Lordların bölgenin yerel durumuna aşina olan kendi Denizcilik Yorumcularına danışma şansları olmuş ve onlar gemilerin pozisyonlarına göre Montauk'un demir yerinin arkasında ve aynı zamanda büyük su derinliğinde bulunduğundan ve Montauk'un önerilen yolu izlemesinin müdebbir bir hareket olmayacağını ve filikanın ışıklarını gördükten sonra yaptığı hareket için, gemiye bir kusur yüklenemeyeceği şeklinde fikir belirtmişlerdir. Bu davada geriye esas meselede karara varmak kalmıştır. Montauk'un dümeni iskeleye ve akıntıya basma anında veya Boğazda esas kanala girmeye çalışırken, önce bulunduğu yerden hareket etmeden önce dümeni iskele yönünde tutması veya o yöne doğru ilerlememesi gerektiği konusudur. Esas bu meselede Hakimler bir karara varmışlardır. Bu konuda daha önce Sefaret Mahkemesince hükme bağlanmış olan "Buharlı gemi Danae karşısında Buharlı Gemi Romulus" davasından önemli ölçüde etkilenmiş oldukları şüphesizdir.. Bu davada danışmanlardan fikir alan Mahkeme Romulus'un yavaşça ilerleyerek ve akıntıya doğru gemiyi vererek yanlış hareket ettiği, doğru hareketin Boğaz yönünde durgun su içinde biraz mesafe ile ilerlemesi gerektiği ve sonra tedrici olarak kendisine dümene güc verecek şekilde belli bir süratte akıntıya girmesi gerektiğidir. Davaya bakan bilgilendirilmiş Yargıç, birçok defalar Limandan ayrılan Kaptanların bu surette hareket etmeleri halinde orta akıntıya demirlemiş olan herhangi bir gemiye geniş bir şamandıra yeri temin edeceğinden bu şekilde hareket etmeleri gerektiği yönünde uyarıldıklarını belirtmiştir. Diğer dava (dosyası) temin edemediğindenHakimler kararlarında tam emin olamamakla beraber, eldeki bu davada tam detayları değerlendiremediklerinden ve bir yandan en azından bir maddi vakıa olarak geminin yönünün hatalı olduğu ve diğer davadaki kusurlu geminin koşullarının Heyet önündeki bu davadan farklı olduğu sonucuna varmışlardır. Fakat Sefaret Mahkemesinin İstanbul'u terk eden gemilerin hareketlerini değerlendirmesinin gerektiği söylenebilir ve Konsolosluk Mahkemesi akıntının yarattığı güçlüklere aşina olmaları ve gemilerin filikalar ve diğer deniz araçlarıyla karşılaşma ihtimalinin Boğaz'ın bu bölümünde ihtimal dahilinde olduğunu değerlendirmeleri gerektiği düşüncesindedirler.Hakimler (Lordlar) kendi danışmanlarının fikrini almışlar ve onların verdiği tavsiye ile hareket ederek Mahkemece(ilk) hükmedilmiş olan kararın doğruluğu konusunda hiçbir şüphe olmadığı anlaşılmıştır. Hakimler tarafından şu görülmektedir ki; Montauk pruvasını drisa ettiği sırada Luigi Premuda'nın bulunduğu pozisyona göre Montauk'un pozisyonu önüne çıkan filikanın aralarına girmesine rağmen Luigi Premuda'ya emniyetli bir mesafede yol vermesi gerekirdi. Hakimler şu konuda açık bir suretde Montauk'un Luigi Premuda'ya rağmen seyrine Kuzey-Doğu istikametinde daha uzun bir sürede dönüş yapmadan önce devam etmesinin doğru olduğu şeklindedir.

Lordlar aynı zamanda mahalli olarak o bölgede filikaların ve sair deniz araçlarının ortaya çıkmasının demir yerini terk ederken ve bir geminin rotasına engel olabileceği halinin her kaptanın en azından bunun bir ihtimal dahilinde olduğunu düşünmesi ve bunun sıradan bir risk sayılacağının öngörülmesinin gerektiğini düşünmektedirler. Bu sebeple Hakimler Mahkemenin aşağıdaki kararının Tasdikini ve Temyiz talebinin reddi yönündeki kararlarını

Kraliçe'ye tevazu içinde tavsiye etmektedirler. Temyiz edenler temyiz masraflarını karşılamakla yükümlüdür.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Bu Dava Çatma hadisesinin önemli unsurlarını taşıyan özel örnek bir dava olarak dikkat çekmektedir. Kaynak The Times'da yeralan Mahkeme kayıtlarından anlaşıldığı kadarıyla Montauk ve Luigi Premuda Donatanları Çatma neticesinde uğramış bulundukları Hasar ve sair zararlarının tazmini için, karşılıklı dava açmışlardır. Konstantinople Sefaretinin Mahkemesi Denizcilik Mahkemesi göreviyle bu davayı görmüş ve daha büyük tonajda olan Montauk gemisinin kusurlu olduğna dair karar ihdas etmiştir. Kaynaktaki bilgilerden çıkardığımız bir diğer husus bu karara karşı Konstantinople Konsolosluk Mahkemesinde itiraz edildiği ve bu itirazın reddedildiğidir.

Krallık Danışma Meclisi önüne getirilen Dava bu kez Temyiz üst yargılamasına tabi olmuş ve Konsolosluk Mahkemesi'nin kararı Yüksek Hakimler Kurulu tarafından tasdik edilmiştir.

İlk derece Mahkemesinin kararında, Boğazdaki gemi hareketlerinin muhakeme edildiği, Denizci Danışmanların ehil kişilerin bilgisine başvurulduğu bilinmektedir. Diğer taraftan Üst Mercii Hakimler örnek bir karara da işaret etmişler, ancak o karara dair detaylı bilgiyi temin edemeseler de Kaptanların İstanbul Boğaz'ının Kabataş önlerinden demir yerinden hareket ederken, Filika veya sair deniz araçları ile karşılaşmalarının yüksek ihtimal dahilinde olduğunu ve bu konuda müdebbir bir Kaptanın nasıl hareket edeceğini bilmeleri lüzumundan bahsederek, bir diğer yandan da Montauk Kaptanının filikayı batırmamak için elinden geleni yapmaya çalıştığını belirtmişlerdir. Büyük olan Geminin, filikayı korumak maksadıyla bu gayret ile hareket etse de çatışmayı önleyememiş olması sebebiyle neticede kusurlu olduğuna hükmedilmiştir. Dava esas olarak kusur tespiti niteliğindedir ve Yüksek Yargıçlar tarafından , daha ziyade seyir (Navigasyon)kusuru üzerinde durulmuştur. Diğer geminin doğru nizamda ve demir yerinde bulunması sebebiyle kusursuzluğu Yüksek Mahkemece sabit olmuştur. Bu davanın bize ayrıca hoş ve ilginç gelen bir bilgisi; Sultan'ın Yatının kaza mahallinde mevcudiyeti ve Montauk'un demir yerinden hareket ederek , Sultan'ın yatı vediğer teknelerin arasından geçerek Boğaz'da rotaya girme niyetidir. Sultan'ın Yatına zarar vermemek yönündeki gayreti dava kayıtlarında her ne kadar yazılmamış olsa da, ilginç olan yatın aynı güzergahta demirde olduğunun, mahkeme kayıtlarına geçmiş olması durumudur.

1901 yılında İstanbul Boğazı'nda Buharlı Gemi Chittagong ile

Buharlı Gemi Kostrona'nın Çatma olayı davası

Konu: Denizcilik - Çatma

Consular Supreme Courts - Kraliyet Hükümranlık Konseyinin Hukuk Komitesi

tarafından verilen karar 27 Temmuz 1901

Kaynak:The Times 29 Temmuz 1901

Yargı İçtihadı 27 Temmuz 1901

Hükümranlık Mahkemesi Hukuk Komitesinin Yargıçları; Lord Davey,Lord James, Hereford Lordu James, Lord Robertson ve Sir Richard Couch

Buharlı Gemi Chittagong'un Donatanı - Buharlı Gemi Kostrona'nın Donatanına karşı "Konstantinople Yüksek Konsolosluk Mahkemesi-"Supreme Consular Court Constantinople, in Vice-Admiralty"nin Deniz İhtisas Mahkemesi göreviyle,1 Ağustos 1900 tarihinde verdiği karara itiraz, temyizidir. Davacı vekilleri Mr. Butler Aspinall[221] ve Mr. T.F. Dawson Miller ve Davalı namına Mr. Joseph Walton K.C ve Dr. Charles Stubbs bulunmaktadır. İddialar kısa bir zaman önce, Lord Hobhouse,Lord Davey, Hereford Lordu James, Lord Robertson ve Sir Richard Couch tarafından teşkil edilmiş bir heyet önünde dinlenmiştir.

Hereford Lordu James, Lordlar Kurulunun bu kararını şöyle sunmaktadır; Konsolosluk Mahkemesinde ki bu davada, Davacı ve Davalılar arasında Davacının Gemisi olan Chittagong'un ihmali sebebiyle meydana gelmiş olan Çatmanın neticesinde, her iki taraf da kusurlu bulunmuşlardır. Çarpışma şu koşullarda meydana gelmiştir; 4 Mart 1900 de, "Chittagong"İstanbul Boğazı'nda Dolmabahçe Sarayı'nın aşağısında Doğu tarafında,Avrupa yakası yönünde demirli halde bulunmaktaydı. Geminin mevkii olağan demir yeridir ve 4 Mart akşam saat 10:30 sıralarında demir alarak Singapur seferine doğru Boğazdan çıkmadan önce, bu mevkide bulunmaktaydı. Gemi demir almış ve kısa bir süre ağır bir surette hareket ederek dönüş yapmaya hazırlanıyordu. Bu vakitde; "Kostrona"Marmara Denizi'nden İstanbul Boğazı'na doğru yol almaktaydı. Chittagong dönüş yaptıktan sonra Kostrona'nın bulunduğu yönde rotasına devam edecekti. Anlaşılan ve kabul gören durum şudur ki; Chittagong'un yaptığı yanlış manevra ile yanlış bir pozisyona düşmüş olduğudur. Diğer taraftan Kostrona doğru rotadaydı. Chittagong yönünden bu fikir Baro da zorlanmasına rağmen ve geminin dümenini sancakta tutarak, aşırı güç ile zorlandığı bir rotaya girdiği, Kostrona'nın ise diğer geminin ışıklarını gözlemleyerek ve Chittagong'dan gelen iki adet düdük sesine kulak vererek,durumu tesbit edebilir ve şüphesiz Chittagong'un rotasını tayin edebilirdi. Bu suretle kendi rotasını değiştirmek suretiyle veya bulunduğu sancak rotadan alabanda yaparak Çatma'yı önleyebilirdi. Chittagong'da bulunanlar Kostrona'nın ışıklarını gördüklerini cevapla belirtmişler ve az mesafe öndeki gemiden iki kez verilen kısa düdük sesi uyarısıyla Chittagong'un seyrine devam ettiğini anlamışlardır. Mahkeme Hakimi, varolan bu koşullarda Chittagong'un dümenini iskele yönüne basması ve şayet bu yapılmış olsa idi Çatma'nın vukubulmayacağı neticesine hükmetmiştir.

Yargıçlar, Çatmanın bütünüyle Chittagong gemisinde bulunanların ihmali sebebiyle gerçekleştiği kanaatindedirler. Bu her ne kadar bağlayıcı bir maddi vakıa olmasa da, Çatma sırasında Chittagong'un yanlış bir rotada seyrettiği ve bu yanlış rotanın Kostrona'nın kendi rotasını değiştirmeyeceğinin anlaşılmasından sonra da ısrarla devam ettirilmesinin, çatmada en önemli etkenolduğu kanaatindedirler.Arkadan gelmekte olan gemi doğru rotadadır ve Chittagong'un kendisine yapılan ihtardan sonra da yanlış rotada ısrar ettiği ve yol vereceğini umut etmesi hali sabit, haklı bulunmuştur.Hakimler Denizcilik danışmanları tarafından bilgilendirilmişler ve Chittagong'un baştan kusurunun sert bir manevra yapmaya çalışmasının olduğu ve ayrıca Chittagong'un yönetiminde sorumlu olanların makinelerin devir yönünü değiştirmeyerek ve Kostrona'nın aynı rotayı takip ettiğini görmelerine rağmen geriden gitmeyi sağlamadığından dolayıkusurlu oldukları yönünde kuvvetli bir kanaate sahip olduklarını ifade etmişlerdir. Bu sebeple; Yargıçlar, Kraliyet makamına tevazu ile tavsiyede bulunarak, bu kararın onanması gerektiğini ve temyiz talebinin reddini arzetmektedirler. Davacı Temyiz masraflarını ödemekle yükümlüdür.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Özetle naklettiğim metinde yer alan kararın, sarih bir Çatma olayının, denizcilik kuralları yönünden tetkiki sonucunda verildiği anlaşılmaktadır. Yüksek Mahkeme, ilk derece Mahkemesi olarak görev yapan dava belgesinde yazıldığı şekilde "Konstantinople Konsolosluk Mahkemesi"nin kararını, Kabul ve tasdik etmiştir. Bu karara ulaşırken Denizcilik uzmanı danışmanların mütalaasına dayanmıştır.1900'lerde boğazın suları şimdiki gibi hareketlidir ve gemiler Marmara'dan geçerek uzak yol seferine çıkmadan önce Dolmabahçe önlerinde bir takım gayelerle bir süre demirlemekteydiler.Boğaz geçişlerinde o tarihlerde bir seyir nizamnamesi olup olmadığı hususu Türk Boğazları Seyrüsefer Nizamları tarihinden tetkik edilebilecek ve uzmanlık alanımız dışında bir mevzuudur. Burada önemli nokta, Krallık Yüksek mahkemesinin, uzman denizci danışmanlara gösterdiği aynı itibar günümüzde, Türk Mahkemelerinde devam etmektedir.

Denizcilik ihtilafları dosyalarının, Görüş alınmak üzere Kaptan, Mühendis, Gemi adamı Bilirkişilere gönderilmesi ve ekseriyetle ve hatta neredeyse tamamında,Mahkemelerin bu görüşe itibar ederek aynı doğrultuda karar verdikleri Türk Hukuk tatbikatının bir gerçeğidir. Çatmada genellikle iki tarafın kusuru ve ihmali aranırken, 20. Yüzyılın teknik araç ve gereç şartlarının bulunmadığı bir devirde, seyrüseferin olağan akışı ve Nautical assessor, yorum yapan ehil denizci şahısların tecrübesi ve fikirleri üzerinden, İngiliz Mahkeme yargıçlarının muhakeme görevini bu doğrultuda ifa ettikleri anlaşılmaktadır.

Konsolosluk Yüksek Mahkemesinin bu Denizci uzman şahısları nasıl tayin ettiğini bilmiyoruz ancak örnek kararlardan ulaştığımız sonuç, bu şahıslar arasında, Türk bir Kaptan veya Denizci ismine rastlamamış olmamızdır. Deniz İhtisas Mahkemesi'nde görev yapan bu hakimlerin , Osmanlı vatandaşları arasından,İstanbul Boğazının tüm Nautic şartlarını bilen, tecrübe etmiş ehlivukuf kişiler seçmeyi tercih etmedikleri ve yargılamayı kendi vatandaşlarından uzmanlar ile yaptıkları görülmektedir. Diğer bir ilginç nokta ise, biyografisinden anladığımız, dönemin tanınmış Avukatlarından Mr. Aspinall'in, önce parlamento muhabirliği yapmış bir gazeteci ve politikacı ve daha sonra barrister olarak , Yüksek Mahkemenin itirazları tetkik ettiği ve bazen tekrar yargılama yaptığı, birçok denizcilik davasında, taraf vekili avukat vazifesi ile birçok davayı üstlendiği görülmüştür. Mr. Aspinall'in oğlu, büyük Titanic davasının avukatlığında bulunan hukukçular arasındadır. Konsolosluk Yüksek Mahkemesinin bu kararı esas olarak Kusur tesbitine dairdir ve zarar konusunda, bu kararda bir değerlendirme yapılmamıştır. Zararın, daha sonra açılacak bir dava ile, Kusurlu davalıdan talep olunacağı tahminimizdir.

Buharlı gemi Baku Standard Karşısında,[222] Buharlı gemi Angele,[223] 1901

Denizcilik, Kurtarma

Krallık Danışma Meclisinin Adalet Komisyonu

15 Haziran 1901

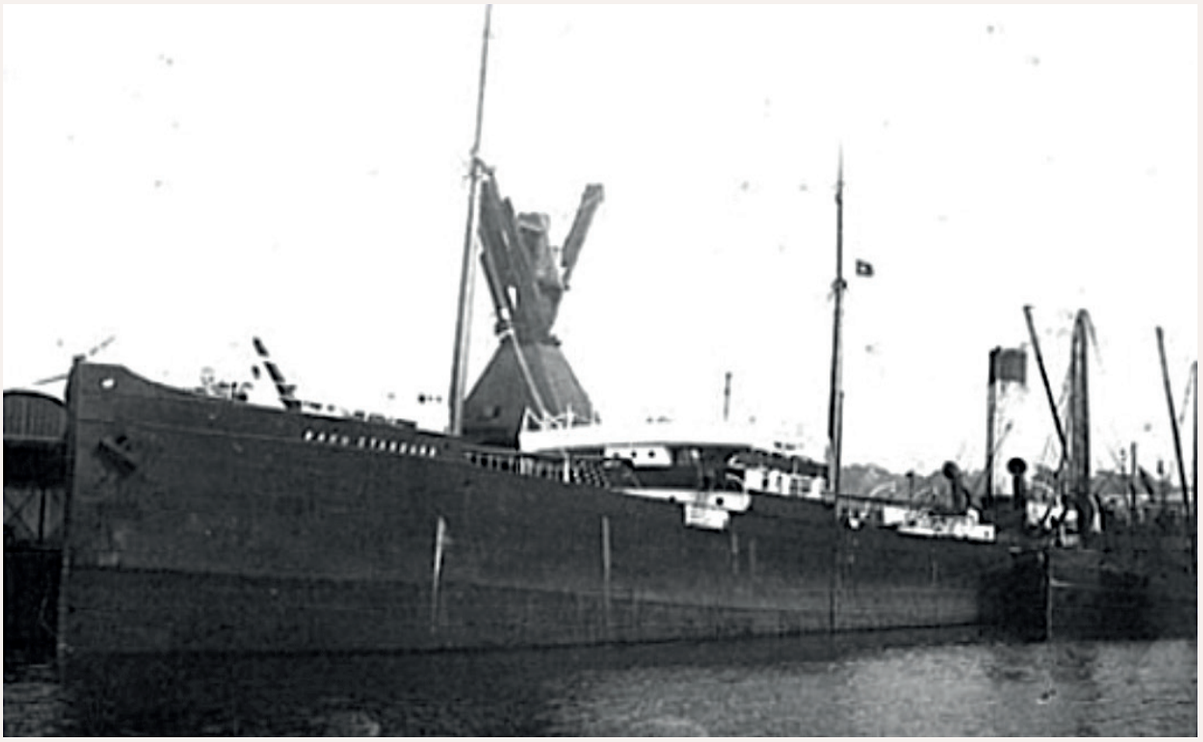
Kaynak :The Times,17 Haziran 1901

Yargı kararları ;Haziran 15.

Bu karar Konstantinople Konsolosluk Yüksek Mahkemesi'nin 3 Nisan 1900 tarihli kararının,yeniden görülmesini müteakiben Mr.Justice O'Malley'nin hükmünün, temyizi neticesinde, Tasdikidir. Mr.Aspinall K.C, Mr.Scrutton K.C temyiz edenlerin vekili ve

Mr.Joseph Walton K.C ve Dr. Charles Stubbs davalı vekilleridir. Temyiz davası, Mayıs ayında Lord Macnaghten, Lord Davey,Lord Robertson, Lord Lindley ve Sir Ford North ve denizci danışmanlardan oluşan bir Heyet tarafından görülmüş ve hüküm tesis edilmiştir.

Sir Ford North Perşembe günü Yargıçların kararını şöyle açıklamıştır; Buharlı gemi "Baku Standard"ın kaptanı ve Donatanı tarafından, Konstantinople Konsolosluk Yüksek mahkemesinin Mr.Justice O'Malley'nin verdiğibuharlı gemi "Angele" in Kaptanı ve Donatanına



Baku Standard

(halihazırdaki davalılara) 1000 Sterlin kurtarma ücreti ve çekme hizmetleri karşılığıve müteakiben hesaplanan 1316 Sterlin 11s. ve 7d. ücret kazanmasına hükmettiği kararına karşı yapılan temyiz incelemesinde, önceki kararın onaylanmasıdır.

Maddi vakıalar şöyle gelişmiştir: Baku Standard Londra 2375 tonaj tescilli, büyük bir yağ tankeridir. 10 Aralık 1898 akşamı Marmara Denizi'nden Batum'a balastlı seyrederken, pervane şaftının çatlaması üzerine gemi hareketsiz / atıl kalmıştır. Yaklaşık öğleden sonra saat 6 sularıdır. Gemi su almadığından ve çevrede çok sayıda gemi bulunduğundan ve havanın kötü olmaması sebebiyle gerçekte bir tehlike altında olmak söz konusu değildir.

Çanakkale'den ve İstanbul'dan (Asıl dava metinlerinde Constantinople yazılıdır) romörkörler kolaylıkla temin edilebilir. Geminin hareketten sakıt kaldığı bu süreçte akıntılar gemiyi sahile doğru sürüklese, gemi rahatlıkla emniyetli bir şekilde demir atabilecek durumdadır. Fakat çaresizdir ve yardım için mutad sinyallerini vermiştir. Önce bir gemi ve sonra bir diğer gemi olay mahalline gelmiş ve yardım teklifinde bulunmuştur. Fakat Kaptan kendisinin daha iyi başaracağını düşünerek yardımı reddetmiştir. Saat 10 sıralarında Angele sinyalleri görerek

geminin yanına gelmiştir.Angele 1149 tonluk Malta'ya ait bir Britanya gemisidir ve İstanbul'a ballast olarak seferdedir.Aralarında biraz görüşmeden sonra Angele'in Baku Standard'ı 50 mil ötedeki İstanbul limanına kadar yedeklemesi konusunda anlaşmaya varmışlardır. Kurtarma hizmetleri için belirlenecek ücretin ödenmesi Donatanlara bırakılmıştır.Baku Standard'a ait 4 ½ inçlik bir tel yoma halat Angele'ye taşınmış ve gemi sancak kıç taraf locasından uzatılan halatla yedeğe alınmıştır. Halatın diğer ucu Baku Standard'ın sancak demir zincirine çelik parça ile kilitlenmiş halde ve gemiler arasındaki mesafe takribi 60 kulaçtır. Gemiler hazır olunca, Angele yedeğinde diğer gemi ile birlikte gece yarısı ile 11 Aralık saat 01.00dolaylarında İstanbul'a doğru hareket etmiştir. Her iki gemi de, muhtemelen ballastta olduklarından gayri muntazam bir şekilde seyretmekte ve çok yalpalamaktadırlar. Saat 03.00 sıralarında sert bir şok Angele bordasında hissedilmiş ve uskur pervanede bir hasar olduğunu işaret eder surette pervane boşta kaldığından geminin makineleri seyirdim yapmaya başlamıştır. Fakat aynı günün gecesinde çekme hizmetini tamamlayarak İstanbul limanına varmıştır.

Limana varmasını takiben pervane göbeğindeki iki tane kanadın göbekten kırılmış olduğu ve üçüncü bir kanadın da pervane yuvasından çaprazına takribi 8 inç kırık olduğu ortaya çıkmıştır.Bu durumun ön çeki bölümde değinilen şok sırasında meydana gelmiş olabileceği konusunda bir şüphe bulunmamaktadır.Fakat kazanın sebebinin ne olduğuna dair doğrudan bir açıklama yoktur. Çeşitli fikirler belirtilmiştir, fakat hasarı kesin olarak belli bir sebebe yüklemek mümkün olmamıştır. Hasar, Çekme işlemi sırasında gerçekleşmiştir ve Angele'nin Kaptanı ve mürettebatının gemiyi idare etmekte ihmal veya beceriksizlikleri sebebiyle suçlu olduklarına dair bir delil yoktur.

Dava Angele namına açılmıştır ve kurtarma ücreti ve kurtarma hizmetini gerçekleştirdiği sırada kendi gemisinin uğradığı zararların tazminini ve ayrıca demuraj (sürastarya)ve diğer masraflarını talep etmiştir.Yüksek Konsolosluk Mahkemesinin Hakimi davalıları kurtarma ücreti olarak 1000 sterlin ödemeye ve talep edilen diğer zararlar için Mahkeme memurluğu tarafından hesap yapılmasına hükmetmiştir. Karar Temyiz'de onanmıştır; Zararlar için talep olunan miktar 1504 Sterlin 5 s. 1 d. olmuştur ve Mahkeme memurluğu 1 316 Sterlin ve 11s. ve /d.'ye hükmetmiştir. Zararlar meselesine ilk olarak baktığımızda; Kurtaran geminin kendi kusuru olmaksızın kurtarma işlemi sırasında hasar görmüş olması halinde bu hasar sebebiyle Kurtaran gemiye tazminat ödenmesine dair açık bir karar verilmiştir. Adalet Komisyonu tarafından "Bird ve diğerleri, Gibb ve diğerlerine karşı olduğu" örnek davada ve "The Bay" yargı içtihatları (L.R 8 örnek davalar 559) bu kararlara dayanak alındığında,yedekleyen geminin kurtarma hizmeti sırasında uğradığı hasarlarının hesap edilmesinin herzaman mazur görüldüğü ve bazen şayet hesabi mümkün ise, önemli olduğu bellidir. Kurtarma ücretinin bu tür davalarda tespiti genel bir tarzda son derece serbest bir surette kaybı karşılayacak bir ölçüde ve yapılan hizmetlerin karşılığında yeterli bir ödül olarak kesin bir miktarda hesaplanması çoğu zaman zor, pahalı ve bazen imkansız olmaktadır.

Thomas Blyth (Lushington'ının hizmeti, yargı kararları 16. Sahife) bu davada da bir gemi kurtarma hizmeti verdiği sırada kendisi zarar gördüğü veya tam zayi olduğu taktirde, ihtimal dahilindeki durum, geminin hasara uğramasının veya batmasının, hizmetin bir gereği olarak kabul edilmesi ve bunun Kurtarıcıların kusuru sebebiyle olmadığı ve İspat Yükününyedekleyenin kazaya kendi kusuru ile sebebiyet verdiğini iddia eden tarafa düştüğü yönündedir. Belirlenen bu kuralları kabul ederek ve Angele'nin kaptanının veya mürettebatının ihmalinin veya hatasının bu geminin zarara uğramasına sebebiyet verdiğine dair herhangi bir ispat hali de bulunmadığından Yargıçlar, Mahkeme memuru tarafından

Temyiz edenler aleyhine zarar miktarının doğru olarak hesap edildiği ve hüküm verildiği kanaatindedirler. Kurtarma hizmetleri için tayin edilen tazminat bir surette uğranılan zarar için belirlenen tazminattan ayrılmalıdır ve şayet kurtarma ücreti olarak tespit edilecek mükafat, diğer zararların tazminini de kapsayacak ise bu taktirde, bunun hesabının daha az serbest bir ölçüde yapılması gerekmektedir. Yargıçlar, delilleri değerlendirmek suretiyle ve zarar tazminatının ayrı muhakeme edildiğini saptayarak kurtarma için 1000 Sterlin'den az bir tazminata karar verilmiş olsa idi, tam adaletin gerçekleşmiş olacağı düşüncesindedirler. Fakat bu sadece miktara dair bir meseledir ve Komitenin içtihadı bir alt Mahkemenin kararını miktar yönünden değiştirmek gibi geleneksel bir içtihadı, sadece bu dava ilk olarak kendilerinin önüne getirilmiş olsaydı, bu taktirde daha düşük bir ücrete hükmedecekleri fikri sebebiyle, içtihatlarını değiştirmeyeceklerini belirtmişlerdir. De Bay ve diğer davalarda Mahkemenin fikri şayet verilen ilk hüküm kendilerince doğru miktardanfazlasıyle yüksek olduğu fikri oluşur ise, ancak bu taktirde o davalardaki kararı uygulayacakları şeklindedir. Bu olayda ise durum böyle değildir. Hakimler kurulu,Majestelerine, Temyiz talebinin reddedilmesi yönünde tevazu ile bir tavsiyede bulunmaktadırlar. Temyiz edenler, davalının masraflarını ödemekle yükümlüdür.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

İngiliz Konstantinople Yüksek Mahkemesinin verdiği kararın temyizi amacıyla Krallık Danışma Meclisi'nin Adalet Komisyonu önüne getirilen bu davada, Kurtarma ücretine hak kazanıldığı yönünden bir tartışma doğmamıştır.Kurtarma, deniz hukukunun en önemli konularındandır ve uluslararası konvansiyonlarla belirlenmiş olan temel prensip; "No Cure No Pay" yani, "Faydalı Netice" nin elde edilmesidir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1304. Maddesinin 1.ve 2.Fıkrası bu ilkeyi açıkça belirlemiştir. 1305/c .maddesinde düzenlenmiş bulunan hüküm; ücretin belirlenmesi konusunda "Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi"koşuludur. Krallık Yüksek Adalet Komitesi,kurtarma ücretinin tayininde liberal esnek bir yaklaşım izlenmesinin mutad olduğu,ancak kurtaran geminin yaptığı hizmet,kurtarma fiili esnasında kendi gemisinin zarar görmesi halinde tazminatın nasıl hesaplanacağı konusu üzerine yoğunlaşmıştır. Yüksek Mahkeme örnek olarak,evvelki bazı içtihatlara atıf yaparak bu konuda kıstasın Konsolosluk Mahkemesi Yargıcının izlediği yol,yani kurtarma ücreti ile eylem sırasında Kurtaran geminin uğradığı hasarlar ve sürastarya ücretlerinin ayrı ayrı tespitini, doğru bulmuştur. Yüksek Mahkeme örnek içtihatlarda tesis edilen hukuki görüşün, daha ziyade hasar tazminatının kurtarma ücreti içerisinde aynı kapsamda hesap edilmesi ve bunun sebebinin de kurtarma sırasında kurtaran geminin hasara uğramasının, meğer ki kendi personelinin kurtarma eylemi sırasında bir ihmali veya hatası olmamasına vabeste ve bu taktirde, halin icabından sayılacağı durumudur. Yüksek mahkeme zarar miktarının hesabı meselesine girmeyerek, bu konunun, Konsolosluk Mahkemesi memurluğu (Belki İcra ve infaz memurluğu görevini yapmakta olan ve kararları infaz eden memurlar veya Mahkeme Kalemi bulunmaktadır) tarafından hesabın yapılmış olmasını uygun bularak kararı Tasdik etmiştir. Yüksek Mahkemede, Mr.Aspinall K.C yine davacı vekillerindendir.Bu karar elimizde bulunan kararlar arasında 20. Yüzyılın ilk kararıdır; Tarih 1901'dir. Mahkeme zabıtlarında şayet bir kayıt hatası yok ise, Angele için (kurtaran gemi) "Malta'ya ait Britanya buharlı gemisidir" ifadesi vardır. Bunun anlamı, büyük bir ihtimalle,geminin Britanya'da inşa edilmiş, Malta tebaasında bir gemi olduğudur. Diğer fikir ise, geminin çifte sicili bulunması ihtimalidir. Bu ayrıca araştırılması gereken bir konudur.

Buharlı Gemi Stephanos, Buharlı Gemi Craiglee'ye [224] karşı

İngiliz Kraliyet Konseyinin (Osmanlı'daki Encümen –i Daniş gibi) Adalet Komisyonu

Tarih:15 Aralık 1906

Kaynak: The Times 17 Aralık 1906

Mevcut: Lord Macnaghten, Lord Davey, Lord Atkinson, Sir Andrew Scoble, Sir Arthur Wilson, Sir Gorell Barnes ve Sir Alfred Wills.

Buharlı gemi Stephanos Donatanı, buharlı Gemi Craiglee Donatanına karşı Britanya Krallığının Denizcilik Mahkemesi olarak görev yapan yetkili Sefaret Yüksek Mahkemesi'nin 10 Ağustos 1905 tarihli kararının temyizidir.

Mr. Pickford K.C ve Mr. Lewis Noad Davacılar vekilidir ve

Mr. Aspinall K.C ve Mr.D .Stephens Davalı vekilidir.

Dava Lord Macnaghten, Lord Davey, Lord Robertson, Lord Atkinson ve Sir Gorell Barnes tarafından teşkil etmiş bir heyet ile Amiral Lloyd C.B ve Kaptan Caborne C.B denizci danışmanlar tarafından verilmiştir. Sir Gorell Barnes kararı şöyle sunmuştur: Dava Yunanlı buharlı gemi Stephanos ile İngiliz Buharlı gemi Craiglee arasında 21 Aralık 1903'de British Cape Maleas'ın(Karadeniz çıkışında Sarıyer önleri ?) yaklaşık yedi veya sekiz mil aşağısında akşam saat 8 sırasında meydana gelen çarpışmaya dairdir. Her iki gemi de hasar görmüştür. Sefaret Mahkemesi hakimi,kendisine danışmanlık yapan denizci uzman ile birlikte Stephanos'u yegane kusurlu bulmuştur. Çatmanın olduğu zamanda Stephanos Karadeniz'den Barselona'ya tahıl yüklü olarak seyretmekteydi ve Craiglee ise Konstantinople'a doğru sefer talimatı almak üzere su balastlı olarak ilerlemekteydi. Her iki gemi de kurallara uygun halde aydınlatılmış ve hava karanlık ancak açık halde, her iki gemi de sekiz knot hızında birbirlerine karşı yönde ilerlemekteydiler. Şartlar tekrar değerlendirildiğinde Hakimler, Çatma' da her iki geminin de kusurlu olduğu kanaatine varmışlardır. Konsolosluk Mahkemesi'nin kararının kaldırılması her iki geminin de kusurlu olduğunun açıklanması gerektiği ve bu temel üzerinden, zararların tesbiti için masraflara hükmedilmeksizin gerekçesiyle bu karar verilmiştir.

Lordlar; Krala, tevazu ile bu tavsiyeyi arzetmektedirler.

Taraflar, herbiri kendi temyiz masrafını karşılayacaktır.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

İki geminin seyir kurallarına uymakta iken ilerlediği halde, biri yüklü diğeri boş iken ve Boğazda havanın kararmış ve fakat berrak olduğu bir zamanda çarpışmanın meydana geldiği anlaşılmaktadır. İstanbul'daki İngiliz Sefaret Mahkemesi ilk derece yargılamasını yapmış ve Stephanos gemisi armatörü aleyhine karar tesis etmiştir. Stephanos'u yegane kusurlu bulmuştur. Bu neticeye varırken, kısa kararda belirtilmeyen ve muhtemelen denizci danışmanın fikri ile akıl yürütmüştür. Yunanlı gemi aleyhine verilen karara, İngiltere Krallığının Danışma Meclisinin Adalet Komitesi önünde itiraz edilmiştir.

Üst Mahkeme olarak ihtilafı inceleyen Adalet Konseyi bu kez , Konstantinople (İstanbul) Yargıcının kararını bozmuş, iptal etmiş ve kazada her iki taraf Gemi Donatanını da kusurlu bulmuştur. Krallık Danışma Kurulu, hasarın miktarı ve zararın nasıl karşılanacağına dair hüküm tesis etmeyerek bu meseleyi, İlk derece Mahkemesine bırakarak, ortak kusur "Müşterek suçlu" olarak her iki gemi Donatanı arasında zararın bu suretle karşılanmasını, yani zararın paylaştırılması yönünde tavsiyede bulunmuştur. Nitekim. Temyiz masraflarının

taraflara tahmiline karar vermiştir. Gemilerin 21 Aralık 1903'de Boğaz geçişindekılavuz alıp almadıklarını bilmemekteyiz. (Bkz Derya Geçili . Osmanlı Devletinde boğazlarda Kılavuzluk)

Osmanlı Devleti'nde Boğazlardan geçecek gemilere, kazalara engel olabilmek amacıyla kılavuz alma zorunluluğu getirilmiştir. İstanbul Liman Dairesi'nin onaylamasıyla kılavuzların görevi Boğazlardan geçerken vapur kaptanlarını uyarmaktır. Bu konudaki sorumluluk yine vapur kaptanlarına ait oluyordu. Köprülerden geçecek olan yabancı gemilerin de kılavuz alma zorunlulukları 1895 senesinde sefaretlere tebliğ edilmiştir. (BOA, Y.MTV, 255/160). Bu konu ile ilgili elçiliklere yabancı gemilerin limandan kılavuz almadıkça köprülerden geçmelerine ruhsat verilmeyeceği hakkında tebligat gönderilmiştir. Bu tebligat üzerine Yunanistan ve Felemenk elçilikler, duruma itiraz etmişlerdir. Kılavuzluk Merkezinde istimbotlar ile ikişer filika bulunmaktadır.Bu kararlarda, Hukukçu ve Denizcilik uzmanı şahsiyetlerin kararı oluşturmakta iken nasıl bir muhakeme yaptıklarını tafsilatlı olarak yazılmamış olduğundan bilmiyoruz.Ancak hukuki bir değerlendirmeden daha ziyade olayın cereyan ediş koşullarının gözönüne alındığını ve bilhassa bazı heyetlerin teşkilinde Kaptanların bulunduğunu okumaktayız. Örneğin bu kararda; Kaptan Caborne C.B ve Amiral Lloyd C.B mevcuttur. Esasen,ilk derece Mahkemesi olarak yargılama yapan Vice -Admiralty Denizcilik Mahkemesi olan ve yargılama yetkisiyle donatılmışKonstantinople İngiliz Sefaret Mahkemesi'nin, tanıkların yani, kazaya sebebiyet veren gemilerin Kaptanlarının ifadelerine başvurduğu yüksek ihtimal dahilindedir. Kusuru eşit, yani hukuk dilinde Müşterek Kusurlu Çatma (Ortak kusur) olarak nitelendirdiğimiz Türk Ticaret Kanunu Madde 1289'daki durum bu kazada tespit edilmiş ve Kraliyet Danışma Meclisinin hakimleri bu yönde tavsiye kararı vermişlerdir.

Tarafların eşit oranda sorumlu tutulduğu müşterek kusurlu çarpışmalarda sorumluluk, 20. Yüzyıldan bu güne dek kanunlara dahil edilmiş, konvansiyonlarla belirlenmiş *genel bir kuraldır. Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu Brussels Collision Convention* -"*The Convention* for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collisions between vessels 1910" ülkemizde yürürlüktedir. IMO tarafından 1972 de yayınlanan yayınlanan "International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972" - (COLREGS) günümüzde çatma kurallarını düzenleyen bir diğer regulasyondur.

Buharlı Gemi Roddam[(225)] Buharlı Gemi Messicano'ya karşı

The Messicano 1916

Geminin Haczi,Yargı Yetkisi

The Messicano

Yüksek Adalet Mahkemesi

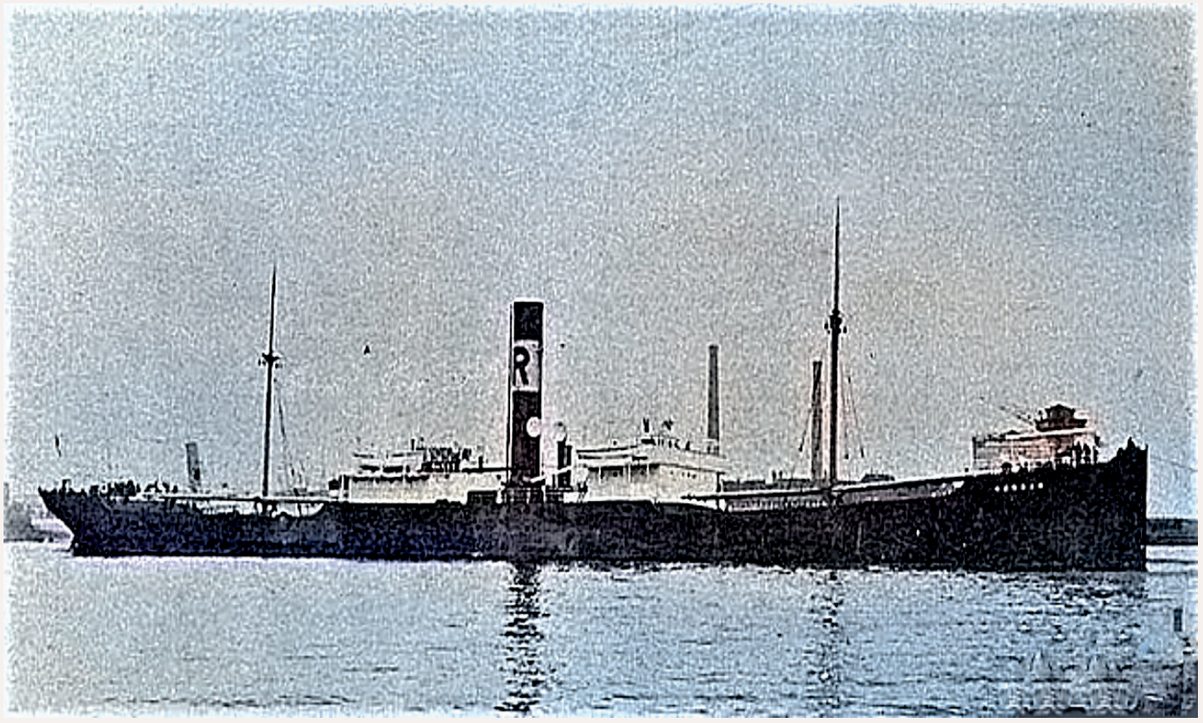
Evans P.,Mayıs 1916

Kaynak:The Times 16 May 1916

Yüksek Adalet Mahkemesi Vesayet, Boşanma ve Denizcilik Dairesi El Konulmuş Bulunan Gemilere Karşı Davalar

The Messicano

Başkan Right Hon.. Sir Samuel Evans önünde;20 Ekim 1913 de görülen ve 20 Ekim 1913 de karara bağlanan bu davada tatbikata dair önemli bir husus ortaya çıkmıştır. İstanbul Boğazı'nda demirde bulunan "Roddam"a İtalyan buharlı gemi "Messicano" çarpmış ve hasar vermiştir. Roddam'ın DonatanıİstanbuI'daki (Her metinde olduğu üzere Konstantinople'deki tarzında yazılıdır) İtalyan Konsolosluk Mahkemesi'nde dava açmış ve fakat ülkeleri ile Osmanlı Devleti



1911 Tyne Iron Shipbuilding Co. inşa 3218 dwt., 2055 nrt.yolcu/yük gemisi "Roddam", 22 Kasım 1911'de denize indirildi ve Ocak 1912'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Newcastle'den Stephens, Sutton & Stephens Steamship Co. Ltd. idi. Kaynak: Tyne Built Ships.

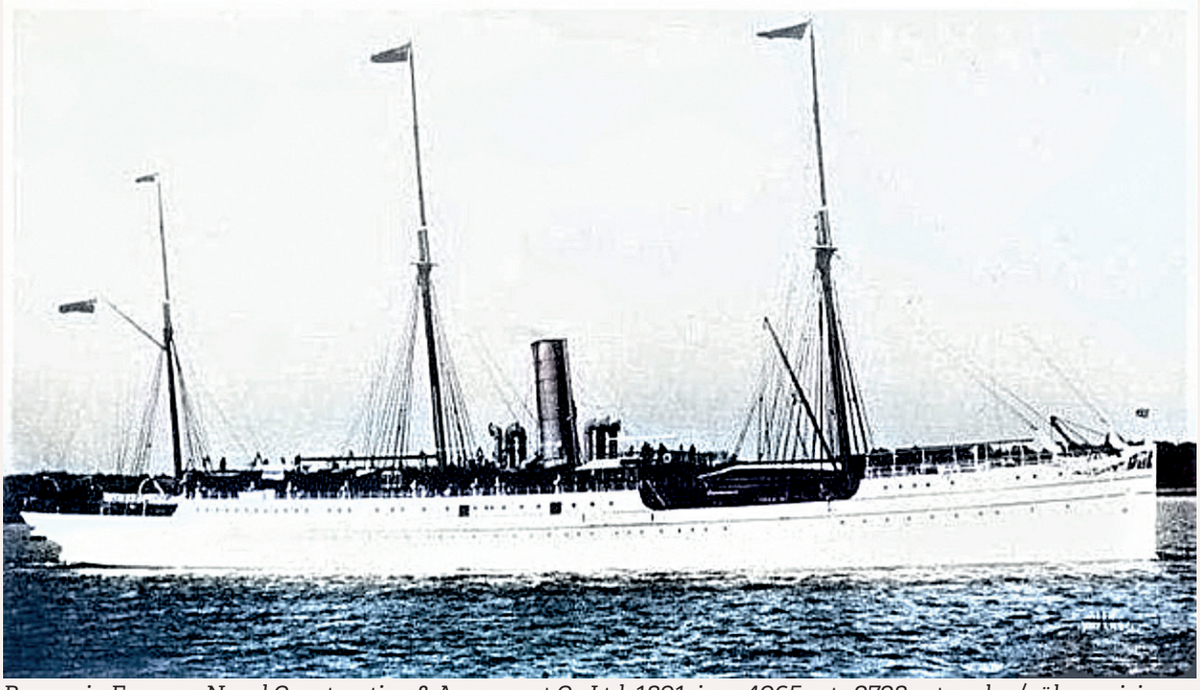
arasında ortaya çıkan husumetler sebebiyle dava neticesiz kalmıştır. Bu sebeple Roddam'ın Donatanı aynı hakkı korumak amacıyla bu Daireden süre uzatma talebinde bulunmuş ve kendisine bu hak verilmiştir.Messicano'nun Donatanı geminin İtalyan Hükümeti tarafından el konulmuş olma durumunu belirterek, bu şartlarda aynı hak talebinde bulunulamayacağından, bu davanın askıya alınmasını talep etmiştir. Mr.C.R. Dunlop bu davayı destekleyen karar olarak Broadmayne davasına atıfta bulunmuştur. (The Times Yargı kararları 304 -1916, sahife 64) ve Parlamento Belge (5 .P.D.197)'ye atıfta bulunarak Mr.D. Stephens de bu saike itiraz ederek, Broadway davasındakararın durdurulması talebinin Donatanlardan değil, Kraliyet tarafından yapıldığını belirtmiştir.

Başkanın Kararı; Broadmayne davasında el konulmuş olan bir gemi aleyhine ayni hak talebiyle dava açılamayacağına dair bir karar olmadığına, o kararda verilen hükümde sadece Geminin Haczedilemiyeceği'ne dairdir. Sir Samuel Evans şöyle beyan etmiştir; "Davalılar tarafından Messicano'nun İtalyan Hükümeti tarafından el konulmuş bir gemi olduğu belirtilmektedir ve bu sebeple Devletin mülkiyetindedir. Mahkemelerin Yargı yetkisinden Muafiyeti/ Dokunulmazlığı bulunduğundan davanın reddedilmesi talep edilmiştir. Dava bir aynî hak talebidir. Dava dilekçesi; Gemi ile ilgili taraflara ve Donatana bu davalardaki olağan tarzda tebliğ edilmiştir. Davalı tarafın avukatları tarafından dava layihası, geçerli olarak kabul edilmiştir.Gemiyi tutuklama kararı çıkarılmış ve doğru surette tebligat yapılmıştır. Davalı avukatları bu kararı protesto etmişler ve bir itiraz da bulunulmuştur.Yine protesto altında, bir Kefalet (Teminat)verme taahhüdü itirazı yapılmıştır.Taaahütname verilerek geminin serbest

bırakılması sağlanmaya çalışılmıştır.

Gemi tutuklanmadan önce İtalyan Hükümeti tarafından el konulmuştur. İtalyan Hükümeti namına Hacze esas teşkil eden gerekçe "Harp malzemesi taşımak için kullanılmak üzere el konulmuş bir gemi" olmasıdır. Geminin her yönden bir devlet gemisi haline geldiği ileri sürülmüş, fakat önümdeki delillere bakarak Temyiz Mahkemesinin yakın tarihli (32 The Times Yargı kararları 304 İngiliz Kraliyetinin Broadmayne kararında olduğu gibi İtalyan geminin durumu da Kraliyet gemisi kararındaki yapıya / karaktere aynen uymaktadır.

Kanaatim şöyledir; Gemi davalıların mülkiyetinde kalmaya devam etmiş, fakat Kraliyetin hizmetinde el konulmuş bulunduğu sürede Haczedilemezlik imtiyazından istifade etmiştir. Düşüncem şudur ki; İngiliz davacılar tarafından geminin haczedilemeyeceğine dair tanınan imtiyaz, bir müttefik tarafından el konulmuş gemiye de bu hakkın bu ülke tarafından da aynen verilmesini temin etmektedir." Bu durum davacılarıolaya dair taleplerini icra edebilme haklarını bir süreliğine engellese dahi, onları dava hakkından yoksun kılmamaktadır. Davalının davanın reddedilmesi talebinde bulunmaya hakkı yoktur.Ancak teminat /kefalet vermek suretiyle nitekim itiraz üzerine bu kabul edilmiştir ve davayı görmek ve tutuklama emrinin kaldırılmasına hakları vardır. Dava dilekçesinin kabulü onaylanmıştır.Karar gereğince Davacıların davaya devam etmek için kendilerine sekiz gün süre tanınmıştır (Örnek Karar 1895 The Nautic sayfa 121)ve hüküm şu surette verilmiştir : Davalıların talebiyle davada itirazın kabulü, tutuklama müzekkeresi ve tutuklamanın ve hacze itiraz üzerine teminat verilmesinin durdurulması ve askıya alınması davaya devam süresinin bu günden itibaren



Barrow in Furness, Naval Construction & Armament Co.Ltd. 1891 inşa 4065 grt., 2728 nrt. yolcu/yük gemisi "Messicano"nun ilk adı "Mexican" idi. 1916'da Cenova merkezli Degregori & Gennaro İtalyan firması satın aldı ve "Messicano" adıyla Cenova limanına tescil edildi. 7 Eylül 1916 tarihinde Barry'den Napoli'ye kömür yüküyle seyrederken Wolf Rock'un 50 mil güneydoğusunda Werner Fürbringer komutasındaki Alman denizaltısı tarafından top atışıyla batırıldı. Kaynak: Tyne Built Ships & Shipbuilders.

sekiz gün daha uzatılmasına ve davada geminin tutuklanması veya seferden men edilmesine dair talepler ile yapılacak tüm diğer prosedürlerin, Geminin İtalyan Hükümetinin El Koyması (Kamulaştırması) altında ve hizmetinde kaldığı süredeHukuki işlemler askıya alınacaktır.

Davalılar esas itibariyle kazanmışlardır ve dava masraflarını tahsil edebilirler.

Temyiz Talebi reddedilmiştir.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

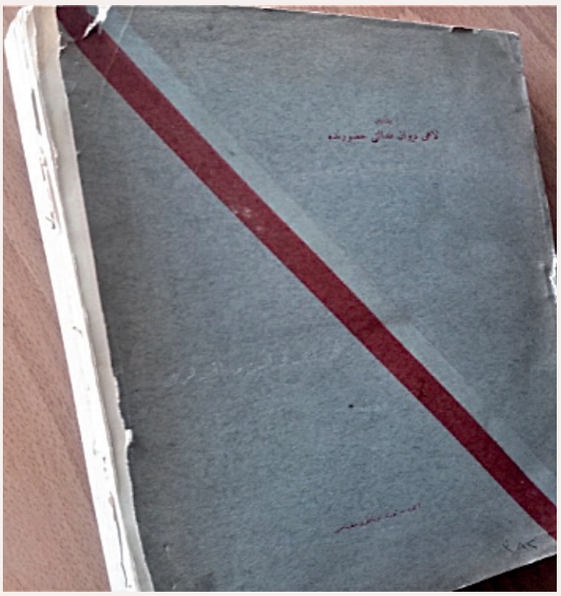
Dava bir çok açıdan hukuken önemlidir. İlk derece mahkemesi İstanbul Beyoğlu'ndaki İtalyan Konsolosluk Mahkemesi'dir ve dava İngiliz gemisi ile İtalyan gemisi Donatanları arasındazarar gören İngiliz gemisi Roddam tarafından açılmıştır..

Yargılama sırasında Mahkeme zabıtlarında İtalyan Konsolosluk Mahkemesinin bir sebeple davayı göremediğinden bahsolunmakta ve o dönemde Osmanlı Devleti ile yaşanan husumete işaret edilmektedir. İtalyan Konsolosluk Mahkemesinin Osmanlı Devleti tarafından faaliyetinin askıya alınmış olması mümkündür. Ancak bu konu kapitülasyonlar dikkate alınarak araştırılması gerekli kılmaktadır. Messicano'nun, İtalyan Devleti tarafından kamulaştırıldığı yani esasen savaş halinde zarureten harp malzemesi taşımak üzere kullanıldığı ve bu sebeptendir ki, Devlet Gemisi Hukuki Statüsünüaldığı ileri sürülmüştür. Devlet gemilerinin Haczedilemezliği prensibi 20. Yüzyılın ikinci yarısında Uluslararası Konvansiyonlara konu olmuş ve ülkelerin iç / lokal hukukuna dahil edilmiş Deniz Hukuku'nun çok önemli kaidelerindendir. Nitekim. İngiliz Yüksek Temyiz Organı Mahkeme, kendi içtihatlarını örnek alarak (İngiliz hukuk sitemi kodifike kanunlar yanında Case Law - içtihat hukuku sistemidir) ve Krallık tarafından kamu hizmetinde kullanılmak üzere elkonulan bir gemiye dair verdiği kararın misal olarak İtalyan devletini müttefik addederek , aynen bu gemiye de uygulanması gerektiğine hükmetmiştir. Geminin Devlet kullanımı sırasında Haczedilemiyeceği şeklindeki Dokunulmazlık bir hukuki imtiyazdır ve bunun İtalyan hükümetinin gemisine de tanınmasınıYüksek Mahkeme, hem hukuk içtihatlarını temel dayanak alarak , hem de siyasi (Müttefiklik esasıyla) kabul etmiştir.

رسملی غزته

LOTUS

25 Eylül 1926 Cumartesi tarihli Resimli Gazete'nin kapağı; Ressam Cem'in çizdiği çarpışma anı, şöyle izah edilmekte; "Bahriye uzmanları Ağır Ceza Mahkemesi huzurunda (Lotus) ve (Bozkurt) çarpışmasının planını ortaya koymuşlardır. Bu kimselerin yaptıkları açıklamalara göre Bozkurt Vapuru, rota yanlışlığıyla çarpışma ihtimalinin verdiği telaş yüzünden kendisinin on katı kadar büyüklükteki Lotus gemisinin önüne düşmüştür. Usul geereği düdük çalmaya fırsat bulamadan yoluna devam eden Lotus tarafından ikiye bölünerek, içinde bulunan ticari eşyadan başka sekiz can ile birlikte Akdeniz'in derinliklerine gömülmüştür.



Bozkurt-Lotus Davası eski yazıyla basılmış mahkeme zabıt kayıtları kitabı. Kapaktaki başlık; "Beyne'l-milel Lahey 'Adâlet Dîvânı'nda"; Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ilk uluslararası çatma davası;

"Bozkurt- Lotus Olayı"

Bu bölümün amacı; Lozan Konferansı sonuçları doğrultusunda tarihe gömülen Kapitülasyon belası sonrasında, çatma davalarının nasıl milli onura lâyık bir değişim gösterdiğini örneklemektir ve Bozkurt ve Lotus gemilerinin çarpışmaları sonucu ortaya çıkan davadır ve safahatı ve sonuçları bakımından her anlamda bilinmesi gereken bir davadır.Prof. Dr. Mustafa Balcıoğlu, ve eserde imzaları olan Doç. Dr. Enver Bozkurt, Yrd. Doç. Dr. M. Akif Kütükçü, Yrd. Doç. Dr. Yasin Poyraz katılımıyla "Bozkurt - Lotus Davası" başlıklı bir eser meydana getirmiştir. Bu eser Mahmut Esat Bozkurt'un vefatının altmışıncı yıldönümü olan 2003 yılında anısına saygı amacıyla neşredilmiş benzersiz değerde bir belge eserdir.

Bu bölümün amacı; Lozan Konferansı sonuçları doğrultusunda tarihe gömülen Kapitülasyon belası sonrasında, çatma davalarının nasıl milli onura lâyık bir değişim gösterdiğini örneklemektir ve Bozkurt ve Lotus gemilerinin çarpışmaları sonucu ortaya çıkan davadır ve safahatı ve sonuçları bakımından her anlamda bilinmesi gereken bir davadır.Prof. Dr. Mustafa Balcıoğlu, ve eserde imzaları olan Doç. Dr. Enver Bozkurt, Yrd. Doç. Dr. M. Akif Kütükçü, Yrd. Doç. Dr. Yasin Poyraz katılımıyla "Bozkurt - Lotus Davası" başlıklı bir eser meydana getirmiştir. Bu eser Mahmut Esat Bozkurt'un vefatının altmışıncı yıldönümü olan 2003 yılında anısına saygı amacıyla neşredilmiş benzersiz değerde bir belge eserdir.

Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Bozkurt Lotus Davası Olayı

2 Ağustos 1926 tarihinde gece yarısına doğru İstanbul'a gitmekte olan Fransız yolcu gemisi Lotus ile kömür gemisi Bozkurt arasında Midilli civarında Sığrı Burnu'nun 5-6 deniz mili kuzeyinde çatma meydana gelmiştir. "Çatma", deniz hukukunda iki ya da daha fazla geminin birbiriyle çarpışmasına verilen isimdir.İkiye parçalanmış bulunan Bozkurt gemisi batmış ve gemide bulunan sekiz Türk vatandaşı boğulmuştur. Lotus gemisi kazazedelere yardım etmek için gayret göstererek bunlardan 10 mürettabatı kurtarmış ve yoluna devam ederek 3 Ağustos' ta İstanbul'a gelmiştir. Olayda 8 mürettebat da hayatını kaybetmiştir.Çatma sırasında Lotus gemisinin nöbetçi kaptanı, Fransız vatandaşı Yardımcı Kaptan Jean Demons'tur. Bozkurt'un kaptanı ise, kazazedeler arasında kurtarılmış bulunan Hasan Bey'dir. 3 Ağustos'tan itibaren Türk makamları Lotus gemisinde çatmanın nasıl meydana geldiği konusunda soruşturma yapmaya başlamışlardır. 4 Ağustos'ta da Lotus'un kaptanı Fransız makamlarına bir rapor sunarak bir örneğini de Liman Başkanlığına vermiştir. 5 Ağustos'ta Yardımcı Kaptan Demons, Türk makamları tarafından bir konuda tanıklık yapmak üzere karaya davet edilmiştir.

MUSTAFA RAŞİT ANDAK

Bozkurt vapuru armatörü Mustafa Raşit Andak; Arşiv- Andak ailesi ve Osman Öndeş arşivi.

Türk ceza kanunun 6. maddesine göre; davanın açılması için Adalet Bakanı'nın talebi veya kazadan zarar görenlerin şikâyetçi olması yeterli bir nedendi ve yapılan şikâyetler üzerine dava açılmasına karar verilmişti. Davanın açılması üzerine Adalet Bakanı Mahmut Esat Bey, davanın Türk mahkemelerinde görülmesi kararını vermiş ve dava İstanbul Ağır Ceza mahkemesine havale edilmişti. Kazada ölen mürettebatın yakınlarının dava açması üzerine, Fransız makamlarına önceden haber verilmeksizin Yardımcı Kaptan Demons ve Hasan Bey dikkatsizlik sonucu adam öldürmekten tutuklanmıştır. Dava İstanbul Ağır Ceza Mahkemesi tarafından başlatılmış ve 28 Ağustos tarihinde duruşma yapılmıştır. Bu sırada Yardımcı Kaptan Demons, Türk adli makamlarının yetkili bulunmadığı iddiasını ileri sürmüştür. Fakat Mahkeme, yetkili olduğunu bildirmiştir. 11 Eylül'de davanın ikinci duruşmasında Yardımcı Kaptan Demons, nakdi kefaletle serbest bırakılmasını talep etmiştir. Bu talep, kefalet bedeli 3.000 Lira olarak tespit edilip; 13 Eylül tarihinde kabul edilmiştir. Yardımcı Kaptan Demons, 2 ay 20 gün hapse ve 22 Lira para cezasına; Hasan Bey ise 4 ay ağır hapis ve 23 lira para cezasına cezaya mahkûm edilmiştir.

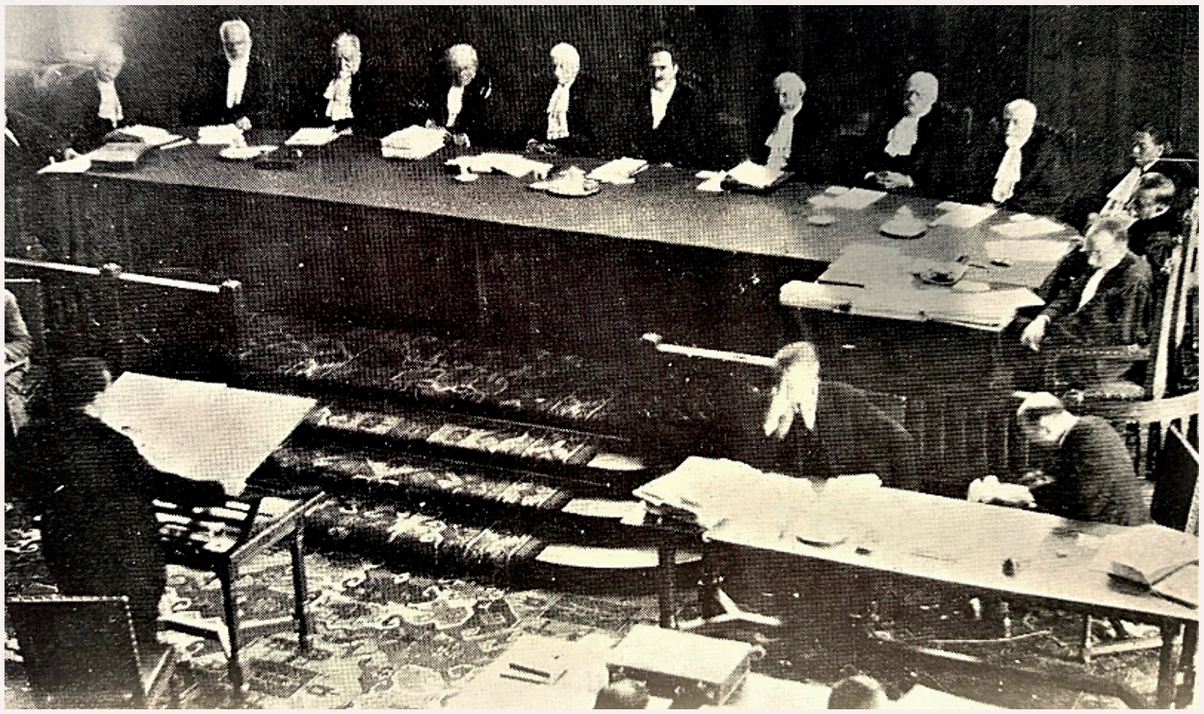
Messageries Maritimes filosunda yer alan "Lotus"; 1898 De La Ciotat Tersanesinde "Tonkin" adıyla inşa edildi. 1912'de büyük onarımdan geçti. Bir yolcu güvertesi daha ilave edildi. "Lotus" adı verildi ve Marsilya, İskenderiye, İstanbul, Trabzon seferlerine verildi. 1932'de İtalya'da söküldü.

Yargılama Sonrası Süreç

Kaptan yardımcısı Demons'un tutuklanması Fransa ile Türkiye arasındaki ilişkilerde gerginliğe neden olmuş, Fransız hükümetinin diplomatik girişimlerde ve nota gönderme gibi bazı müdahalelerde bulunmasına neden olmuştur. Bu girişimler üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 2 Eylül 1926 tarihinde, yargı yetkisi konusundaki uyuşmazlığın La Haye Divanı'na götürülmesi teklifini reddetmeyeceğini açıklamıştır. Fransız Hükümeti, 6 Eylül'de "teklif edilen çözüm şekline tamamıyla rıza gösterdiğini" bildirdiğinden, her iki hükümet Divan'a sunulacak tahkimnameyi düzenlemek üzere heyetlerini belirlediler. Adı geçen Tahkimname, 12 Ekim 1926 tarihinde imza edildi ve imzalı suretleri Aralık'ta sunulmuştur.

Uluslararası Sürekli Adalet Divanı

Bu noktada Uluslararası Daimi Adalet Divanı'nın statüsü konusundan bahsetmek gerekir.



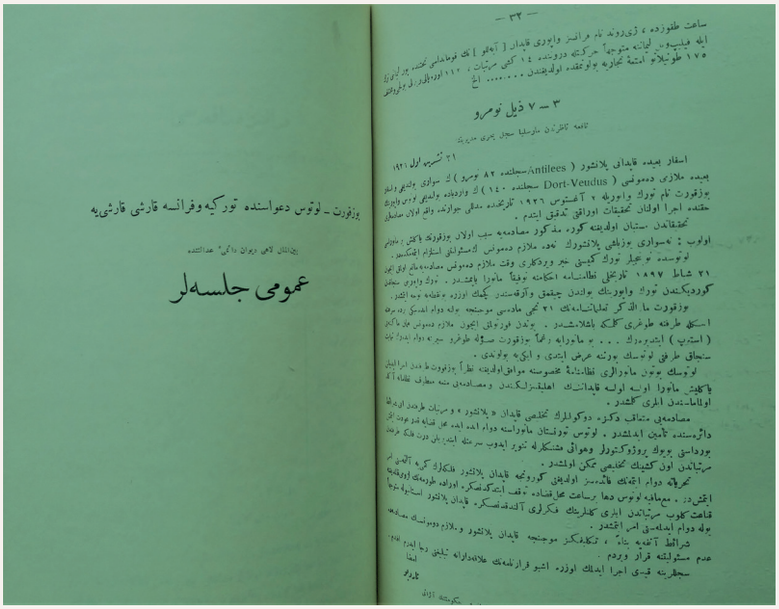
Merkezi Lahey'de olan Uluslararası Daimi Adalet Divanı Bozkurt - Lotus davası toplantısında.
Kaynak- Bozkurt- Lotus Davası eski yazıyla basılmış mahkeme zabıt kayıtları.

UAD, Milletler Cemiyeti'nin organlarından biri değildir ve Divan'ın Statüsü, Milletler Cemiyeti Misakı'ndan tamamen ayrı bir antlaşma ile oluşturulmuştur. Bununla birlikte Cemiyet'in bir organı olmadığı halde, uluslararası uyuşmazlıkların çözümü mekanizması içerisinde yer almıştır. Merkezi La Haye olan Divan, kurulduğu tarih olan 30 Ocak 1922'den Hollanda'nın Almanya tarafından işgal edildiği 1940 yazına kadar burada çalışmış, işgal sürecinde bürolarını İsviçre'nin Cenevre kentine taşımış ve Birleşmiş Milletler Teşkilatının 1945 yılındaki ihdasına kadar da burada çalışmaya devam etmiştir. Divan Statüsü o tarihte Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilmiş değildir ve Divan'ın kararları da tavsiye niteliğinden öteye gitmemektedir.

Uluslararası Sürekli Adalet Divanı'nın cevap vermesi gereken sorular

1.Açık denizde meydana gelen çatmada Bozkurt'un Türk mürettebat ve yolcularından sekizinin ölümüyle sonuçlanması sebebiyle Bozkurt'un kaptanı ile birlikte çatma esnasında Lotus'un nöbetçi kaptanı olan Demons aleyhinde Türk kanunları uyarınca cezai takibat yapmakla Türkiye, İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesine aykırı olarak uluslararası hukuk ilkelerini ihlal etmiş midir? Eğer etmiş ise, bu ilkeler nelerdir? (Bu sorunun ilk halinde «Türkiye uluslararası hukuka uygun hareket etmiş midir» şeklindeydi. Daha sonradan Mahmut Esat Bozkurt bu soruyu «aykırı hareket etmiş midir» şeklinde düzelttiriyor ve ispat yükünü Fransızlara yüklüyor.)

2.İlk soruya verilen cevap olumlu olduğu takdirde; benzer olaylarda uluslararası hukuk kuralları uyarınca nakdi tazminat veriliyorsa, Demons'a verilmesi gereken nakdi tazminat tutarı nedir?


بوزقورت ـ لوتوس دعواسنده تورکیه وفرانسه قارشی قارشیه

بين‌الملل لاهی دیوان دائمی عدالتنده

عمومی جلسه‌لر

— ۳۲ —

ساعت طقوزده ، ژی‌رونده نام فرانسز واپوری قاپدان [آیمو] ایله فوقالعاده تخمینه مستوجباً حرکته دوونده ۱۴ کیشی مرتبات ، ۱۱۲ لیره‌لق ارزاق مخصوصه بر لیره‌یه ۱۷۵ طوتیلاتو امتعهٔ تجاریه یولوتخفده اولدیقندن ..... الخ

۳ ـ ۷ ذیل تومرو

تاهه ناظرلرندن مأموسیا سجل پاشی مدیریتنه

۲۱ تشرین اول ۱۹۲۱

اسفار بحریه قاپدانی بلانشور (Antilees/سجلنده ۸۲ نومرو) ك سواری بالغچی ولیم بحیره دعوسنی (Dort-Veudus سجلنده ۱٤۰) ك بوزقورت نام تورك واپوریله ۲ آغستوس ۱۹۲۶ تاریخنده دعای جزائیه‌لی جوارنده واقع اولان ساحلده تحقیقات اجرا اولنان تحقیقات اوراقی تدقیق ایتدم .

تحققاتدن ، ستبان اولدیغنه کوره ، مذکور معاهدهٔ سبب اولان بوزقورت باشکن ، ماوزی اولوب : ۲۰ سواری بوزباغی بلانشورك ذکره ملازم دعوسنی اقامه‌ایله استلام ایتمکدیر .

لوتوسده نوبتجیلر تورك کیمسنی غیر ویرمکلری وقت ملازم دعوسنی معاهده‌یه مغایر بولمشلردر . ۲۱ شباط ۱۸۹۷ تاریخلی نظامنامه‌نك احکامنه توفیقاً ماوزا یاقمشدر . تورك واپوری سفاین کوردیکندن تورك واپورینك یاندن چیقمق وآرقه‌سندن گیمك اوزره ، عقیده‌سنده بولنمشدر .

بوزقورت ماالذکر تعلیماتنامه‌نك ۲۱ نجی مادهسی موجبنجه بوله دوام ایدمدیکی زمان ، استسقای طرفنی طولدیرمق گلمک یاخلاشمشدر . یوقسه فوزاقلی ایچون ملازم دعوسنی جلب ایتمکدن (استرداد) ایشتهمدیکی . . . یه ماوزیایه رجعاً بوزقورت مسؤله طولدیرو سیره دوام ایتدیرلمسی یولنده سنجاق طرفنی لوتوسك یولنه عرض ایتدی ، و ایچیه یولندی .

لوتوسك یوقاری ماوزالری نظامنامهٔ مخصوصه موافق اولدیغنه نظراً بوزقورت طرفندن اجرا ایتمش اولدیغی ماوزا اولمه اولمه قاپدانك اهلیتسزلیکندن ومصادمه‌دن منه‌عطف نشأت ایتدیکنی اولماسندن ایلری گلمشدر .

مصادمه‌یی متاقب ذکوره دوکولدیکی تخلیص قاپدان « بلانشور » و سرنیات طرفندن ایراد اولنان دعواسنه تأمین ایتدیرمشدر . لوتوس توقتنات ماوزاسنه دوام ایتمه‌ی قضایه تعرض ایتمکدر . بوده دوامسزلغی موجب پروژکتورل وهوائی مشتکیلرله تنویر ایدوب سرعتله ایتدیرلمش دون فلکه طوغری سرنیاتدن اون کشینك تخلیصی تمکن اولمشدر .

تحریرله دوام اجتماع قابلمه‌سز اولدیغی کوروبنجه قاپدان بلانشور فلکه‌یی کیه آچمق ایچون ، معمافیه لوتوس دها رساعت محل فساده توقف ایتمکدنسکره ، اولده طوردیغی اسکله‌یه قناعت کلوب سرنیاتدن ایکی کشیلرینك فکرلری آلنمقدنسکره ، قاپدان بلانشور استیونه طوغری بوله دوام ایتمه‌یی امر اعتشدر .

شرائط آتیه‌یه بناً ، تکلیف‌کز موجبنجه قاپدان بلانشور و ملازم دعوسنك معاهده‌یه عدم مسئولیتله قرار ویرمم .

سجلیرینه قیدی اجرا ایتدیك اوزره اشبو قرارنامه‌نك علاوه‌داره تبلیغی رجا ایدرم .

Bozkurt- Lotus Davası eski yazıyla basılmış mahkeme zabıt kayıtları "Bozkurt-Lotus davâsında Türkiye ve Fransa karşı karşıya: Beyne'l-milel Lahey Dîvân-ı hâkimî'i 'adâletinde 'Umûmî Celseler"
Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Fransa'nın Divan'da talepleri

Lozan'da 24 Temmuz 1923'te imzalanmış olan İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Sözleşme'ye ve uluslararası hukuka göre bir Fransız gemisinin nöbetçi kaptanı hakkında; bu gemi ile Türk gemisi arasında açık denizde meydana gelen bir çatmadan dolayı cezai takibat yetkisinin münhasıran Fransız mahkemelerine ait olduğunu iddia etmiştir.Türk adli makamlarının açık denizde Bozkurt ve Lotus arasındaki çatma sebebi ile Demons hakkında haksız olarak takibat yapmaları, hapse atmaları ve mahkum etmelerinin adı geçen Sözleşmeye ve uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğunu iddia etmiştir. Ayrıca, Fransa bayrak devletinin açık denizde bulunan bir ticaret gemisi üzerinde meydana gelen her olay bakımından münhasır yargı yetkisine sahip olduğunu ileri sürerek yargı yetkisinin Fransa'ya ait olduğunu iddia etmişlerdir. Bu iddia üzerine Divan Fransızlardan bu hususta bir genel geçer uluslararası teamül kuralı olup olmadığını ispat etmesini istemiştir. Bu haksızlıklardan dolayı Demons'un uğradığı zararın telafisi için tazminat tutarının 6000 Türk Lirası olarak belirlenmesine ve bu tazminatın Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Fransa Cumhuriyeti Hükümetine verilmesine hükmetmesini talep etmiştir.

Türkiye'nin Divan'da talepleri

Türkiye muhtırasında; "devletler hukukunda doğrudan doğruya ve açık bir şekilde bu olayla alakalı olarak, bütün devletler tarafından kabul edilen, Türkiye aleyhine sonuç doğuracak herhangi bir uluslararası hukuk kuralı bulunmadığından dolayı, Fransa'nın iddiasının aksine İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Sözleşme'nin 15.maddesine ve uluslararası hukuka aykırı işlem yapmamıştır" demiştir.Açık denizlerdeki gemiler, bayrağını taşıdıkları devlet ülkesinin bir parçası sayıldıklarından ve söz konusu davada suçun meydana geldiği yer, Türk bayrağını taşıyan Bozkurt gemisi olduğundan yapılmış olan takibatta; tıpkı olay Türk topraklarında meydana gelmişçesine Türkiye'nin yetkili bulunduğu açıktır. Öyle ki, benzer olaylar da bunu göstermektedir. Ayrıca Türkiye, Divan'ın vereceği kararın yalnızca Fransa ve Türkiye'yi etkilemeyeceğini, uluslararası hukuk açısından diğer devletler için de bir yol gösterici olacağını da belirterek Divan'ı vereceği karar konusunda dikkatli olmaya itmiştir.

İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Sözleşme'nin 15. Maddesi

Türkiye sözleşmeye taraf devletlerle arasındaki ilişkilerde, 16. madde hükümleri saklı olmak

kaydıyla, herhangi bir konuya ilişkin doğacak bir uyuşmazlıkla ilgili yargı yetkisi devletler hukukunun temel prensiplerine uygun bir şekilde çözülecektir.

Divan'daki Dava süreci ve Karar

Divan'da görülen davanın sözlü aşamasında taraflar yeni taleplerde bulunmamış ve savunma muhtıralarında söylediklerinin aynen geçerli olduğunu beyan etmişlerdir. Fransızlar bayrak kuralına dair uluslararası sözleşmelere atıf yapan iddialar ileri sürdülerse de, Divan'ın kanaatine göre böyle bir kuralın varlığı ikna edici bir biçimde ispat edilememiştir.Türkiye'yi, Yardımcı Kaptan Demons aleyhinde takibat yürütmesinden alıkoyacak bir uluslararası hukuk ilkesi bulunamamıştır. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesinin 15. maddesine aykırı bir durum söz konusu değildir. Türkiye, söz konusu ceza takibatını, uluslararası hukukun her bağımsız devlete tanıdığı serbestiye dayanarak yapmış; Türkiye'nin takibat yapmasını engelleyecek ilkenin yokluğu göz önünde tutulduğunda, Tahkimname hükmünce belirlenen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmemiştir.

Tarafların Tahkimname ile sorduğu sorulara Divan'ın verdiği Cevaplar

1- Türk kanunlarına göre Lotus gemisinde nöbetçi kaptan olan Demons aleyhinde, Bozkurt yolcularından sekiz Türk vatandaşının ölümü dolayısıyla ceza takibatı yapmakla Türkiye, 24 Temmuz 1923 tarihli İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Lozan Sözleşmesinin 15. maddesine ve uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmemiştir.

2-Türkiye'den talep edilen tazminatın, uluslararası hukuka aykırı bir fiil bulunmadığından dolayı ödenmesine gerek görülmemiştir.

Davanın sonucu

Türkiye'yi Mahmut Esat Bey başkanlığında bir heyetin savunduğu dava 7 Eylül 1927 tarihinde karara bağlanmış ve Adalet Divanı, bu meselede Türkiye'yi haklı bulmuştu.

Yargılamaya son verilmesi amacıyla yapılan oylama neticesinde oylar eşit olarak bölünmüş, davanın Türkiye lehine sonuçlanması Başkan Max Huber'in nitelikli oyu sayesinde gerçekleşmiştir.

Davanın Türkiye üzerindeki etkileri

Türkiye'nin Divan'a gitme arzusu Türkiye'nin hukuk sistemine güvenini ve cesaretini göstermiş ve güvenin boş olmadığı ortaya konmuştur.

Batılı devletlerin kapitülasyonları fiilen devam ettirme niyetleri Bozkurt-Lotus kararı ile sona erdirilmiştir.

Türkiye tarafından daha önce Irak sınırının tespiti ile ilgili Divan'dan istenen danışma görüşünün aleyhe sonuçlanması nedeniyle Divan'a karşı duyulan güvensizlik ortadan kalkmıştır.Türkiye uluslararası toplum tarafından eşit bir üye olarak kabul edilmiş ve uluslararası toplumda Bozkurt-Lotus kararının etkisi ile kendine olan güvenini uzun süre devam ettirmiştir.

Uluslararası Hukuka Etkileri

Bu karar devletlerin yargılama yetkilerini belirlemede önemli bir yere sahiptir.Nitekim "Uluslararası hukukta devletlerin yargı yetkisini açıkça sınırlayan bir kural yoksa devletler yargı yetkisine sahip olduklarını ileri sürebilirler" görüşü bugün de geçerliliğini sürdürmektedir. Bu kararı izleyen dönemde, açık denizlerdeki çatmalarda, özellikle Fransa'nın gayretiyle, gemi personeli üzerinde geminin bayrak devleti adli makamlarının tek başına yetkili olduğunu

belirleyen kurallar konulmuşsada, bu karar özü itibariyle değerinden hiçbir şey kaybetmemiştir.

Eğer bu Dava günümüzde görülmüş olsaydı:

Açık Denizlerde Yaşanacak olaylarda Yargı Yetki kime aittir?.

Bayrak Yasası

Bayrak yasası uyarınca açık denizde seyreden bir gemi üzerinde, ilke olarak, yalnızca uyruğunda bulunduğu devletin münhasır egemen yetkileri geçerli olmaktadır. Başka bir deyişle, açık denizdeki bir gemi üzerinde, birkaç kuraldışı durum dışında, bir yabancı devle¬tin herhangi bir yetki kullanması söz konusu değildir.Bir devletin uyruğunda bulunan açık denizdeki gemiler üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın bayrak devletinin ülkesinde olmuş gibi ve bayrak devletinin yasalarına göre değerlendirilmesi gerekmektedir.Bayrak devleti, ge¬mi kaptanı ve öteki görevliler üzerinde de ulusal hukukuna göre gerekli yetkilerini kullanmaktadır.

Sonuç

Eğer Bozkurt-Lotus gemilerinin karıştığı çatma günümüzde gerçekleşmiş olsaydı; Türkiye yaptığı yargılama sonucunda haksız duruma düşecekti. Çünkü Divan'ın bu dava sonucu verdiği kararından sonra uluslararası hukuktaki gelişme¬ler Lotus Davası'ndaki karara uygun olarak gerçekleşmemiş, Fransızların iddiaları yönünde gelişmiştir. Fakat Türkiye'nin yapmış olduğu savunma özü itibariyle uluslararası hukukta yerini korumaktadır.

"Uluslararası hukukta devletlerin yargı yetkisini açıkça sınırlayan bir kural olmayan konularda devletler yargı yetkisine sahip olduklarını ileri sürebilirler..."

Sakarya Vapuru Davası

Sakarya Vapuru'nun Batması Nedeniyle

Donatanları İle Güneş Sigorta T.A. Sosyetesi Arasındaki Dava'da

Güven Sigorta Şirketi'nin Temyiz Cevap lâyihası

Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi kararı

Azınlıkta kalan Hakimin muhalefet nedenleri

Armatörlerin temyiz lâyihası

"Sakarya" Sadıkzâde Biraderler'e aitken, Avni Nuri Meserretçioğlu akrabası Aslan Sadıkoğlu ile ortak olmak suretiyle bu gemiyle armatörlüğe adım atmıştır."Muntazam ve Lüks Posta Vapuru" diye ilan edilmesine karşın, o yıllardaki tüm gemilerde olduğu üzere yük yolcu gemisiydi. Stanford J.Shaw'un kitabında(226) Nazi zulmünden kaçan Musevileri Romanya'dan alıp Türkiye üzerinden Filistin'e ulaştıran birkaç Türk ticaret gemisinden biri olarak anılmaya devam etmektedir.

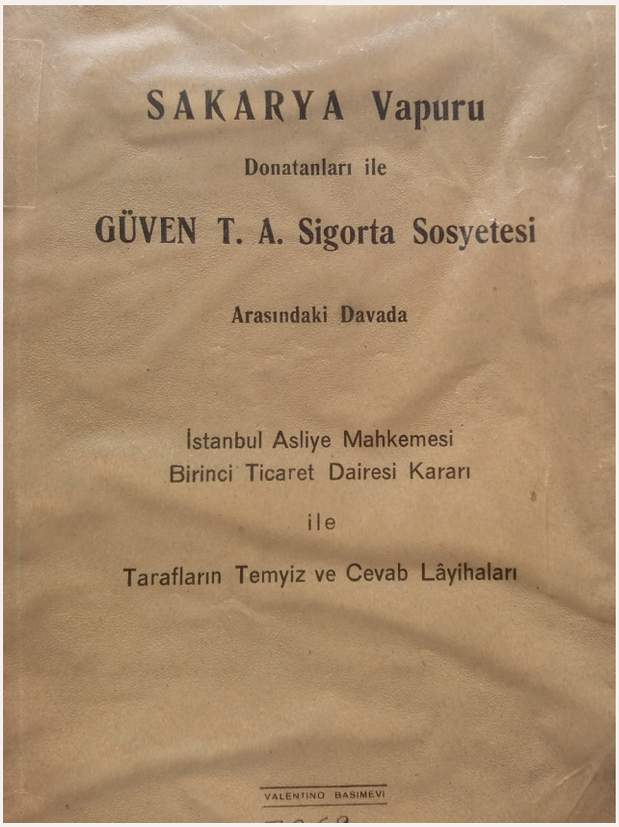
1888 Blohm & Woss Hamburg inşa ve 2,612 grt. olan S/S Sakarya'nın ilk inşa adı "*Montevideo*" idi. Satıldıve "*Woermann*" adı verildi. 1930 yılına kadar üç kez el değiştirdi ve "*Helene*","*Lome*","*Africshore*" adlarını aldı.1930'da Sadıkzâde Biraderler ve Şurekası'na satıldı. Gemiye "Sakarya" adı verildi. 1934'de devletleştirme yasası nedeniyle Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne devredildi. 1937'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne intikal etti. 1938'de asıl armatörü Sadıkoğlu Aslan Kaptan'a iade edildi. 1941'de şirketin adı "Sadıkoğlu Aslan Kaptan ve Mahdumu" olarak yenilendi. Kalkan Kaş önlerindeki Jura Topuğu'na oturarak bir süre sonra vasattan kırılarak battığında 55 yaşındaydı.

Sirkeci rıhtımına kıçkara bağlı görülen gemi "Sakarya" 1889 yılında Hamburg-Sudamerikanische Demppfrchiffahrts Gesellschaft- Hamburg adına Blohm Und Voss inşa edildi. 1914'de Aslan Sadıkoğlu Mahdumu Şti'ye satıldı ve "Sakarya" adı verildi. 19 Mayıs 1943 günü Fethiye'nin 25 Mil Güney Doğu mevkiinde karaya oturdu ve battı.

Sakarya Vapuru'nun 19 Mayıs 1943 günü batması nedeniyle Güven Türk Anonim Sigorta Sosyetesi arasında tazminata dayalı dava, İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi tarafından karara bağlanmış, fakat tarafların temyiz etmeleri ile dava Yargıtay Ticaret Dairesi Yüksek Reisliği'ne intikal etmiştir.

"Sakarya Vapuru Donatanları ile Güven T.A. Sigorta Sosyetesi Arasında Davada İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi Kararı ile Tarafları Temyiz ve Cevâb Lâyihaları" ilgili makamlara belge olarak dağıtılmak amacıyla 1946 yılında Valentino Basımevi'nde 45 adet bastırılmıştır. Bu belge kitabın bir nüshası benim arşivimdedir. Osman Öndeş.[227]

Sakarya Vapuru'nun batışı nedeniyle Güven Sigorta T.A. Sigorta Sosyetesi arasındaki dava üç seneye yakın devam etmiştir. Mahkeme Harp Sigortası tazminatı için davacı olan armatörler Aslan Sadıkoğlu ve Kemal Sadıkoğlu aleyhine ekseriyetle karar vermiştir. Bu karar Aslan Sadıkoğlu ve Kemal Sadıkoğlu tarafından temyiz edilmiştir. Davaya müdahil olanların ifadelerinin tamamının da yer aldığı dava dosyası kuşkusuz bir tarihi belge niteliğinde olduğu kadar, üzerinde üç çeyrek asır geçtikten sonra bile günümüz yargı anlayışı bakımından sorgulamaya ihtiyacını canlı tutmaktadır. Sakarya Vapuru davasında Kararı Temyiz edenler: Galata'da Muradiye Han 4-5 Numara'da Aslan Sadıkoğlu ve Kemal Sadıkoğlu'dur. Vekilleri: Beyoğlu, Küçük Parmakkapı Sokağında 25 Numarada Avukat Mekki Hikmet Gelenbeg; Galata, Taptaş Hanı'ında 24-25 Numarada Avukat Şükûfe Ekitler; Galata, Karaköy Palas 6.cı Kat'ta Avukat İsmail Kemal Elbir'dir. Diğer taraf: Güven Sigorta Türk Anonim Sosyetesi ve Vekili Galata, Nordstern Han No.5'de Avukat Salomon Adato'dur.Temyiz edenlerin Vekillerinin


SAKARYA Vapuru

Donatanları ile

GÜVEN T. A. Sigorta Sosyetesi

Arasındaki Davada

İstanbul Asliye Mahkemesi
Birinci Ticaret Dairesi Kararı

ile

Tarafların Temyiz ve Cevab Lâyihaları

VALENTİNO BASIMEVİ

"Sakarya Vapuru Donatanları ile Güven T.A. Sigorta Sosyetesi Arasında Davada İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi Kararı ile Tarafları Temyiz ve Cevâb Lâyihaları"; Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Verdikleri 23 Ocak 1946 tarihli temyiz lâyihasına cevap şöyledir:

Hadise:

Temyiz edenler: Aslan ve Kemal Sadıkoğlu'na ait Sakarya Vapuru Fethiye'den 3,000 küsur ton krom yükleyerek, 19 Mayıs 1943 tarihinde Saat 05.00'de İskenderun'a hareket etmiş ve yaklaşık altı saat seyrettikten sonra Kaş Limanı civarında bulunup, haritada Jura Bankı adıyla gösterilen ve fakat su altında bulunduğundan gözle görünmeyen kayalar üzerine oturmuştur. Geminin süvarisi Reşat Erkut Kaptan'ın 45 dakika kadar makineyi tornistana çalıştırmak suretiyle gemiyi yüzdürmek üzere yaptığı bütün teşebbüsler neticesiz kalmış ve gemi belinden kırılarak tamamen batmıştır.

Reşad Kaptan gemi sahiplerini haberdar etmek üzere, kaza günü İstanbul'a şu iki telgrafı çekmiştir;

Birinci Telgraf; *On birde Kalkan'ın Şark burnunda topuğa oturduk. Gemi çok su etmekte ve kıçtan denize kayması muhtemel. Acele tahlisiye ve limbo için gemi, mavna ve saire gönderilirse belki kurtarılabilir. Terki sefine ettim (Gemiyi terk ettik). Burada vesait yoktur. 400 lira telleyiniz. Reşat.*

İkinci Telgraf; *Gemi ortadan bölündü. Kıç ambar su etmekte. Baca yıkıldı. Gemiden ümid yoktur. Başınız sağ olsun. Reşat.*

Kaptan Reşat Erkut Kaş Cumhuriyet Savcılığında iki sayfa tutan ifadesinde hadiseyi bütün ayrıntılarıyla izah ettiği gibi, gemide mevcut 23 mürettebatın kendileri ve eşyalarını, gemi evrakı seferiyelerini, jurnalleri, gizli evrakı, bir can kurtarma sandalını, telsiz telgraf ahizesini, mevcut haritaları, seyir saatini, barometreyi, işaret kitaplarını ve bir miktar erzakı kurtardığını beyan etmiştir.

Kaptan Reşad Erkut verdiği bu uzun ifadede, kazanın sebebini şu suretle izah etmiştir: *Hava sakin ve rüzgar mutedil olarak kılavuz seyri yapmaktaydım. Bu şekilde Kalkan Limanı karşısından bulunan ve gemi haritasında Volos diye adlandırılan ada ile limanın garp burnu arasında geçerek iskele tarafından kalan İnce Burun'dan açık bir vaziyette seyrediyordum. O esnada rüzgar lodos, kuvveti 4 ve denizler de 3 miktarında idi. Denizler ve rüzgar gemiye sancak kıç omuzluğundan gelmekte ve süratimizi bir miktar artırmakta idi. İnce Burun'un önündeki topuktan yaklaşık bir mil kadar açık vaziyette iken, gemiyi iskeleye*

almaya başladım. Topuktan henüz kurtaramamış iken bu anda dümenci Refik, geminin sancağa gelmediğini söyledi. Dümende bir arıza olduğunu hissederek bunu gidermeleri için mürettebata emir verdim. Makine ve dümen yollarına baktırdım. Bir şey bulamadılar. Dümen iskelede kaldığından sığlık üzerine gitmekte olduğunu hissederek tam yol tornistan ettim. Geminin üzerinde tam yol ve yüklü olması, deniz ve rüzgarın kıç sancak omuzluğundan gelmekte olmasından gemiyi birden bire durdurmak mümkün olmayarak İnce Burun önündeki topuğa Saat 11.00'de bindirdim. Dümende arıza olduğu haberini almamla gemiyi bindirmem arasında 15 dakika geçmiştir. Takriben geminin dümeninde arıza olduğu haberini aldığım zaman oturduğum topuğun yarım veya bir mil kadar açığında bulunuyordum. Her ne kadar arızayı haber aldığım zaman yarım veya bir mil açıktan bulunuyorsam da sığdan kaçmayı ümid ederek ve dümendeki arızayı gidereceğim ümidiyle yakınlaşınca istaper ve tornistan ettiğim gibi, dümenin iskelede kalmış bulunmasından ve gemi üzerindeki sürat hiçbir surette hafiflemediğinden deniz ve rüzgarın yardımıyla ve daha ziyade artmış bulunması ile bu topuğa bindirdim.

Sakarya'nın Başmakinisti Mehmet Şakir Savcılıkta bir ifadeyi vermiştir; "Ben makine başında idim. Kalkan önünden geçtiğimizin farkında idim. Bu sırada saati hatırlamıyorum. Süvari dümende tutukluk var, sancağa gelmiyor, bakın bertaraf edin emrini verdi. Makine çalışıyordu, kazan basıncı 100 lb. idi. Ben bu vapurda beş yıldan beri çalışıyorum. Bir kere daha böyle dümen arızası yapmıştı. O zaman arızayı bulamamıştık ve dümen kendi kendine düzelmişti. Bu sefer de böyle bir arıza haberini alınca telaş ettim. Bu arızanın dümen yollarında, dümen yekesinde, dümen makinasında olması ihtimaline dayanarak hemen açık olan yerlere baktım ve baktırdım. Bir şey tespit edemedim. Bunun üzerine süvariden istaper ve tornistan emrini aldım, emrini yerine getirdim. Bu sırada büyük bir sademe ve gürültü duyduk. Vapurun oturduğunu anladım."

Baş Makinist Mehmet Şakir'in ifadesi Süvari Reşat Erkud'un ifadesini doğrular ve tekrarlar niteliktedir. Güverte lostromosu Ahmet Savcı'ya ifadesinde şunları söylemiştir; "*Ben hadise sırasında güverte lostromosu idim. Dümenin bozulup bozulmadığını bilmem. Yalnız süvari Reşat bana bağırdı; "Ahmed dümene bak! Yataklara bak! Dümen gelmiyor..*" dedi. Ben de baktım ve bir şey bulamadım. Beş dakika sonra vapur oturdu."

Kazadan evvel serseri mayın kollamakla görevlendirilmiş mürettebattan gözcü Ahmet Yıldız olayı şöyle anlatmıştır: "Ben pruvada mayın kolluyordum. Hadiseden beş on dakika evvel süvari yukarıdan bağırdı ve 'Dümen sancağa gelmiyor, dümen yataklarına bakın' dedi. Baktık bir şey bulamadık ve beş on dakika sonra vapur oturdu.

Kaza günü Kaş Savcılığı'na verilen ifadelerin incelenmesinden anlaşılacağı üzere, sorguları yapılmış olan mürettebattan yalnız serdümen Refik, dümen arızası olmadığını ve gemi seyrederken topuk üzerine oturduğunu söylemiş ve bu ifade üzerine Savcının yaptığı yüzleştirmede serdümen Refik, ifadesinde ısrar ve Kaptan Reşat "Dümende öteden beri arıza olduğunu hatta bu sabah ikinci diğer serdümen Abdullah dümende iken Fethiye'den çıkarken iskeleye gelmediğini ve hatta bu yüzden tornistan yapmak mecburiyetinde dahi kaldığını ve bugünkü hadiseden de dümenin iskeleye kaçmak suretiyle arıza yaptığını" ilave etmiştir. Bu suretle kazadan birkaç saat sonra Kaptan Reşat, Başmakinist Mehmet Şakir, mayın kollayıcısı gözcü Ahmet Yılmaz ve Güverte lostromosu Ahmet, ayni şekilde ve bunlardan Kaptan ve Baş Makinist musırrâne (Israrlı bir şekilde) kazanın dümendeki arıza neticesinde meydana geldiğini beyan ve ifade etmişlerdir. Kazanın vuku bulduğu tarihte Sakarya vapuru,

muhtelif meblağlar için muhtelif rizikolara karşı iki ayrı Sigorta Şirketi nezdinde sigortalı idi. Davacılar, fazla prim vermemek maksadıyla, vapurun âdi deniz rizikolarına karşı Anadolu Sigorta Şirketi'ne 80,000 Lira için sigorta ettirmişlerdi. 510 Numaralı Koordinasyon kararı gereğince yük sahipleri, kiraladıkları gemileri armatörler hesabına harp rizikolarına karşı sigorta ettirmeye ve sigorta primlerini ödemeye mecbur idiler. Harp rizikolarına karşı yapılan sigortalarda gemi kıymetleri, İstanbul Liman Fen Hey'eti tarafından tayin olunur ve harp sigortaları bu kıymetten daha aşağıda bir meblağ için yapılamaz. Belirtilen Fen Hey'eti Sakarya vapuruna 265,000 lira kıymet takdir ettiğinden yükün sahibi, mezkûr gemiyi davacılar hesabına yalnız harp rizikolarına karşı müvekkilim Güven Türk Sigorta Şirketi'ne 265,000 lira için sigorta ettirmiştir.Harp rizikolarına karşı yapılan bu ikinci sigorta ile mayın, torpido, harekâtı harbiye rizikoları ile çatışma ve harekâtı harbiyenin avakıbı dahi müemmen (sonuçları dahi güvence altına alınmıştır, kabul edilmiştir) bulunmuştur. Yapılan bu iki sigorta sözleşmesi hükümlerine göre, Sakarya vapuru fırtına, kaptanın hatası veyahut sefer esnasında gemide meydana gelen herhangi bir arıza neticesinde batmış ise, davacılar Anadolu Sigorta Şirketi'nden yalnız 80,000 lira alabileceklerdir. Gemi, (avukatın bir dava konusunda vekilliğini üstlendiği kişi veya kurum) Güven Sigorta Şirketi'nin temin ettiği harp rizikolarından birinin tahakkuku neticesinde batsaydı davacılar, Sigorta şirketinden 265,000 lira tahsil etmek hakkını kazanacaklardı. Dosyada mevcut krokiye göre mayına tesadüf olunduğu iddia edilen mevkiden (Kalkan'ın batısındaki burun istikametindeki adacıklar hizasında) geminin oturduğu Jura sığlığına kadar yaklaşık 5 mil, yani dokuz kilometre mesafe mevcuttur. Bu mesafe Sakarya gibi saatte 7 millik bir sürati olan bir gemi tarafından 45 dakikada alınabilir.Kazadan 45 dakika evvel tesadüf edildiği iddia olunan mayını gördükten sonra Sakarya vapuru yoluna devam etmiş ve daha sonra birinci ifadede izah edildiği üzere, topuk üzerine oturmadan 15 dakika evvel kaptan dümenin bozulduğu haberini almıştır.

Mayına küçük adacıklar hizasında tesadüf edildiği yolunda verilen bu ikinci ifadelerin gerçeği ifade ettiğini bir an için kabul etsek dahi, bu mayına doğrudan doğruya geminin kaybına sebebiyet vermeği ve kaybın hakiki sebebini dümendeki arıza teşkil ettiği ve mayının , sık sık bozulduğu kabul edilen dümenin arızasına hiçbir şekilde etkili olmadığı ve bu itibarla batma ile mayın arasında hiçbir şekilde illiyet rabıtası (Nedensellik bağlantısı; Ceza Hukuku'nda, bir kişiye ceza vermek için suçla şahsın eylemi arasında olması gereken bağlantı)mevcut bulunmadığı cihetle, harp rizikosu iddiasını mezkûr ikinci ifadeye dahi dayandırmak mümkün değildir. Kazadan on bir gün sonra Kaptan Reşat Erkut tarafından Fethiye Mahkemesi'ne verilen deniz raporunda bu imkânsızlık dikkate alınmıştır. Filhakika kaptan deniz raporunda mayını bu defa Jura Sığlığı hizasında gördüğünü (Bu suretle mayının mevkii ikinci ifadeye nazaran 9 kilometre ileri görülmüştür) ve mayından kaçmak için gemiyi iskeleye aldığını ve yapılan bu manevra neticesinde gemisini oturduğunu beyan etmiş ve ayni mahkemede ifade vermiş olan telsiz memuru da Kaş Savcılığı'na verdiği ifadeye aykırı olarak, mayının mevcudiyetini telsizle umuma bildirdiğini iddia etmiştir. İstanbul Liman ve Fen Heyeti kazadan sonra olay hakkında yaptığı inceleme ve fennî değerlendirme neticesinde Ulaştırma Bakanlığı'na 12 Haziran 1943 tarihiyle bir rapor takdim etmiştir. Kopyası dosyada mevcut olan bu raporun "Netice" maddesinde şu değerlendirme bulunmaktadır: *Hadisede bir kasıt olduğu iddia edilemez ise de kaptanın gemisinin oturmasında evvel sahile pek yakın ve lâubalî (ciddiyetsiz, sorumluluğunu idrak etmeden) seyir takip etmesi ve gemi oturduktan sonra geminin tahliye edilmeden gereksiz yere tornistana çalıştırılması geminin oturmasına ve batmasına sebep olmuştur. Ulaştırma Bakanlığı dahi olayı incelemiş ve adı geçen*

bakanlığın emrinden bahisle İstanbul Mıntıka Reisliği'nin 1 Haziran 1943 tarihli tezkeresi üzerine keyfiyet Türk Armatörleri Birliği vasıtasıyla bütün gemi sahiplerine bildirilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ali Sohtorik imzasıyla gemi sahiplerine 3 Haziran 1943 Tarih ve 625 Sayılı bu duyuru (Tamim) şöyledir: İstanbul Mıntıka Liman Reisliği'nden alınan 1 Haziran 1943 gün ve Fen: 804/4813 Sayılı yazıda:

1-Gemi personelinin ve bilhassa kaptanların ihmalleri yüzünden zaman zaman vukua gelen oturma ve batma hadiseleri tonajımızı sıkıntıya düşürmekte olduğu ve bu hadiselerin fırtınaya veya serseri mayına rastlama şeklinde bahaneler ileri sürülerek bir kaza olduğu iddia olunmaktadır. Bu itibarla son kazaya uğrayıp batan bir şilebimizin batmasına da kaza nazarıyla bakılamayacaktır. Eğer gemi, topuk, sığlık, mayın görme gibi her türlü tehlikeler dikkate alınarak çizilmiş ve takip edilmiş bir rotada bulunmuş olsaydı, hiç şüphe yoktur ki, mayın görmüş olsa bile, topuğa oturmadan yoluna devam edebilecek manevrayı yapacak kadar ihtiyat sahası bulunacaktır.

Denizde ancak her türlü emniyet önlemlerinin alınmasına ve denizcilik usul ve kaidelerine tamamen uyulmasına rağmen insan iradelerinin dışında meydana gelen hadiselere kaza denilebilir. Denizcilik gibi en ufak bir ihmali en ağır ve giderilmesi imkansız zararlarla gemilerimiz personelinin bu hususlara azami dikkat göstermeleri ve seyir esnasında meslek nizam ve usullerine harfi harfine riayet edilerek bu günkü sıkışık ulaştırma durumumuzda en ufak hacimde bir teknenin dahi kaybına meydan vermemeleri her zamandan ziyade bugün için vatanî bir görevdir.Bu hususların denizcilerimize duyurulması ile seyir sırasında en ufak ihmalleri tespit edilecek olanlar hakkında Türk Ceza Kanunu hükümlerinin uygulanacağının da ayrıca ilgililere duyurulması Münakalât Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı) yüksek Makamının emirleri gereğindendir. Bu hususlara bütün gemi kaptan ve zabitanına ayrı ayrı duyulması istenmektedir.

2- İstanbul Mıntıka Liman Riyaseti'nden alınan diğer bir yazıda;601 tondan yukarı gemilerin zamanında tekrar işe tahsisini kolaylaştırmak için bu gemilerin tahliyesinin tamamlanmasından iki gün evvel boşalma tarihinin Vekâlete bildirilmek suretiyle Reisliğimize bilgi verilmesi istenmektedir.

Keyfiyetin önemle dikkate alınmasını rica ederiz.

Saygılarımızla

Reis (Başkan)

Ali Sohtorik

Yetkili makamların olay hakkında beyan ettikleri bu yorumlar, olayın mahiyetini belirten afakî (Bu cümlede- Gerçeği olduğu gibi yansıtan) ve kanaatbahş (İnandırıcı) delillerdir. Kazanın özelliğine göre, âdi deniz rizikolarını sigorta etmiş olan Anadolu Sigorta Şirketi'nin ödemeye mecbur olduğu 80,000 Lira yerine, kendisinden haksız olarak iki yüz altmış beş bin lira almak maksadıyla bir mayın hikayesinin tertip olunduğu görüşüne varan müvekkilim Güven Sigorta Şirketi, sigorta bedelini ödemek istemediğinden Sakarya'nın sahipleri İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi'ne müracaatla Şirket aleyhine dava açmışlardır. Dava dilekçesinde izah edilen vakalar, kazadan on bir gün sonra Fethiye Mahkemesi'nce kaydedilen ve mayın ile batmak arasındaki bağlantıyı temin edebilecek şekilde tertip edildiği kesin olan kaptanın üçüncü ifadesine istinat ettirilmiştir.Kaza ile mayın arasında bir bağlantı tesis etmek maksadıyla mayının mevkii, beş mil, yani 9 kilometre kadar ileri sürülerek bu

suretle Jura Sığlığı hizasına getirilmişti. İşte Fethiye Mahkemesi'nde deniz raporu bağlamında verilen 3.üncü ifadede mayının mevkii Jura sığlığı hizasına getirildiği içindir ki, davacılar deniz raporuna dayanarak, mayından kaçmak için geminin iskeleye yaptığı manevra neticesinde sığlık üzerine oturduğu yolunda bir iddiayı ortaya sürmek imkanını bulmuşlardır. Kaş Savcılığı'nca kaydedilen ifadeler, gemi jurnalinin kurtarıldığını ve mezkûr Savcılıkca tasdik olunduğunu gösteren belge ve kaptan ile davacılar arasında teati olunan telgraflar tarafımızdan ibraz ve kazayı kaptanın bir seyir hatasına atfeden Liman Fen Heyeti'nin raporu mahkemeye celp olunduktan sonra, dava dilekçesinde bir harp rizikosu karşısında bulunduğumuz hissini vermek için mayını ileri sürmüş olan davacı vekilleri bir cevap alelcevap (Cevaba cevap olarak) layihasında şu gerekçeleri sıralamışlardır: *Sakarya vapuru geçtiği mıntıkanın harp sahası olması dolayısıyla limandan aldığı emin gereğince sahilden üç milden fazla açılmamak zorunda idi. Ege Denizi'nde ve Akdeniz'de mevcut harp halinin bir neticesi olmak üzere, Limandan verilen bu emre bağlı olarak, gemi sulh zamanında hiçbir geminin geçmeyeceği çok arızalı sahiller yakınında ve gayet tehlikeli bir sahada seyretmek mecburiyetinde kalmış ve bu esnada kazaya uğrayarak batmıştır.*

Tahkikat Hakimi, davacıların bu son dilekçesini ve cevabımızı inceledikten sonra 6 Temmuz 1944 tarihli inceleme neticesinde; İki tarafın iddiası ve savunmaları ve dosya meyanında mevcut deliller göz önünde tutularak, hadise esnasında Sakarya vapurunun takip ettiği rota harp halinin meydana getirdiği zaruretlere rağmen kaptanın daha emin bir yol takip edip edemeyeceğini ve hadisenin sırf rota bakımından çatışma ve savaş halinin sonuçlarından sayılıp sayılmayacağının takdir ve tespiti için keyfiyetin bilirkişi heyetine havalesine karar verilmiştir.

Tahkikat Hakimi'nin bilirkişi olarak tayin ettiği Şevket Doruker, Kaptan Hilmi Perk ve Kaptan Kâmil Öngüt dosyada mevcut evrak ile kaptanın harita üzerine çizdiği rotayı tetkik ederek 15 Ağustos 1944 tarihinde teknik sebeplere dayanan bir rapor vermişlerdir. Bu raporun "Netice" maddesinde bilirkişi kanaati şu şekilde izah edilmiştir; Sakarya Vapurunun karasularımız dahilinde seyretmesi harp halinin doğurduğu bir zorunluluktur. Fakat uygulamada takip ettiği rotanın emin bir rota olmadığı işbu rotanın 100 metre kadar sahile yakın olması ve geminin oturmasıyla görülmüştür. Sakarya vapurunun bu rotadan itibaren denize doğru daha emniyetli bir çok rotalar üzerinde seyretmesi mümkündü ve karasularımız hududu sahil hattından 5500 metreye kadar devam ettiğinden böyle sahile gayet yakın takip edilen rotanın harp zaruretinden meydana gelen bir rota olmadığını ve bu sularda barış zamanında dahi muntazam posta seferleri yapan bütün gemilerimizin de bu sulardan geçtiği dikkate alınınca Sakarya vapurunun Jura Sığlığı'na oturarak batmasına sırf rota bakımından çatışma ve savaş halinin sonucu sayılamayacağı kanaatinde bulunduğumuzu arz ederiz.

Bilirkişi bu değerlendirmesiyle Sakarya'nın hadise mahallinde takip ettiği rotanın savaş halinin bir neticesi olarak takibi lazım gelen bir rota olmadığı, barış zamanında ayni sularda muntazam posta seferleri yapan gemilerimizin selâmetle seyrettikleri ve bundan dolayı sırf rota bakımından Sakarya'nın batmasına , çatışma ve savaş halinin bir neticesi olarak bakmak imkanı olmadığı anlaşılmıştır. Bilirkişi heyetinin 14 Ağustos 1944 tarihinde verdiği rapora davacılar tarafından 22 Temmuz 1944 tarihinde itiraz edilmiştir. Deniz Yolları Güverte Enspektörü Salâhattin Sarıoğlu, Mehmet Doğu ve Asım Alnıak'tan meydana gelen ikinci Bilirkişi heyeti Mahkemeye verdikleri 16 Haziran 1945 tarihli raporun birinci maddesinde; "Harp hali dolayısıyla gemilerin seyri hakkında yapılan tamimlere riayet etmek koşuluyla hadisenin

vuku bulduğu mahalden her türlü yük ile her tonajdaki gemiler için güvenli geçilecek yol mevcuttur." şeklinde bir görüş bildirmekle Mahkemenin sorusuna olumlu bir cevap vermiştir. Fakat Bilirkişi, bu mütalaayı belirtmekle yetinmeyerek soru haricinde olarak kazanın meydana geliş şekli hakkında açıklama yapmaya yönelmiş ve Sakarya'nın Jura Sığlığı'ndan 100 metre mesafeden, sahilden 500 metre açıktan geçtiği neticesine vararak bu mesafeden seyrederken neden karaya oturduğunun ancak incelemeyle ortaya çıkartılabileceğini bildirmiş ve bu suretle ilâmda(Bir davanın mahkemece nasıl bir hükme bağlandığını gösteren resmi belge) kaydedildiği üzere karar harici ve toplanan delillerle ortaya çıkan meseleler hakkında görüş bildirmiştir. Maa haza (Arapça kökenli bir kelime- Bununla beraber) Asliye Mahkemesi'ne arz ettiğimiz üzere, bu ikinci bilirkişi heyeti karar haricinde olan noktalar hakkında beyan ettiği yorumda Sakarya'nın sığlıktan yüz metre mesafeden geçtiğini kabul (Halbuki gemi denize doğru beş kilometre daha açılabilirdi) ve bu husus hakkında birinci bilirkişi heyetinin görüşünü onaylamış ve doğruluğunu belirtmiştir. Diğer taraftan Türkiye'nin en büyük tonajlı gemilerini idare eden ve kaza mahallindeki sularda barış ve savaş zamanlarında her gün gemileri seyrettiren Münakalat Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı) 14 Mart 1945 tarih ve Fen Şubesi 160/1112 Numaralı bir tezkere ile diğer tarafın rotaya ait ileri sürdüğü görüşü hakkında şu yönde bir görüş bildirmiştir: ...Sakarya vapurunun Kalkan civarında oturmuş olduğu Jura Sığlığı sınırı sahilden yarım mil mesafeye kadar uzanmaktadır. Kara sularımız ise kıyılarımızdan üç mil mesafeye kadar uzandığına göre Sakarya vapuruna bu mevkide selâmetle geçebileceği 2,5 millik bir seyir sahası kalmakta idi. Esasen harpten evvel Deniz Yolları ve Limanlar İşletme umum Müdürlüğü'nün İstanbul – İskenderun arasında muntazaman posta seferi yapan ve Fethiye'den sonra Kalkan ve Kaş iskelelerine uğrayan yolcu gemileri ile bu civar iskelelerine tuz taşıyan, II. Dünya Harbi koşullarında ise Fethiye'den krom yükleyerek Mersin'e giden Sakarya emsali diğer şilepler, bu sahada bu rotaları takip etmişler ve şimdiye kadar bu şekilde hiçbir kazaya uğramamışlardır. Dosyada mevcut ve Genel kurmay Başkanlığı'nın bastırttığı "Sahil Tanıma" başlıklı kitaptan alınan krokiden dahi anlaşılacağı üzere, kazanın meydana geldiği mevkiden emniyetle seyretmek için izlenmesi gereken rotalar kırmızı hatlarla gösterilmiştir. Bu rotalar Jura Topuğu'ndan 1 mil ve sahilden 1.5 mil mesafededirler. Kara sularımızın sınırı sahilden 3 mil olduğuna göre bu çizilen rotalardan bir buçuk mil daha uzaklaşmak imkanı mevcuttur. Bu nedenle, arz edilen bütün deliller, Sakarya'nın sahilden 500 metre mesafede bulunan Jura Topuğu'ndan 100 metre kadar açılan bir rota üzerinden yaptığı seyrin, İstanbul Liman Dairesi Fen Heyeti'nin kullandığı tabire göre, lâubalî bir seyirden başka bir şey olmadığını ispatlamaktadır. Karaya oturmuş ve ambarlarına su hücum etmeye başlamış olan Sakarya vapurunun telsizi, TCCZ işaretiyle ismini bildirdikten sonra, diğer gemilerin onu dinlemeye davet için TTT işaretini vermiş ve durumun vahim olduğunu ve çok acele edilmesi gerektiğini XXX işareti ile haber vererek batmak üzere olduğundan S.O.S. ile imdat istemiştir. Mayın iddiası, birden uydurulmuş bir iddia olduğundan geminin topuk üzerine oturması müteakip ve batma tehlikesi baş gösterdiği bir anda yardım için S.S.S işaretinin verilebileceği ve mayına tesadüf edilmediğinden mayınla ilgili bir telsiz işaretinin gönderilmesi bahis mevzuu olamayacağı ayrıca bir açıklamayı gereksiz kılar. Kazadan evvel mayına tesadüf edildiğini umuma bildirmek üzere Sakarya tarafından bir telsiz işareti verildiği yolunda beyan edilmiş bir iddianın gerçek olmadığı arz edilen delillerle sabit bulunmuştur. Asliye mahkemesi, mayın ve rota iddiaları hakkında toplanan delilleri takdir ederek geminin Jura Topuğu'na oturmasından evvel sancak baş omuzluğunda mayın görüldüğü ve mayın kaçınmak için karaya oturduğu yolundaki iddia ve batma hadisesinin ibraz olunmuş 4 Mayıs

1943 tarihli sigorta poliçesiyle bağlantılı harp sigortasına ait klozunda gösterilen ve sigorta mevzuunu teşkil eden harp rizikoları ile alâkadar olduğu sabit bulunmadığından davacının davasının 30 Ocak 1945 tarihinde reddine ekseriyetle karar vermiştir. Kaptan ve mürettebat Fethiye Mahkemesi'ne verdikleri ifadelerde mayını topuk hizasına getirerek, ondan kaçmak için geminin birden bire iskeleye alındığını ve bunun üzerine topuk üzerine oturduğunu iddia etmişlerdir. Topuk hizasında mayına tesadüf edildiği yolundaki iddia Mahkemece kabule değer görülmediğinden bunun neticesi olarak geminin birden bire iskeleye alınmış olup olmadığının ve alınmış ise nedeninin araştırılmasına gerek kalmadığı ayrıca bir açıklamaya gerek bırakmamaktadır. Gerçeğe uygun görülen birinci ifadede ve hatta hayali bir mayını konu etmek üzere Kaş Savcılığı'na verilen ikinci ifadede geminin birden bire iskeleye alındığı iddia edilmediği ve dümenin bozukluğundan dolayı daha açığa gidememiş olan Sakarya'nın rüzgarın ve denizlerin etkisiyle topuğa yaklaşarak topuk üzerine oturduğu kabul edildiği cihetle, Mahkeme geminin hangi sebepten dolayı birden bire iskeleye gittiği yolundaki iddiayı araştırmaya kesinlikle gerekli bulmamıştır. Bu nedenle; noksan tahkikattan bahisle ileri sürülen iddia geçerli değildir.

Müellifler Ripert harp rizikoları hakkında Fransız müellif ve mahkemelerinin kabul ettiği yöntemi izah ederken ; "..Mahkemeler, savaş durumu nedeniyle seferine devam edememesinden dolayı buz kitleleri tarafından parçalanan bir geminin kaybında âdi bir deniz rizikosu görmektedirler. Düşmandan uzaklaşmak maksadıyla yolunu değiştirmiş olan bir geminin fırtına ve çarpma neticesinde kaybı da bir deniz rizikosu olarak kabul edilmiştir" yolunda mütalaa beyan etmişlerdir. Netice olarak hadisemizde harp rizikosu için aranılan her iki şart da mevcut değildir.

Netice:

Alenî mürafaamızın uygulanmasıyla önceki bölümlerde gösterilen sebeplerden dolayı temyiz dilekçesinin reddine ve usul ve kanuna uygun olan Asliye Mahkemesi kararının onaylanmasına ve mahkeme masraflarının diğer tarafa tahmiline karar verilmesini rica ederim.

Güven T.A. Sigorta Sosyetesi.

Vekili Av. Salamon Adado[228]

Sakarya Vapuru'nun Batması Nedeniyle Donatanları İle Güneş Sigorta T.A. Sosyetesi Arasındaki Dava Yargılaması Hakkında Av. Sema Yerlikaya'nın yorumu

Davanın görüldüğü tarih 1943-1946 yılları arasındadır. Cumhuriyet döneminde, Hukuk sistemimiz tümüyle yeniden düzenlenmiş ve birçok alanda Avrupa ülkelerinin kanunlarından iktibas edilen / alınan , uyarlanan kanunlar ile Hukuk kuralları yürürlüğe konulmuştur. 1926 da Ticaret Kanunu, Kara Ticareti olarak 1. Kitap adıyle ve daha sonra 2. Kitap olarak 1929 yılında Deniz Ticareti kanunumuz yürürlüğe girmiştir. Borçlar Kanunu,Ticaret Kanunu ile birlikte 1926 tarihinde esas olarak İsviçre'den alınan kurallar ile , düzenlenerek, Kara Ticaret kanunu ile aynı yılda uygulamaya başlanmıştır.

Deniz Ticareti Hukuku (Özel hukukdur, Kamu hukuku değildir) son derece hassas kurallar içeren, kendine has ve deniz yoluyla taşımalara/nakliye işine münhasır, uluslararası niteliği olan bir hukuk dalıdır. Bu hukuk ilmini uluslararası kılan, bu hale getiren birçok gerçek durum, deniz yoluyla Ticaretin limanlar ve ülkeler arasında olması, denizcilik serüvenin bir sergüzeşt

(adeta macera) kadar tehlikeler içermesi ve sayısız başka etmenler yanında, Sigortacılık müessesenin de milletlerarası niteliğidir.

Sigortacılık bir ticaret alanıdır ve özel sermaye ve birikim gerektirir ve bilindiği gibi, Denizcilik sigortalarının merkezi, kuruluş yeri Londra'dır ve takiben Avrupa'nın sermaye birikimi yüksek olan varlıklı şirketleri, sigortacılıkta, dünyanın her yerinde temsilcilik ve acenta ve lokal şirketler ile faaliyetlerini 20. Yüzyılda kurmuşlardır ve devam ettirmektedirler. Sigortacılığın kuralları gereği, Risk'in paylaştırılması gerekir. "*Plase edilmesi, Placement / Reassurance*" yöntemi ile örneğin Türkiye'de faaliyet gösteren ve bir varlığı sigorta eden bir şirket, bu varlığın, örneğin geminin hasara uğraması ve/veya *Tam Zıyaa (Total Loss)* olması durumunda sigorta bedelinin tamamını kendi varlığından ödemeyecektir. Yurtdışındaki sermayesi güçlü / placement yaptığı, yani Poliçenin kazanç ve riskini paylaştığı şirketden *(şayet tazminatın ödeme şartları kabul edilir ise ve ancak bu taktirde)* tazminatın tediyesini Sigortalı'ya/ Sigorta ettirene /Lehdara yapacaktır. Yapmış olduğum izahatım Sakarya Vapuru hadisesinde Davanın tarafları olan Gemi DonatanınınDava ettiği Güven Sigorta T. ASigorta Sosyetesi isimli şirket hakkında bir genel fikir vermek maksatlıdır.Güven Sigorta T.A. Sosyetesi, 1935 yılında Sun ve Caledonian isimli önde gelen İngiliz Sigorta şirketleri ile ilk Reassürans anlaşmasını imzalayarak dışa açılmış ve yangın ve nakliyat sigortalarını başlatmıştır. Dava tutanaklarından, Geminin Harp rizikoları dahil Tekne ve Makine (Hull and Machinery) sigortasının Anadolu Sigorta şirketine yaptırıldığı, diğer taraftan Harp rizikolarına karşı Yük sahipleri tarafından, Donatanın Lehdar olduğu poliçe ile 265, 000 Liraya sigorta değeri takdir edilerek Güven Sigorta T.A. Sosyetesi tarafından sigortalandığı anlaşılmaktadır.

Taraflar arasındaki uyuşmazlığın ve Davanın maddi vakıa olarak temeli; Kazada söz konusu olan Mayın'a çarpma olayının kazaya sebebiyet veren, yani geminin Tam Ziyaa'a uğramasına yol açan nedenin Harp rizikosu kapsamında değerlendirilecek olan mayın görme neticesinde

(Causa Proxima) yakın sebebin ve bu kaza ile mayına çarpma arasındaki *(kaza bölgesi sigorta şirketleri tarafından harp sahası olarak kabul edilmektedir ve bu maksatla Harp rizikolarına karşı sigorta poliçesi Donatan tarafından satın alınmıştır)* illiyet bağıdır.

Dava dosyasına, kazayı müteakiben 11 gün sonra personelin varma yerinde alınan Deniz Raporuve en yakın mahal olan Fethiye Mahkemesinde Delil Tesbiti mahiyetinde , Mahkeme tarafından tayin olunan Ehli - Vukuf (Bilirkişiler) marifetiyle düzenlenen rapor ve Kaş Savcılığınca yapılan sorgulamadaki mürettebatın ifadeleri, ilk derece Mahkemesi olan İstanbul Asliye Hukuk Mahkemesinin yargılama dosyasına delil olarak sunulmuştur. Davalı Sigorta şirketi, mayın iddiasını gerçek dışı bularak, geminin o bölgede jeolojik olarak varolan Jura topuğu üzerine oturmasının,takip ettiği rotanın harp hali ve mayın görmesi ile ilgili olmadığından ve neticesinde Kazanın Harp rizikoları kapsamında sayılmayacağından bahisle Donatanıntazminata hak kazanma talebinin reddini savunmuştur.

Bilirkişi heyetinin raporunda da esas olarak geminin takip ettiği Rotanın, savaş hali sebebiyle oluşmuş bir rota değil, barış zamanında gemilerin takip ettiği rota olduğuna değinilince, Mahkemece, Dava, Güven Sigorta lehine 30 Ocak 1945 tarihinde, hüküm verilerek sonlandırılmıştır. Karar nihai olmayıp, itirazı kabildir.

Asliye Hukuk Mahkemesinin verdiği kararın muhtevasında, sigorta poliçesinin koşulları yer almaktadır. 4 Mayıs 1943 tarihli harp sigortaları poliçesindeki ilgili kloz'da (clause) aranan şartlar oluşmadığı belirtilmiştir. Davacı Donatan, hükmün temyizi cihetine gitmiş ve noksan tahkikat iddiasıyla vekilleri tarafından, ileri sürülen temyiz talebinin tetkiki sonrasında, Temyiz

dilekçesi, Yargıtay tarafından kabul edilmemiş ve bidayet mahkemesi olan , İstanbul Asliye Mahkemesinin, Donatan aleyhine verdiği karar Tasdik edilmiştir. İlk derece Mahkemesinde yapılan yargılamanın, etraflıca, birçok delil ve hukuki değerlendirmeler ışığında yapıldığı ve mürettebat ifadelerine, Bilirkişilerin raporlarına, görüşlerine müracaat edildiği anlaşılmaktadır. Davanın teknik açıdan etraflıca incelendiği ve esas olarak Harp rizikosu halinin yani risk ve zararın gerçekleşip, gerçekleşmediği ve dolayısıyle tazminat talebinin, Harp rizikolarına karşı Sigorta kapsamında olup olmadığının muhakemesi yapılmıştır. Mahkeme kararını, oybirliği ile değil, ekseriyetle/ çoğunluk ile vermiştir. Bu karara muhalif kalan bir Hakim bulunmaktadır.

Karşıt rey belirten Hakimin, Muhalefet şerhinde nasıl bir tez yazdığını bilmemekteyiz. Muhtemelen, Tam Zıyaa'ya yol açan kazanın, mayına rastlama neticesinde meydana geldiği düşüncesinden hareketle, "Harp rizikolarına karşı sigorta koruması menfaati için, poliçe satın alanın (yük ilgilieri, harp rizikosu poliçesi sigorta primini ödeyen taraftır, ancak Sigorta mukavelesinin Lehdarı olayda Donatandır) menfaatinin koruma kapsamında kabul görmemesini hukuken uygun bulmadığını" tahmin etmekteyiz. Hakimler, Anayasa gereğince görevlerinde bağımsızlardır; Anayasaya, Kanuna , hukuka ve vicdani kanaatlerine göre hüküm verirler. Hakim; uyuşmazlıkları çözümleyen hukuk adamı, devlet görevlisidir. Yeni Hukuk Usulü Kanunu'muza göre Madde. 294 -296 hüküm gizli müzakere edilerek, yargılamanın sona erdiğini tefhim eden son duruşmada (oturumda) bulunan hakimler tarafından verilir. Oy çokluğu ile hüküm vermek uygundur.

1924 Anayasa Teşkilat-ı Esasiye Kanunu, Yargı Erki başlığı altında şöyle düzenlenmiştir;

Madde 53 - Mahkemelerin kuruluşu, görev ve yetkileri kanunla gösterilir.

Madde 54- Yargıçlar, bütün davaların görülmesinde ve hükmünde bağımsızdırlar ve bu işlerine hiçbir türlü karışılamaz. Ancak kanun hükmüne bağlıdırlar.

Muhalefet şerhinin hükme tesiri yoktur. Bu davada tek başına bir yararı olmamıştır. Muhalefet şerhinin, Temyiz (Yüksek Yargılama esnasında) dikkate alınması beklenebilir iken, Sakarya Vapurunun Harp Rizikosu tazminatının ödenmesi talebine Yüksek Mahkeme dahi olumlu bakmamıştır. Bu husus, Armatör açısından üzücü bir neticedir.Çünkü , Harp rizikosu yaptırarak, ilave fevkalede sigorta poliçesinin, diğer Tekne ve Makine sigorta poliçesine ilave olarak satın alınmasını temin etmiştir. Yük tarafının, primini ödediği harp sigortasının masrafı muhtemelen navlun vesair bedelden mahsup edilmiş olabilir. Yük ilgililerinin (Yük tarafının/ yükün Nakliye sigortacısının,Şayet var ise) emteanın kaybı sebebiyle uğradığı zararın tazmini için Donatana rücuu edip etmediğini bilmiyoruz. Ancak olayın ve Mahkeme kararının Armatöre verdiği zarar sebebiyle Armatörler camiasında hassasiyet yarattığı, Birliğin üyelerine ve Münakâlat Vekaletine yaptığı duyurusundan anlaşılmaktadır.

(214) 1888 CS Swan & Hunter, Wallsend kızakları inşa 2174 grt., 1366 nrt. sac gövdeli yolcu/yük gemisi "Iser", 26 Eylül 1888'de denize indirildi ve Ekim 1888'de hizmete girdi. Stockton-on- Tess, Blair & Co.Ltd. yapımı 3 genişlemeli buhar ana makinesi 212 nhp güç üretiyordu.

.İlk armatörlük firması Londra merkezli Mercantile Steam Ship Co.Ltd. idi. 1914'de Baltischport/Rusya'da Wilhelm Johanson satın aldı ve "Lisl" adı verildi;

1915'de Dundee'den J.Mitchell & Sons Ltd. satın aldı ve yeniden "Iser" adı verildi.

23 Şubat 1917'de Newport'tan Rochefort'a kömür yüklü olarak seyrederken Alman denizaltısı UC17 tarafından torpido atışıyla batırıldı.

(215) "Nord Kap- Nordkap" adı verilen yolcu/yük gemisi 1891 yılında Scotswood Shipbuilding Co.Ltd, Scotswood Kızaklarında inşa edildi. Sac gövdeli buharlı pervaneli 531 grt., 290 nrt. olan Nordkap, 20 Haziran 1891'de hizmete girdi. 3 genişlemeli buhar ana makinesi Sunderland, W.Allan & Co. yapımıydı ve 122 nhp güç üretiyordu.

. İlk armatörlük firması Fredrikstad merkezli TC Juel idi. 1893'de Moss merkezli Nordkap A/S (Rino Thorne) satın aldı. 1896'da Christiania merkezli Sev Chr. Andresen satın aldı. 10 Eylül 1897'de Leith'den yüklü olarak İzlanda'ya hareket etti. Bu tarihten sonra izine rastlanılmadı.Battığı kabul edildi.Kaynak: Clyde Built Ships & Shipbuilders.

(216) Clyde Ships, Tyne Built Ships, Sunderland Built Ships kayıtlarında "Sandhill" hakkında teknik bilgi yer almamaktadır. Ancak 1894 inşa 1335 grt demir gövdeli buharlı yük/yolcu gemisi olduğu belirtilen muhtelif haberler tespit edilmiştir. 1898 tarihli bir gazete haberinde İngiliz bayraklı buharlı gemi Sandhill'in Sparrows Point'den 1800 ton demiryolu rayı yüklü olarak Bombay, Hindistan'a hareket ettiği duyurulmaktadır.

(217) "Clieveden"; Sunderland, Blumer, John & Co.1883 inşa 1621 grt. yolcu/yük gemisi "Clieveden" in ilk armatörlük firması McNabb Young & Co. idi.

. North Eastern Marine Engineering Co. Ltd. yapımı 2 genişlemeli kampound buhar makinesi 179 nhp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 9 Knots idi.

.1886'da Londra merkezli Prince Line Ltd. - James Knott (Royalist SS Co. Ltd.) satın aldı.

.1887'de Newcastle- Upon-Tyne merkezli Dent J. & Co. satın aldı;1888'de Newcastle- Upon-Tyne merkezli Angel, Son & Co. satın aldı.

.1911'de Helsingborg/İsveç'ten Banck O. - Otto Banck satın aldı ve "Dana" adı verildi;1917'de Norrköping İsveç'ten Gohle R., Norrköping satın aldı.

.11 Kasım 1917'de Gothernburg'da Hull'e seyrederken Flamborough Burnu açıklarında mayına çarparak veya bir alman denizaltının attığı torpido isabetiyle battı.Kaynak:Sunderland Built Ships; Wear Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(218)"Diana"; Kelvinhaugh merkezli Alexander Stephen & Sons Ltd. Front Kızaklarında (Official Number: 60416) inşa edilen kompozit pervaneli buharlı yat tipi 178 grt., 103 nrt. yük gemisi 24 Mart 1869'da denize indirildi. James Howden & Co., Glasgow yapımı buhar ana makinesi 30 hp. güç üretiyordu.

.İlk armatörlük firması Glasgow'dan James Lamont of Knockdow ve bağlama limanı Glasgow idi.Bağlama limanı 1880'de Londra olarak değiştirildi; 1889'da Havre'den Bossiere Freres & Co. satın aldı ve "Givrique" adı verildi;1891'de bağlama limanı Grimsby olarak değiştirildi;

1899'da Grimsby merkezli Grimsby Steam Fishing Co.Ltd. atın aldı ve "Diana" adı verildi.Mayısa 1899'da karaya düşerek parçalandı.1900'da kaydı LR'den silindi.Kaynak:Sunderland Built Ships; Wear Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(219) S.S. Macedonia;1875 yılında (Official Number: 68638) Greenock, Robert Steele & Co.,Cartburn tersanesinde 29 Eylül 1875'de "Zingara" adıyla denize indirildi.

.2 genişlemeli Greenock, Robert Steele & Co. yapımı buhar ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu.

.İlk armatörlük firması Glasgow, Ayr merkezli William Smith Dixon idi ve 21 Ekim 1875'de Glasgow, Ayr limanına tescil edildi.

.1878'de Ayr'den Joshua Fielden satın aldı. 1882'de Londra merkezli Sir Donald Currie satın aldı.1886'da Londra limanına tescil edildi.1887'de Londra merkezli Sir R W Bulkeley satın aldı.

Üç kez daha satıldı ve 1897'de Londra ve Glasgow'da kurulu Claud Allan satın aldı.1909'da Londra merkezli Lord Rendel satın aldı.

.1913'de Şıra ve İskenderiye'de kurulu M. Candioglo, satın aldı ve "Panormitis" adı verildi.

.1915'de Pire merkezli Hellenic Steamship Sporaton Line (Başkanı A. N. Chandris) satın aldı ve "Macedonia" adı verildi.1924'de İstanbul'dan Mustafa Raşit Bey, satın aldı ve "Asya" adı verildi. Kaynak:Clyde Built Ships;Lloyd's Register of Shipping.

(220) 1882 Sunderland, John Blumer & Co. North Dock (Kızak No.69) inşa 2914 grt., 1998 nrt. demir gövdeli buharlı genel yük/yolcu gemisi Montauk'un ilk adı "Madagascar" idi. C.D.Holmes & Co.Ltd yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 400 hp güç üretiyordu.

.İlk armatörlük şirketi Marsilya'da kurulu Cie. Maurice et Reunion ve bağlama limanı Marsilya olmuştur.

.1885'de Liverpool merkezli Hamilton,Fraser & Co. satın aldı ve "Inchlonga" adı verildi; 1891'de Liverpool merkezli Inch Shipping Co.Ltd.- Hamilton, Fraser & Co. ortaklığına devredildi; 1896'da Liverpool merkezli Mendota Steam Ship Co. Ltd.- New York merkezli T.Hogan & Sons ortaklığı satın aldı ve "Montauk" adı verildi;1899'da Newcastle merkezli Montauk Steam Ship Co. Ltd- W.Coupland ortaklığı satın aldı; 1900'de Savona merkezli Becchi & Calgano satın aldı ve "Speranza" adı verildi;19 Ocak 1923 günü Buenos Aires Cadiz'den Rosario'ya balast olarak seyrederken "Ciudad De Montevideo ile çarpışma sonucu battı. Kaynak:Sunderland Built Ships.

(221) Chittagong,1864 Donald Currie & Co., Castle Kızakları (Official Number 51029) Londra inşa 1056 grt., 1042 nrt. demir gövdeli 3 direkli buharlı genelyük gemisi "Arundel Castle" adıyla 6 Eylül 1864'de denize indirildi.

.28 Kasım 1864'de Liverpool limanına tescil edildi.İlk armatörlük firması Dundee merkezli Charles Barrie idi; 1896'da J.A.Henschien, Lillesand satın aldı ve "İmparator" adını verdi;1901'de East Londra merkezli Michell, Cotts & Co. satın aldı; 1918'de British African Shipping & Coaling Co. Ltd. - Mitchell, Cotts & Co. satın aldı ve "Chittagong" adı verildi. 1920'de Pire merkezli C.E.Zalocostas satın aldı ve "Annitsa Zalacosta" adı verildi. 1922'de İtalya'da söküldü.

Avukat, gazeteci, politikacı ve barrister, kimliğiyle tanınan Butler Cole Aspinall (1830-1875), 11 Kasım 1830'da Althorp'un rektörü James Aspinall'ın beşinci oğlu olarak Liverpool'de doğdu. Babası eğitim ve serbest ticaret hareketlerine katılan ilk Anglikan bakanlarından biriydi;Butler Cole Aspinall, 1850 yılında Hukuk okurken, Londra'daki Daily Chronicle için George Higinbotham ile meclis muhabirliği yaptı ve aynı zamanda Lider'e katkıda bulundu. 1853 Kasım'ında Baroya kabul edildikten sonra, Argus'un parlamentodaki raporlama personelinin sorumluluğunu almak üzere 1854'te Avusturalya, Victoria'ya göç etti.

1856'da ilk Victoria Yasama Meclisine seçilmiş olan Aspinall, Eureka'nın ardından radikal ve avukat olarak ün yapmıştır. 1871'deki zihinsel çöküntü kariyerine son verdi; İyileşmesi üzerine İngiltere'ye döndü ve 4 Nisan 1875'te vefat etti.

(222) "Baku Standard"ismi verilen tanker 20 Aralık 1892'de Sir WG Armstrong, Mitchell & Co.Ltd. Low Walker tersanesinde (Kızak No. 597) 3708 grt., 2375 nrt. sac gövdeli denize indirildi ve Şubat 1893'de hizmete girdi.

.3 genişlemeli buhar ana makinesi Wallsend, Walsend Slipway & Engineering Co.Ltd yapımı idi ve 293 nhp güç üretiyordu.

.İlk armatörlük firması Londra merkezli Anapa Co.Ltd.(A.Suart) idi.; 1897'de Londra merkezli European Petroleum Co.Ltd satın aldı; 1911'de Swansea merkezli Associated Oil Carriers Ltd. satın aldı.11 Şubat 1918 günü Clyde'den Firth'e ham petrol yüklü olarak seyrederken Alman denizaltısı UC58 tarafından batırıldı.Katnak: Clylde Built Ships.

(223) "Angele"adı verilen 2000 grt., 1250 nrt. demir gövdeli pervaneli genel yük gemisi,1877 yılında Palmer's Ship Building & Iron. Co. Ltd. Jarrow tersanesinde (Kızak No. 354) inşa edildi ve "Nerissa" adıyla 22 Ağustos 1877'de denize indirildi. Tam boy: 286.0 ft., Genişlik: 34.7 ft., Derinlik: 24.2 ft. ve Palmer's Ship Building & Iron Co.Ltd. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 209 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Londra merkezli J.Fenwick & Son idi..1896'da İstanbul'dan, İzmir'e yerleşmiş Jones ailesinden, Francesaca D'Andria'nın eşi William Joseph Jones satın almış ve gemiye eşinin adını "Angele" vermiştir; 1897'de Angele Steam Shipping Co.Ltd. (Fratelli D'Andria) adına Malta'ya tescil edilmiştir;1899'da Marsilya merkezli Axel Busck & Cie satın almış ve "Mirelle" adı verilmiştir;15 Ağustos 1907'de Barry'den Oran'a kömür yüklü olarak seyrederken Peniche'de karaya oturarak batmıştır.

(224) 1889 Campbeltown, Campbeltown Shipbuilding & Co. Trench Point kızaklarında inşa 1893 grt., 1282 grt. yolcu ve genel yük gemisi "Craiglee" (Official No. 96089) 1 Ağustos 1889 tarihinde hizmete girdi.

.3 Genişlemeli Muir & Houston Ltd., Glasgow yapımı buhar ana makinesi 177 nhp güç üretiyordu.İlk armatörlük firması Steam Ship Craiglee Ltd. ve Alexander L. Biggart & John F. Fulton idi.1900'da Cardiff merkezli C. Radcliffe & Co. satın aldı. Bağlama limanı Cardiff idi. 1903'de Cardiff merkezli Snowdon Steamship Co.Ltd satın aldı.

.25 Eylül 1904 günü Marianopole ve Achtari'den yüklediği buğday yüküyle Manchester'e seyrederken Sicilya Adası önlerinde karaya oturdu. Gemi personeli 4657 grt.'lik Caucasian isimli gemi tarafından kurtarılmıştır. Kaynak:Clyde Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.

(225) 1911 Tyne Iron Shipbuilding Co. inşa 3218 dwt., 2055 nrt.Yolcu/yük gemisi "Roddam", 22 Kasım 1911'de deniz indirildi ve Ocak 1912'de hizmete girdi. 3 Genişlemeli Ana buhar makinesi Wallsend, Nortrh- Eastern Marine engineering Co.Ltd yapımı idi ve 298 nhp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Newcastle'den Stephens, Sutton & Stephens Steamship Co.Ltd. idi.

26 Eylül 1919 tarihinde Savona'dan Barry Roads'a balats olarak seyrederken Barcelona'nın doğusunda Alman denizaltısı U35 tarafından top ateşiyle batırıldı.Kaynak:Tyne Built Ships & Shipbuilders. Lloyd's Register of Shipping.; Barrow in Furness, Naval Construction & Armament Co.Ltd. 1891 inşa 4065 grt..2728 nrt. yolcu/yük gemisi "Messicano"nun ilk adı "Mexican" idi ve ilk armatörlük firması Liverpool merkezli West India & Pasific Steamship Co.Ltd idi. 1913'de Liverpool merkezli Leyland Frederick & Co.Ltd. satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi. 1916'de Cenova merkezli Degregori & Gennaro İtalyan firması satın aldı ve "Messicano" adıyla Cenova limanına tescil edildi. 7 Eylül 1916 tarihinde Barry'den Napoli'ye kömür yüküyle seyrederken Wolf Rock'un 50 mil Güney - doğusunda Werner Fürbringer komutasındaki Alman denizaltısı tarafından top atışıyla batırıldı.

(226)Stanford J.Shaw, "Turkey And Holocaust"- Turkey's Role in Receiving Turkish And European Jewry from Nazi Persecution. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan, 1993.

(227) Sakarya Vapuru Donatanları ile Güven T.A. Sigorta Sosyetesi Arasında Davada İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi Kararı ile Tarafları Temyiz ve Cevâb Lâyihaları, Valentino Basımevi,1946; Osman Öndeş arşivi.

(228) İtalyan Yahudi Cemaati'nden olan Av.Salamon Adato, avukatlık mesleği yanında Demokrat Parti'den iki dönem İstanbul mebusu seçilmek suretiyle siyaset alanında da çok etkin bir isim olarak tanınmıştır.Salamon Adato İtalya'dan Edirne'ye göçen Adato ailesinin çocuğu olarak 1894'de Edirne'de doğmuştur. Edirne Alyans okulunda, sonrasında ise öğrenimine Mekteb-i Sultani - Galatasaray Mektebi'nde okumuştur. Darülfünun'da Hukuk öğrenimini tamamladıktan sonra Fransa'ya giderek hukuk doktorasını yapmıştır. Kısa bir süre içinde deniz hukuku alanında ülkenin sayılı isimlerinden biri haline gelen Nazım Kalkavan ve Kemal Sadıkoğlu gibi önemli armatör ailelerin davalarından ciddi paralar kazanmıştır.1946 yılında yapılan seçimlerde CHP Yahudi cemaatinden ünlü tarihçi ve dil bilimci Avram Galanti'yi Niğde'den aday gösterirken, DP de İstanbul'dan Salamon Adato'da karar kılmıştır. Salamon Adato zor olanı başararak 1946'da meclise girmiş ve Mecliste Demokrat Parti'nin neredeyse CHP'nin yedide biri kadar vekile sahip olmasına rağmen ateşli bir muhalefet yürütmüştür. Cesaretle, geçmiş yıllarda yaşanan 20 kura askerlik ve Varlık Vergisi gibi uygulamaları sert bir şekilde eleştiren konuşmalarıyla da tanınmıştır.

1954 seçimlerinde aday gösterilmemesi üzerine tekrardan mesleğine dönüş yapmış ve deniz hukuku konusunda uzman olan Adato,bir Türk şilebinin Mersin'de İtalyan şilebiyle çarpışarak batması üzerine davanın avukatlığını alarak Mersin'e gitmiştir. Ancak dönüşünde Adana'dan kalkan ve yolcuları arasında Salamon Adato ile ünlü arkeolog ve Türkiye Köylü Partisi Başkanı Prof. Remzi Oğuz Arık'ın da bulunduğu uçak havada infilak etmiş ve Adato da bu olay sırasında hayatını kaybetmiştir. Adato'nun cenaze töreni, 6 Nisan 1954 günü seçiminde rol oynadığı Hahambaşı Rafael Saban'ın bizzat katıldığı bir dînî törenle Neve Şalom Sinagogunda yapıldıktan sonra, Şişli'deki İtalyan Musevi Cemaati kabristanına defnedilmiştir. Mezar alanında özellikle üç mezar hemen göze çarpar; Bunlar Osmanlı Donanması'nda en üst mevkilere tırmanarak adından sıklıkla bahsettiren İshak Paşa Malho, Demokrat Parti'nin iki dönem İstanbul Milletvekilliğini yapan Av.Salamon Adato ve mâli konularda önemli vazifeler üslenen Jak Nahmias'tır. Adato'nun mezarı kabristanın arka taraflarında yer alır. Hemen önünde Jak Nahmias'ın mezarı bulunmaktadır. İshak Paşa'nın Paşa'nın mezarı, kabristanın en ilgi çekici taşlardan biridir. Taşın üzerinde ayrıca Paşa'nın Bahriye ile irtibatını gösteren bir denizci çıpası vardır. Salamon Adato'nun eşi Kornelia Adato eşinin vefatından bir yıl kadar sonra tentürdiyot içerek intihara teşebbüs etmiş, kaldırıldığı Bristol Hastahanesi'nde yapılan tıbbi müdahelelere rağmen kurtarılamamıştır. Kaynak- Önder Kaya- Perspektif - Milliyet ve Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

EKLER

XIX. YÜZYIL OSMANLI DEVLETİ YELKENLİ GEMİ ARMATÖRLERİ

Haliç'te yelkenli gemi mahşeri. Fotoğraf: Guillaume Berggren, 1880

Liste hakkında açıklama:

Bu listede yer alan armatörler için, "Osmanlı yelkenli gemi armatörleri" deyimini kullandım. Bunun gerekçesi; Osmanlı İmparatorluğu hudutları içinde yer alan adalardan ve/veya kıyılardan gelen Osmanlı Türk veya Osmanlı reayası olan kaptanları da "Osmanlı Devleti" kavramı bütününde doğru şekilde ifade edebilmektir.

Tamamiyle kişisel gayretlerim ve konuyu önemsemem sonucu, bir yıla yakın zaman sürecinde uluslararası arşivlerde yaptığım taramalar sonucu tespit ettiğim bu liste, konusunda bir ilktir ve müellifinden yazılı müsaade alınmak kaydıyla yararlanılabilir.

Bu liste; Yelkenliden buharlı gemilere geçiş döneminin 1800-1897 yıllarını kapamaktadır. 1897 ve sonrası; Cumhuriyet'in ilanı ve sonrası yılları kapsayacak bir ayrı araştırma ve çalışma yapılması önem arz etmektedir. 1800-1850 yılları sağlıklı tespit bakımından daha az güven vermektedir. Bunun nedeni bu listede yer alan yelkenli gemi armatörlerinin, gemilerinin sicil kayıtlarına bağlı olmasından ileri gelmektedir. Bu nedenle, armatör sayısının çok daha fazla olması düşünülmelidir. Listede yer alan Osmanlı armatörleri hemen bütünüyle tek yelkenli bir gemi sahibi olan denizcilerdi. Birçoğu listelerde "Kaptan" unvanı ile kayıtlıdır.

Bu liste Osmanlı İmparatorluğu'nda değişik köklerden gelen bir ulus topluluğunun renklerini de yansıtır. Ancak bu listedeki yelkenli gemi sahipleri, buharlı gemiler giderek dünya denizlerinde hakim olmaya başladıkları süreçte, sadece kapitülasyon belası yüzünden kaybolup gitmişlerdir.

Osman Öndeş

A

Ali Kaptan
Aslan Mala Marica
Agoni Kaptan
Aleksi Kaptan
A.Aspioti
Ahmed İlyas
Ağvalı İbrahim Hüseyin Kaptan
Ağvalı Mustafa Kaptan
Ağvalı Halil Hasan Kaptan
Abanalı Çelebioğlu İsmail Kaptan
Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan
Aktepolili Dimitri Kaptan
Ağvalı İsmet Kaptan
Ağvalı Askeroğlu İsmail Kaptan
Ahmedoğlu Hacı Fevzi
A.Panteli
Aktarpoli Yorgi Teodori
A.Anastasiadis
Aktepolili Yorgi Kaptan
Aktarpolulu Eskoloğlu Vasil Costanti ve Şurekası
Aristidi Kaptan
Andonoğlu Andon
A.G.Ciobba
Aktepolili Costandi Yanni Kaptan
Aktepolili Panayoti Kaptan
Angeli Akiti
Aynaros Manastırı
Amasralı Ali Halil Kaptan
Alaplılı Pehlivanoğlu Ali
Aletçi Kostanti Lefter
Abanalı Müşiroğlu Hacı Hasan Kaptan
Alahiyeli Tüccar Selim Ağazâde Ali Efendi ve Kardeşleri
Abanalı Ali Çelebioğlu Hasan Kaptan
A.Bilali
Mehmed Ali
Aya Noroslu Prastinos Kaptan
Ağvalı Mehmet Alioğlu
Ağvalı Ömer Kaptan
A.Jadi
Aktapolili Nicoli
Ahmet Guili
Aktepolili Yorgi Kaptan

B

Bigalı Panayoti Kaptan
Bartınlı Mehmed Hadi
Bartınlı Tüccar Hacı Ali Bey
Bigali Muna Kaptan
Bartınlı Çavuş oğlu Ali
Bartınlı Hacı Ali Bey,
Bigalı Manoel Kaptan
Bigalı Kriako Kaptan
Bartınlı Çukuroğlu Ali
Bıçakcı Halil Efendi

C

Hacı Muhammed Bin Selim
Hacı Mustafa Bostancıoğlu
N.Staviano
Karalambos Kissergis
Naimoğlu
Yusuf Aslan
Hacı Hurşid
Raşid Efendi
P.Lemos
G.S.Calejeropulos
Vassilikos Yanni
Yorgi N.Drageocis
Mandish,
S.Bilalis,
G.K.Gulandris
Vassilikos
Evangelistia

C.Paterra
Hacı Hasan Tahsin Bey
Mustafa Usta
Ereğlili Odabaşıoğlu
Mehmed Murad
Thodon Usta
Ereğlili Mehmed
Kaptan Naci
Christi Affenosti ve Şurekası
Döğmeci Salih Efendi
Kontizâde Apik Efendi
Kaptan Teodoridis
Sakızlı Marko Kaptan
Mikhael Tamuradi
Kaptan Aktopolides
Tüccar Anastasiadi
Hacı Petronun kızı Sofia
G.Saoussuoğlu
Hacı Hasan Tahsin Bey
Dimitri Saphos
Yanni Kaptan
Hüseyin Ali
Constantin Kaptan F.Farmanoğlu
Limnoslu Yorgi Kaptan
M.Vassiliaki
Hayriye Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Oğulları
A.Ciobba
T.Draco
Selanikli Yorgi
Hacı Adem
Hristoforidis ve Şurekası
Moralı Koçzâde Mustafa
Limnili Nikola
Yorgi ve Şurekası
Yanni Polimar Kaptan
Kara Agopzâde
İshak Efendi
Hacı Yorgi- Kakah
Manol Bigalı
Hacı Petronun kızı Sofia
Dimitri Saphos
Yanni Kaptan
Constantin Kaptan
Stephan Coree
Hacı Komninos Hristoforidis ve Şurekası
E.Yanouli
Limnili Yorgi Mavridi
Kostanti Yorgi
Nikolaki Kostanti Yorgi Combulte
Kaptan Kostanti
Kaptan Stavridis
Valker Kaptan
Yanni Nikola
Mürefteli Stelianos Dikran ve Şurekası
Mürefteli Kostanti
Diamanos ve Şurekası
C.Prodromos
E.Argianski
İzmirli Karakoli Yorgi
F.Farmanoğlu
Limnoslu Yorgi
Kaptan M.Vassiliaki E.Argianski
Aya Mercurios
Hacı Komninos
Aspasia Hristoforidis ve Şurekası E.Yanouli
Limnili Yorgi Mavridi
Kostanti Yorgi Nikolaki
Kostanti Yorgi Combulte
Kostanti Kontamios Koyudolimos
Hacı Dimitri Yorgi
Karafalo Kaptan
İzmirli Karakoli Yorgi
Hayriye Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Oğulları
Dimitri Constantin ve Şurekası
Hayriye-i Ticariye Molla Ahmed ve Şurekası
Mustafa Şakir'in kerimeleri.(Kızları)

Tirebolulu Hacı Osman ve Şurekası
Tirebolulu Şaban
Bartınlı Dervişzâde Ahmed ve Şurekası
Bartınlı Kasapoğlu Hacı Halil
Erzurumlu Yusufoğlu Abdullah
Katırlılı Selahoğlu Yamandi ve Şurekası
Bartınlı Hacı Mehmedzâde Mustafa Bey
Galata Kömürcü Hacı Mustafa
Katırlılı Yamandi
Sefine Tellalı Hacı Yannik ve Şurekası
Bartınlı Yetimoğlu Hüseyin
Çemişkezekli Hacı Osman Ağa
Karleştici Damad Agop
Bartınlı Veliyanoğlu Mustafa
Dervişzâde Ahmed ve Şurekası
Abdullah Behzat Bey
Mustafa Efendi
Abanalı Mustafa Kaptan
Bartınlı Dervişoğlu
Mehmed Kaptan
Şaban Nagipoğlu
Sadık Bey
M.Resvan
Aslanzâde İsmail Efendi ve Şurekası
İnebolulu Karagemizoğlu
Hacı Anastas Oğulları ve Şurekası
Pekmez Kilise
Kiryanizâde Ahmed Efendi
Sakızlı Kokona Costanti Yani ve Şurekası
Filyoslu Çavuşoğlu Mustafa Kaptan
Ali Rıza Bey ve Şurekası
Nalbur Hacı Şevki Efendi
Kereste Tüccarı Hacı Said Ahmed Efendi
Sarı Hacızâde İsbrahim Efendi
Filyoslu Hacı İsmail oğlu Hüseyin
Ereğlili Onsekizoğlu Mehmed Şakacıoğlu
Teodoriki ve Şurekası
Tüccar İmamzâde Hasan Efendi
Sunnuslu Hacı İbrahim Mehmed bin Süleyman
Çakraz Şakir Hağün
Ereğlili Çubukçuoğlu Hayri Mustafa ve Şurekası
Amasralı Hacı Terzibaşıoğlu Hüseyin ve Şurekası
Tüccar Bostanlızâde Hacı Osman ve Kardeşleri
Hüseyin Kaptan
Alaplılı Ahmed Kaptan
Taşçıbaşı Mustafa ve Şurekası
Galatalı Dimitri
Ohannes Vassilikos
Uzun Mehmed Oğlu
Mehmed ve Oğulları Şurekası
J.Papasi
P.G.Marulli
Kereste Tüccarı Avram Kristofor
Yanni Manolaki Kaptan
Meis Adalı Marten Oğlu Kriako
Meis Adalı Kostanti Coliah Yorgi
Costantinos Kaptan
İlinyeli Aleksandre Kaptan
Ogvalı Hüseyin Bin
Mustafa Kaptan
Osman Çavuşoğlu İbrahim
Mehmet Fevzi
Ağvalı Selah Kaptan
Mehmed Efendi
Kabakçıoğlu Ahmed Kaptan
Tirebolulu Hacı Feyzi
Pamukçu Emin Efendi ve Oğulları
Sadi Davud Efendi
Molla Haliloğlu Mehmed ve Şurekası
Alaplı Pehlivanoğlu Hüseyin ve Şurekası
Mustafa Bey
Trabzonlu Tüccar Gerikyan Stefan ve Şurekası

Nikolas Mavridi Kaptan
Oğvalı Hüseyin Bin Mustafa Kaptan
Tirebolulu Hacı Feyzi ve Şurekası
Sadık Davud Efendi
Molla Hacıoğlu Mehmed ve Şurekası
Alaplılı Pehlivanoğlu Hüseyin ve Şurekası
Vangali Scaroborro
Mürefteli Sarı Aleko ve Şurekası
Midillili Apostolos Grimanis
Yelkencioğlu Mustafa Kaptan
Manolaki G.Dimitridiadis
Limnili Nikola Yani
Sakızlı Dimitri Rappani
Vassilikoslu Vasil
Pappa Yorgi
Orhaneskili Tüccar Elias Pikinitis
G.Krissifidis Manolaki ve G.Dimitriadis
G.Giurassoviç
Madame Christopbellemovil ve Şurekası
İskeleci Costanti
Angeloti Teodori ve Şurekası
Marmaralı Michel Lazar Kaptan
Aleksandre F. ve M.Christodolu
Ağvalı Ömer Kaptan
T.Yorganidi
Vassilikoslu Panayot
Limnili Nikola Yani
Sakızlı Dimitri Rappani
Vassilikoslu Vasil
Pappa Yorgi
Orhaneskili Tüccar Elias Pikinitis
G.Krissifidis Manolaki ve G.Dimitriadis
G.Giurassoviç
Kaptan Anastidis
G.Bartelomeo
Kaptan Costandi
N.Melis
H.Boyaoğlu
Aktopoliles Mikhail Kaptan
M.Ciamuridis
İstanbullu Hacı Ali Efendi
Şekerzâde İbrahim Bey ve Şurekası
Kaptan Costantin
Yanni Mavridi
Kaptan Evangelistria
Ereğlili Kara Mahmudoğlu
Hacı Ahmed
Amasralı Mehmed Bey ve Şurekası
Tüccar Davutoğlu...(Okunmuyor) ve Şurekası
Abdülbaki Efendi
Georgios Gerazeh
Sarı Hacızâde İbrahim Efendi ve Şurekası
Akçaşehirli Hacı Osman
Abdülkerim Zâde Filli Savas
Trabzonlu Yelkencizâde Hacı Mustafa
Gucahi zâde Rifat Bey ve Şurekası
Serafeyzi Zâde Yazıcı ve Şurekası
Costanti- Hizvidi
Amasralı Aynacıoğlu
Hacı Ali Ağa
Kurucaşileli Hasan
Çelebioğlu İzzet
Kereste Tüccarı Said
Hacı Ahmed ve Şurekası
Ünyeli Hacı Hafızoğlu
Hafız Mustafa ve Şurekası
H.H.A.Bigan
Limnoslu Yorgi Strati
Sinoplu Kalyoncuzâde Anesti Teboboji ve Şurekası
Abanalı Ali
Babanzâde Hasan
Ekmek Tüccarı Zarifi Stodüyan
Bigalızâde Apik Efendi
İnebolulu Mehmed Emin

Kaptan Yusuf Beşir
Nazif Ömer
Kilitçiler Müdürü Hacı Hüseyin Efendi
Bigalı Koçzâde Mustafa ve Şurekası
Miralay Hüseyin Bey
Balmumcu Hafız Hamid Şakir Efendi ve Şurekası
Ereğlili Hacı Mustafa ve Şurekası
Ereğlili Balıkçı Ahmed oğlu Ahmed
Ereğlili Şakir Abdullahoğlu ve Şurekası
Pasmatiada Çubukçuoğlu Zaven
Kereste Tüccarı Mikhael
Hacı Panayotti
Ereğlili Balıkçıoğlu
Hacı Ahmedoğlu
Hasan Ereğlili
Balıkçıoğlu Hacı Ali ve Şurekası
Sadık Bey
Ereğlili Balıkçı Ahmedzâde İbrahim
Trabzonda Yelkencizâde Temel ve Şurekası
Tunuslu Mustafa Kaptan
Mehmed Efendi
Rizeli Ferhat Kaptan
Erdekli Halil Kaptan
Ağvalı Mehmed Ali Kaptan
Hüseyin Mustafa
Abanalı Osman Kaptan
H.Hüseyin
Mustafa Osman
Ağvalı İbrahim Kaptan
Altınvarakcı Mustafa ve Şurekası
Gonca Hanında sakin Hacı Said Ağa ve Şurekası
Rizeli Hacı Abdullahoğlu Ömer
Bigalı Çuhadaroğlu Hafız Mehmed
Şaban Efendi
C.Zülfücereğli
Tüccar Hacı Süleyman Efendi ve Şurekası
Cappayandakik Tüccarı Hacı Halil Efendi ve Şurekası
Karamanlı Şahin Eğinli ve Şurekası
Mehmed Habibzâde Nureddin ve Şurekası
Hasan Bilali
A.Cascı
Yusuf Ağa
Ereğlili Ahmed Kaptan
Kadri Kaptan
Şileli Kürd Süleyman Kaptan
Ahmed Osman
Mahmud Hafimoğlu
Mustafa Ali Kaptan
İlyas Efendi
Hasan Bin Mehmed Kaptan
İsmail Hüseyin Kaptan
Bolulu Halil Kaptan
Rizeli Tahir Ömer Kaptan
Mehmed Ali Kaptan
İlyas Efendi
Ereğlili Mustafa Kaptan
Emin Efendi
Marmaralı Yorgi Kaptan
Aniyahlı Hacı Ahmed Kaptan
Ömer Kaptan
İnebolulu Ömer bin Hüseyin Kaptan
Ahmed Mehmed
Filyoslu İsmail Kaptan
Amasralı Mehmed Kaptan
Amasralı İbrahim Kaptan
Süruroğlu Kâmil Kaptan
Hasan Bilali
Hacı İlyas Efendi
Girzahlı Ali ve Şurekası
M.Lazarou
Bigalı Leonidi Yanni
İrene M.Theodarakis
Zygmolas

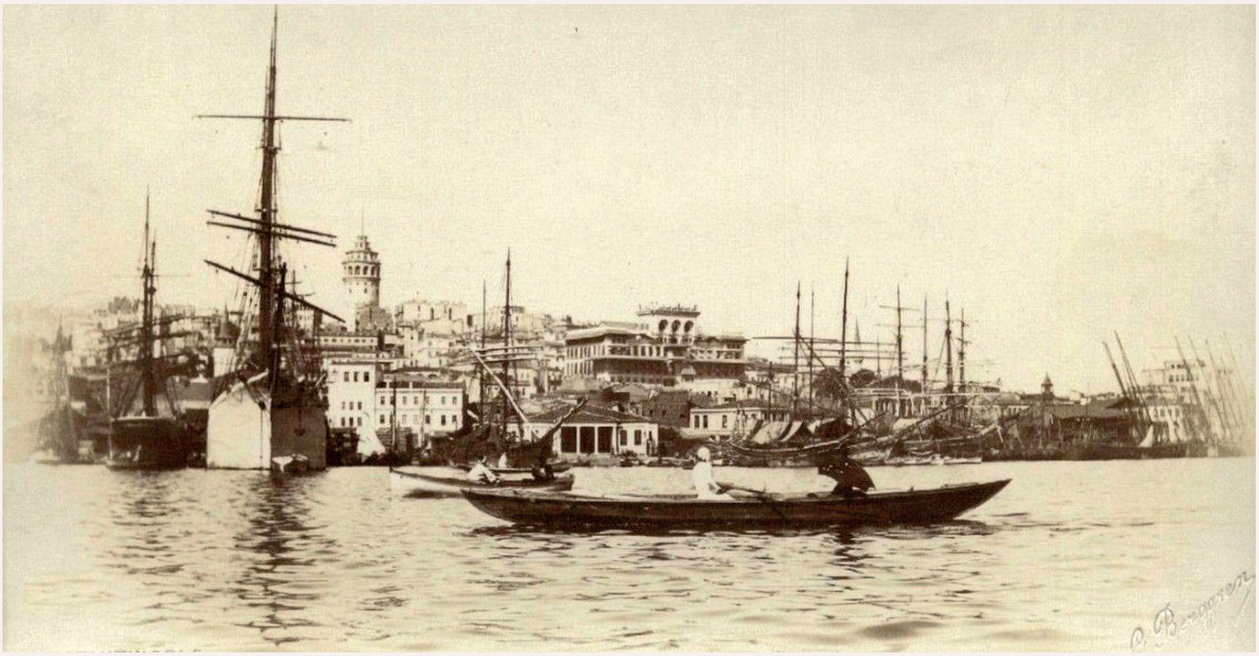
Sakızlı Petro Bandesko ve Şurekası
M.Lignos G.Dedoussis
Hacı Emin Efendi
Manyarlı Madam M.Kalayani
Sarraf Vasilaki Kosmo Efendi
Rahtvalı Tüccar Hasan Ağa
Hacı Mustafa Efendi
İskenderun Tüccarandan İbrahim Tabureci
İstanbullu Nikolaki Velidi
Ermak Hayriye Tüccarı Osman Yazıcı ve Şurekası
Mustafa Vehbi Efendi ve Şurekası
Helthi Carahy
Hanna Petro ve Şurekası
Mahuciler Karayası Kard Mehmed'in oğlunun karısı Şerife Hanım
Yazıcızâde İlyas Osman
Aktarpolu Nikola Dimitri
Yakub Zistholu
Veziroğlu İbrahim
Aletci Dimitri Kostanti ve Şurekası
Bülbülcü Starti Yorgi
Vidinli Dimitraki ve Şurekası
Rusçuklu Hacı Alizâde İbrahim ve Şurekası
Kappandakki Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi
Hacı Ali Efendi Zevcesi Emine Hafıza Hanım ve Şurekası
Keresteci Kelmendos
Üsküdarlı Pappas Agop
Hatşador Yanni
Manyarlı Abdi Efendi
Evli Efendi
Sadık Bey
Artin Karamanyan Efendi
Hacı Selim Kooncu
İskenderiye Tüccarlarından Hacı Selim ve Şurekası
Koyuncuoğlu İskender
Şah Aleksandros
İskenderiye İskele İzzeddin Kaptan
Sudalı İsraki Hüseyin
Kharbaneh(Harbaneh)
Tüccar Hacı Selah ve Şurekası
Kömürcü Ethem Ağazâde İsmail Hakkı ve Şurekası
Emin Khadia (Hadiya)
Sakyalı Hacı Yanni Kalminicola
Riza Beyzâde Süleyman ve Şurekası
Limnili Dimitri Mahorta
Tüccar Frankoğlu Mahruki
Rusti
Aktapolulu Costandi Panayoti Kaptan
E.Evasan ve Şurekası
Unkapanlı Tüccar Horozoğlu
Hacı Hasan
Uncuzâde Apik Efendi
Emin Mustafa
Karasulu Gümüş Hüseyin ve Şurekası
Giritli ahdi Popalaki
Bender Ereğlili Subaşızâde Ahmed ve Şurekası
Katırlılı Nicola Costanti ve Şurekası
Marioftales Pascal Joachim Kaptan
Mürefteli Yorgaki ve Şurekası
Bartınlı Hasan Mehmed Kaptan
Kara Agopoğlu İshak
Y.Pandeli Nikopolo ve Şurekası
C.Schristoforidis
G.D.Melis
Rüsumatlı Ağassinden Süleyman Ağa
Karabolulu Hristo
Hattab Tüccarı Kürekçi Hacı Raşid
Limnoslu Mesafosmos
Şileli Halil İbrahim Kaptan
Ereğlili Vassanıoğlu(!) Ahmed Kaptan

Paşa Reisoğlu Mehmed Kaptan
Bender Ereğlili Hacı Vali Ahmedzâde Yakup Kardeşler
Kerete Tüccarı Hacı Ali Efendi ve Şurekası
Tüccar Ağazâde Mehmed Efendi ve Şurekası
Kereste Tüccarı Said
Hacı Ahmed Efendi
Bogos Serkis ve Şurekası
İlia Kazo
Has Mustafa Bey
Sakaryalı Margosargo ve Şurekası
Tüccar Anastastaki Nicoliadis
Taşçızâde Süleyman Efendi
Limnili Nicola Manoli
Bülbülceli Scotpappa Manoli
M.Mazlum
Nikoloaidi Oğlu
N.Aslanoğlu
Kaşotlu Komyanos Yani
Nikoloaidi Oğlu
Konyalı Hacı Ali Kaptan
M.Caja
Halim Selim Ağa
Mehmed Faslı
Hacı Yusuf Aslan
Süleyman Veli
İbrahim Hasan
Kalafatçı Usta Hacı Selah Ağa Zevcesi Fatma
Dilber Hanım
Kasoslu Mikael Pappa Kaptan
Trabzonlu Tüccar Gerikian Stephan ve Şurekası
Niyazi Bey
Hüsnü Bey
Hasan Paşazâde Hüsnü ve Şurekası
Yorgancılar Kahyası Hacı Mustafa Efendi
Hattabcı Halil Efendi ve Şurekası
İyonyalı Akandaloğlu Hacı Yorgi ve Kardeşleri
Hasan Kaptan
Bigalı Koçoğlu Mustafa
Nalbur Hacı Şevki Efendi
Çelebi Selah Kaptan
Bigalı Musa Kaptan
Hanyalı Hüseyin Kaptan
Bartınlı Mustafa Ahmed Kaptan
Mehmed Süleyman
Çatalzeytinli Hüseyin Bin Ali Kaptan
Mürefteli Strati
Hacı Simon
Mürefteli Andon Ballaş
Rüştü Bey
Gucacizâdeli Hacı İbrahim Efendi
Şehirli Hacı Mehmed ve Şurekası
Ligoporian Haçik Efendi ve Şurekası
Hacı Hasan Efendi
J.Armacıoğlu
Sadık Bey
İssia Hristiotti
Ağvalı Mehmed Emin Kaptan
Hace Ümmü Gülrun Hanım
Tophanede kömürcü Ethem Ağazâde Kömürcü Hakkı
Hasan Sadi Birkök
Filli Miliaidi
Hüseyin M.Moloğlu
Tüccar Hacı Hasan ve Şurekası
V.J.Hasanoğlu
Fabrikacı Zahariş
Mavridi Kaptan
Marmaralı Georgi Frangopulo
G.Franco
Bandırmalı (Erdek)Vasil Kaptan
Yorgi Validesi Vironiki
Ligori Lefter ve Şurekası
İskenderun Tüccarlarından Rüstem Efendi ve Şurekası

Sürmeneli küçük Alioğlu Hacı Hasan ve Şurekası
Bigalı Şakir ve Şurekası
Kayseri Adran oğlu Kirkor ve Şurekası
Bigalı Hacı Hasan ve Şurekası
Bigalı Ahmed Tevfik ve Şurekası
Bigalı Mutab Kirkoroğlu Michael ve Şurekası
Bigalı Ahmed Yezidioğlu Hacı İbrahim
Bileciklioğlu Kirkor
Bigalı Papazoğlu Savah ve Şurekası
Salah Bey
Bigadoslu Manol, Hacı Fotaki ve Şurekası
Bigadoslu Miliadi ve Şurekası
Sakızlı Nicola Anastas ve Şurekası
Rizeli Mustafa Kaptan Los'un oğlu
Limnoslu Angeli
Sakızlı Yorgi Sargo ve Şurekası
Ordonlu Jerkoğlu Mehmed
Pendrekli Kara Mahmudoğlu Hacı Ahmed ve Şurekası
Hacı Ahmed Piraşi
Hayriye Tüccarı Basacı Mehmed Ali ve Şurekası
Bezcizâde Mehmed Ali Ağa
Mehmed Giuli (!) ve Şurekası
Kereste Tüccarı Emin Efendi
Hasan Reis
Eppaminosa Anagosti
Bigalı Koçzâde Mustafa ve Şurekası
Hacı Mustafa Hüseyin
Bigalı İsmail Kaptan
Nicholos Lazari
Kaptan Pukrof
Costantinasi ve ŞurekasıDoğramacızâde Raif Efendi
L.Zazaroni
Rizeli Hacı Bekiroğlu Receb ve Şurekası
Rizeli Ahmed Kaptan
Hattab Tüccarı Vasil Serafin ve Şurekası
Tunuslu Tüccar Mishak Mishak ve Kardeşi
Galatalı Kürekçi Hacı Raşid
Kapıcıbaşı Kiniaseli Emin Ağa
Rıza Beyzâde Rifat Bey ve Şurekası
Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İsak Efendi ve Şurekası
Rizeli Ahmed Reis Oğlu Hüseyin Ağa
Mehmed ve Arif Ağa ve Şurekası
Katırlılı Nigori Liago
Tüccar Yorgancızâde Hacı Mehmed Bey
San Gioavanni
Bigalızâde Ayık Efendi
Mersinli Hulusi Kaptan
H.İbrahim
Trabzonlu Yelkencizâde Cemal Efendi ve Şurekası
Etem Razzak ve Şurekası
Vassilikoslu Anastas Yannaki
Sekiz Kardeş
Ülkünlü Emin Kaptan
Kayseri Tüccarı Bedros Valideh Besakik
Rizeli Rüştü Kaptan
Yelkenci Hacı İbrahim Efendi
Kereste Tüccarı Ahmed Efendi Bin Mehmed Emin
Hayriye Tüccarı Ethem Efendi ve Şurekası
Tevfik Efendi
Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İzak Efendi
Kereste Tüccarı İzak Garabet
Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İzak Efendi
Slambotlu Keresteci Hacı Ali Efendi
Rizeli İbrahim Kaptan
İslam Bey
Ereğlili Ahmed Kaptan
Vassilikoslu Yanni'nin Validesi Tekfuri
Marmaralı Dimitri Rali Kaptan
Yorgi Elia

Muttabbaşızâde Hacı Rifat Efendi
Mehmed Ali ve Şurekası
Unkapanlı Tüccar Veli Ağa ve Şurekası
Tütüncü Yordan ve Şurekası
Erdekli İstefan Kaptan
Bakkal Stefan Yanni
Bigalı Yarvar Simon ve Şurekası
Rizeli Çolakoğlu Hüseyin ve Şurekası
Birecikli Colladi
Foçalı Şakir Hasanoğlu Ahmed ve Şurekası
Filyoslu Hasan İbrahim Kaptan
Mavnacı Nicola ve Şurekası
Çelebioğlu Osman Kaptan
Hacı Ali Efendi
Taşçıbaşı Mustafa ve Şurekası
Galatada Aletçi Dimitri Ohannes Vassilikos
Şerif Gildis
Bartınlı Mustafa Kaptan
Mahmud Mazlum
Ömer Kaptan
Balıkçı Ahmed
Hacı Kriako ve Şurekası
Hurşid Hüseyin Kaptan
Halid Ali
Çelebi Oğlu Mehmed Hüseyin Kaptan
Bigalı Tiflisoğlu
Mustafa Kaptan
H.A.Bostancıoğlu
Bigalı Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan
Mustafa Tosun
Rizeli Halil Ali Kaptan
Kapıdağlı Hristo Kaptan
H.M.Salih Baba
Said Abdullah Kaptan
Hattab Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi
Kaprol Manukyan
Halil Ağa ve Şurekası
Şerife Hadiye Hanım
Rizeli Mollaoğlu Mustafa
Kereste Tüccarı Papazoğlu Ligor
Muttabbaşızâde Hacı Rifat Efendi
İskenderiye sakini Mahjarduş
Dillizâde Halim
Giritli Mahmud Mazlum
Şileli İbrahim ve Şurekası
Hayriye Tüccarı Hacı Ahmed Efendi
Katırlılı Tüccarlardan Hristaki ve Şurekası
Mehmed Ali Bey
Hayriye Tüccarı Hacı Ahmed Efendi
H.H.Bostancıoğlu
Rizeli Bostancızâde Hayri Hüseyin ve Şurekası
Limnili Dimitri Sophianos
Bartınlı Eminoğlu Mustafa
Kaptan Vepanos
Erdekli Yanni Kaptan
Yoghi Parasosva
Marmaralı Aristidi Kaptan
G.Samona
M.Pallios
Rizeli Hüseyin Mustafa Kaptan
Midehli Serafinoğlu Çakal Vasil
Bülbülcülü Strati
Vangel Tavlaki
Bozcadalı Hasibe Hanım
İbrahim Halil Bey
Yelkencizâde Hacı Mustafa ve Şurekası
Yorgancı Hüseyin Efendi
Bülbülceli Stavraki Pavlaki ve Şurakası
Hüseyin oğlu Mustafa Bey
Hasan Kaptan
Rizeli Osman Kaptan
Ereğlili Müftüoğlu Hacı Hasan Kaptan
İbrahim Osman

Erdekli Kaptan Spiro
Hayriye Tüccarı Eminzâde Hüseyin Zühtü Efendi
Mehmed Efendi
S.İsmail
İstefanlı Kadıoğlu İsmail ve Şurekası
Hüseyin Binali Kaptan
Kerassondeli Hacı Hasan Kaptan
Somaklızâde Mustafa Yazıcı ve Şurekası
Rizeli Hacı Temel ve ŞurekasıTüccar Ahmed Afendi ve Kızkardeşleri
Erdekli Nikoli Kaptan
Mehmed Kaptan
Ereğlili Aksakaloğlu Ali Kaptan
Tirebolulu Hacı Emin Ağa Velidi(oğlu) Mehmed ve Şurekası
Yelkenci Mustafa Efendi
Tunuslu Salih Bin Sellah
Çeşmeli Yorgi Kaptan
Christopher ve Yorgi Vasilyani
Yorgi Yuan
Yorgios Yanni
G.V.Boyacıoğlu
Hacı İlyas
H.M.Bezzi
İsmail Ömer
Bigalı Hacı Ahmed
Tirebolulu Mimaroğlu
G.Pandelemo
Binbaşı Rıza Bey



Haliç'te yelkenliler. Fotoğraf: Guillaume Berggren, 1880

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti
Yelkenli Gemilerin Armatörleri Alfabetik ve Ayrıntılı Kayıtları.

Kaynak: Lloyd's Register of Shipping, Sailing Ships arşivi.

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Adelphotis	Brigantine	130	Cassos	1880	Cassos	G.Findhe
Ailsa	Brigantine	275	Glasgow	1870	Cidde	Hacı Muhammed Bin Selim
Agios Georgios	Brigantine	155	Şıra	1882	Cassos	N.Staviano
Alsibiades	Brik	532	Castel-lerisso	1888	Sakız	G.Lemos
Alessandro	Brik	420	Cursola	1873	İstanbul	A.Aspioti
Alexandros	Brik	252	Fiume	1882	İstanbul	Karalambos Kissergis
Allah Kerim	Brik	473	Caste-lemare	1857	İstanbul	Naimoğlu
Allah Kerim	Brik	407	Sunder-land	1868	Üsküdar	Yusuf Aslan
Allah Kerim	Brik	176	Karadağ	1891	İstanbul	Hacı Mustafa Bostancıoğlu

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Allah Kerim	Schooner	146	Sürmeli	1894	Rize	Hacı Hurşid
Allah Kerim	Schooner	105	Tirebolu	1893	Tirebolu	Raşid Efendi
Anargios	Brik	235	Galaxidi	1895	Sakız	P.Lemos
Argiro	Ahşap Schooner	128	Servola	1864	İstanbul	G.S.Calejeropulos
Archimede	Brik	415	Venedik	1868	Üsküdar	N.Drageocis,Mandish,S. Bilalis, G.K.Gulandris
Artemisia	Schooner	124	-	1876	Vassilikos	Vassilikos Yanni Yorgi
Artemisia Ex-Evan-gelistia	Schooner	118	Şıra	1879	Sakız	C.Paterra
Asya	Brik	172	Segma	1868	İstanbul	İlk Armatörü-G.Giukotich; Hacı Hasan Tahsin Bey
Asya-i Bahri	Brik	190	Ereğli	1872	İstanbul	İlk Armatörü-Mustafa Usta; Ereğlili Odabaşıoğlu Mehmed Murad
Asya-i Bahri	Brik	175	Alaplı	1874	İzmir	İlk Armatörü-Thodon Usta; Ereğlili Mehmed Kaptan
Asya-i Bahri	Brik	175	İtalya	1877	Antalya	Naci Ali Kaptan
Atina	Brik	162		1882	Yunan	Christi Affenosti ve Şurekası
Avni İlahi	Brik	306	Trieste	1869	İstanbul	Döğmeci Salih Efendi
Aya Marina	Brigantine	110	Meis	1889	Meis	J.Kanatçı
Aya Adelfi	Brik	312	Yunan	1882	İstanbul	Kontizâde Apik Efendi
Aya Anobrea	Brik	219	-----	-----	İstanbul	Kaptan Teodoridis
Aya Atanastio	Brik	213	Bartın	1873	İzmir	Sakızlı Marko kaptan
Aya Atanastois	Brik	159	Sinop	1864	İstanbul	Mikhael Tamuradi Kaptan
Aya Catarina	Brik	267	-----	18..	İstanbul	Aktopolides Agoni Kaptan
Aya Constantine	Schooner	200	İngiltere	1883	İstanbul	Tüccar Anastasiadi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Aya Constantine	Schooner	200	İngiltere	1886	İstanbul	Hacı Petronun kızı Sofia
Aslan	Brik	579	Şıra	1879	İstanbul	G.Saoussuoğlu
Aslan (Ex-Mariettino-Sahibi Hüseyin Ali) Ex-Mala Marica	Brigantine	373	Segna	1868	İstanbul	Hacı Hasan Tahsin Bey
Aya Dimitrios	Brigantine	200	Sakız	1880	İkaria	Dimitri Saphos
Aya						
Dimitrios	Brik	153	Kdz. Ereğli-Dimitri Usta	1850	İstanbul	Yanni Kaptan
Aya Ioanni	Brik	133	Bartın	1870	Şıra	Constantin Kaptan
Aya Markos	Brik	325	Kdz.Ereğli	1865	Sakız	Stephan Coree
Aya Mercurios	Brigantine	225	Şıra	1881	Meis Adası	Hacı Komninos
Aya Nikola	Bark	358	Rocktan	1858	İstanbul	Hristoforidis ve Şurekası
Aya Nikola	Bark	358	Cassos	1893	Cassos	E.Yanouli
Aya Nikola	Brigantine	225	Avusturya	1886	Limnos	Limnili Yorgi Mavridi
Aya Nikola	Brigantine	300	Meis Adası	1880	Meis Adası	Kostanti Yorgi Nikolaki
Aya Nikola	Brigantine	300	Meis Adası	1850	Meis Adası	Kostanti Yorgi Combulte
Aya Nikola	Brigantine	300	Meis Adası	1870	Meis Adası	Kostanti Kontamios
Aya Nikola	Brigantine	300	Meis Adası	1865	Meis Adası	Koyudolimos Hacı Dimitri
Aya Nikola	Brigantine	299	-----	1881	İstanbul	Yorgi Karafalo Kaptan
Aya Nikola	Brigantine	260	İtalya	18..	İzmir	İzmirli Karakoli Yorgi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Aya Nikola	Brigantine	254	Malta	1883	İstanbul	F.Farmanoğlu
Aya Nikola	Schooner	250	İtalya	1886	İstanbul	Limnoslu Yorgi Kaptan
Aya Nikola	Brigantine	254	Fiume	1880	İstanbul	M.Vassiliaki
Aya Nikola	Brigantine	250	Aktarpoli	1850	Aktarpoli	Hayriye Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Oğulları
Aslan-ı Bahri	Ahşap Schooner	100	Husen Humerc	1881	Üsküdar	A.Ciobba
Aspasia	Ahşap Schooner	240	.....	1871	Chora	T.Draco
Aya Nikola	Brigantine	230	Yunan	1870	Selanik	Selanikli Yorgi Hacı Adem
Aya Nikola	Brigantine	228	Aktarpoli	1865	Mora	Moralı Koçzâde Mustafa
Aya Nikola	Schooner	225	Tuna	1881	Limos Adası	Limnili Nikola Yorgi ve Şurekası
Aya Nikola	Brigantine	210	-----	1858	Sakız Adası	Yanni Polimar Kaptan
Aya Nikola	Brigantine	205	Yunan	1883	İstanbul	Manol Niagu ve Şurekası
Aya Nikola	Brigantine	201	Sakarya	1886	Sakarya	Hattab Tüccarı Vasil Serafin ve Şurekası
Aya Nikola	Brigantine	200	Cassos	1880	Biga	Kaptan Kostanti
Aya Nikola	Brigantine	200	Biga	1850	Biga	Kaptan Stavridis
Aya Nikola	Brigantine	198	Antatia	1870	Biga	Valker Kaptan
Aya Nikola	Brigantine	191	Kaşot	1865	Kaşot	Yanni Nikola
Aya Nikola	Brigantine	190	Yunan	1881	Mürefte	Mürefteli Stelianos Dikran ve Şurekası
Aya Nikola	Brigantine	182	Rusya	18..	Mürefte	Mürefteli Kostanti Diamanos ve Şurekası
Aya Nikola	Schooner	200	Castel lemare	1883	İstanbul	C.Prodmromos
Aya Nikola	Schooner	200	Spezia	1886	İstanbul	E.Argianski
Aya Nikola	Brigantine	200	Sakarya	1880	Sakarya	Kara Agopzâde İshak Efendi
Aya Yorgi	Brik	175	Hoşat	1872	İstanbul	Hacı Yorgi- Kakah Manol

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Aya Yorgi	Brik	171	Spezia	1863	İstanbul	Bigalı Aleksi Kaptan
Aya Yorgi	Brik	160	Şıra	18..	İstanbul	Hacı Petronun kızı Sofia
Aya Yorgi	Brik	160	Rusya	1874	İkaria	Dimitri Saphos
Aya Yorgi	Brik	154	Yunan	1869	İstanbul	Yanni Kaptan
Aya Yorgi	Schooner	125	Bartın	1885	Şıra	Constantin Kaptan
Ayos Trias	Schooner	120	Yunan	1880	Sakız	Stephan Coree
Ayos Aftonios	Schooner	147	Yunan	1869	Meis Adası	Hacı Komninos
Ayos Anastasios	Schooner	225	Sinop	1869	İstanbul	Hristoforidis ve Şurekası
Ayos Athanasios	Brik	153	Sinop	1875	Cassos	E.Yanouli
Ayos Barbios	Brik	120	Giresun	1871	Limnos	Limnili Yorgi Mavridi
Ayos Ephtanios	Brik	100	Yunan	1884	Meis Adası	Kostanti Yorgi Nikolaki
Ayos Haralambos	Schooner	301	Yunan	1875	Meis Adası	Kostanti Yorgi Combulte
Ayos Lijer	Brik	155	Yunan	1876	Meis Adası	Kostanti Kontamios
Ayos Lijer	Sıradan	100	Rusya	1876	Meis Adası	Koyudolimos Hacı Dimitri
Ayos Nikola	Brik	301	Malta	1847	İstanbul	Yorgi Karafalo Kaptan
Ayos Nikola	Brik	260	Yunan	1876	İzmir	İzmirli Karakoli Yorgi
Ayos Nikolakis	Brik	245	Peljar	1870	İstanbul	F.Farmanoğlu
Ayos Pandelemos	Schooner	193	Yunan	1885	İstanbul	Limnoslu Yorgi Kaptan
Ayos Yorgios	Schooner	125	İşkiemin	1874	İstanbul	M.Vassiliaki

Fotoğraf yazısı- İstanbul Boğazı'nda Çektirme tipi yelkenliler. Yıl:1900..

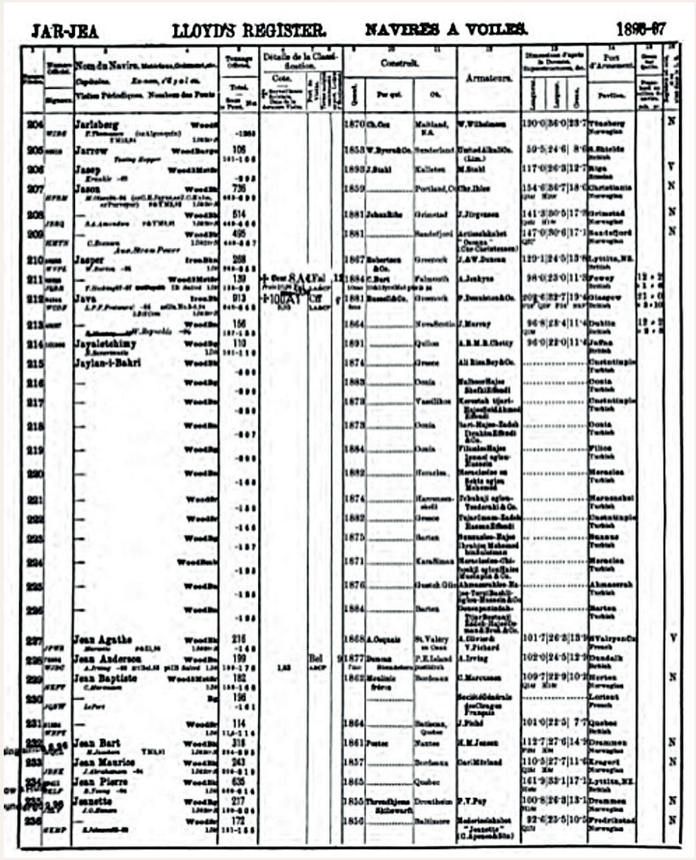
B

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti
yelkenli gemilerin armatörleri alfabetik ve ayrıntılı kayıtları.
Kaynak: Lloyd's Register of Shipping, Sailing Ships arşivi.

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Bartın	Schooner	228	Bartın	1866	Bartın	Dimitri Constantin ve Şurekası
Bartın	Brigantine	216	Bartın	1868	Bartın	Hayriye-i Ticariye Molla Ahmed ve Şurekası
Bartın	Brik	192	Bartın	1870	Bartın	Mustafa Şakir'in kerimeleri. (Kızları)
Bartın	Brigantine	190	Bartın	1871	Bartın	Alatçı Süleyman Ağa
Bartın	Brigantine	175	Bartın	1871	Bartın	Tirebolulu Hacı Osman ve Şurekası
Bartın	Brigantine	175	Bartın	1871	Bartın	Tirebolulu Şaban
Bartın	Brik	162	Bartın	1869	Bartın	Bartınlı Dervişzâde Ahmed ve Şurekası
Bartın	Brik	147	Bartın	1869	Bartın	Bartınlı Kasapoğlu Hacı Halil

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Bartın	Brik	137	Bartın	1870	Bartın	Erzurumlu Yusufoğlu Abdullah
Bartın	Brik	127	Bartın	1868	Bartın	Katırlılı Selahoğlu Yamandi ve Şurekası
Bartın	Brik	125	Bartın	1868	Bartın	Bartınlı Hacı Mehmedzâde Mustafa Bey
Bartın	-(Wood)	125	Bartın	1868	Bartın	Galata Kömürcü Hacı Mustafa
Bartın	Schooner	125	Bartın	1869	Bartın	Katırlılı Yamandi
Bartın	Schooner	128	Bartın	1867	Bartın	Sefine Tellalı Hacı Yannik ve Şurekası
Bartın	Schooner	112	Bartın	1866	Bartın	Bartınlı Yetimoğlu Hüseyin
Bartın	Schooner	112	Bartın	1870	Bartın	Çemişkezekli Hacı Osman Ağa
Bartın	-(Wood)	112	Bartın	1870	Bartın	Karleştici Damad Agop
Bartın	Bombade	106	Bartın	1870	Bartın	Bartınlı Veliyanoğlu Mustafa
Bartın	-(Wood)	105	Bartın	1870	Bartın	Dervişzâde Ahmed ve Şurekası
Bahtiyar	Brik	159	Şira	1869	İstanbul	Abdullah Behzat Bey
Bahri Baba	Brigantine	279	Parteni-Bartın	1868	Bartın	Mustafa Efendi
Bahrihor	Brigantine	350	Fiume	1861	İzmir	Bartınlı Dervişoğlu Mehmed Kaptan
Bahrisimir	Brigantine	206	Yunan	1871	İzmir	Abanalı Mustafa Kaptan
Bahtıküçük	Schooner	110	Trablus	1893	Trablus	Şaban Nagipoğlu
Baktia	Brigantine	144	Rusya	1884	İstanbul	Pamukçu Emin Efendi ve oğulları.
Belkız	Brigantine	340	Kdz.Ereğli	1861	İstanbul	Sadık Bey
Belgüzel	Schooner	235	Porto Re	1874	İstanbul	M.Resvan
Bereketi Dadcağ	Brigantine	236	Rusya	1874	İstanbul	Aslanzâde İsmail Efendi ve Şurekası
Bereketi Hayr	Schooner	225	Rusya	1878	İnebolu	İnebolulu Karagemizoğlu Hacı Anastas Oğulları ve Şurekası

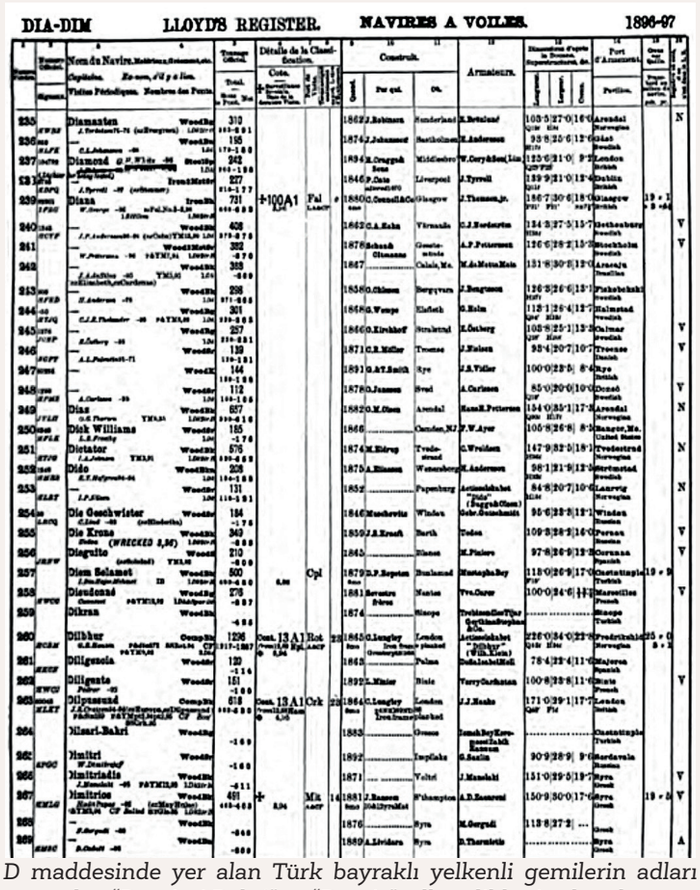
Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Bereketi Hayr	Brigantine	120	Ereğli	1876	Pekmezci	Pekmez Kilise Kiryanizâde Ahmed Efendi
Bereketi Hayr	Brigantine	118	Yunan	1869	Sakız	Sakızlı Kokona Costanti Yani ve Şurekası
Bereketi Hayr (Ex-Braca, Ex-Paolina, Ex-Pina	Schooner	235	Sestri Ponente	1874	İstanbul	M.Resvan
Bella Scutarina (Ex-Erice, Ex-Carnogli)	Brik	429	Yunan	1871	Durasso	Cosmo Cosa


JAR-JEA LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VOILES. 1896-97

C maddesinde yer alan Türk bayraklı yelkenli gemilerin adları açısından "Ceylan-ı Bahrî" adı dikkati çekmekte

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Ceylanı Bahri(İlk sahibi-Mustafa)	Brig	158	Strati Usta tarafından-Filyos	1862	İstanbul	Filyoslu Çavuşoğlu Mustafa Kaptan
Ceylanı Bahri	Bark	110	Yunan	1874	İstanbul	Ali Rıza Bey ve Şurekası
Ceylanı Bahri	Brig	500	Biga	1883	Biga	Nalbur Hacı Şevki Efendi
Ceylanı Bahri	Brigantine	290	Vassilikos	1873	İstanbul	Kereste Tüccarı Hacı Said Ahmed Efendi
Ceylanı Bahri	Brigantine	220	Biga	1873	Biga	Sarı Hacızâde İsbrahm Efendi
Ceylanı Bahri	Brig	207	Biga	1884	Filyos	Filyoslu Hacı İsmail oğlu Hüseyin
Ceylanı Bahri	Brigantine	200	Kdz.Ereğli	1882	Kdz.Ereğli	Ereğlili Onsekizoğlu Mehmed
Ceylanı Bahri	Schooner	168	Harrenskal(!)	1874	Harrenskal	ŞakacıoğluTeodoriki ve Şurekası

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Ceylanı Bahri	Schooner	150	Yunan	1882	İstanbul	Tüccar İmamzâde Hasan Efendi
Ceylanı Bahri	Brig	145	Bartın	1875	Sunnus	Sunnuslu Hacı İbrahim Mehmed bin Süleyman
Ceylanı Bahri	Bombade	135	Kara Simon	1871	Kdz.Ereğli	Ereğlili Çubukçuoğlu Hayri Mustafa ve Şurekası
Ceylanı Bahri	Brigantine	125	Güeş Gün(!)	1876	Amasra	Amasralı Hacı Terzibaşıoğlu Hüseyin ve Şurekası
Ceylanı Bahri	Brigantine	125	Bartın	1884	Bartın	Tüccar Bostanlızâde Hacı Osman ve Kardeşleri
Ceylanı Bahri	Ahşap Martiko	246	İzmir	1874	Alaplı	Alaplılı Ahmed Kaptan
Ceylanı Bahri	Ahşap Martiko	158	İstanbul	1870	Ünye	Hüseyin Kaptan
Şakir Hağün (!)	Ahşap	100	Güeş Gün(!)	1868	Şakir Ağa	Taşçıbaşı Mustafa ve Şurekası
Çakraz	Brig	175	Çakraz/ Amasra	1886	Çakraz	Galatalı Dimitri Ohannes Vassilikos
Çatal Zeytin	Schooner	126	Çatal Zeytun	1874	Çatal Zeytun	Uzun Mehmed Oğlu Mehmed ve Oğulları Şurekası
Cihanı Bahri	Brig	100	Karadağ	18..	İstanbul	Mehmed Caniki
Chios (Sakız)	Brig	230	Şıra	1872	İstanbul	J.Papasi
Corinna	Brigantine	100	Cassos	1878	Trablus	P.G.Marulli
Costandi	Brig	300	Ereğli	1882	Ereğli	Kereste Tüccarı Avram Kristofor
Costandi	Schooner	144	------	18..	Beyrut	Yanni Manolaki Kaptan
Costantia	Brig	300	Meis Adası	1884	Antalya	Meis Adalı Marten Oğlu Kriako
Costantino	Brig	300	------	1871	Meis Adası	Meis Adalı Kostanti
Costantinos	Brig	260	Ereğli	1877	İstanbul	Yorgi Costantinos Kaptan
Costantinos	Brig	100	Biga	1879	Biga	Bigalı Panayoti Kaptan
Coliah	Brig	158	Pire	1853	İstanbul	İlinyeli Aleksandre Kaptan


DIA-DIM LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VOILES. 1896-97

D maddesinde yer alan Türk bayraklı yelkenli gemilerin adları açısından "Derviş-i Bahrî" ve "Derviş" adları dikkati çekmekte.

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Derviş	Ahşap Martiko	143	Şile	1874	İstanbul	Ogvalı Hüseyin Bin
Mustafa Kaptan	Bark	110	Yunan	1874	İstanbul	Ali Rıza Bey ve Şurekası
Derviş	Ahşap Brik	290	Aydos	1876	Aydos	Osman Çavuşoğlu İbrahim
Derviş	Ahşap Martiko	125	Tirebolu	1886	İstanbul	Mehmet Fevzi
Derviş	Ahşap Martiko	118	Şile	1860	İstanbul	Ağvalı Selah Kaptan
Derviş	Brik	112	Bartın	1871	İstanbul	Bartınlı Mehmed Hadi
Derviş-i Bahri	Ahşap Martiko	167	Galaksidi	1878	İnebolu	Mehmed Efendi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Derviş-i Bahri	Ahşap Martiko	151	Sinop	1876	İstanbul	Bigali Muna Kaptan
Derviş-i Bahri	Brik	146	Ereğli	1869	İstanbul	Kabakçıoğlu Ahmed Kaptan
Derviş-i Bahri	Brik	120	Tirebolu	1874	Tirebolu	Tirebolulu Hacı Feyzi
Derviş-i Bahri	Schooner	112	Bartın	1878	Bartın	Bartınlı Tüccar Hacı Ali Bey Sadi Davud Efendi
Derviş-i Bahri	Brik	100	Çakraz/ Amasra	1876	Çakraz	Molla Haliloğlu Mehmed ve Şurekası
Derviş-i Bahri	Schooner	100	Bartın	1869	Bartın	Bartınlı Çavuş oğlu Ali
Derviş-i Bahri	Schooner	100	Şile	1874	Şile	Bıçakcı Halil Efendi
Derviş-i Bahri	Bark	100	Alaplı	1874	Alaplı	Alaplı Pehlivanoğlu Hüseyin ve Şurekası
Daim Selamet	Bark	480	Bun-lamud	1879	İstanbul	Mustafa Bey
Dikran	Bark	425	Sinop	1874	Sinop	Trabzonlu Tüccar Gerikyan Stefan ve Şurekası
Dandria	Schooner	146	----	1876	İstanbul	Nikolas Mavridi Kaptan
Derviş	Ahşap Martiko	136	Şile	1874	İstanbul	Oğvalı Hüseyin Bin Mustafa Kaptan
Derviş	Brig	125	Aydos	1875	Aydos	Osman Çavuşoğlu İbrahim
Demirkapı						
Bkz-Temur Cappu)	Ahşap Skleppe	100	Hasköy	1881	Hasköy	Tüccar Giovanni
Koorjinaki						
Derviş	Ahşap Martiko	118	Trablus	1886	Trablus	Mehmed Fehmi
Derviş	Ahşap Martiko	118	Şile	1860	İstanbul	Ağvalı Mehmed Kaptan
Derviş	Brig		Bartın	1870	Bartın	Bartınlı Mehmed Hadi
Derviş-i Bahri	Brigantine	215	Galaksidi	1881	İstanbul	Mehmed Efendi

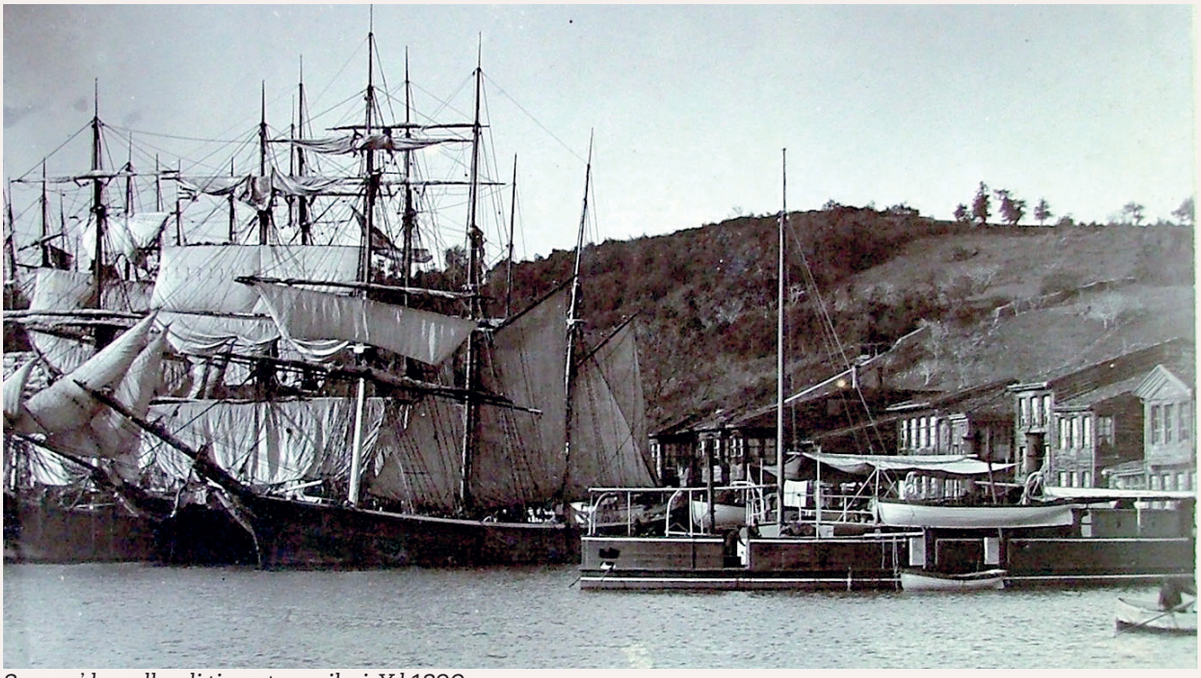
Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Derviş-i Bahri	Ahşap Martiko	161	Sinop	1868	İstanbul	Oanişli Mehmed Kaptan
Derviş-i Bahri	Ahşap Martiko	146	Tirebolu	1883	İstanbul	Kabakçıoğlu Ahmed Kaptan
Derviş-i Bahri	Brig	120	Ereğli	1885	Tirebolu	Tirebolulu Hacı Feyzi ve Şurekası
Derviş-i Bahri	Brig	112	Bartın	1876	Bartın	Bartınlı Hacı Ali Bey,Sadık Davud Efendi
Derviş-i Bahri	Schooner	100	Çakraz	1869	Çakraz	Molla Hacıoğlu Mehmed ve Şurekası
Derviş-i Bahri	Brig	100	Bartın	1876	Bartın	Bartınlı Çukuroğlu Ali
Derviş-i Bahri	Schooner	100	Şile	1884	Şile	Bıçakcı Acı Halil Efendi
Derviş-i Bahri	Schooner	100	Alaplı	1876	Alaplı	Alaplılı Pehlivanoğlu Hüseyin ve Şurekası
Despina	Brig	269	Sinop		Okaria	L.Malakias
Dimitrios	Brig	214	Rusya	1873	İstanbul	Vangali Scaroborro
Dimitrios	Brig	175	Yunan	1883	Mürefte	Mürefteli Sarı Aleko ve Şurekası
Dimitrios	Brig	148	Rusya	1883	Midilli	Midillili Apostolos Grimanis
Düldül-ü Bahri	Ahşap Martiko	117	Karaağaç			
(Vasil Usta)	1869	İstanbul	Yelken-cioğlu Mustafa Kaptan			

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Efek	Bark	610	Recco	1869	İstanbul	Manolaki G.Dimitridiadis
Eleni	Brig	140	Yunan	1873	İstanbul	Limnili Nikola Yani
Eleni	Schooner	175	Scio	1874	Sakız	Sakızlı Dimitri Rappani
Eleni	Brig	175	İngiltere	1876	Vassilikos	Vassilikoslu Vasil Pappa Yorgi
Eleni	Brig	150	Yunan	1880	İstanbul	Orhaneskili Tüccar
Elessa	Schooner	141	Sistepoli	1878	Sakız	Elias Pikinitis
Emilia	Bark	461	Amerika	1860	İstanbul	G.Krissifidis
Emilio (Ex-Nea Virginia, Ex- Jacob)	Brig	616	Trieste	1871	İstanbul	Manolaki ve G.Dimitriadis
Emulo	Brig	299	Venedik	1866	İstanbul	G.Giurassoviç
Enos	Brig	110	Enos	1863	Enos	Madame Christopbellemovil ve Şurekası
Enos	Brig	130	Enos	1869	Enos	İskeleci Costanti Angeloti Teodori ve Şurekası
Enzo G.	Brigantine	123	Alaplı	1867	İzmir	Marmaralı Michel Lazar
Eoliah (!)	Brig	214	....	18..	Selanik	Kaptan Aleksandre
Erakio	Bark	367	Ancona	1853	-----	F. ve M.Christodolu
Eraklis	Brig	222	Şıra	1882	Biga	Bigalı Manoel Kaptan
Eranik	Brig	152	----	---	İstanbul	Ağvalı Ömer Kaptan
Ermokradi						
(Ex-Adamo	Bark	442	Trieste	1865	İstanbul	T.Yorganidi
Erriestratos	Brig	153	Trieste	1883	Vassilikos	Vassilikoslu Panayot
Eugenia	Schooner	149	Şıra	1869	--------	A.Anagosti
Evangelistria	Brig	171	Biga	1858	Biga	Kaptan Anastidis

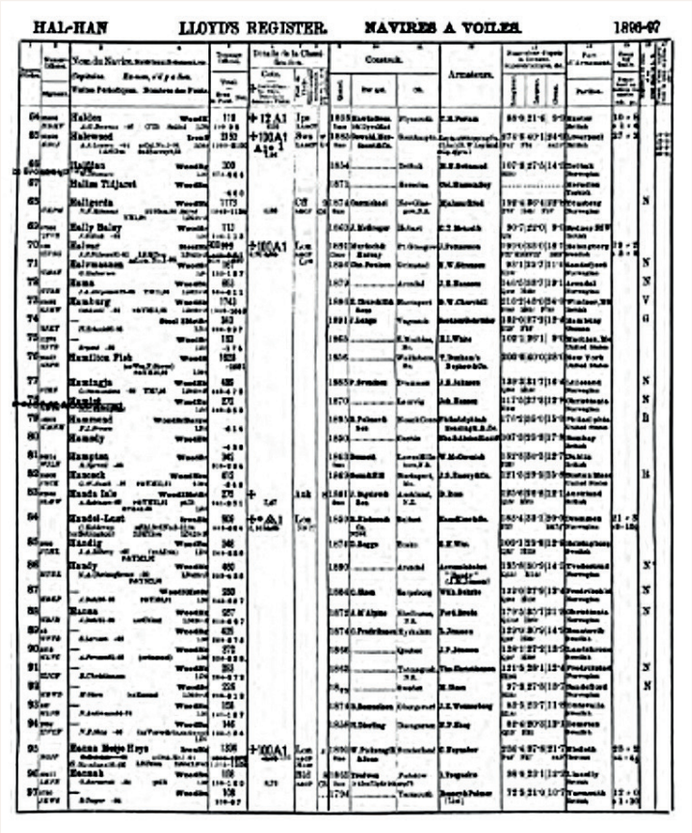
Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Evangelistria	Bark	165				
Şıra	1874	Castel-lerisso	G.Barte-lomeo			
Evangelistria	Brig	163	Biga	1875	Biga	Kaptan Costandi
Evangelistria	Schooner	110	Şıra	1873	Sakız	N.Melis
Evangelistria	Brig	274	Şıra	1874	Şıra	H.Boyaoğlu
Evangelistria	Brig	254	Şıra	1872	İzmir	Aktopoliles Mikhail Kaptan
Evangelistria	Brig	250	Şıra	1872	Şıra	Bigalı Kriako Kaptan
Evangelistria	Brigan-tine	242	Şıra	1870	Galaksidi	M.Ciamuridis
Evrenye	Brig	220	Evrenye	1869	Evrenye	İstanbullu Hacı Ali Efendi
Evrenye	Ahşap	212	Evrenye	1872	Evrenye	Şekerzâde İbrahim Bey ve Şurekası
Elizabeth	Schooner	159	Ereğli (Eyüb Usta)		İstanbul	Kaptan Costantin
Elizabeth	Brig	143	Ereğli (Eyüb Usta)	1879	Selanik	Yanni Mavridi Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Faidimend	Brig	214	Biga	1873	Biga	Sarı Hacızâde İbrahim Efendi ve Şurekası
Fahi-manillah	Brigantine	241	Akça-şehir	1879	Akçaşehir	Akçaşehirli Hacı Osman
Fede Kerîm	Brig	403	Sestri Pnonte		İzmir (!)	Abdülkerim Zâde
Federico	Demir/ Ahşap Bark	1075	Liver-pool	1853	Castel-leriso	Filli Savas
Ferdi Cihan	Brig	150	Bartın	1871	Trabzon	Trabzonlu Yelkencizâde Hacı Mustafa
Ferah-ı Bahri	Brig	130	Biga	1874	Biga	Gucahizâde Rifat Bey ve Şurekası
Ferahnuma	Brig	250	Karaca Siman	1888	Ereğli	Ereğlili Kara Mahmudoğlu Hacı Ahmed
Feth-i Ticaret	Schooner	225	Ereğli	1870	Amasra	Amasralı Mehmed Bey ve Şurekası
Filia	Bark	135	Amasra	1886	Castel-leriso	Tüccar Davutoğlu... (Okunmuyor) ve Şurekası
Filia	Brig	174	Filyos	1863	Filyos(!)	Abdülbaki Efendi
Enos	Brig	130	Enos	1869	Enos	İskeleci Costanti Angeloti Teodori ve Şurekası
Enzo G.	Brigantine	123	Alaplı	1867	İzmir	Marmaralı Michel Lazar
Eoliah (!)	Brig	214	....	18..	Selanik	Kaptan Aleksandre
Erakio	Bark	367	Ancona	1853	-----	F. ve M.Christodolu
Eraklis	Brig	222	Şıra	1882	Biga	Bigalı Manoel Kaptan
Eranik	Brig	152	----	---	İstanbul	Ağvalı Ömer Kaptan
Ermokradi						
(Ex-Adamo	Bark	442	Trieste	1865	İstanbul	T.Yorganidi
Erriestratos	Brig	153	Trieste	1883	Vassilikos	Vassilikoslu Panayot

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Georgios	Brig	244	Sakız	1883	Sakız	Patara ve Lemos
Georgios	Brig	155	Şıra	1867	Şıra	F.Corouma
Georgios	Bark	149	Şıra	1893	Simerra	N.Anagosti
Gerazeh	Schooner	100	Gerazeh	1869	Gerazeh	Serafeyzi Zâde Yazıcı ve Şurekası
Gerassimo	Brig	204	Yunan	1879	İstanbul	Costanti- Hizvidi
Göşsin(!)	Brig	197	Göşsin	1870	Amasra	Amasralı Aynacıoğlu Hacı Ali Ağa
Göşsin(!)	Ahşap Martiko	137	Göşsin	1865	Kurucaşile	Kurucaşileli Hasan Çelebioğlu İzzet
Gideros	Brig	200	Gideros	1883	Gideros	Kereste Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Şurekası
Gideros	Brig	141	Gideros	1869	Ünye	Ünyeli Hacı Hafızoğlu Hafız Mustafa ve Şurekası
Giemil (Cemil)	Brigantine	185	Şıra	1873	İstanbul	H.H.A.Bigan
Gurgio	Brig	150	Rusya	1871	Limnos	Limnoslu Yorgi Strati
	Ahşap	212	Evrenye	1872	Evrenye	Şekerzâde İbrahim Bey ve Şurekası
Elizabeth	Schooner	159	Ereğli (Eyüb Usta)		İstanbul	Kaptan Costantin
Elizabeth	Brig	143	Ereğli (Eyüb Usta)	1879	Selanik	Yanni Mavridi Kaptan



Sarıyer'de yelkenli ticaret gemileri. Yıl:1890.



HAL-HAN LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VOILES. 1896-97

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Haydar-ı Bahri	Brigantine	192	Sinop	1876	Sinop	Sinoplu Kalyoncuzâde Anesti Teboboji ve Şurekası
Haydar Bahri	Brigantine	225	Yarda Kalesi	1877	Abana	Abanalı Ali Babanzâde Hasan
Haçik	Bombade	100	Bartın	1871	Bartın	Ekmek Tüccarı Zarifi Stodüyan
Hahlin	Brigantine	150	Bartın	1885	İstanbul	Bigalızâde Apik Efendi
Hayır	Bark	580	-------	----	İstanbul	İnebolulu Mehmed Emin Kaptan
Hayriye	Bark	352	Sestri Pononti	1864	Üsküdar	Yusuf Beşir
Hayriye	Brig	350	Fiume	1870	Üsküdar	Nazif Ömer
Hacı Murad	Brig	153	Yunan	1871	İstanbul	Kilitçiler Müdürü Hacı Hüseyin Efendi
Hacı Mansur	Brigantine	137	Biga	1883	Biga	Bigalı Koçzâde Mustafa ve Şurekası
Halis Ticaret	Brigantine	284	Ereğli	1854	Ereğli	Miralay Hüseyin Bey
Hasr-ı Bahri	Brigantine	295	Ünye	1879	Ünye	Balmumcu Hafız Hamid Şakir Efendi ve Şurekası
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	287	Ereğli	1869	Ereğli	Ereğlili Hacı Mustafa ve Şurekası
(Kdz.Ereğli)	Brig	275	Ereğli	1874	Ereğli	Ereğlili Balıkçı Ahmed oğlu Ahmed
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	250	Ereğli	1866	Ereğli	Ereğlili Şakir Abdullahoğlu ve Şurekası
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	234	Ereğli	1869	Ereğli	Pasmatiada Çubukçuoğlu Zaven Perubi Hanım ve Şukerası
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	225	Ereğli	1869	Ereğli	Ereğlili Hacı Mustafa ve Şurekası
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	211	Yunan	1875	İstanbul	Kereste Tüccarı Mikhael Hacı Panayotti

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	200	Ereğli	1870	Ereğli	Ereğlili Balıkçıoğlu Hacı Ahmedoğlu Hasan
Heraclea (Kdz.Ereğli)	Brig	175	Ereğli	1869	Ereğli	Ereğlili Balıkçıoğlu Hacı Ali ve Şurekası
Heybeli	Bark	620	Trieste	1870	İstanbul	Sadık Bey
Hıfz-ı Rahman	Brigantine	212	Tirebolu	1884	Ereğli	Ereğlili Balıkçı Ahmedzâde İbrahim
Hıfz-ı Rahman	Brigantine	212	Tirebolu	1874	Trabzon	Trabzonda Yelkencizâde Temel ve Şurekası
Hıfz-ı Rahman	Brig	198	Trablus	1887	İstanbul	Tunuslu Mustafa Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Schooner	174	Trablus	1894	Trablus	Mehmed Efendi
Hıfz-ı Rahman	Brig	106	Rize	1862	İstanbul	Rizeli Ferhat Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Ahşap Martiko	100	---	18..	İstanbul	Erdekli Halil Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Brig	155	Bartın	1853	İstanbul	Ağvalı Mehmed Ali Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Brigantine	154	Trablus	1893	Trablus	Hüseyin Mustafa
Hıfz-ı Rahman	Ahşap Martiko	140	Abana	1870	İzmir	Abanalı Osman Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Brigantine	132	Bartın	1892	Bartın	H.Hüseyin
Hıfz-ı Rahman	Bark	150	Trablus	1884	Trablus	Mustafa Osman
Hıfz-ı Rahman	Ahşap Martiko	113	Sakarya	1867	İstanbul	Ağvalı İbrahim Kaptan
Hıfz-ı Rahman	Brig	105	Cidde	1881	Cidde	Altınvarakcı Mustafa ve Şurekası
Hıfz-ı Rahman	Schooner	100	Ebulahir İskelesi	1877	Ebulahir İskelesi	Gonca Hanında sakin Hacı Said Ağa ve Şurekası
Hıfz-ı Rahman	Bark	100	Abdul Vahab İskelesi	1885	Rize	Rizeli Hacı Abdullahoğlu Ömer

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Hûda Kerîm	Brigantine	250	Bartın	1877	Biga	Bigalı Çuhadaroğlu Hafız Mehmed
Hûda Kerîm	Schooner	150	Tirebolu	1893	Tirebolu	Şaban Efendi
Hûdav-endigar	Schooner	152	Romanya	1875	Çeşme	C.Zülfücereğli
Hûda-vendigar	Schooner	100	Fiume	1881	Bartın	Tüccar Hacı Süleyman Efendi ve Şurekası
Hûda-vendigar	Schooner	100	Bartın	1870	Bartın	Cappayandakik(!) Tüccarı Hacı Halil Efendi ve Şurekası
Hûda Verdi	Bark	702	Sestri Pononte	1869	İstanbul	Karamanlı Şahin Eğinli ve Şurekası
Hûda Verdi	Brig	375	Romanya	1865	İstanbul	Mehmed Habibzâde Nureddin ve Şurekası
Hûda erdi	Brig	362	Sestri Pononte	1864	Üsküdar	Hasan Bilali
Hûda Verdi	Bark	349	Ereğli	1860	Üsküdar	A.Cascı
Hûda Verdi	Bark	399	Ereğli	1873	İstanbul	Yusuf Ağa
Hûda Verdi	Bark	339	Alaplı	1871	İstanbul	Ereğlili Ahmed Kaptan
Hûda Verdi	Bark	294	Castel-lemare	1880	İstanbul	Kadri Kaptan
Hûda Verdi	Bombade	274	Ereğli	1867	İstanbul	Şileli Kürd Süleyman Kaptan
Hûda Verdi	Brigantine	255	Şıra	1868	İstanbul	Ahmed Osman Mahmud
Hûda Verdi	Brig	241	Şıra	1871	İstanbul	Hafimoğlu Mustafa ali Kaptan
Hûda Verdi	Brig	225	-----	1867	İzmir	İlyas Efendi
Hûda Verdi	Brig	232	Şıra	-----	İstanbul	Hasan Bin Mehmed Kaptan
Hûda Verdi	Brig	220	-----	1870	İstanbul	İsmail Hüseyin Kaptan
Hûda Verdi	Brig	210	Abana	----	İstanbul	Bolulu Halil Kaptan
Hûda Verdi	Brig	210	-----	1880	İstanbul	Rizeli Tahir Ömer Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Hûda Verdi	Brig	207	Abana	1867	İstanbul	Mehmed Ali Kaptan
Hûda Verdi	Bark	191	Şıra	1868	Ereğli	İlyas Efendi
Hûda Verdi	Brigantine	179	Ereğli	----	İstanbul	Ereğlili Mustafa Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	171	-------	1881	İstanbul	Emin Efendi
Hûda Verdi	Brig	165	Bartın	1874	İzmir	Marmaralı Yorgi Kaptan
Hûda Verdi	Brig	153	Biga	1882	İstanbul	Aniyahlı Hacı Ahmed Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	150	Karaağaç	1886	İstanbul	Ömer Kaptan
Hûda Verdi	Schooner	143	Mesan-Edirne	1880	İstanbul	İnebolulu Ömer bin Hüseyin Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	127	Karacaz	1871	İstanbul	Hüseyin Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	125	Karaağaç	1874	İstanbul	Ağvalı Hüseyin Kaptan
Hûda Verdi	Schooner	110	Sürmene	1894	Sürmene	Ahmed Mehmed
Hûda Verdi	Brig	108	Filyos	1886	İstanbul	Filyoslu İsmail Kaptan
Hûda Verdi	Brig	110	Bartın	1885	İzmir	Amasralı Mehmed Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	106	Amasra	1878	İstanbul	Amasralı İbrahim Kaptan
Hûda Verdi	Ahşap Martiko	106	Bartın	1877	İstanbul	Süruroğlu Kâmil Kaptan
Hûda Verdir	Brig	305	St.Malo	1866	Üsküdar	Hasan Bilali
Hûdaya Emanet	Bark	190	Pire	1865	İstanbul	Hacı İlyas Efendi
Humsiye-i Bahrî	Schooner	100	Girza	1874	Girza	Girzahlı Ali ve Şurekası
Hundi Verdi	Bark	114	İngiltere	1855	İstanbul	M.Lazarou

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
İoannis	Brigantine	217	Sakız	1871	Sakız	M.Theodarakis Zygmolas
İoannis	Brig	144	Şıra	1883	Sakız	Sakızlı Petro Bandesko ve Şurekası
İoannis	Brig	181	Scio (Maestro Yanni Usta)	1870	Sakız	-----
İoannis	Brig	118	Sakız	1867	Sakız	M.Lignos
İyonnis Dedoussis	Brig	327	Bordeaux	1867	Çeşme	G.Dedoussis
İyonya	Brig	136	Yunan	1881	Biga	Bigalı Leonidi Yanni
İpsur Rahman	Brigantine	178	Hidra	18..	İstanbul	Hacı Emin Efendi
İrene	Brig	166	Kaşot	1872	Kaşot	Yanni Manyarlı
İssidoros	Ahşap	496	----	1883	İstanbul	Madam M.Kalayani
İsimsiz	Brig	275	Yunan	1873	İstanbul	Sarraf Vasilaki Kosmo Efendi
İsimsiz	Brig	255	----	1870	Rahtva	Rahtvalı Tüccar Hasan Ağa
İsimsiz	Brigantine	250	Tirebolu	1860	İstanbul	Hacı Mustafa Efendi
İsimsiz	Brigantine	206	Sakarya	1869	Tirebolu	İskenderun Tüccarandan İbrahim Tabureci
İsimsiz	Brigantine	189	Yunan	1868	İstanbul	İstanbullu Nikolaki Velidi Ermak
İsimsiz	Schooner	199	Bartın	1882	İstanbul	Hayriye Tüccarı Osman Yazıcı ve Şurekası
İsimsiz	Brig	191	İtalya	1873	Bartın	Mustafa Vehbi Efendi ve Şurekası
İsimsiz	Brig	154	İtalya	1869	İstanbul	Helthi Carahy
İsimsiz	Brigantine	178	Yunan	1869	Limnos	Hanna Petro ve Şurekası
İsimsiz	Schooner	178	Romanya	1869	Kara-ağaç	Mahuciler Kahyası Kard Mehmed'in oğlunun karısı Şerife Hanım

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
İsimsiz	Brigantine	175	-------	1878	İstanbul	Yazıcızâde İlyas Osman
İsimsiz	Schooner	175	Romanya	1868	Aktapoli	Aktarpolulu Nikola Dimitri Yakub
İsimsiz	Brigantine	162	Yunan	1869	Zistho	Zistholu Veziroğlu İbrahim
İsimsiz	Schooner	158	Vassilikos	1868	Vassi-likos	Aletci Dimitri Kostanti ve Şurekası
İsimsiz	Ahşap	152	Yunan	1868	Bül-bülcü(!)	Bülbülcü Starti Yorgi
İsimsiz	Schooner	150	Rusçuk	1869	Vidin	Vidinli Dimitraki ve Şurekası
İsimsiz	Schooner	150	Rusçuk	1860	Rusçuk	Rusçuklu Hacı Alizâde İbrahim ve Şurekası
İsimsiz	Ahşap	150	Bartın	1884	Bartın	Kappandakki Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi
İsimsiz	Ahşap	149	İngiltere	1883	İstanbul	Hacı Ali Efendi Zevcesi Emine Hafıza Hanım ve Şurekası
İsimsiz	Schooner	149	Haramson İskelesi	1884	Haram-son İskelesi	Keresteci Kelmendos
İsimsiz	Brigantine	145	Yunan	1863	Üsküdar	Üsküdarlı Pappas Agop Hatşador
İrene	Brig	166	Kaşot	1872	Kaşot	Yanni Manyarlı
İzzet (Isat)	Brig	148	Antalya	1885	Antalya	Abdi Efendi
İsidoros	Brigantine	396	La Spezia	1867	İstanbul	Evli Efendi
İskender	Brigantine	548	Trieste	1867	İstanbul	Sadık Bey
İskender	Bark	552	Avusturya	1886	İstanbul	Artin Karamanyan Efendi
İskender Şah	Schooner	790	Cochin	1859	Cidde	Hacı Selim Kooncu
İsken-deriye	Brigantine		Fransa	1867	İsken-deriye	İskenderiye Tüccarlarından Hacı Selim ve Şurekası
İskele	Brig	186	--	18..	İstanbul	Koyuncuoğlu Aleksandros Kaptan
İzzeddin	Schooner	112	Girit (Suda)	1869	Girit (Suda)	Sudalı İsraki Hüseyin

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Kademhayır	Ahşap Martiko	168	Amasra (Amasralı Mustafa Usta)	1881	Amasra	Amasralı Ali Halil Kaptan
Kademhayır	Brigantine	137	Yunan	1868	İstanbul	Tüccar Hacı Selah ve Şurekası
Kademhayır	Brig	112	Bartın	1878	Bartın	Kömürcü Ethem Ağazâde İsmail Hakkı ve Şurekası
Khadia(!) Hadiya	Brig	362	Lussin-piccolo	1865	Üsküdar	Emin Khadia (Hadiya)
(Khania) Hanya	Brig	138	Yunan	1874	Sakya	Sakyalı Hacı Yanni Kalminicola
Kharbaneh (Harbaneh)	Ahşap	145	Kharbaneh	1871	Karbaneh	Riza Beyzâde Süleyman ve Şurekası
Kiemiss	Bombade	100	Limnos	1874	Limnos	Limnili Dimitri Mahorta
Kilitya	Brig	100	----	18..	İstanbul	Tüccar Frankoğlu Mahruki
Kali(Adı Tali olarak değiştirildi)	Brig	269	Sinop	1884	İstanbul	Rusti
Kalis (Kalış)	Brig	273	Şıra	1872	İzmir	Aktapolulu Costandi Panayoti Kaptan
Kalliopi	Bark	314	Kasos	1868	Kasos	E.Evasan ve Şurekası
Kalliopi	Brigantine	230	Şıra	1866	Mikoni	Konsanlopulo
Karaağaç	Brig	155	Karaağaç	1859	Unkapanı	Unkapanlı Tüccar Horozoğlu Hacı Hasan
Karaağaç	Brigantine	150	Karaağaç	1872	İstanbul	Uncuzâde Apik Efendi
Karakuş	Brig	130	Yunan	1875	İstanbul	Emin Mustafa
Karasu	Brigantine	125	Bartın	1869	Bartın	Karasulu Gümüş Hüseyin ve Şurekası
Kara Süleyman	Brig	160	Şıra	1869	Girit	Giritli ahdi Popalaki

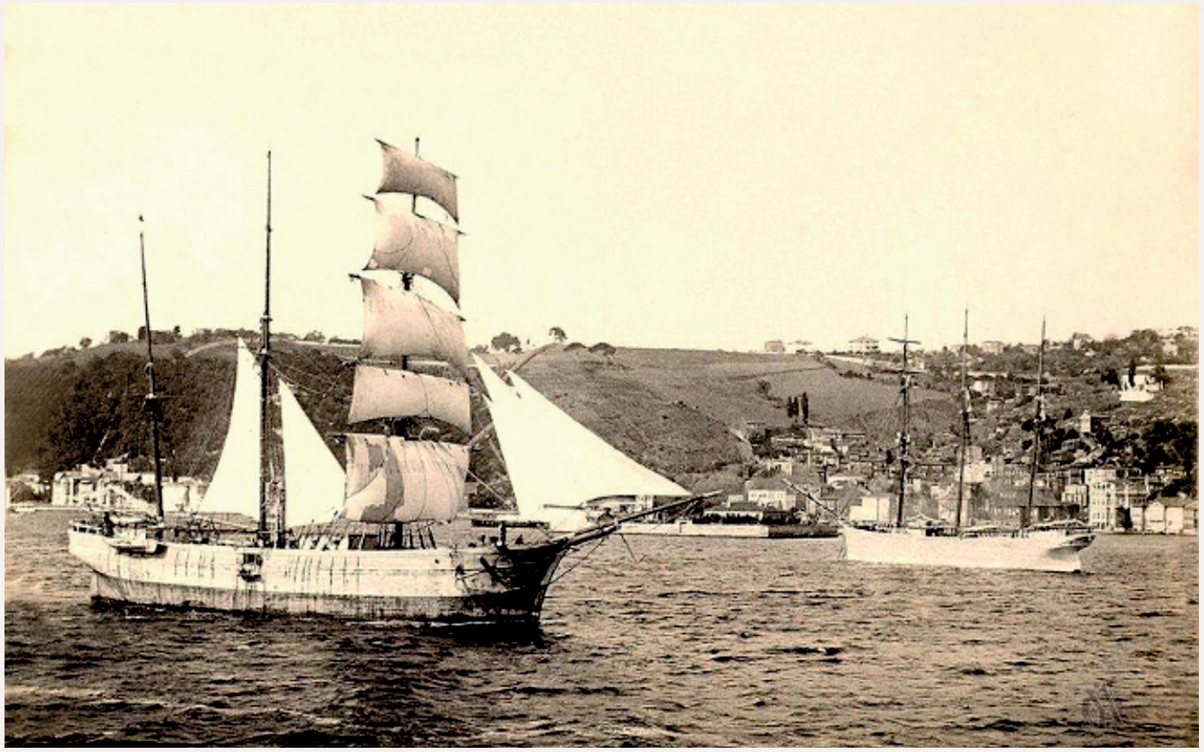
Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Karaca	Brigantine		Karaca	1869	Ereğli	Bender Ereğlili Subaşızâde Ahmed ve Şurekası
Katina	Schooner	186	Psara	18..	Selanik	----
Katırlı	Schooner	112	Ünye	1869	Katırlı	Katırlılı Nicola Costanti ve Şurekası
Kauna Roumni	Schooner	149	Amasra (Mehmed Usta)	1883	İstanbul	Marioftales Pascal Joachim Kaptan
Kırlangıç	Bombade	125	Gelibolu	1883	Mürefte	Mürefteli Yorgaki ve Şurekası
Kırlangıç-ı Bahri	Brig	105	Bartın	1883	İzmir	Bartınlı Hasan Mehmed Kaptan
Kısmet Hûda	Brigantine	249	Spezia	1872	İstanbul	B.Orail
Klaistotimos	Brigantine	175	Sakarya	1876	Sakarya	Kara Agopoğlu İshak
Konstantinos	Brig	144	Rusya	1882	İstanbul	Y.Pandeli Nikopolo ve Şurekası
Konstantinos	Brigantine	278	Pande-richia	1869	İstanbul	C.Schristoforidis
Konstantinos	Brigantine	160	Şıra	1867 /82	İstanbul	G.D.Melis
Kooroojeh Shilleh Kuruca Şile	Schooner	125	Kuruca Şile	1869	Rüsumat	Rüsumatlı Ağassinden Süleyman Ağa
Krialo	Brigantine	135	Yunan	1866	Karabolu	Karabolulu Hristo
Nuhrevan (Khurevan)	Schooner	193	----	---	İstanbul	Hasan Kaptan
Nuhrevan (Khurevan)	Ahşap Martiko	186	Ereğli (Mustafa Usta)	1847	Ereğli	Hattab Tüccarı Kürekçi Hacı Raşid
Külhan-ı Bahri	Brig	285	Alaplı (Mehmed Usta)	1872	İstanbul	Alaplılı Pehlivanoğlu Ali Halil Kaptan
Kuşad-ı Bahri	Brig	100	Tirebolu	1883	Tirebolu	Nakıbzâde Ali Efendi
Kyriakoula	Brigantine	143	Şıra	1884	İstanbul	M.Nitiforos

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Limnos	Brig	105	Limnos	1869	Limnos	Limnoslu
Mesafosmos	Brigantine	137	Yunan	1868	İstanbul	Tüccar Hacı Selah ve Şurekası
Limnos	Brig	100	Limnos	1874	Limnos	Aletçi Kostanti Lefter
Lisovya	Brig	236	Kefken	1874	İstanbul	Şileli Halil İbrahim Kaptan
Lûtfu Huda	Bark	728	Mellet Mercher	1865	İstanbul	Hilmi Bey
Lûtfu Huda	Bark	680	---------- -------	----	İstanbul	Ereğlili Vassanioğlu Ahmed Kaptan
Lûtfu Huda	Brig	191	----- Abana (!)	----	İstanbul	Abanalı Müşiroğlu Hacı Hasan Kaptan
Lûtfu Huda	Ahşap Martiko	159	Mehmed Usta	1865	İstanbul	Paşa Reisoğlu Mehmed Kaptan
Lûtfu Bahri	Brig	219	Ereğli	1869	Ereğli	Bender Ereğlili Hacı Vali Ahmedzâde Yakup Kardeşler
Lûtfu Huda	Schooner	295	Ayandon	1885	Ayandon	Kereste Tüccarı Hacı Ali Efendi ve Şurekası
Lûtfu Huda	Schooner	295	Ayandon	1880	Ayandon	Tüccar Ağazâde Mehmed Efendi ve Şurekası
Lütfiye	Brig	169	Yunan	1883	İstanbul	Kereste Tüccarı Said Hacı Ahmed Efendi
Karaağaç	Brig	155	Karaağaç	1859	Unkapanı	Unkapanlı Tüccar Horozoğlu Hacı Hasan
Karaağaç	Brigantine	150	Karaağaç	1872	İstanbul	Uncuzâde Apik Efendi
Karakuş	Brig	130	Yunan	1875	İstanbul	Emin Mustafa
Karasu	Brigantine	125	Bartın	1869	Bartın	Karasulu Gümüş Hüseyin ve Şurekası
Kara Süleyman	Brig	160	Şıra	1869	Girit	Giritli ahdi Popalaki

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Maiz	Brig	262	Avusturya	1874	İstanbul	Bogos Serkis ve Şurekası
Makedonya	Bark	454	Savona	1868	İstanbul(!)	İlia Kazo
Maxoudie (Maksudiye)	Bark	184	Sinop	1866	İstanbul	Has Mustafa Bey
Marego	Brig	141	Yunan	1888	Sakız	Sakaryalı Margosargo ve Şurekası
Mariya	Brig	275	Romanya	1873	İstanbul	Tüccar Anastastaki Nicoliadis
Mariya	Schooner	247	Yunan	1881	İstanbul	Taşçızâde Süleyman Efendi
Mariya	Brig	155	Limnos	1880	Limnos	Limnili Nicola Manoli
Mariya	Brig	120	Yunan	1872	Bülbülce	Bülbülceli Scotpappa Manoli
Mari Valiano	Brigantine	260	Şıra	1880	Canea	M.Mazlum
Maria	Brig	198	Vassilikos	1867	İstanbul	Nikoloaidi Oğlu
Marigo	Brig	233	Şıra	1869	İstanbul	N.Aslanoğlu
Marika	Brig	395	Yunan	1873	Kaşot	Kaşotlu Komyanos Yani
Maria	Brig	195	Vassilikos	1867	İstanbul	Nikoloaidi Oğlu
Marsis	Bark	331	İtalya	1876	İstanbul	Konyalı Hacı Ali Kaptan
Mary	Brig	273	Fiume	1848	Üsküdar	M.Caja
Masala Muradiye	Brig	219	Chioggia	1866	Üsküdar	Halim Selim Ağa
Masava Gloria	Bark	287	Buccari	1865	Üsküdar	Mehmed Faslı
Masciallak(!) Zeytuniye	Brig	120	Dulcigno	1874	Üsküdar	Hacı Yusuf Aslan
Massala Primo	Ahşap Martiko	273	Servolo	1867	Üsküdar	Süleyman Veli
Masseri	Brig	154	Şıra	1884	Canea	İbrahim Hasan
Memleket-i Bahr	Bombade	137	Göşgün		İstanbul	Kalafatçı Usta Hacı Selah Ağa Zevcesi Fatma Dilber Hanım
Melleni	Brig	242	Şıra	1868	İstanbul	Aktepolili Yorgi Kaptan
Meneril	Bark	408	.....	18..	İstanbul	Kasoslu Mikael Pappa Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Mercan	Brig	413	Sinop	1872	Trabzon	Trabzonlu Tüccar Gerikian Stephan ve Şurekası
Meserret	Brig	185	Şıra	1868	İstanbul	Niyazi Bey
Mesudiye	Brig	203	Şıra	1873	İstanbul	Hüsnü Bey
Mesudiye	Brig	202	Yunan	1886	İstanbul	Hasan Paşazâde Hüsnü ve Şurekası
Mesudiye	Brig	187	Yunan	1885	İstanbul	Yorgancılar Kahyası Hacı Mustafa Efendi
Mesudiye	Brig	110	-----	1858	Beligazi	-------
Mesudiye	Brig	100	Sakarya	1872	Sakarya	Hattabcı Halil Efendi ve Şurekası
Metamorcos	Brigantine	205	İyonya	1867	---	İyonyalı Akandaloğlu Hacı Yorgi ve Kardeşleri
Midilli	Brig	240	-----	18..	İstanbul	Hasan Kaptan
Mukaddeme-i Hayr	Brig	125	Biga	1880	Biga	Bigalı Koçoğlu Mustafa
Mumbit Ticaret	Brig	222	Yunan	1876	İstanbul	Nalbur Hacı Şevki Efendi
Murad Ali	Brig	225	Alahiye	1874	Alahiye	Alahiyeli Tüccar Selim Ağazâde Ali Efendi ve Kardeşleri
Murad-ı Bahrî	Ahşap Martiko	166	Murad Usta-Abana	1873	İstanbul	Çelebi Selah Kaptan
Murad-ı Bahrî	Ahşap Martiko	164	İnebolulu Aleko Usta-Biga	1870	İstanbul	Bigalı Musa Kaptan
Murad-ı Bahrî	Brig	144	Paoli Usta-Hanya/Girit	1878	Rodos	Hanyalı Hüseyin Kaptan
Murad-ı Bahrî	Ahşap Martiko	139	Kahvecioğlu Mehmed Usta-Bartın	1888	İstanbul	Bartınlı Mustafa Ahmed Kaptan
Murad-ı Bahrî	Schooner	132	Karaca	1881	İstanbul	Mehmed Süleyman
Murad-ı Bahrî	Ahşap Martiko	110	İnebolulu Kiryako Usta-Çatalzeytin	1891	İstanbul	Çatalzeytinli Hüseyin Bin Ali Kaptan
Muradiye	Bark	343	Sunderland	1869	Üsküdar	Ahmet Guili
Mürefte	Brig	137	Bartın	1869	Mürefte	Mürefteli Strati Hacı Simon
Mürefte	Brig	112	Mürefte	1869	Mürefte	Müfrefteli Andon Ballaş

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Nasib	Bark	380	Şıra	1876	İstanbul	Rüştü Bey
Nasib-i Bahrî	Brig	300	Biga	1876	Biga	Gucacizâdeli Hacı İbrahim Efendi
Nevşehir	Brig	199	Bartın	1884	Nevşehir	Şehirli Hacı Mehmed ve Şurekası
Nezaret	Brigantine	307	Rusya	1887	İstanbul	Ligoporian Haçik Efendi ve Şurekası
Nicola	Brig	210	Kaşot	1872	Kaşot	Pappa Nicola
Nimet Huda	Bark	500	Sestri Pononte	1869	İstanbul	Hacı Hasan Efendi
Nimet Huda	Brig	225	-------	18..	İstanbul	J.Armacıoğlu
Niktarina	Brigantine	249	Sinop	1887	İstanbul	İssia Hristiotti
Nilüfer	Bark	595	Lussinpiccolo	1864	İstanbul	Sadık Bey
Nimet-i Huda	Brig	209	Şıra	1871	İstanbul	Ağvalı Mehmed Emin Kaptan
Nûr-u Bahrî	Brig	200	Çanakkale	1871	İstanbul	Hace Ümmü Gülrun Hanım
Nûr-u Bahrî	Brig	119	Tirebolu	1874	Tirebolu	Tophanede Kömürcü Ethem Ağazâde Kömürcü Hakkı
Nusret-i Bahrî	Ahşap Martiko	198	Abana	1873	İzmir	Abanalı Ali Çelebioğlu Hasan Kaptan
Nusret-i Hayriye	Brig	343	Fiume	1857	Üsküdar	A.Bilali



Kuruçeşme önlerinde yelkenli ticaret gemileri.

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Oceanos	Brigantine	438	Şıra	1875	İstanbul	Mehmed Ali
Odysseus	Brig	200	Sakız	1867	Sakız	Filli Miliaidi
Olga	Brig	280	Şıra	1867	İstanbul	Hüseyin M.Moloğlu
Olga	Brigantine	230	Rusya	1883	İstanbul	Tüccar Hacı Hasan ve Şurekası
Olga	Brig	212	Galaksidi	1871	İstanbul	V.J.Hasanoğlu
Olga	Brig	130	Romanya	1870	İstanbul	Fabrikacı Zahariş
Olga Dandria	Brigantine	146	Şıra	1873	İstanbul	Aktapolili Nicoli Mavridi Kaptan
Ombros (İmroz)	Ahşap	301	Romanya	1884	Marmara	Marmaralı Georgi Frangopulo
Omonia	Brig	181	Sakız	1871	Selanik	G.Franco
Omonia	Brigantine	180	Sinop	1886	İstanbul	A.Jadi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Omonia	Brig	162	Şıra	1864	Bandırma (Erdek)	Bandırmalı (Erdek)Vasil Kaptan
Omonia	Brig	113	Yunan	1882	İstanbul	Yorgi Validesi Vironiki
Omorokya	Brig	137	Şıra	1869	İstanbul	Ligori Lefter ve Şurekası
Oonia (Biga)	Brig	330	Biga	1868	Biga	İskenderun Tüccarlarından Rüstem Efendi ve Şurekası
Biga	Brig	290	Biga	1866	Biga	Sürmeneli Küçük Alioğlu Hacı Hasan ve Şurekası
Biga	Brig	255	Biga	1866	Biga	Bigalı Şakir ve Şurekası
Biga	Brig	203	Biga	1870	Biga	Kayserili Adranoğlu Kirkor ve Şurekası
Biga	Brig	195	Biga	1867	Biga	Bigalı Hacı Hasan ve Şurekası
Biga	Brig	143	Biga	1869	Biga	Bigalı Ahmed Tevfik ve Şurekası
Biga	Brig	125	Biga	1869	Biga	Bigalı Mutab Kirkoroğlu Michael ve Şurekası
Biga	Brig	125	Biga	1868	Biga	Bigalı Ahmed Yezidioğlu Hacı İbrahim
Biga	Brig	112	Biga	1868	Biga	Bileciklioğlu kirkor
Biga	Brig	112	Biga	1868	Biga	Bigalı Papazoğlu Savah ve Şurekası
Biga	Brig	112	Biga	1871	Biga	Salah Bey
Ossia Prasko	Brig	149		1884		Bigadoslu Manol, Hacı Fotaki ve Şurekası
Ossia Prasko	Brig	149	Biga	1868	Biga	Bigadoslu Miliadi ve Şurekası

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Panagia	Brig	137	Yunan	1882	Sakız	Sakızlı Nicola Anastas ve Şurekası
Panagia	Brig	132	Şıra (Yanni Usta)	1868	İstanbul	Aya Noroslu Prastinos Kaptan
Panagia	Bark	110	Rize(Hacı Ahmed Usta)	1870	İstanbul	Rizeli Mustafa Kaptan
Panagia Erithiani	Bark	272	Scio	1885	Sakız	Los'un oğlu
Panagia Myrtidiotissa	Brig	131	Şıra	1868	Sakız	A.Panteli
Panalon	Brig	202	Yunan	1865	Limnos	Limnoslu Angeli Angeli Akiti
Panayaşki	Brig	162	Şıra	1870	İstanbul	Aynaros Manastırı
Panayotti	Brig	134	Sakız	1883	Rusya	Sakızlı Yorgi Sargo ve Şurekası
Pappa Kriako	Brig	272	Yunan	1874	Ordon	Ordonlu Jerkoğlu Mehmed
Pendreck	Schooner	145	Penderck	1869	Penderck	Pendrekli Kara Mahmudoğlu Hacı Ahmed ve Şurekası
Pertev Piyale	Schooner	113	Hanya	1873	Hanya	Hacı Ahmed Piraşi
Peruana-i Derya (!)	Schooner	175	Kefken İskelesi	1880	Kefken İskelesi	Hayriye Tüccarı Basacı Mehmed Ali ve Şurekası
Peruana-i Derya (!)	Schooner		Kefken İskelesi	1883	Kefken İskelesi	
Pervane-i Bahrî	Brig	102	-----	18..	San Giovani	Bezcizâde Mehmed Ali Ağa
Pervane-i Derya	Ahşap Martiko	135	-----	18..	İstanbul	Ağvalı Ömer Kaptan
Pervas-ı Bahrî	Brig	158	Dulçino	1868	İstanbul	İzzet Efendi
Pervas-ı Bahrî	Brig	180	Dulçino	1869	San Giovanni Di Madua	Mehmed Giuli ve Şurekası
Philadelphia	Brig	224	Spezia	1871	İzmir	Kereste Tüccarı Emin Efendi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Pîrnuh	Brigantine	125	Bartın(Ali Usta)	1868	İstanbul	Ağvalı Mehmet Alioğlu Hasan Reis
Pirot	Schooner	432	Yunan	1881	İstanbul	Eppaminosa
Anagosti						
Possidon	Brig	362	Biga	1880	Biga	Bigalı Koçzâde Mustafa ve Şurekası
Possidon	Brig	257	Anatolia	1869	İstanbul	Hacı Mustafa Hüseyin
Possidon	Brig	250	Fiume	1698	İstanbul	Aktepolili Panayoti Kaptan
Possidon	Brig	215	Biga	1873	İstanbul	Bigalı İsmail Kaptan
Possidon	Brig	209	Biga	1870	İstanbul	Nicholos Lazari Kaptan
Pukrof	Brig	359	Aio Noros	1891	İstanbul	Cosmo Prassimo Kaptan
Procktelia	Brig	239	----	18..	İstanbul	----
Prodromos	Brig	355	Castelrosso	1879	Castel-rosso	S.Basaillou
Prodromos	Schooner	174	Yunan	1880	İstanbul	Costantinasi ve Şurekası

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Revnak-ı Bahrî	Schooner	145	Karaağaç	1877	Karaağaç	Doğramacızâde Raif Efendi
Richard	Bark	531	Richibucto	1877	Sakız	L.Zazaroni
Rize-i Berrî	Brig	110	Rize	1855	Rize	Rizeli Hacı Bekiroğlu Receb ve Şurekası
Rumeli	Brig	112	Şıra	18..	İstanbul	Rizeli Ahmed Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Said	Brig	146	Yunan	1877	İstanbul	Hattab Tüccarı Vasil Serafin ve Şurekası
Sakarya	Brig	200	Sakarya	1873	Sakarya	Tunuslu Tüccar Mishak Mishak ve Kardeşi
Sakarya	Brig	199	Sakarya	1872	Sakarya	Galatalı Kürekçi Hacı Raşid
Sakarya	Brig	187	Sakarya	1869	Sakarya	Kapıcıbaşı Kiniaseli Emin Ağa
Sakarya	Brig	182	Sakarya	1867	Sakarya	Rıza Beyzâde Rifat Bey ve Şurekası
Sakarya	Brig	175	Sakarya	1879	Sakarya	Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İsak Efendi ve Şurekası
Sakarya	Brig	125	Sakarya	1870	Sakarya	Rizeli Ahmed Reis Oğlu HüseyinAğa
Sakarya	Brig	125	Sakarya	1869	Sakarya	Mehmed ve Arif Ağa ve Şurekası
Sakarya	Brig	110	Sakarya	1878	Sakarya	Katırlılı Nigori Liago
Sakin-i Derya	Brig	125	Sinop	1883	Sinop	Tüccar Yorgancızâde Hacı Mehmed Bey
Sakız	Bark	450	Scio	1870	Sakız	Bayrehli Adirion
San Gioavanni	Brig	238	Procida	1862	İstanbul	Bigalızâde Ayık Efendi
Santa Maria	Brig	180	----	1875	Mersin	Mersinli Hulusi Kaptan
Şahper	Brig	178	Galaksidi	1878	İstanbul	H.İbrahim
Seyfi Derya	Brig	112	Biga	1870	Trabzon	Trabzonlu Yelkencizâde Cemal Efendi ve Şurekası
Seyran-ı Bahrî	Brig	120	Marnero	1870	Dulcigno Montenogro	Etem Razzak ve Şurekası
Seyranî	Brig	112	Romanya	1875	Vassilikos	Vassilikoslu Anastas Yannaki
Sekiz Kardeş	Brig	135	Pire	18..	San Giovanni	Ülkünlü Emin Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Selamet-i Hayr	Brig	160	Karaca	1894	Karaca	Ahmed İlyas
Sarkiş	Brig	200	Şamjol	1876	Şamjol	Kayseri Tüccarı Bedros Valideh Besakik
Seher	Brig	164	Şıra(Hristo Usta)	1870	İstanbul	Rizeli Rüştü Kaptan
Seher	Brig		Bartın	1883	Bartın	Yelkenci Hacı İbrahim Efendi
Seyyar-ı Bahrî	Brigantine	166	Şıra	1874	İstanbul	Haggi Hazar
Sükûn-u Bahr-î	Brig	210	Gelibolu	1884	Gelibolu	Kereste Tüccarı Ahmed Efendi Bin Mehmed Emin
Sinop	Brig	300	Sinop	1869	Sinop	Hayriye Tüccarı Ethem Efendi ve Şurekası
Sinop	Brig	300	Sinop	1876	Sinop	Tevfik Efendi
Sinop	Brig	262	Sinop	1870	Sinop	Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İzak Efendi
Sinop	Brig	254	Sinop	1878	İstanbul	Kereste Tüccarı İzak Garabet
Sinop	Brig	225	Yunan	1870	Sinop	Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İzak Efendi
Sinop	Brig	212	Sinop	1868	Slambot	Slambotlu Keresteci Hacı Ali Efendi
Sinop	Brig	181	Sinop	1864	İstanbul	Rizeli İbrahim Kaptan
Sırrı	Brig	371	Kherson	1871	Üsküdar	İslam Bey
Sivani	Bark	413	Karaağaç	1870	İstanbul	Ereğlili Ahmed Kaptan
Siperisiyah	Brig	187	Romanya	1880	Vassilikos	Vassilikoslu Yanni'nin Validesi Tekfuri
Spezia	Brigantine	120	Vassilikos (Larnaka)	1870	İstanbul	Marmaralı Dimitri Rali Kaptan
Spiro	Brig	227	Kaşot	1872	Kaşot	Yorgi Elia

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Spiro	Brig	168	Yunan	1879	Bartın	Muttabbaşızâde Hacı Rifat Efendi
İstanbul	Brig	250	Sinop	1871	Sinop	Mehmed ali ve Şurekası
İstanbul	Brig	190	Bartın	1870	Unkapanı	Unkapanlı Tüccar Veli Ağa ve Şurekası
İstanbul	Brig	---	Avusturya	1873	İstanbul	Tütüncü Yordan ve Şurekası
Stavros	---	129	Şıra	1868	Bandırma/ Erdek	Erdekli İstefan Kaptan
Subuminneh	Schooner	136	Bartın	18..	Bartın	Bakkal Stefan Yanni
Subut-u Bahrî	Brig	190	Ragusa	1875	İstanbul	Aktepolili Costandi Yanni Kaptan
Sultan	Brig	246	Tirebolu	1876	Biga	Bigalı Yarvar Simon ve Şurekası
Sultan-ı Derya	Brig	125	Bartın	1885	Rize	Rizeli Çolakoğlu Hüseyin ve Şurekası
Sultaniyah	Brig	300	Çanakkale	1867	İstanbul	Birecikli Colladi
Sultaniyah	Brig	125	Çanakkale	1868	İstanbul	Foçalı Şakir Hasanoğlu Ahmed ve Şurekası
Sülün-ü Bahrî	Schooner	144	-----	1874	Foça	Filyoslu Hasan İbrahim Kaptan
Suzannah	Brig	100	Yunan	1874	İstanbul	Mavnacı Nicola ve Şurekası
Sürat-i Bahrî	Ahşap Martiko	168	Sinop(Sinoplu Kriyako Usta)	1881	İstanbul	Çelebioğlu Osman Kaptan
Sürat-i Bahrî	Brig	168	Sinop	1864	İstanbul	Hacı Ali Efendi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Şakir Ağa	Ahşap	100	Şakir Ağa	1868	Çakır Ağa	Taşçıbaşı Mustafa ve Şurekası
Şakraz	Brig	300	Biga	1876	Biga	Gucacizâdeli Hacı İbrahim Efendi
Bkz. Chakraz (Çakraz)	Brig	185	Çakraz	1876	Çakraz	Galatada Aletçi Dimitri Ohannes Vassilikos
Şahini Bakır	Schooner	120	Dulcigno (Montenegro)	1881	S.Giovanni di Madea	A.G.Ciobba
Şerif Gildis	Brigantine	232	Ünye	1866	Hanya	Mahmud Mazlum
Şahin-i Bahrî	Bark	306	Karaağaç	1882	İstanbul	Ömer Kaptan
Şahin-i Bahrî	Brig	241	Pendraçya	1894	Pendraçya	Balıkçı Ahmed
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	170	Bartın	1870	İstanbul	Ağvalı İbrahim Hüseyin Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	160	Bartın	1870	İstanbul	Bartınlı Mustafa Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	160	Biga	1874	İstanbul	Ağvalı Mustafa Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	160	Bartın	1880	İstanbul	Ağvalı Mustafa Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	160	Biga	1870	İstanbul	Ağvalı Halil Hasan Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	155	Hidros	1882	İstanbul	Hurşid Hüseyin Kaptan
Şahin-i Bahrî	Bark	150	Bartın	1876	Rize	Halid Ali
Şahin-i Bahrî	Brig	145	Abana	1859	İstanbul	Çelebi Oğlu Mehmed Hüseyin Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	142	Trablus	1886	İstanbul	Mustafa Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	136	Abana	1869	İstanbul	Bigalı Tiflisoğlu Mehmed Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	131	Abana	1859	İstanbul	Abanalı Çelebioğlu İsmail Kaptan
Şahin-i Bahrî	Schooner	125	Karadağ	1882	İstanbul	H.A.Bostancıoğlu
Şahin-i Bahrî	Brigantine	124	Karaağaç	1882	İstanbul	H.Bostancıoğlu
Şahin-i Bahrî	Brig	124	İlişid	1878	İstanbul	Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Şahin-i Bahrî	Brig	123	Filyos	1874	İzmir	Bigalı Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan
Şahin-i Bahrî	Schooner	118	Karadağ	1881	Karadağ	Mustafa Tosun
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	108	Bartın (Kara Mustafa Usta)	1862	İstanbul	Rizeli Halil Ali Kaptan
Şahin-i Bahrî	Ahşap Martiko	105	Bartın	18..	İstanbul	Kapıdağlı Hristo Kaptan
Şahin-i Bahrî	Schooner	104	Karadağ	18..	İstanbul	H.M.Salih Baba
Şahin-i Bahrî	Brigantine	104	Karaağaç (Yanni Usta)	1869	İstanbul	Şahin-i Nusret
Şahin-i Bahrî	Brig	100	Kurucaşile	1885	Kurucaşile	Hattab Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi
Şahin-i Bahrî	Brig	---	Kuruağaç	1893	İstanbul	Kaprol Manukyan
Şahin-i Derya	Brig	192	-----	1865	İstanbul	Halil ağa ve Şurekası
Şahin-i Derya	Brig	170	Manastır	1884	Manastır İskelesi	Şerife Hadiye Hanım
Şahin-i Derya	Brig	147	Yunan	1873	Rize	Rizeli MollaoğluMustafa
Şahin-i Derya	Brig	137	Abana	1875	Abana	Kereste Tüccarı Papazoğlu Ligor
Şahin-i Derya	Brig	100	Tirebolu	1869	Tirebolu	Andonoğlu Andon Hacı Kriako ve Şurekası
Şahin-i Nusret	Brig	121	Tirebolu	1886	Karftach (Rusya)	Yanni Amiro
Şapiro	Brig	168	Yunan	1885	Bartın	Muttabbaşızâde Hacı Rifat Efendi
Şıpka	Brig	160	İngiltere	1884	İstanbul	İskenderiye sakini Mahjarduş
Şah Yunus	Brig	165	Bartın	1875	Bartın	Dillizâde Halim
Şah Yunus	Brig	165	Bartın	1880	Aktarpolu	Aktarpolulu Eskoloğlu Vasil Costanti ve Şurekası

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Şeref-i Bahrî	Brigantine	106	Irmak (Aristidi Usta)	1874	İstanbul	Aristidi Kaptan
Şeref-i Yıldız	Brig	302	Biga	1873	Girit	Giritli Mahmud Mazlum
Şespay-i Bahrî	Ahşap Martiko	100	Bartın	1869	İstanbul	Aktepolili Yorgi Kaptan
Şile	Brig	144	Şile	1868	Şile	Şileli İbrahim ve Şurekası
Şile	Bombade	130	Şile	1868	Şile	Hayriye Tüccarı Hacı Ahmed Efendi
Şile	Bombade	100	Şile	1865	Katırlı	Katırlılı Tüccarlardan Hristaki ve Şurekası
Şile	Brig	100	Şile	1867	Şile	Mehmed Ali Bey
Şile	Bombade	100	Şile	1868	Şile	Hayriye Tüccarı Hacı Ahmed Efendi

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Tahir-i Bahrî	Bark	307	Karaca	1881	İstanbul	H.H.Bostancıoğlu
Tahir-i Bahrî	Schooner	306	Cidde	1884	Rize	Rizeli Bostancızâde Hayri Hüseyin ve Şurekası
Tahir-i Bahrî	Brig	285	Biga	1872	Limnos	Limnili Dimitri Sophianos
Tahir-i Bahrî	Schooner	112	Bartın	1873	Bartın	Bartınlı Eminoğlu Mustafa
Taksiyadis	Brig	186	Bandırma/ Erdek	1872	Bandırma/ Erdek	Kaptan Vepanos
Taksiyadis	Brig	107	Bandırma/ Erdek	1878	Bandırma/ Erdek	Erdek Yanni Kaptan
Taksiyarkis	Brig	203	Castellamare	1868	İstanbul	A.Anastasiadis
Taksiyarkis	Brigantine	274	Şıra	1886	İstanbul	Yoghi Parasosva
Taksiyarkis	Brig		---	18..	İstanbul	Marmaralı Aristidi Kaptan
Taksiyardis	Schooner	137	Şıra	1881	Sakız	G.Samona
Taksiyardis	Brig	124	Galaksidi	1866	Sakız	M.Pallios
Tşetratikos-Favriyaros	Brig	278	----	18..	İstanbul	Rizeli Hüseyin Mustafa Kaptan

Telaş	Brig	250	Alaplı	1880	Mideh	Midehli Serafinoğlu Çakal Vasil
Telassporos	Brig	106	Yunun	1877	Bülbülce	Bülbülcülü Strati Vangel Tavlaki
Temur Cappu (Bkz. Demir Kapı)						
Tenedos	Bombade	130	Tenedos	1869	Bozcaada	Bozcadalı Hasibe Hanım
Tirebolu	Brig	300	Tirebolu	1871	Tirebolu	İbrahim Halil Bey
Tirebolu	Brig	284	Tirebolu	1869	Tirebolu	Anastas Andriaki
Tirebolu	Brig	275	Tirebolu	1868	Tirebolu	Yelkencizâde Hacı Mustafa ve Şurekası
Tirebolu	Brig	114	Tirebolu	1870	İstanbul	Yorgancı Hüseyin Efendi
Teselya	Brig	250	Avusturya	1882	İstanbul	Bülbülceli Stavraki Pavlaki ve Şurakası
Tevfik-i Bahrî	Brig	240	Ereğli	1885	İstanbul	Hüseyin oğlu Mustafa Bey
Tevfik-i Bahrî	Brig	194	Ereğli	1870	İstanbul	Hasan Kaptan
Tevfik-i Bahrî	Ahşap Martiko	163	Karaağaç	1876	İstanbul	Rizeli Osman Kaptan
Tevfik-i İhsan	Ahşap Martiko	171	Ereğli(Ereğlili Stavri Usta)	1866	İstanbul	Ereğlili Müftüoğlu Hacı Hasan Kaptan
Tevfik-i Rabbanî	Schooner	191	Şıra	1885	İstanbul	İbrahim Osman
Theologos	Brig	156	Şıra(Andreas Usta)	1869	Şıra	Erdekli Kaptan Spiro
Ticaret	Brig	216	Şıra	1872	İzmir	Aktepolili Dimitri Kaptan
Ticaret	Brig	450	Yunan	1869	İstanbul	Hayriye Tüccarı Eminzâde Hüseyin Zühtü Efendi
Ticaret	Brig	220	Şıra	1869	İstanbul	Mehmed Efendi
Ticaret	Brig	195	Şıra	1874	İstanbul	S.İsmail
Ticaret	Schooner	192	İstefan İskelesi	1875	İstefan İskelesi	İstefanlı Kadıoğlu İsmail ve Şurekası
Ticaret	Ahşap Martiko	170	Alaplı	1877	İstanbul	Hüseyin Binali Kaptan
Ticaret	Brig	125	Bartın	1871	Kerrasonde	Kerassondeli Hacı Hasan Kaptan
Ticaret	Schooner	120	Bartın	1876	Somak	Somaklızâde Mustafa Yazıcı ve Şurekası
Ticaret	Brig	125	Sepet İskelesi	1884	Rize	Rizeli Hacı Temel ve Şurekası

Ü

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Üç Azizler	Ahşap	135	Şıra	1884	İstanbul	Tüccar Ahmed Afendi ve Kızkardeşleri
Üç Kardeş	Brig	253	Şıra (Andriko Usta)	1870	Bandırma/ Erdek	Erdekli Nikoli Kaptan
Üç Kardeş	Ahşap Martiko	130	Şıra (Andriko Usta)	1870	İstanbul	Mehmed Kaptan

V

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Vahran	Brig	205	Alaplı	1879	İstanbul	Yanaki Kaptan
Virginia	Brig	174	Şıra	1869	Sakız	A.Maliadis
Vittoria	Schooner	112	Sakız	1883	Sakız	Demetris Şiniti

Y

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Yafa	Brig	178	Ereğli	1878	İstanbul	Ereğlili Aksakaloğlu Ali Kaptan
Yeni Dünya						
Yeşil Kanat	Schooner	125	Tirebolu	1879	Tirebolu	Tirebolulu Hacı Emin Ağa Velidi(oğlu) Mehmed ve Şurekası
Yeşil Kanat	Brig	119	Tirebolu	1885	Tirebolu	Yelkenci Mustafa Efendi
Yeşil Kanat	Schooner	100	Tirebolu	1879	Tunus	Tunuslu Salih Bin Sellah
Yorgi Yuan	Brig		Yunan	1884	İstanbul	Christopher ve Yorgi Vasilyani
Yorgios	Brig	203	Şıra	1875	Rodos	Çeşmeli Yorgi Kaptan
Yorgios Yanni	Brig	222	Spezia	1858	İzmir	G.V.Boyacıoğlu

Adı	Tipi	Nrt	İnşa yeri	İnşa yılı	Bağlanma Limanı	Armatörü
Zeylani (Ceylani)	Brig	273	---	18..	İstanbul	Hacı İlyas
Zeytuniye Bilali	Brig	353	Fiume	1864	Üsküdar	H.M.Bezzi
Zeylani Bahrî (Ceylan-ı Bahrî)	Brig	150	Rize	1894	Rize	İsmail Ömer
Zaggadhopki	Brig	192	Yunan	1893	Aktarpoli	Aktarpoli Yorgi Teodori Pandamiebe
Zedekiyeh Rahmet	Brig	232	Biga	1872	Biga	Bigalı Hacı Ahmed
Zinnet-i Derya	Brig	153	Kafalonya	1879	Tirebolu	Tirebolulu Mimaroğlu Ahmedoğlu Hacı Fevzi
Zoodogos Pighi	Brig	231	Şıra	1869	Samos	A.Cekinioyakis
Zoodogos Pighi	Brig	217	Sinop	1868	Vassilikos	G.Pandelemo
Zondon Hobki	Brig	131	----	--	Sakız	Ağvalı İsmet Kaptan
Zuzuşbi	Ahşap Martiko	150	Sakarya (Şileli Hristo Usta)	1863	İstanbul	Ağvalı Askeroğlu İsmail Kaptan

Resmî kurulmuş olan kaptan ve çarkçı mekteplerinden mezun olanların mülazım kaptan ve çarkçı olarak istihdamları hakkında kanun layihası. (229)

Meclisi Âyân Toplantısı : 29

17 Temmuz 1330 (1914) C : 1,

Birinci Celse

AçılışSaati : 3.00

Reis : Rifat Beyefendi

Kâtipler : Nuri Bey, Abdülhak Hamit Bey.

Reis — Askerî Encümeninin 199/8 numaralı mazbatasını okutuyorum. Heyeti Umumiyeye Ba-ruhsatı resmiye teessüs eden hususî kaptan ve çarkçı mekteplerinden neş'et edenlerin mülazım kaptan ve çarkçı olarak sefainde istihdamlarına dair hükümetçe tanzim ve muvakkaten mevkii icraya vaz olunan layihai kanuniye, heyeti umumiyei mebusanca tadilen bilkabul Meclisi Mezkûr Riyasetinin 8 Temmuz sene 1330 tarihli ve 201 numaralı tezkeresiyle Encümenimize havale buyurulmakla mütalaa olundu. Ticareti Bahriyei Osmaniyenin istikmali esbabı terakki ve intizamını müteallik şeraiti islahiye ve ahkâmı esaslyeyi ihtiva eylediği ledel tetkik anlaşılan işbu layihai kanuniyenin, mebusanın tadili veçhile kabulü, Encümenimizce de tensip edildiği Heyeti Umumiyeye arz olunur.

28 Şaban sene 1332 ve 9 Temmuz sene 1330

Müşir Gazi Ahmet Muhtar

Mehmet Fuat

Birinci Ferik Ömer Rüştü

Ali Rıza Süleyman

Gabriyel Noradonkiyan

Reis — Bir mütalaa var mı? ("Uygundur"sesleri) Layihai kanuniyenin birinci maddesini okutuyorum.

Madde 1.— Ba-ruhsatı resmiye teessüs edip ders programları Bahriye Nezaretince musaddak olan hususî kaptan ve çarkçı mekteplerinden ba-şahadetname neş'et edenler, tabaai Osmaniyeden olmak şartıyla Osmanlı Sancağını hamil sefainde dört sene mülazım kaptan ve çarkçı namıyla istihdam olunma hakkını haizdirler. Bu mekteplerin huruç imtihanları Bahriye Nezaretinden izam olunacak bir heyeti mümeyyize huzurunda İcra edilecektir.

Reis — Kabul buyuruluyor mu efendim? Sual edilecek bir cihet varsa memur bey cevap versin. Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Yoktur efendim, kabul. ("Kabul" sesleri)

Reis — Kabul olundu.

Madde 2. — Osmanlı Seyri sefain idaresiyle Osmanlı Sancağını hamil sefain şirket veya sahipleri birinci maddede zikredilen mülazım kaptan ve çarkçıları kabule ve onlara şehrî laakal 300 kuruş vermeye mecburdurlar.

Aristidi Paşa — Reis Beyefendi, bu maddede, kaptan ve çarkçıların hususî şirketlerde istihdamı mecburî addolunuyor. Fakat bilmem ki hangi kaideye tevfikan bir şirket bunları istihdama kendini mecbur görecek?

Zannederim ki, kendi sermayeleriyle teşekkül eden şirketler, o sermayelerinin sureti istimalinde muhtardırlar. Sermayelerinin sûret-i istimalinde muhtardırlar. Bu madde hem hürriyyet-i şahsiyyeye, hem de serbesti-i ticarete münâfîdir. Çünkü nasıl olur da bir şirkete, şu adamı istihdam edeceksiniz ve ayda 300 kuruş da aylık vereceksiniz denebilir?

O şirket şayet, bu benim işime yaramaz, ben istihdam etmem derse buna karşı ne yapılabilir ve bir şey yapılabilse bile hangi usûl ve kaideye istinat ettirilebilir? Binaenaleyh, zannediyorum ki, bu madde yolsuzdur, kaide-i umûmiyyeye tevâfuk etmez.

Reis — Memur Bey! İzahat verir misiniz efendim?

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Zeyl-i düstûrun 327. nci sayfasında münderiç Sefâin-i Ticariyye Kaptan Mektebinin sûret-i tesisi hakkındaki Nizâmnâmenin 21 inci maddesinde "Mektepten ikmâl-i fünûn ve ameliyat ile bâ-şahadetname çıkarılacak müntehi şâkirden Der-i saadet Liman Riyaseti marifetiyle İdare-i Mahsusa vapurlarında ve bil-cümle Sefâin-i Ticariyye-i Osmaniyye'de hesap memuru ve yazıcılık hizmetlerinde münâsip miktar maaşla veyahut sefâince husule gelecek temettûdan emsali veçhile hisse almak üzere mecbur olarak tâyin olunup... ilâhiri" deniliyor. Yâni Arif Hikmet Paşa Hazretlerinin beyan buyurdukları veçhile bu yeni bir şey değildir, evvelden beri kabul edilmiş bir keyfiyyettir.

Bugün Hükümetin böyle bir mektebi yoktur. Halbuki bugün gerek gemilerde ve gerek vapurlarda istihdam edilecek kaptan ve çarkçıların şahâdetnameli olması mecburîdir. Kaptan ve çarkçılar eğer böyle bir himayeye mazhar olmazlarsa hangi mektepten, hangi memba'dan yetişeceklerdir?

Hükümet mevcut olan mektepleri himaye için bu kanunu vaz ediyor ve bu tevsi-i ticaret-i bahriye için de elzemdir.

Aristidi Paşa — Mektebin himayesi lâzım ve muvafıktır. Fakat mektebi himaye etmek için eshâb-ı sermaye ve şirketleri ihmâl etmek lâzım gelmez.

Aziz Talat Bey (Devamla) — Efendim, demin arz ettim; te'min-i terakk-î ticaret-i bahriye nokta-ı nazarından bu elzemdir.

Aristidi Paşa — Bunu kabul ettirmek için eski kanunu gösteriyorsunuz. Fakat eski kanunda böyle bir şeyin mevcudiyeti bunun kabulü için bir sebep olamaz. Belki o kanundan da tayyı icap eder.

Aziz Talat Bey (Devamla) — O halde geçen defa da arz ettiğim gibi, bu para verilmediği takdirde Devlet-i Osmânîyye sancağını hâmil sefain ileride mükemmel kaptan ve çarhçı bulamayacaklar, uzun seferlerden kalacaklar, esfâr-ı baideye gidemeyecekler. Bu cihet devletin şerefidir ve alâkadardır.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Bu zarurîdir, kabul olunmalıdır.

Aristidi Paşa — Beyefendi, bu maddenin tevsii ticaret-i bahriye için elzem olduğunu söylüyor. Fakat bendeniz zannediyorum ki, bu madde kabul olunduğu halde o maksadın aksine bir tesir husule gelecektir. Bu tevsie değil, takyide hadim bir tedbir demektir. Bu mektebi himayeden

ziyâde, ticaret-i bahriyeyi himaye için konuyor. Fakat bu suretle olursa aksine bir netice verecektir.

Arif Hikmet Paşa — Bu esas 25 seneden beri böylece devam ediyor ve buna şirketler muvafakat ediyorlar.

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Ticaret bahriyesinin gelişmesinden devlet de fayda görür.Şartlar ve sınırlamalar var deniliyor. Hangi kısıtlamalar veya koşullar serbest ticareti sınırlandırmaz?

Arz ettiğim gibi her gemiye bir çarkçı ve bir kaptan verilecek.Beher gemi için 150 kuruşa gelecektir ki, ücret itibarıyla 5 Kuruş demektir.

Kurulacak serbest ticaret şirketleri vapurları için tevzi olunacak mülazımların sayısını Bahriye Nezareti tayin edecektir.Şirketlerce bir daha kullanılmamak üzere çürüğe çıkartılmış olan ticaret gemileri hesaba dahil edilemez..

Şirketin İsmi..... Gemi sayısı Kaptan veya Çarkçı

Şinket-i Hayriyye

İstanbul Sevahiline işleyen Seyr-i sefain..... Beher 2 adedine 1

Şirket-i Hayriyye-i Hamidiyye Haliç - DersaadetBeher 3 adedine 1

Safi rüsum tonilatosu: Kaptan veya Çarkçı veya toplamı

5'ten 50'ye kadar beher 10 adedine 1

50'den l00'e kadar beher 5 adedine 1

100'den 500'e kadar beher 2 adedin 1

500'den 1000'e kadar beher 1 adedine 1

1000'den 2500'e kadar beher 1 adedine..... 2

2500'den 4000'e kadar beher 1 adedine 3

4000'den yukarıya kadar beher 1 adedine 4

Reis — Kabul buyuruluyor mu? ("Kabul" sesleri)

Azaryan Efendi — Kabul ama, bir şey anlayamıyoruz.

Reis — Geçen defa kanunun bir kere daha okunması için müzakeresini tehir etmiştik. Haliyle okunmuştur. Fakat mutlaka ezberlenecek değil ya. Evvelden okunmazsa tabii burada bir defa okunmakla anlaşılmaz. Arzu ederseniz memur bey izahat versinler,. Esasen anlaşılmayacak bir şey de yok.

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Efendim, geminin adedine göre. Aristidi Paşa — Şirketler kabul ediyorlar, buna bir şey denmez. Fakat burada zorunluluk var. Halbuki tarafeyn mevcut değildir. Nasıl olur da bir taraf, mevcut olmayan diğer tarafa mecburiyet yükler? Sermaye sahibi olan armatörün/tüccarın rızasını almadan böyle bir yaptırımı nasıl kabul ediyoruz ve ne gibi bir hakka istinaden bunu uygulayacağız?

Reis — Mesele anlaşıldı efendim.

Arif Hikmet Paşa — Şirket-i Hayriyyeyi idare edenler bu kaptanlardır. Bu yeni bir şey değildir, eskiden beri vardı ve esasen şirketlerin arzusuyla konmuştur.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Bu kaçınılmaz bir zorunluluktur efendim, kabul edilmelidir.

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezâreti Altıncı Şube Müdürü) — Bunda Hükümetin menfaati de vardır. Ticaret-i bahriyyenin gelişmesinden devlet de fayda görür. Şartlanma, yatırım var deniliyor, esasen hangi vergi, serbesti-i ticareti engellemez, şartlara bağlamaz? Her vergi böyle değil midir? Arz ettiğim gibi, her gemiye bir kaptan veya çarkçı verilecek. Beher gemi için 150 kuruşa gelecektir ki, yevmiye itibariyle 5 kuruş demektir. Bu da şirket vapurunun bir mevki bileti demektir. Bu serbest-i ticareti ihlâl edecek bir para değildir. Zaten şirketlerin reyleri de alınmıştı. Binaenaleyh, şikâyet eden de yoktur.

Musa Kâzım Efendi — Müzâkere yeterlidir efendim.

Yorgiyadis Efendi — Aristidi Paşa Hazretlerinin reylerine iştirak ederim.

Reis — Kabul buyuruluyor mu? ("Kabul" sesleri) 2. nci madde kabul olundu.

Madde 3. —Mülazım kaptan ve çarkçılar gemi mürettebatından madud olup, dinlenmelerinin temini ve maişetleri ve disiplinleri ve görevlendirme şekilleri süvari ve serçarkçılara aittir.

Reis — Kabul buyuruluyor mu? ("Kabul" sesleri) Kabul olundu.

Madde 4. — Mülâzim kaptan veya çarkçıların adedi veya tonasına nazaran gemilere ne miktar tayin olunacakları önceki kısımlarda gösterilmiştir. Badema teşekkül edecek imtiyazlı şirket vapurları adedine göre tevzi olunacak mülazımlar miktarım tayine Bahriye Nezareti memurdur. Şirketlerce bir daha istimal olunamamak üzere çürüğe çıkarılmış sefain hesaba ithal edilmez. Kaptan veya Çarkçı Sverilecek, diğerleri tornaya göre tertip edilmiştir. Ayda 300 kuruş maaş verecekler.

Azaryan Efendi — Peki, kaptan orada ne yapacak? On gemiyi nasıl sürükleyecek?

Aziz Talat Bey (Devamla) — Römorkörlerde Haliç ve İdare ve şirket vapurları İdare-i Mahsusanın sevahil-i mütecavireye işleyen vapurlarında, Marmara'da, Karadeniz'de ve Akdeniz'de seyr-ü sefer eden gemilerde mevcut talimatname mucibince dört sene Bahriye Mektebinde Okuyup başarıyla imtihanı geçirdikten sonra çalışarak mükemmel bir kaptan olacak. Evvela römorkörcülükte de mütehassıs olacak, ondan sonra 50'den 100 tonaya kadar bir adam beş taneye sahipse bir kaptan alacak, eğer dört taneye malikse almayacak. 100'den 500 tonaya kadar iki, 500'den 1 000 tonaya kadar da bir 'gemiye bir kaptan verilecek.

Azaryan Efendi — Fakat o gemi sahiplerine bir faydası yok.

Aziz Talat Bey (Devamla) — Faydasız değildir! Bunlar defter tutacaklar, tayfanın vazifesini ifa edecekler.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Büsbütün faydasız değildir efendim. Tayfanın vazifesini ifa etmekle beraber hidemat-ı sairede de bulunacaklardır.

Madde 5. — Kaptan ve çarkçıllar tarafından mülazım kaptan ve çarkçılara re'sen bir vazife tevdi' edilemez. Kendilerine amirleri tarafından tevdî olunacak vazifeyi hüsnü ifa etmeyenler mürettebatı saire misüllü mesul tutulurlar; ancak adem-i istihdamı istilzam eden mesuliyetin tayini Bahriye Nezaretine aittir.

Aristidi Paşa — Bu madde de uygun değildir. Çünkü, hem kaptan ve çarkçıların istihdamına şirketi mesul tutuyoruz, hem de işlerine gelmeyenleri kovmaya yetki vermiyoruz. Eğer mülazımların bir kusuru görülecek olursa Bahriye Nezaretine yazılacak, Bahriye Nezareti de tekrar kullanacaksınız derse kullanmaya mecbur olacak. Şu halde gemi sahibi malına sahip olmuyor. İstediği adamı kullanamıyor, istemediğini kullanmaya mecbur kalıyor. Bu mecburiyet nasıl yüklenebilir? Bendenizin bu işe aklım ermiyor.

Reis — Bunlara zaten re'sen hizmet tevdi edilmemek şartı konulmuş. Bu suretle memleketimizde çarkçı ve kaptan yetiştirmek ve ticaret-i bahriyeye hizmet etmek kabil olacaktır.

Aristidi Paşa — Mal sahibi o adamdan memnun olmazsa, onu kovmak salahiyeti olsun vermeliydiniz.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Paşa, bu kaptan ve çarıkçılar hizmetçi değildir. Devlet ticaret-i bahriyesini uyandırmak için muktedir kaptan ve çarkçı yetiştirmek istiyor; onun için bu kanunu yapmış. Kendi sularında çalışan şirketleri bu memurları istihdama mecbur tutmuş. Keyfi istemedi, canı sevmedi diye bir bahane ile bunları yanından çıkarmak salahiyeti verilebilir mi? Bunların münasebetsiz bir hali zuhur edecek olursa gerekçesiyle beraber Bahriye Nezaretine yazacak, Bahriye Nezareti tetkik edecek, münasipse görevden uzaklaştırınız diyecek.

Aristidi Paşa — Bizde ticaret mektepleri de var. Ticaret mekteplerinin gelişmesi için tüccarlara yazıcı kasadar, kâtip olarak bunların mezunlarından birer kişi verelim; çünkü ticaret mekteplerinin terakkisi lazım diyeceğiz. Ama, tüccar o adama emniyet eder mi? O adama itimadı var mı, o vazifeyi yerine getirmeye muktedir mi? Biz bunları hiç aramayacağız; bu olabilir mi? Bu tıpkı bunun gibidir.

Azaryan Efendi — Paşa Hazretlerine bir şey sual edeceğim. Ticareti bahriyenin terakkisi için buyurdunuz. Bendeniz bunun için dört misli fedakârlığa razı olurum; fakat bu kanun ticaret-i bahriyenin terakkisine hizmet etmeyecektir, maksat hasıl olmayacaktır.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Olmayacağını nereden biliyorsunuz? Terakki edecek, onu izah buyurursanız tarif ederseniz bendeniz minnettar olurum. Bu gayet açıktır. İyi kaptanlar iyi çarkçılar çoğalacak olursa, ticaret gemileri artar ve tekessür eder ve gemileri idare edecek kaptanlar bulunur. Şimdi bugün bir şirket teşekkül etti, kaptan nereden bulacak? Çarkçı nereden bulacaktır? Kanun gayet açıktır.

Azaryan Efendi — Kaptandan çok ne vardır?

Aristidi Paşa — Ben iddia ederim ki, o mektepler öyle kaptanlar, çarkçılar yetiştirsinler ki, şirketten yetişen kaptan ve çarkçılara rica etmeye, yalvarmaya mecbur kalmasınlar ve 300 değil 600 kuruş maaş versinler. Fakat, bunun yolu bu değildir.

Şerif Cafer Paşa — Nedir ya, yolunu gösteriniz?

Aristidi Paşa — Mektepte iyi kaptanlar ve çarkçılar yetişsin, şirketler onları gitsinler arasınlar; yoksa neden dolayı şirketi bunları almaya mecbur tutalım.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Efendim, Paşanın fikrini anladık. Oylamaya koyunuz.

Azaryan Efendi — Genel görüşe engel olmayınız Paşa Hazretleri.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Engel olan yok, fakat maddenin esası tamamıyla anlaşıldı.

Arif Hikmet Paşa - Mekteplerde çarkçılar kaptanlar esasen yetişmiş, onları talim ve terbiye için esas konuluyor.

Reis — Başka bir görüş var mı efendim?

Nail Bey — Bendeniz bir gemi sahibinin bir kaptan bir çarkçıyı eğer uygunsuz hali görülürse gemisinden çıkaramamasına müdafaa bulamam. Esasen çıkaracak olursa yerine bir başkasını alacaktır. O halde yalnız ben bu kaptanın şu ve şu hallerinden dolayı gemide bulunmasını istemiyorum der ve gerekçesiyle beraber Bahriye Nezaretine mi, yoksa Seyrisefain İdaresine mi hangisi mektebe karışacaksa oraya bildirir ve yerine bir başkasını alırsa zannederim ki hiçbir mahzur hasıl olmaz; çünkü yerine bir başkası gelecek, yine talim ve terbiye görecektir. Evet, vakıa pek hafif nedenlerden dolayı tutup atması doğru olmayabilir; fakat disiplinsiz halini gördüğü bir adamı gemi dahilinde tutmaya hiçbir sahibi sefine icbar edilemez sanırım, ve savunulur bulmam. Bir de gemide hiçbir vazife ile sorumlu olmayacak deniyor. O halde zannederim onun kaptanlığı ve çarkçılığı da pek noksan kalacak. Bir de o muayyen olan müddet-i mülazemeti ikmalden sonra o gemimin kaptanından veya çarkçıbaşısından bir iyi hal belgesi almalı ve o da mektep diploması gibi kendisinin başka yerde terakki ve tefeyyüzüne medar olan geçerli belgelerden olmalıdır. Fikrimce böyle olmak muvafıktır. Böyle olmazsa o adamlar bir gemiye girerler, belki o gemide oturmazlar bile, bir yere gelince çıkar gezerler, gemi sahibi de onun gemide bulunup bulunmamasıyla alâkadar olmaz. Öteki de 300 kuruş alır, vaktini geçirir. Bunlara kim mani olacak?

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Efendim 6. ncı maddede mülazım kaptan ve çarkçıların sureti tayin ve idaresi hakkında Bahriye Nezaretince bir talimatname tanzim olunarak tayin edileceği mezkurdur. Bu kanun 15 Mart tarihinde İrade-i Seniyye iktiran etmiştir. Zaten 5 inci maddede hiçbir vazife ile tavzif edilmeyecekleridir, deniliyor. Esasen bir vazife ile tavzif edilmeyeceklerini söylüyor. Ne gibi vezaif ile tavzif edilebilecekleri bu hususta tanzim edilmiş olan talimatnamede mezkurdur. Orada bir had, bir miktar var, onları okuyabilirim.

Madde 5. — Mülazım kaptan ve çarhçılar 4 sene deniz hizmetinde azami bir senesi liman rnıenatıkında ve azami iki senesi efsarı karibede ve asgarî bir senesi de esrarı baidede imrar ettirilmek üzere sevk ve idare edilir. Esfarı baideye seyr'üsefer eden sefain hadd-i kifayede olduğu takdir de işbu sefere namzet olan efendiler 300 milden aşağı olmamak üzere esfarı karibe mıntıkasına seyr-üsefer eden sefaine tayin olunabilir.

Mehmet Şükrü Paşa — Mesele bunda değildir efendim. Mesele, adem-i istihdamı istilzam eden mesuliyetin tayini Bahriye Nezaretline aittir noktasında dır.

Aziz Talat Bey (Devamla) — Efendim, bunların da hatalarından mütevellit cezalarını sefine süvarisi mürettabatı saire gibi verebilir. Fakat bu ceza adem-i istihdamı müstelzim Olacak dereceyi bulursa o vakit bunun tayini Bahriye Nezaretine aittir deniliyor ki, şirketlerin bilâ sebep bu adamları atmamalarını temin içindir.

Nail Bey — Bilasebep atmalarına esasen lüzum yok. Çünkü onu bilasebep atmaktan maksatları 300 kuruştan kurtulmak olduğunu farz edelim. Fakat, madem ki yerine bir başkası verilecektir, o halde bir sebep de kalmaz. Sonra bu adamların gemilerde deruhte ettikleri vazifeleri hüsn-ü ifa edip etmedik!erini, mümarese görüp görmediklerim, bir faide hasıl olup olmadığını deniz ortasında kim teftiş edecek?'

Aziz Talat Bey (Devamla) — Efendim, bunların cüzdanlarına daima süvariler tarafından şerh

verilecek. Bu husus da, talimatnamede mezkûrdur.

Nail Bey — Gördünüz mu ya, Kanuna konulacak şey talimatnameye konulmuş.

Reis — Efendim, burada bir şey var. Bahriye Nezareti evvelâ şu işleri yapan adamlar istihdam olunamaz diye bir talimatname yapıp tatbik edecek olursa kanuna madde-i asliye gibi koymaktan daha iyi olur sanırım.

Nail Bey — Efendim, eğer bu hususlarda hiçbir tedbir vaz'edi'lmeyeeek ise bendenizin fikrimce muvafık olmaz. Bu adamların kaptanlıkta, çarhçıhıkta maharet kesbetmeleri lâzımdır. Bundan gerek Devletin gerek efradın istifadesi tabiîdir ki sahipleri de bu memleketin efradındandır. Onlar da arzu ederler iki, gemiciliğe faydası olan hususatta kendilerinin de velev pek cüz'i bir hizmeti olsun. O halde, böyle tasvip edilmeyip ide biraz da serbest bırakılacak olursa daha iyi ollur zannederim. Evet, bunların gemilerine böyle birer adam verilsin, onu istihdama mecbur 'olsunlar; fakat o adamlar vazifei mevdularını ifa etmeyecek olurlarsa suiahvalleri görülürse bu tatbikattan bir şey istifade etmedikleri ve edemeyecekleri anlaşılırsa bu suretle onlara şahadetname yahut resmi bir varaika-i subutiyye vermemek suretiyle onların üzerlerinde bir hakkı teftişleri, hakkı murakabeleri olsun. Zannederim ki bu suretle istifade daha ziyade temin edilmiş olur.

Aziz Talat Dey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — İstedikleri, esas talimatın 1 inci maddesinde var efendim. Fakat bunlar teferruatı umurdan oldukları için kanunda zikredilmeyerek talimata dercedilmişlerdir. Buna ait maddeyi okuyorum.

Madde 11. — Sicil cüzdanları, mülazımların hal ve şanı ille ve hizmetlerini ve vazifelerindeki kârı agâhı ve liyakatlarını ve hüsnü muaşeret ve terbiyei meslekiyeden beyyinelerini izhara mizan olacağından her talebenin bu hususiaki ef'ali, amirleri tarafından mülahazat hanesine şerh verilecek ve bu cüzdanlar berayı kayt her sefineden değiştikçe ve her sene mart ve eylül aylarında liman idaresine ibraz edilecek ve işbu meşruhat bilahire kaptanlık ve çarkçılık imtihanlarında nazarı dikkate alınacaktır.

Nail Bey — Fakat bu kanunda bulunmalıydı. Mademki bunların istihdamı gemi sahiplerine tahmil edilmiş bir vazifedir ve o da bu kanunda mezkûrdur, buna mukabil olan hakları da, bu kanunda tasrih edilmeliydi. REİS — Efendim, bu cihetleri acaba Askerî Encümeni mütalaa etmedi mi, Aristidi Paşa Hazretleri de Encümende dahil değil mi?

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Efendim, Askerî Encümeni bunu ariz ve amik tetkik etti. Zaten bunlar mülazım olarak istihdam edildikleri için kaffei ahvali süvariler tarafından künyelerine yazılıyor, iş, ademi istihdamlarını mucip bir halleri zuhur ederek tartları icabederse, Bahriye Nezaretine yazılmaktan ibaret bir muameleye münhasır kalıyor. Eğer bütün bütün serbest bırakılacak olurlarsa gemi süvarileri tarafından âdeta uşak gibi kovulabilecektir.

Aristidi Paşa — Reis Beyefendi, bendeniz mütalaatımı Encümende arz etmiş ve muhalif kalmıştır. Muhalefetim mazbataya dercolunmamış.

Azaryan Efendi — Ticareti bahriyeye taalluk eden bir kanun neden Askerî Encümenine gidiyor?

Reis — Zannederim müzâkere tavazzuh etti. Yalnız beşinci maddemin, «mesuliyetin tayini Bahriye Nezaretine aittir» fıkrasından «Bahriye Nezareti hükmedecek, kararlaştıracak, ademi istihdamı lazım geldiğini tebliğ edecek» suretini mi, yoksa «evvelce Bahriye Nezareti mesuliyetin derecesini tayin ederek talimata derç ve tebliğ edecek» suretini mi anlayacağız?

Mehmet Şükrü Paşa — İkinci sureti anlarsak, pek muvafık olur? Birinci sureti anlamak doğru olmaz.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Memur beyefendi, Reis Beyefendinin suallerine cevaben izahat verir misiniz?

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Evvelce tanzim edilen maddede «ademi istihdamı tayin, Bahriye Nezaretine aittir» denilmemiş idi. Meclisi Mebusan bilahire mevzuu bahs olan fıkraya ilavatta bulunmuştur. Vereceğim izahat bundan ibarettir.

Azaryan Efendi — Bidayeten nasıl idi?

Aziz Talat Bey (Devamla) — Bidayeten böyle bir şey yoktu.

Reis — İstediği gibi çıkarsın diyecek olursak, Rıza Paşa Hazretlerinin buyurdukları veçhile, istihdam edilen bu mülazım kaptan ve çarhçılar uşak menzilesine iner. Fakat gemi sahibi razı olmadığı halde de, durmaları cihetini kabul edecek olursak, bu da biraz garip olur. Acaba, (esbabı mucibe beyaniyle ihraç edilebilirler) dense muvafık olmaz mı?

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Efendim, bu gibi adamların esbabı mucibesi yazılarak liman idaresine irsal edilir. Liman idaresi tetkik eder, Bahriye Nezareti de icab eden kararı verir.

Arif Hikmet Paşa — Zaten cereyanı muamele, ifadei âlileri veçhiledir.

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezaretti Altıncı Şube Müdürü) — Zaten bu son fıkrada o maksatla ilave edilmiştir. Mülazım kaptan, gemide bir cürüm, bir kabahat işlerse, kendisini kaptanlıktan kim ihraç edecektir? Bunu tayin etmek için maddede bu suretle yazılmıştır. Tabiî bu mülazım kaptan veya çarkçı, sefine mürettebatından olduğundan, sair tarife misilli duçarı mücazat edilir. Mesela; hapsi lazım gelirse hapsedilir, fakat her halde ademi istihdam için bir dairenin yani Bahriye Nezaretinin kararı mevcut olmak lazımdır.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Çünkü bulunduğu sınıftan tard ediliyor.

Reis — Her halde burası biraz müphemdir.

Azaryan Efendi — Efendim bu mesele ticareti bahriyeye müteallik. Ticareti bahriye de pek çok terakkiye, fedakârlığa muhtaç olduğundan, bu kanunun bir kere de Ticaret Encümenine gönderilmesini teklif ederim.

Musa Kâzım Efendi — Ticaret Encümeni bizde yoktur.

Rıza Paşa (Topçu Feriki) — Efendim, mülazemeten istihdam edilen bir çarkçı, vazifesini hüsnü ifa etmediği ve içkiye ve sefahata yatkın olduğu için kaptan tarafından bu uygunsuz alışkanlıklarını cüzdanına kaydedilerek idareye veriliyor. İdare de kendisini istihdam etmeye kail olmuyor. Bir gemide istihdamı caiz olmayan bir adamın, diğer bir gemide istihdamı nasıl caiz olabilir? Bir defa o adam mesleğinden çıkarılıyor, mesleğine hitam verilen bir adamı hükümet diğer bir gemiye nasıl verilebilir? Bu sebeple bu maddeye ilave edilen bu kayıt pek doğrudur.

Reis — Başka bir mütalaa var mı efendim, reye vazediyorum.

Bohor Efendi — Metni maddede münderiç olan "Re'sen" tabirini anlayamadım.

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Bir mülazım kaptan, kaptanlık

öğrenirken, bu vazife re'sen kendisine bırakılamayacak manasındadır.

Aram Efendi — "Bilfiil kaptanlık edemez" demektir.

Musa Kâzım Efendi — Yani, bir muavin olarak bulunacaktır.

Reis — Müzakere kâfi değil mi efendim? («Kâfi» sesleri) O halde beşinci maddeyi Meclisi Mebusanın kabulü veçhile kabul edenler lütfen ellerini kaldırsın. (Eller kalkar) Ekseriyetle kabul olundu efendim,

Madde 6. — Mülazım kaptan ve çarhçıların sefaine tevcihi ve şevkleri ve zaman ve sureti tebdilleri ve bunlara müteferri hususat ve muamelatı sailreleri Bahriye Nezaretinden tanzim edilecek talimatnamei mahsusa tevfikan ifa olunacaktır.

Reis — Kabul buyuruluyor mu efendim? ("Kabul" sesleri) Kabul olundu.

Madde 7. — İşbu kanunun tarihi meriyetinden itibaren dört aya kadar kaptan ve çarhçı mülazemetine ba istida talip olanlar tebaai Osmaniyeden olup 15, ile 30 yaş arasında bulunmak ve usulü dairesinde hüsnü hal varakaasını haiz olmak. Ve sihhiyei bahriyede muayene ve Bahriye Nezareti tarafından, ticareti bahriye mekteplerinden çıkan şakirdan derecesinde bir imtihana tabi! tutulmak üzere isbatı ehliyet edenler işbu kanunun bahşeylediği hukuktan müstefit olurlar. Tebaai Osmaniyeden olup, memaliki ecnebiyede bulunan ticareti bahriye kaptan veya çarhçı mekteplerinden ba şahadetname neş'et edenler, bâlâda beyan olunan dört aylık müddeti' müracaat müstesna olmak üzere diğer kuyut tahtında işbu kanundan müstefit olurlar.

Legofet Bey — 15 yaşında bir efendiye bir sefinenin teslimi tehlikeli değil midir?

Aziz Talat Bey (Bahriye Nezareti Altıncı Şube Müdürü) — Efendim, 15 yaş asgarî, 30 yaş azamidir. Tayin edilen müddet de 16 Temmuzda hitam bulmuştur. Şimdiye kadar ise ancak beş kişi müracaat etmiştir. Şayet 15 yaşında bir efendi müracaat ederse 19 yaşında imtihan olacaktır. Zaten bugüne kadar müracaat eden beş kişi yirmi ile yirmibeş yaş arasında bulunuyorlar.

Nuri Bey — Müracaat için tayin edilen müddet ne vakit bitmiştir?

Aziz Talat Bey (Devamla) — Efendim, bu kanun 15 Mart tarihinde İradei Seni ye ye iktiran ederek 16 Martta neşr ve ilan edildi. Tarihi neşrinden itibaren mer'î olacağından 16 Temmuzda müddeti hitam buldu ve bu müddet zarfında müracaat eden beş kişi yirmi ile yirmibeş yaş arasındadır. Sinleri 15 ile 30'a takarrüp edenlerden müracaat eyleyen bile olmadı.

Reis — Yedinci madde de kabul buyuruluyor mu efendim? ("Kabul" sesleri) Kabul olundu. Madde 8. — İşbu kanunun ahkâmı, tarihi! neşrinden itibaren meriyülicradır.

Reis — Kabul buyuruiuyor mu efendim? "Kabul" sesleri) Kabul olundu.

Madde 9. — İşbu kanunun icrayı ahkâmına Bahriye Nazırı memurdur.

Reis — Kabul buyuruiuyor mu efendim? "Kabul" sesleri Bilâmuhalefet "Karşı rey olmadan" kabul olundu.

(229) 29 17 Temmuz 1330 (1914) C : 1 Birinci Celse, Küşad Saati : 3.00 REİS : Rifat Beyefendi Kâtipler : Nuri Bey, Abdülhak Hamit Bey

EK- IV Erdem Cever Arşivinden Osmanlı Ticaret Vapurları

Deniz Ticaret Müzeleri - Maritime Museums koleksiyonlarında gemiler ressamı olarak tanınan sanatçıların yağlıboya tablolarından oluşan çok zengin bir arşiv bulunmakta. Sahibi oldukları gemilerin yağlıboya tablolarını yaptırmak ve bu tablolarla şirketlerinin duvarlarını süslemek özellikle Avrupalı armatörler ve bir de Yunanlı armatörler için değişmez bir gelenek olmuş. Bu tablolardan bazıları zamanla Denizcilik Müzelerine intikal etmekte.

Greenwich'deki The National Maritime Museum'da denizcilik konulu 1000,000 kitap, 397500 manuskript, 90,000 seyir haritası, 4,000 yağlıboya tablo, 280,000 negative fotoğraf bulunduğu yazılı. Hamburg, Hafen City'deki International Maritime Museum'da ticaret gemilerine ait 40,000 obje, 1 milyon fotoğraf, 1,000 yağlıboya tablo ve 15,000 gemi maketi sergileniyor. Dünya genelinde 130'a ulaşan denizcilik müzelerinden Manhattan, New York'daki South Street Seaport Museum'da 1,000'den fazla yağlıboya koleksiyonu yer almakta. Bunlar bazı örneklemeler.

Türkiye'de ticaret gemilerini esas alarak 19 ticaret gemisinden oluşan bir koleksiyon yaratmış olan Haslet Soyöz, bu eserlerini 2019 yılında Koç Müzesi'nde sergilemişti. Bir deniz sevdalısı olan Erdem Cever ise, işbirliği yaptığı "Z.K." rümuzu ile tanıdığımız Gürcistanlı ressam Zurab Kokaia vasıtasıyla günümüze dek 140'dan fazla Osmanlı son yüzyılı Türk Ticaret gemisi yağlıboya tablosundan oluşan bir koleksiyon yaratmıştır. Bu sayı, Türkiye'de halen erişilmesi güç bir rekor demektir. Koleksiyonundaki tablolardan birkısmını eserimde değerlendirdim. Bu koleksiyondan 19 gemi tablosu "Erdem Cever Arşivinden" başlığıyla yeralmaktadır.

Taif Vapuru

Bafra Vapuru

Müşteri Vapuru

Sulh Vapuru

Necat Vapuru

Selamet Vapuru

Adana Vapuru

Firaz-ı Osmaniye

Şam Vapuru

Garp Vapuru

Tir-i Müjgan Vapuru

Rüstemiye Vapuru

Vatan Vapuru

Yörük Vapuru

Bahr-ı Ahmer Vapuru

İzmir - Trabzon Vapuru

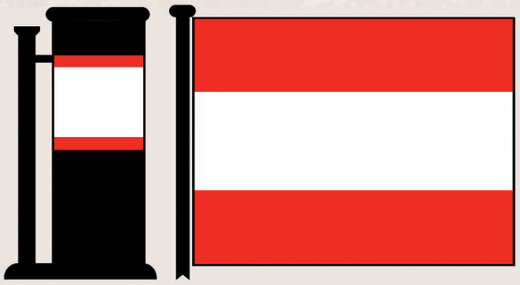
Aydın Vapuru

Amasya Vapuru

Hudeyde Vapuru

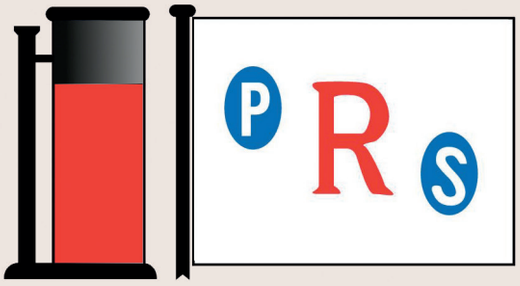
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)

S. Senissioğlu
İstanbul

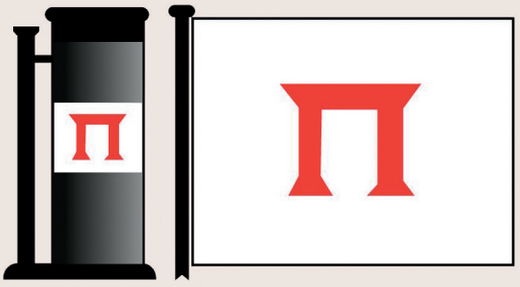


Sosyete Vapurculuk

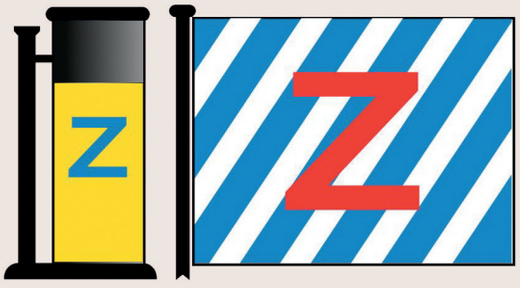
Foscolo, Mango Şirketi
İstanbul



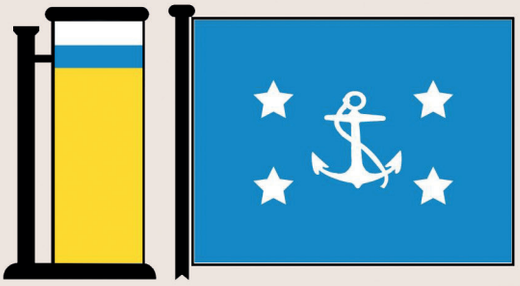
Compagnie Française de Remorquage de
Pilotage de Sauvetage Marseille & Constantinople



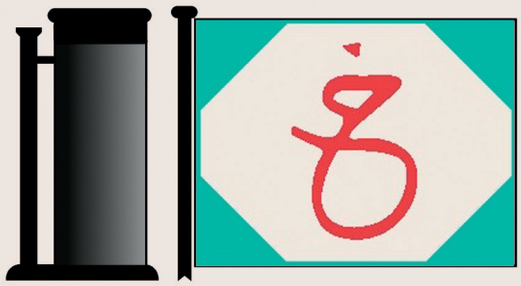
Pandelis Biraderler
İstanbul



L. Zarifi
İstanbul



Pappa - D. Calogero
İstanbul

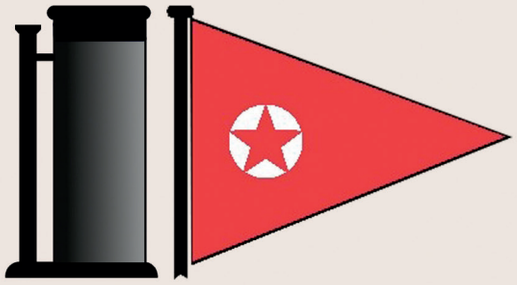


Hüdavendigâr Seyrisefain
Anonim Şirketi

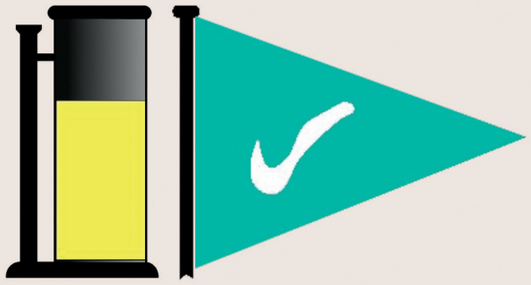
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

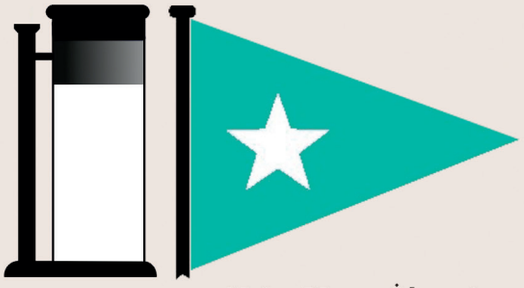
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)



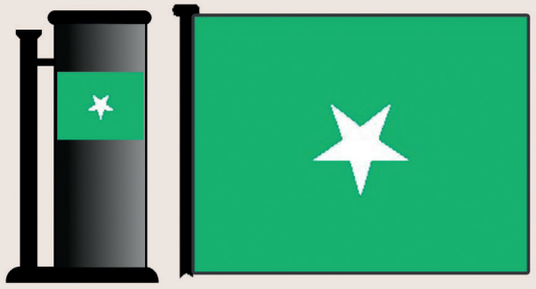
Haliç Vapurları
Türk Anonim Şirketi



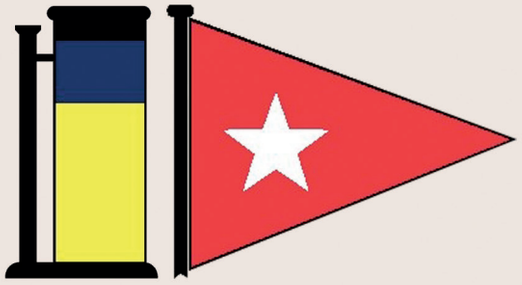
Mustafa Raşit Vapur Şirketi



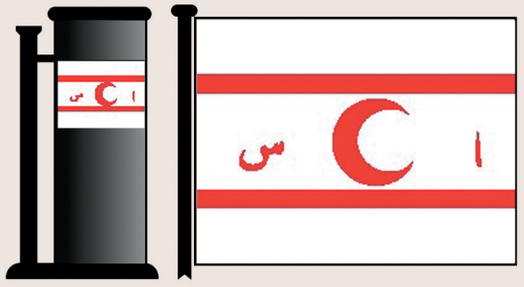
Naim Vapur İdaresi



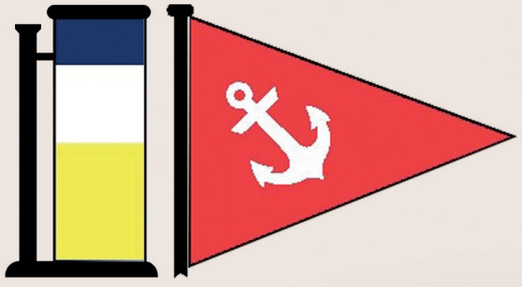
Hrand Gerevamian Efendi



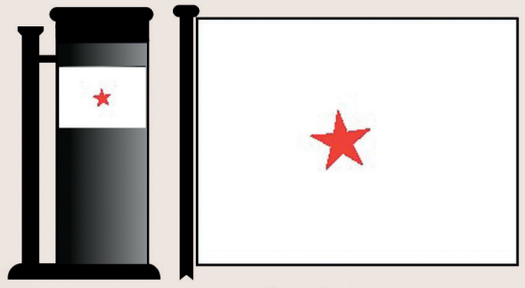
Mustafa Cemal
Seyrisefain İdaresi



Hacı Sami Vapur İdaresi



Yeni Türkiye Vapur Şirketi

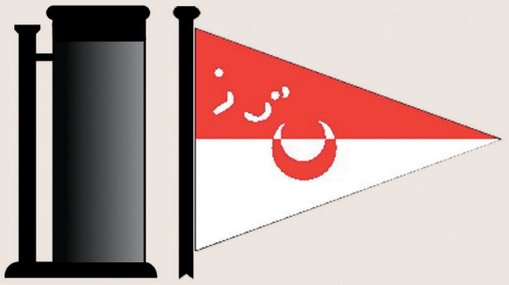


Dillizâde

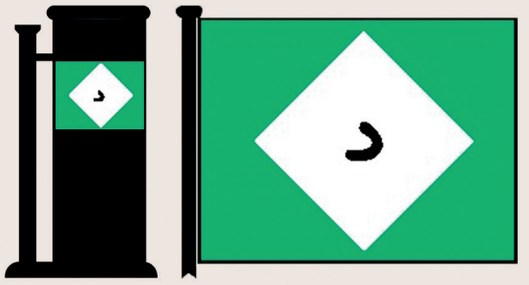
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

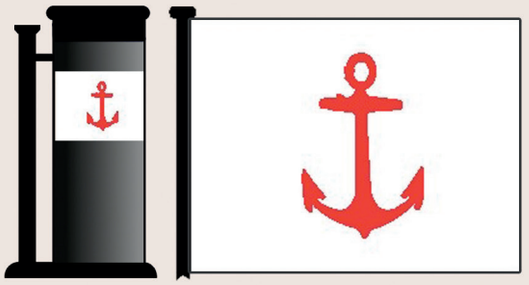
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)



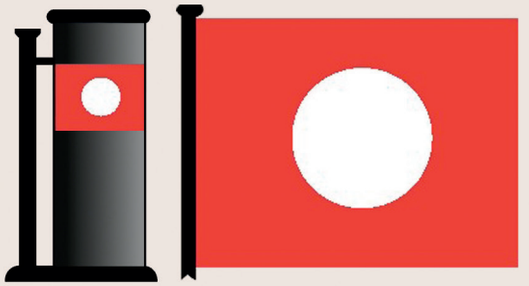
Yelkencizâde Salih Zeki Bey



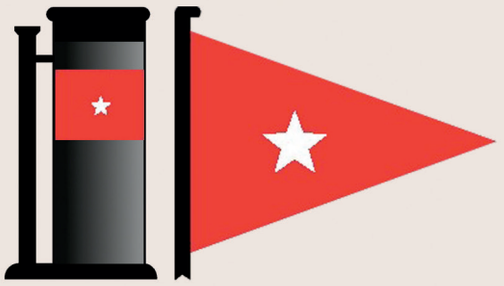
Doğruluk Vapur İdaresi



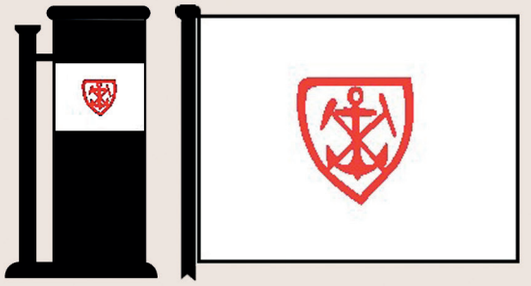
Hasan Mahdumları
Vapur İdaresi



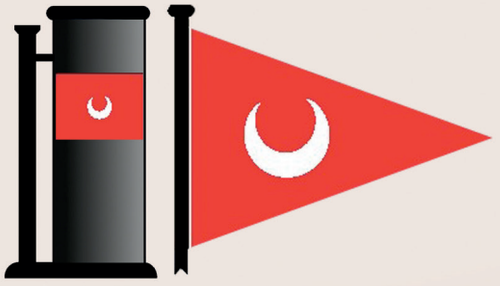
Şafak Vapuru



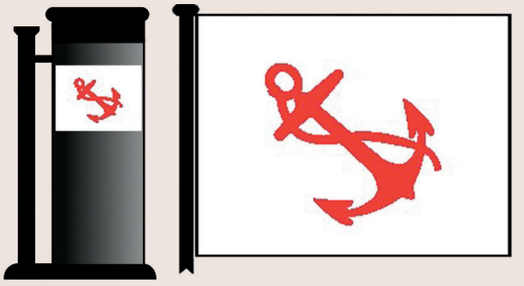
Akyıldız Vapur İdaresi



Ahmet Salim Bey



Mehmet Murat Bey

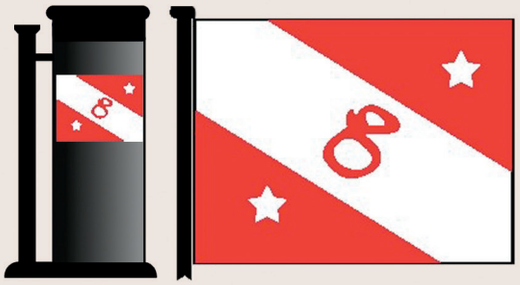


Çolakzâde Rasim ve Ahmed Efendiler

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

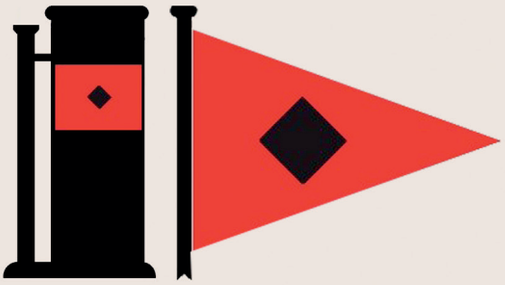
Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)

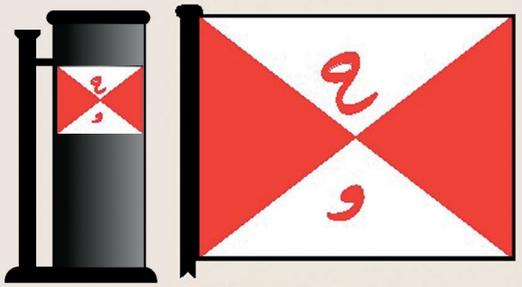


Hacı Hüseyinzâde Ali ve Hayri Bey

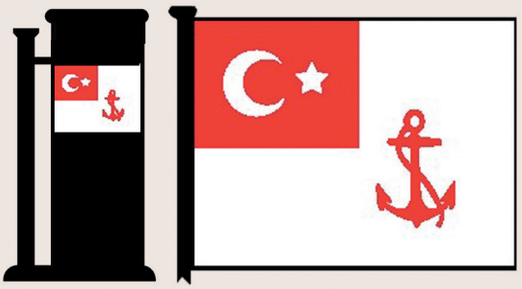
Hacı Mehmet Tevfik Bey



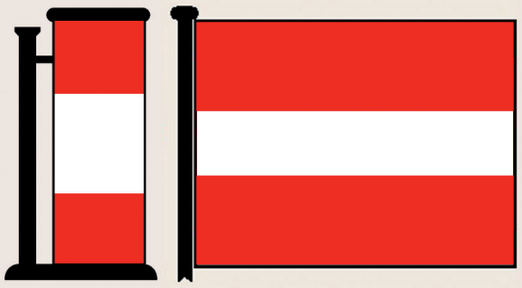
Bigalı Halil Bey



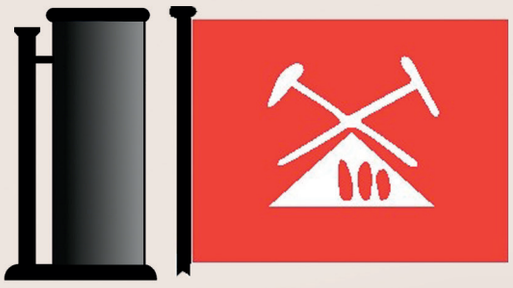
Hacı Paşazâdeler Vapur İdaresi



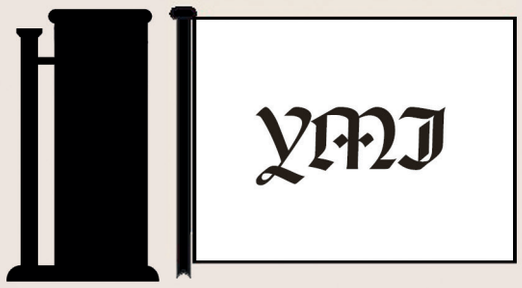
Hacızâde Mesud ve Mahdumları



Uşakizâde Muammer Bey



Ahmet Arif Bey

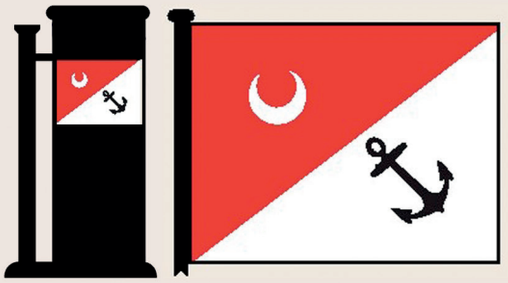


Yeprem Meruke İbranosyan

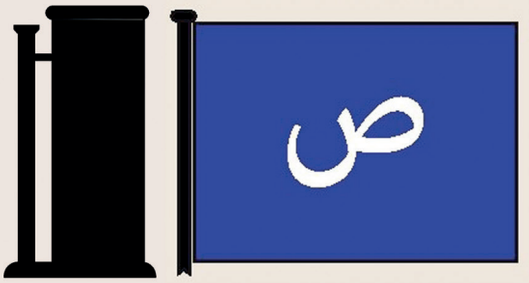
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

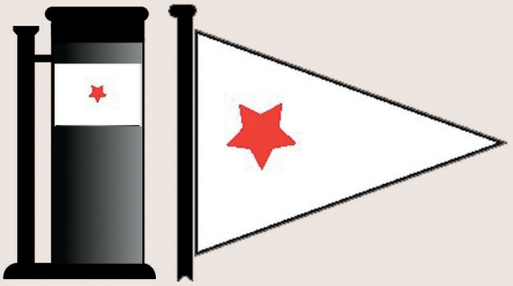
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)



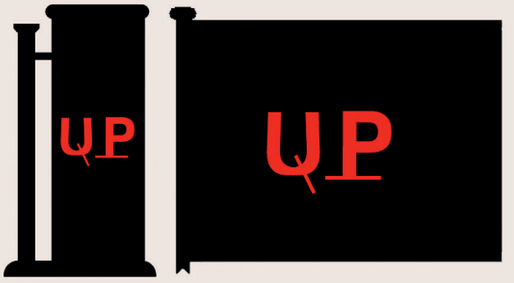
Hilal Vapur İdaresi



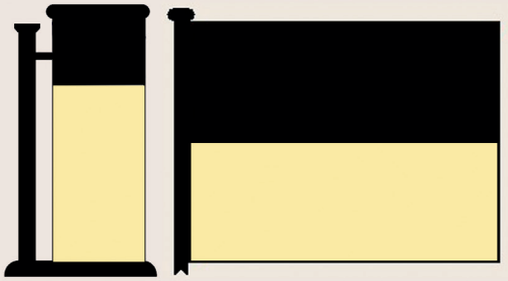
Rasim Bey



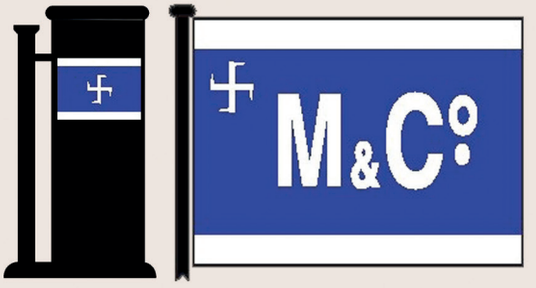
Naki Bey



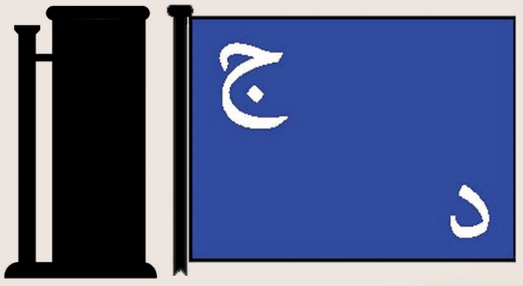
Artin Karamanyan



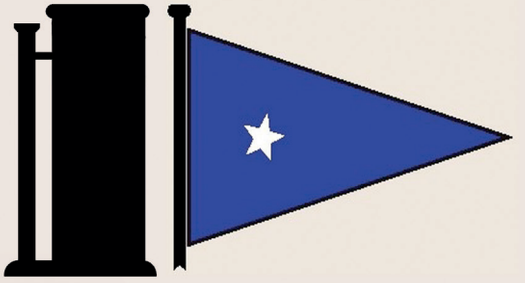
Velizâde Mustafa Türk



Foscolo, Mango & Co
İstanbul



Cevahir ve Dillizade Vapurculuk

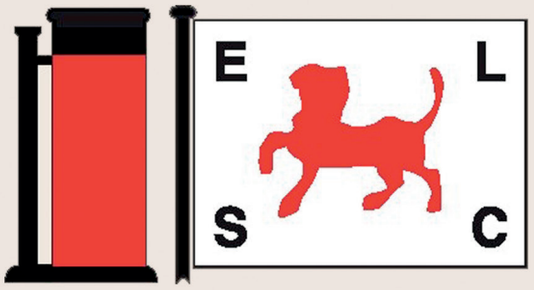


Oriantale Navigation,
P.Pantaleon Smyrna

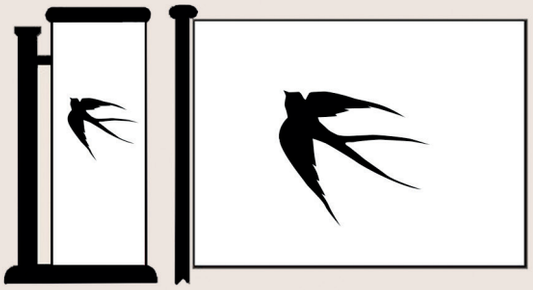
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

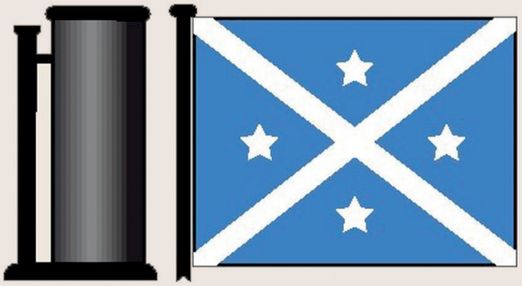
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)



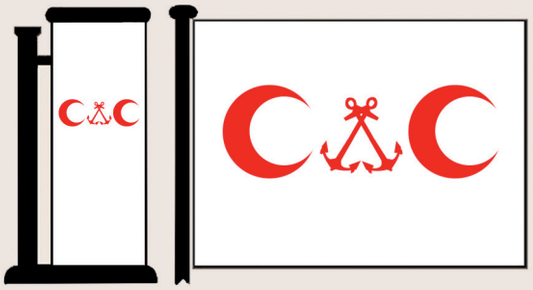
Egypt & Levant Steamship Co. Ltd.
(Thomas Rowen Rees &Co.Ltd.İzmir)



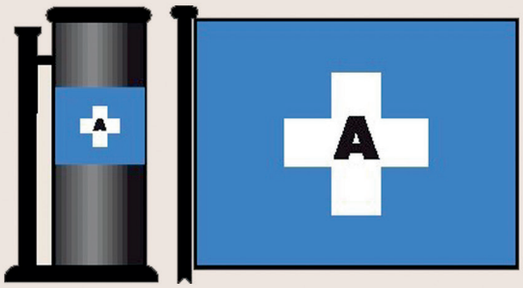
Yorgi Efendi Kırlangıç Vapur Şirketi



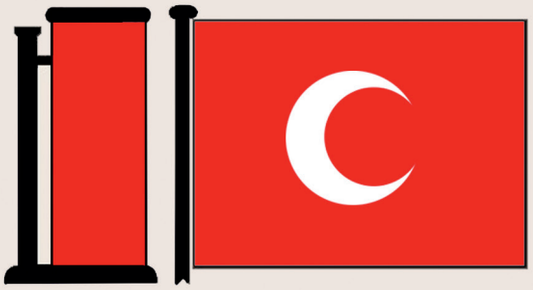
Archipelago American
Steamship co. İzmir



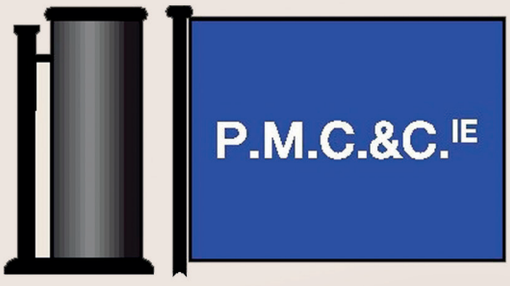
Sami Sezer Efendi, Selanik
Osmanlı Anonim Şirketi Bahriyesi



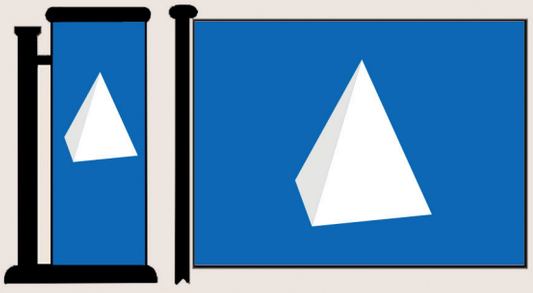
George F. Andraeu
İstanbul



Hilâl Osmanlı A.Ş.



P.M. Courtgi & C.IE
İstanbul

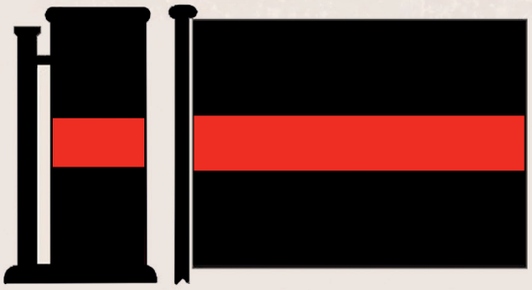


Adalar Osmanlı Şirketi Bahriyesi

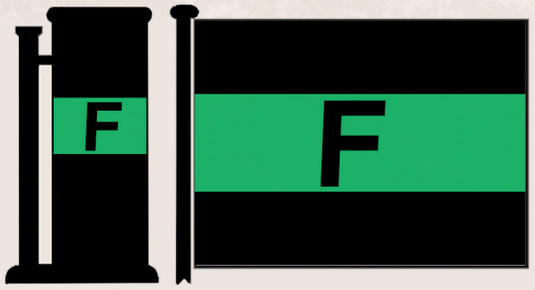
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

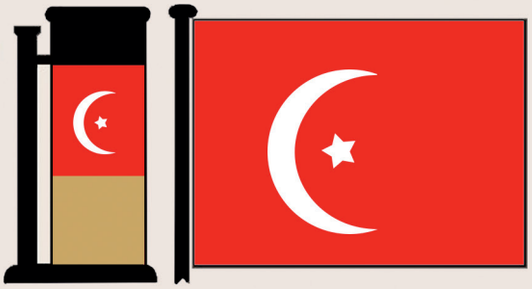
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları (*)



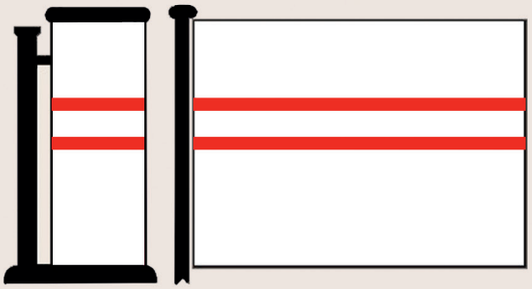
Gümüşciyan Vapur Şirketi



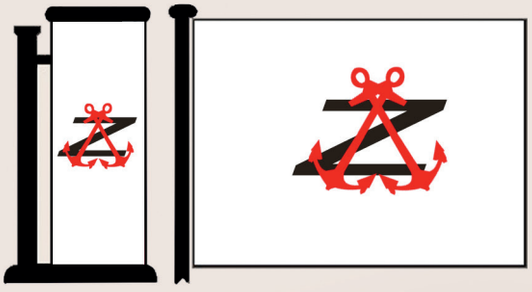
Nuri Küçükosman
Pınar Vapur İşletmesi



İttihad Seyr-i Sefain Anonim
Şirketi Osmaniyesi



Beykoz Vapur Şirketi



Erdekli Rasim Şirketi

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

DİZİN

A

A.Anastasiadis 687, 736
A.Aspioti 687, 697
Abanalı Ali 687, 690, 715, 726
Abanalı Ali Çelebioğlu Hasan Kaptan 687, 726
Abanalı Çelebioğlu İsmail Kaptan 687, 734
Abanalı Müşiroğlu Hacı Hasan Kaptan 687, 723
Abanalı Mustafa Kaptan 689, 703
Abanalı Osman Kaptan 691, 716
Abdülbaki Efendi 690, 712
Abdülkerim Zâde Filli Savas 690
Abdullah Behzat Bey 689, 703
Abidin Daver 111
Abidin Gün 29, 602, 603, 604, 607
A.Bilali 687, 726
A.Cascı 691, 717
A.Cekinioyakis 739
A.Ciobba 688, 700
Adana 23, 57, 134, 175, 196, 204, 260
Adelphotis 697
Adnan Torlak 473, 477, 481, 482
Afrika 23, 48, 49, 52, 179
A.G.Ciobba 687, 734
Agios Georgios 697
Agoni Kaptan 687, 698
Ağvalı Halil Hasan Kaptan 687, 734
Ağvalı İbrahim Hüseyin Kaptan 687, 734
Ağvalı İbrahim Kaptan 691, 716
Ağvalı İsmet Kaptan 687, 739
Ağvalı Mehmed Ali Kaptan 691, 716
Ağvalı Mehmed Emin Kaptan 693, 726
Ağvalı Mehmet Alioğlu 687, 730
Ağvalı Mustafa Kaptan 687, 734
Ağvalı Ömer Kaptan 687, 690
Ağvalı Selah Kaptan 689, 707
Ahmed İlyas 687, 732
Ahmed Mehmed 691, 718
Ahmed Osman 691, 717
Ahmet Guili 687, 725
Ahmet Hamdi Bey 27, 219, 331, 333
Ailsa 208, 210, 697
A.Jadi 687, 727
Akçaşehirli Hacı Osman 690, 712
Akdeniz 25, 213, 214
Aktapolili Nicoli 687, 727
Aktapolulu Costandi Panayoti Kaptan 692, 721
Aktarpoli Yorgi Teodori Pandamiebe 739
Aktarpolulu Eskoloğlu Vasil Costanti ve Şurekası 687, 735
Aktarpolu Nikola Dimitri 692
Aktepolili Costandi Yanni Kaptan 687, 733
Aktepolili Dimitri Kaptan 687, 737
Aktepolili Panayoti Kaptan 687, 730
Aktepolili Yorgi Kaptan 687, 724, 736
Aktopoliles Mikhail Kaptan 690, 711
Alahiyeli Tüccar Selim Ağazâde Ali Efendi ve Kardeşleri 687, 725
Alaplılı Ahmed Kaptan 689, 706
Alaplılı Pehlivanoğlu Ali 687, 722
Alaplılı Pehlivanoğlu Hüseyin ve Şurekası 689, 690, 708, 709
Albert Cazes 23, 172, 362
Aldo Campaner 9, 32
Aleksandre F. ve M.Christodolu 690
Aleksi Kaptan 687, 701
Alessandro 697
Aletci Dimitri Kostanti ve Şurekası 692, 720
Aletçi Kostanti Lefter 687, 723
Alexandros 28, 40, 157, 283, 291, 298, 363, 364, 365, 367, 697
Ali Bozoğlu 33, 79, 139, 215, 769
Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan 687, 695
Ali Kaptan 687, 691, 694, 693, 695, 696
Ali Rıza Bey ve Şurekası 689, 705, 707
Ali Sâib Paşa 1875 137
Ali Sohtorik 455, 456, 459, 461, 677
Allah Kerim 697, 698
Alsibiades 697
Altınvarakcı Mustafa ve Şurekası 691, 716
A.Maliadis 738
Amasralı Ali Halil Kaptan 687, 721
Amasralı Aynacıoğlu 690, 713
Amasralı Hacı Terzibaşıoğlu Hüseyin ve Şurekası 689, 706
Amasralı İbrahim Kaptan 691, 718
Amasralı Mehmed Bey ve Şurekası 690, 712
Amasralı Mehmed Kaptan 691, 718
Anadolu 23, 179, 223
Anafarta 21, 25, 142, 144, 203, 223, 224
Anargios 698
Anastas Andriaki 737
Andonoğlu Andon Hacı Kriako ve Şurekası 735
Angele 207, 657, 658, 659, 660
Angeli Akiti 687, 729
Angeloti Teodori ve Şurekası 690, 710, 712
A.Panteli 687, 729
Archimede 698
Argiro 698

Aris Bilalis 39, 194, 246, 254, 267, 281, 289, 311, 351, 361, 769
Aristidi Kaptan 687, 695, 736
Aristidi Paşa 113, 114
Artemisia 698
Artin Karamanyan Efendi 692, 720
Artin Karamanyan, Şahinoğlu ve Ortakları 212
Aslan 146, 147, 148, 156, 212
Aslan-ı Bahri 700
Aslan Mala Marica 687
Aslanzâde İsmail Efendi ve Şurekası 689, 703
Aspasia Hristoforidis ve Şurekası E.Yanouli 688
Asur 23, 106, 180
Asya 179, 180, 333, 334, 683, 698
Asya-i Bahri 698
Atina 164, 210, 282, 292, 297, 698, 770
Avrupa Tüccarı 100, 101, 102
Aya Adelfi 698
Aya Anobrea 698
Aya Atanastois 698
Aya Catarina 698
Aya Constantine 699
Aya Dimitrios 699
Aya Ioanni 699
Aya Marina 698
Aya Markos 699
Aya Mercurios 688, 699
Aya Nikola 699, 700
Aya Noroslu Prastinos Kaptan 687, 729
Aydın 56, 77, 79, 82, 157, 178, 179
Aynaros Manastırı 687, 729
Ayos Aftonios 701
Ayos Anastasios 701
Ayos Barbios 701
Ayos Ephtanios 701
Ayos Haralambos 701
Ayos Lijer 701
Ayos Nikolakis 701
Ayos Pandelemos 701
Ayos Trias 701
Ayos Yorgios 701

B

Babanzâde Hasan 690, 715
Babil 1866 133
Bahr-i Ahmer 118, 119, 123
Bahri Baba 703
Bahr-ı Cedîd 23, 186
Bahtiyar 65, 89, 384, 389, 703
Bahtıküçük 703
Bakkal Stefan Yanni 695, 733
Baktia 703
Balıkçı Ahmed 691, 695, 715, 716, 734
Balıkçıoğlu Hacı Ali ve Şurekası 691, 716
Balmumcu Hafız Hamid Şakir Efendi ve Şurekası 691, 715
Bandırma 23, 32, 46, 99, 152, 181, 182, 183, 244, 250, 251, 276, 277, 310, 313, 323, 346, 538, 693, 728, 736, 738
Bandırmalı (Erdek)Vasil Kaptan 693, 728
Bandırma Vapuru 32, 182, 346
Banque de Metelin- Midilli Bankası 27, 286, 292
Bartın 698, 699, 701, 702, 703
Bartınlı Çavuş oğlu Ali 687, 708
Bartınlı Çukuroğlu Ali 687, 709
Bartınlı Dervişoğlu 689, 703
Bartınlı Dervişzâde Ahmed ve Şurekası 689, 702
Bartınlı Eminoğlu Mustafa 695, 736
Bartınlı Hacı Ali Bey,Sadık Davud Efendi 709
Bartınlı Hacı Mehmedzâde Mustafa Bey 689, 703
Bartınlı Hasan Mehmed Kaptan 692, 722
Bartınlı Kasapoğlu Hacı Halil 689, 702
Bartınlı Mehmed Hadi 707, 708
Bartınlı Mustafa Ahmed Kaptan 693, 725
Bartınlı Mustafa Kaptan 695, 734
Bartınlı Tüccar Hacı Ali Bey 687, 708
Bartınlı Veliyanoğlu Mustafa 689, 703
Bartınlı Yetimoğlu Hüseyin 689, 703
Barzilay ve Benjamen 264, 378
Bayrehli Adirion 731
Belgüzel 703
Belkız 703
Bella Scutarina 704
Bender Ereğlili Hacı Vali Ahmedzâde Yakup Kardeşler 693, 723
Bender Ereğlili Subaşızâde Ahmed ve Şurekası 692, 722
Bereketi Dadcağ 703
Bereketi Hayr 703, 704
Bezcizâde Mehmed Ali Ağa 694, 729
Bezm-i Alem 21, 118, 119, 123, 126
Biga 728, 730, 731, 733
Bigadoslu Manol, Hacı Fotaki ve Şurekası 694, 728
Bigadoslu Miliadi ve Şurekası 694, 728
Bigali Muna Kaptan 687, 708
Bigalı Ahmed Tevfik ve Şurekası 694, 728
Bigalı Ahmed Yezidioğlu Hacı İbrahim 694, 728
Bigalı Ali Çelebioğlu Hüseyin Kaptan 695, 735
Bigalı Çuhadaroğlu Hafız Mehmed 691, 717
Bigalı Hacı Ahmed 696, 739
Bigalı Hacı Hasan ve Şurekası 694, 728
Bigalı İsmail Kaptan 694, 730
Bigalı Koçoğlu Mustafa 693
Bigalı Koçzâde Mustafa ve Şurekası 691, 694, 715, 730
Bigalı Kriako Kaptan 687, 711

Bigalı Leonidi Yanni 691, 719
Bigalı Manoel Kaptan 687, 710, 712
Bigalı Musa Kaptan 693, 725
Bigalı Mutab Kirkoroğlu Michael ve Şurekası 694, 728
Bigalı Panayoti Kaptan 687, 706
Bigalı Papazoğlu Savah ve Şurekası 694, 728
Bigalı Şakir ve Şurekası 694, 728
Bigalı Tiflisoğlu 695, 734
Bigalı Yarvar Simon ve Şurekası 695, 733
Bigalızâde Apik Efendi 690
Bigalızâde Ayık Efendi 694, 731
Bilecikli̇oğlu Kirkor 694, 728
Bingazi 23, 108, 115, 173
Bingazi Mebusu Yusuf Şetvan 108
Bingül Cerrahoğlu 28, 388, 397, 402, 405
Birecikli Colladi 695, 733
Bıçakcı Acı Halil Efendi 709
Bıçakcı Halil Efendi 687, 708
Bogos Serkis ve Şurekası 693, 724
Bolulu Halil Kaptan 691, 717
B.Orail 722
Bosphorus 149, 380
Bozcadalı Hasibe Hanım 695, 737
Bülbülceli Scotpappa Manoli 693, 724
Bülbülceli Stavraki Pavlaki ve Şurakası 695, 737
Bülbülcülü Strati 695, 737
Bülbülcü Starti Yorgi 692, 720
Burhaniye Vapuru 25, 226, 228
Büyükada 24, 68, 159, 160, 175, 176

C

Çakraz Şakir Hağün 689
Canik 21, 82, 138, 706
Çankaya 25, 218, 220, 253, 254
Cappayandakik Tüccarı Hacı Halil Efendi ve Şurekası 691
Çatal Zeytin 616, 706
Çatalzeytinli Hüseyin Bin Ali Kaptan 693, 725
Çelebioğlu İzzet 690, 713
Çelebi Oğlu Mehmed Hüseyin Kaptan 695, 734
Çelebioğlu Osman Kaptan 695, 733
Çelebi Selah Kaptan 693, 725
Çelikkale 1890 22, 149
Cemal Hakki (Cebe) 27, 331
Çemişkezekli Hacı Osman Ağa 689, 703
Cerrahzâde 25, 27, 221, 228, 335, 336, 399, 400, 401, 402
Çeşme 23, 39, 174, 252, 291, 344, 489, 586, 606, 696, 717
Çeşmeli Yorgi Kaptan 696, 738
Ceylanı Bahri 705, 706
Ceylan Sohtorik 462, 463, 467
Chakraz (Çakraz) 734
Chios 272, 273, 283, 285, 292, 706
Christi Affenosti ve Şurekası 688, 698
Christopher ve Yorgi Vasilyani 696, 738
Constantin Kaptan 699, 701
Constantin Kaptan F.Farmanoğlu 688
Cosmo Cosa 704
Costanti- Hizvidi 690, 713
Costantinos Kaptan 689, 706
Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egee) Vapur Kumpanyası 26, 267, 271, 304
C.Paterra 688, 698
C.Prodromos 688
Crete 272, 273
C.Schristoforidis 692, 722
Cumhuriyet 237, 238, 239
Cuppa Lambos 24, 208
Cuza, Ex- Valetta, Ex- Marie Louise, Ex- Mesut, Ex-Turgut, Ex- Ticaret, Ex -Ordu) 143
C.Zülfücereğli 691, 717

D

Daim Selamet 708
Demetris Şiniti 738
Demirhisar 24, 202, 204, 205
Derepazarı 469, 483, 484
Derince 261
Derviş 707, 708
Derviş-i Bahri 707, 708, 709
Dervişzâde Ahmed ve Şurekası 689, 703
Diamanos ve Şurekası 688, 700
Dikran 364, 688, 700, 708
Dilber Hanım 693, 724
Dillizâde Halim 695, 735
Dimitri Constantin ve Şurekası 688, 702
Dimitri Demetriades 165
Dimitri Saphos 688, 699, 701
Diyarbekir Mebusu Ömer Fevzi 108
Doç. Dr. Metin Ünver 267, 271, 275, 277, 278, 280, 289
Döğmeci Salih Efendi 688, 698
Doğramacızâde Raif Efendi 694, 730
Dolmabahçe 21, 81, 82, 117, 260, 411, 656
Drama Mebusu Agâh Bey 108
Düldül-ü Bahri 709
Dumlupınar 26, 263

E

E.Argianski 688, 700
Edirne 208
Edirne Mebusu Faik 108
Edremit 23, 178
E.Evasan ve Şurekası 692, 721

Ege 26, 239, 240
Ekmek Tüccarı Zarifi Stodüyan 690, 715
Eleni 24, 27, 120, 204, 296, 297, 300, 303
Emilia 710
Emilio 710
Emin Efendi 689, 691, 692, 694
Emine Gün 603, 606, 609
Emin Erdoğdu 609
Emin Khadia (Hadiya) 692, 721
Emin Mustafa 692, 721, 723
Emulo 710
Engin Öztabak 235, 255, 256
Enos 117, 710, 712
Enzo G. 710, 712
Eppaminosa Anagosti 694
Erakio 710, 712
Eraklis 710, 712
Eranik 710, 712
Erdekli Halil Kaptan 691, 716
Erdekli İstefan Kaptan 695, 733
Erdekli Kaptan Spiro 696, 737
Erdekli Nikoli Kaptan 696, 738
Erdekli Yanni Kaptan 695
Erdem Cever 33, 34, 47, 49, 125, 134, 135, 141, 146, 168, 173, 185, 187, 193, 195, 258
Ereğli 184, 247, 293, 295, 296, 360
Ereğlili Ahmed Kaptan 691, 694, 717, 732
Ereğlili Aksakaloğlu Ali Kaptan 696, 738
Ereğlili Balıkçı Ahmed oğlu Ahmed 691, 715
Ereğlili Balıkçı Ahmedzâde İbrahim 691, 716
Ereğlili Balıkçıoğlu 691, 716
Ereğlili Çubukçuoğlu Hayri Mustafa ve Şurekası 689, 706
Ereğlili Hacı Mustafa ve Şurekası 691, 715
Ereğlili Kara Mahmudoğlu 690, 712
Ereğlili Mehmed 688, 698
Ereğlili Müftüoğlu Hacı Hasan Kaptan 695, 737
Ereğlili Mustafa Kaptan 691, 718
Ereğlili Odabaşıoğlu 688, 698
Ereğlili Onsekizoğlu Mehmed Şakacıoğlu 689
Ereğlili Şakir Abdullahoğlu ve Şurekası 691, 715
Ereğlili Vassanıoğlu(!) Ahmed Kaptan 692
Erenköy 23, 184
Ermak Hayriye Tüccarı Osman Yazıcı ve Şurekası 692
Erriestratos 710, 712
Erzurumlu Yusufoğlu Abdullah 689, 703
Erzurum milletvekili Rüştü 111
Eser-i Cedid 22, 143
Eser-i Hayr 106
Eser-i Şevket 23, 180
Eser-i Ticaret 106, 116
Eser Tutel 46, 114, 175, 304, 768
Eskişehir Mebusu Ali Ulvi Bey 27, 331
Etem Razzak ve Şurekası 694, 731
Evangelistria 687, 690, 710, 711
Evli Efendi 692, 720
Evrydiki Sifneos 269, 304
E.Yanouli 688

F

Fabrikacı Zahariş 693, 727
Faidimend 712
Fatoş Sohtorik 458, 463
F.Corouma 713
Federico 712
Fenerbahçe 25, 212, 213
Fener Mahallesi 432, 441
Ferah 24, 201
Ferah-ı Bahri 712
Ferahnuma 712
Ferdi Cihan 712
Feth-i Ticaret 712
Fevaid-i Osmaniye 20, 21, 34, 43, 106, 114, 115, 116, 117, 189, 768
Fevâid-i Osmâniyye 105
F.Farmanoğlu 688, 700, 701
Filia 712
Filli Miliaidi 693, 727
Filyoslu Çavuşoğlu Mustafa Kaptan 689, 705
Filyoslu Hacı İsmail oğlu Hüseyin 689, 705
Filyoslu Hasan İbrahim Kaptan 695, 733
Filyoslu İsmail Kaptan 691, 718
Florya 25, 217
Foçalı Şakir Hasanoğlu Ahmed ve Şurekası 695, 733
Foscolo Mango 24, 158, 198, 199, 200, 272
Fratelli Dandria 24, 206, 207

G

Galatada Aletçi Dimitri Ohannes Vassilikos 695, 734
Galata Kömürcü Hacı Mustafa 689, 703
Galatalı Dimitri 689, 706
Galatalı Kürekçi Hacı Raşid 694, 731
Garb 23, 184, 185
G.Bartelomeo 690
G.D.Melis 692, 722
Gedikler 23, 165, 166
Gemlik 72, 116, 244, 308, 314
George (Ioannis) Zarifi 27, 296, 297, 298, 302
George Y. Zarifi 27, 298
Georgios Gerazeh 690
Gerassimo 713
Gerze 27, 67, 354, 355, 356, 413
G.Findhe 697
G.Franco 693, 727

G.Giurassoviç 690, 710
Gideros 98, 713
Gideros Koyu 98
Gino Campaner 9
Giresun 24, 59, 61, 198, 215
Giritli ahdi Popalaki 692, 721, 723
Giritli Mahmud Mazlum 695, 736
Girzahlı Ali ve Şurekası 691, 718
G.K.Gulandris 687, 698
G.Krissifidis Manolaki ve G.Dimitriadis 690
Gonca Hanında sakin Hacı Said Ağa ve Şurekası 691, 716
Göşsin 713
G.Pandelemo 696, 739
G.Samona 695, 736
G.Saoussuoğlu 688, 699
G.S.Calejeropulos 687, 698
Gucacizâdeli Hacı İbrahim Efendi 693, 726, 734
Gucahi zâde Rifat Bey ve Şurekası 690
Gülcemal 1874 21, 135
Güzel Bartın 23, 164, 165
G.V.Boyacıoğlu 696, 738

H

H.A.Bostancıoğlu 695, 734
Hace Ümmü Gülrun Hanım 693, 726
Hacı Davud Farkouh 369
Haçik 693, 715, 726
Hacızâde 247
Hacı Adem 688, 700
Hacı Ahmed Efendi 690, 691, 693, 694, 695, 696
Hacı Ahmedoğlu 691, 716
Hacı Ahmed Piraşi 694, 729
Hacı Ahmed ve Şurekası 690, 694, 713, 729
Hacı Ali Ağa 690
Hacı Ali Efendi 56, 695, 733
Hacı Ali Efendi Zevcesi Emine Hafıza Hanım ve Şurekası 692, 720
Hacı Anastas Oğulları ve Şurekası 689, 703
Hacı Davud Farkouh 28, 271, 298, 301, 367, 368, 370
Hacı Dimitri Yorgi 688
Hacı Durmuş Ali 469, 470, 472, 473
Hacı Emin Efendi 692, 719
Hacı Emine Uzuner 235
Hacı Hasan 692, 693
Hacı Hasan Efendi 693, 726
Hacı Hasan Tahsin Bey 688, 698, 699
Hacı Hurşid 687, 698
Hacı İlyas 691, 696, 718, 739
Hacı İlyas Efendi 691, 718
Hacı Komninos 688, 699, 701
Hacı Komninos Hristoforidis ve Şurekası 688
Hacı Mansur 715
Hacı Muhammed 687, 697
Hacı Murad 715
Hacı Mustafa Bostancıoğlu 687, 697
Hacı Mustafa Efendi 692, 693, 719, 725
Hacı Mustafa Hüseyin 694, 730
Hacı Mustafa Torlak 469, 470, 473, 474, 478, 481, 483
Hacı Panayotti 691, 715
Hacı Petronun kızı Sofia 688, 699, 701
Hacı Selim Kooncu 692, 720
Hacı Simon 693, 725
Hacı Süleymanzâde 24, 208
Hacı Yorgi- Kakah 688, 700
Hacı Yusuf Aslan 693, 724
Hacızâde 26, 248, 254
Hadiya 692, 721
Hafız Mustafa ve Şurekası 690, 713
Haggi Hazar 732
Hale Karaçelik 438, 439, 440
Halep 24, 188, 189
Halîc-i Dersaâdet 105
Halid Ali 695, 734
Halil Ağa ve Şurekası 695, 735
Halim Selim Ağa 693, 724
Halis Ticaret 715
Hamdi Selimoğlu 194, 219, 229, 256, 257, 261
Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri 194, 219, 229, 351
Hanna Petro ve Şurekası 692, 719
Hanyalı Hüseyin Kaptan 693, 725
Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa 108, 112, 114
Hasan Bilali 691, 717, 718
Hasan Bin Mehmed Kaptan 691, 717
Hasan Ereğlili 691
Hasan Kaptan 693, 695, 696, 722, 725, 737
Hasan Paşa 1873 21, 128
Hasan Paşazâde Hüsnü ve Şurekası 693, 725
Hasan Reis 694
Has Mustafa Bey 693, 724
Hasr-ı Bahri 715
Hatice Erdem 426, 429, 430
Hatşador Yanni 692
Hattab 692, 693, 694, 695
Hattabcı Halil Efendi ve Şurekası 693, 725
Hattab Tüccarı Kürekçi Hacı Raşid 692, 722
Hattab Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi 695, 735
Hattab Tüccarı Vasil Serafin ve Şurekası 694, 700, 731
Haydar-ı Bahri 715
Hayreddin 21, 117
Hayriye 715
Hayriye-i Ticariye Molla Ahmed ve Şurekası 688, 702
Hayriye Tüccarı 99, 100, 101, 102, 104

Hayriye Tüccarı Basacı Mehmed Ali ve Şurekası 694, 729
Hayriye Tüccarı Eminzâde Hüseyin Zühtü Efendi 696, 737
Hayriye Tüccarı Ethem Efendi ve Şurekası 694, 732
Hayriye Tüccarı Hacı Ahmed Efendi 695, 736
Hayriye Tüccarı Said Hacı Ahmed ve Oğulları 104, 688, 700
Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi 105
H.Boyaoğlu 690, 711
Helene 24, 207, 209, 672
Helthi Carahy 692, 719
Heraclea 715, 716
Heraclia 156, 272, 273
Heybeli 716
H.H.A.Bigan 690, 713
H.H.Bostancıoğlu 695, 736
H.Hüseyin 691, 716
H.İbrahim 694, 731
Hilmi Bey 723
Hıfz-ı Rahman 716
H.M.Bezzi 696, 739
H.M.Salih Baba 695, 735
Hristoforidis ve Şurekası 699, 701
Hûda Kerîm 717
Hûda Verdi 717, 718
Hûda Verdir 718
Hûdaya Emanet 718
Hümapervaz 106, 116
Humsiye-i Bahrî 718
Hundi Verdi 718
Hurşid Hüseyin Kaptan 695, 734
Hüseyin Ali 688, 699
Hüseyin Avni Sohtorik 455, 456, 459, 461
Hüseyin Binali Kaptan 696, 737
Hüseyin Dadaylı Şener 486
Hüseyin İlhami Söker 28, 347, 384, 385, 624
Hüseyin Kaptan 687, 689, 691, 693, 695
Hüseyin Kocabaş 29, 536, 540, 543, 544, 545, 546, 547
Hüseyin M.Moloğlu 693, 727
Hüseyin Mustafa 691, 695
Hüseyin oğlu Mustafa Bey 695, 737
Hüsnü Bey 693, 725

I

İbrahim Halil Bey 695, 737
İbrahim Hasan 693, 724
İbrahim Osman 695, 737
İdâre-i Azîziyye 105
İdâre-i Mahsûsa 105, 107
İlia Kazo 693, 724
İlinyeli Aleksandre Kaptan 689, 706
İlker Meşe 29, 566, 613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 621
İlyas Efendi 691, 717, 718
İnayet 27, 335, 336, 358, 489
İnebolulu Karagemizoğlu 689, 703
İnebolulu Mehmed Emin 690
İnebolulu Ömer bin Hüseyin Kaptan 691, 718
İoannis 719
İpsur Rahman 719
İrene M.Theodarakis 691
İrfan Erdem 28, 425, 426, 427, 428, 429, 430
İshak Efendi 78, 688, 700
İskeleci Costanti 690, 710, 712
İskenderiye İskele İzzeddin Kaptan 692
İskenderiye sakini Mahjarduş 695, 735
İskenderiye Tüccarlarından Hacı Selim ve Şurekası 692, 720
İskenderun Tüccarandan İbrahim Tabureci 719
İskenderun Tüccarlarından Rüstem Efendi ve Şurekası 693, 728
İslam Bey 694, 732
İsmail Hakkı 331, 332, 333
İsmail Hüseyin Kaptan 691, 717
İsmail Kocabaş 536, 537, 538, 541
İsmail Ömer 696, 739
İsmail Yılmaz Kocabaş 544, 548
İssia Hristiotti 693, 726
İssidoros 719
İstanbul 24, 28, 189
İstanbullu Hacı Ali Efendi 690, 711
İstanbullu Nikolaki Velidi 692, 719
İstefanlı Kadıoğlu İsmail ve Şurekası 696, 737
İstinye (Ex-Annie) 23, 173
İyonnis Dedoussis 719
İyonya 719, 725
İyonyalı Akandaloğlu Hacı Yorgi ve Kardeşleri 693, 725
İzmir (Ismir) 1874 21, 134
İzmirli Karakoli Yorgi 688, 699, 701

J

J.Armacıoğlu 693, 726
J.Papasi 689, 706

K

Kabakçıoğlu Ahmed Kaptan 689, 708, 709
Kademhayır 721
Kadiriye 23
Kadri Kaptan 691, 717
Kalafatçı Usta Hacı Selah Ağa Zevcesi Fatma 693, 724
Kalamış 24, 190
Kalis (Kalış) 721
Kalkavan Rıza ve Oğlu İsmail Vapurculuk Şirketi 220

Kalliopi 721
Kapıcıbaşı Kiniaseli Emin Ağa 694, 731
Kapıdağlı Hristo Kaptan 695, 735
Kappandakki Tüccarı Rıdvanzâde Mehmed Efendi 692, 720
Kaprol Manukyan 695, 735
Kaptan Aktopolides 688
Kaptan Anastidis 690, 710
Kaptan Costandi 690, 711
Kaptan Costantin 690, 711, 713
Kaptan Enabir Can 29, 576, 577, 578, 580
Kaptan Erdoğan Orlu 465
Kaptan Evangelistria 690
Kaptan Kostanti 688, 700
Kaptan Mehmet Başoğlu 463
Kaptan M.Vassiliaki E.Argianski 688
Kaptan Naci 688
Kaptan Pukrof 694
Kaptan Stavridis 688, 700
Kaptan Teodoridis 688, 698
Kaptan Uzunoğlu 26, 237
Kaptan Vepanos 695, 736
Kaptan Yusuf Beşir 691
Karaağaç 98, 709, 718, 721, 723, 730, 732, 734, 735, 737
Kara Agopoğlu İshak 692, 722
Kara Agopzâde 688, 700
Karabolulu Hristo 692, 722
Karaca 722, 725, 732, 736
Karadeniz 1890 25, 213
Karadeniz 1905 25, 214
Karafalo Kaptan 688, 699, 701
Karakuş 721, 723
Karalambos Kissergis 687, 697
Karamanlı Şahin Eğinli ve Şurekası 691, 717
Karamanyan Şahinoğlu ve Ortakları 175
Karasu 721, 723
Kara Süleyman 721, 723
Karasulu Gümüş Hüseyin ve Şurekası 692, 721, 723
Karleştici Damad Agop 689, 703
Kasoslu Mikael Pappa Kaptan 693, 724
Kaşotlu Komyanos Yani 693, 724
Kastomonu milletvekili Hasan Fehmi Bey 111
Katina 40, 722
Katırlı 722, 736
Katırlılı Nicola Costanti ve Şurekası 692, 722
Katırlılı Nigori Liago 694, 731
Katırlılı Selahoğlu Yamandi ve Şurekası 689, 703
Katırlılı Tüccarlardan Hristaki ve Şurekası 695, 736
Katırlılı Yamandi 689, 703
Kauna Roumni 722
Kayhan Çindemir 234, 251, 409, 412, 495
Kayseri Adran oğlu Kirkor ve Şurekası 694
Kayseri Tüccarı Bedros Valideh Besakik 694, 732
Kayseriye 22, 142, 143
Kemal Dadaylı Şener 486, 517, 525
Kemal Kenan Can 13, 29, 577, 578, 580, 581, 582, 583
Kenan Torlak 29, 468, 469, 470, 472, 473, 476, 483
Kerassondeli Hacı Hasan Kaptan 696, 737
Keresteci Kelmendos 692, 720
Kereste Tüccarı Ahmed Efendi Bin Mehmed Emin 694, 732
Kereste Tüccarı Avram Kristofor 689, 706
Kereste Tüccarı Emin Efendi 694, 729
Kereste Tüccarı Hacı Said Ahmed Efendi 689, 705
Kereste Tüccarı İzak Garabet 694, 732
Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İsak Efendi ve Şurekası 694, 731
Kereste Tüccarı Kara Agopoğlu İzak Efendi 694, 732
Kereste Tüccarı Mikhael 691
Kereste Tüccarı Papazoğlu Ligor 695, 735
Kereste Tüccarı Said 690, 693
Kerete Tüccarı Hacı Ali Efendi ve Şurekası 693
Kesendire 23, 171
Keşkül 23, 157, 184
Kharbaneh(Harbaneh) 692
Kiemiss 721
Kilitçiler Müdürü Hacı Hüseyin Efendi 691, 715
Kilitya 721
Kiryanizâde Ahmed Efendi 689, 704
Kırzâde Mustafa Kardeşler 26, 260, 261
Kılıç Ali 116
Kırlangıç 22, 155, 722
Kırlangıç-ı Bahri 722
Kısmet Hûda 722
Klaistotimos 722
Kömürcü Ethem Ağazâde İsmail Hakkı ve Şurekası 692, 721
Konsanlopulo 721
Konstantinos 28, 366, 368, 722
Kontizâde Apik Efendi 688, 698
Konyalı Hacı Ali Kaptan 693, 724
Kosova 24, 190
Kostanti Kontamios Koyudolimos 688
Kostanti Yorgi 688, 699, 701
Kostanti Yorgi Combulte 688, 699, 701
Kostanti Yorgi Nikolaki 688, 699, 701
Koyuncuoğlu İskender 692
Kozan Mebusu Hamparsum 108
Krialo 722
Külhan-ı Bahri 722
Kurucaşileli Hasan 690, 713
Kuşad-ı Bahri 722
Kyriakoula 722

L

Lady Martin 27, 28, 335, 360
Levent Karaçelik 28, 388, 392, 393, 432, 436
Ligoporian Haçik Efendi ve Şurekası 693, 726
Ligori Lefter ve Şurekası 693, 728
Limnili Dimitri Mahorta 692, 721
Limnili Dimitri Sophianos 695, 736
Limnili Nicola Manoli 693, 724
Limnili Nikola 688, 690, 700, 710
Limnili Nikola Yani 690, 710
Limnili Yorgi Mavridi 688, 699, 701
Limnos 699, 701, 713, 719, 721, 723, 724, 729, 736
Limnoslu 723
Limnoslu Angeli 694, 729
Limnoslu Yorgi 688, 700, 701, 713
Limnoslu Yorgi Kaptan 688, 700, 701
Limnoslu Yorgi Strati 690, 713
Lisovya 723
Lizard 25, 144, 224
Los'un oğlu 694, 729
Lütfiye 21, 138, 139, 723
Lûtfu Huda 723
L.Zazaroni 694, 730

M

Madame Christopbellemovil ve Şurekası 690, 710
Madam Zişan Hanım 26, 260, 261
Madenci Mehmet Arif Bey 27, 331, 332
Mahmud Hafimoğlu 691
Mahmud Mazlum 695, 734
Mahmut Esat Bozkurt 666, 669
Maiz 724
Makedonya 724
Malakoff 138
Manastır Mebusu Trayan Nali 108
Mandish 687, 698
Manizâde Hacı İbrahim 21, 23, 61, 122, 123, 184
Manolaki G.Dimitridiadis 690, 710
Manol Bigalı 688
Manuk Gümüşciyan 24, 40, 194
Manyarlı Abdi Efendi 692
Manyarlı Madam M.Kalayani 692
Marego 724
Marigo 724
Marika 724
Marioftales Pascal Joachim Kaptan 692, 722
Mari Valiano 724
Mariya 724
Marmara 1873 21, 133
Marmaralı Aristidi Kaptan 695, 736
Marmaralı Dimitri Rali Kaptan 694, 732
Marmaralı Georgi Frangopulo 693, 727
Marmaralı Michel Lazar Kaptan 690
Marmaralı Yorgi Kaptan
Aniyahlı Hacı Ahmed Kaptan 691
Marsis 724
Masala Muradiye 724
Masava Gloria 724
Massala Primo 724
Masseri 724
Mavnacı Nicola ve Şurekası 695, 733
Mavridi Kaptan 693
Maxoudie (Maksudiye) 724
M.Caja 693, 724
M.Ciamuridis 690, 711
Medar-ı Ticaret 21, 106, 116, 121
Mehmed Ali 687, 727
Mehmed Ali Kaptan 691, 718
Mehmed Ali ve Şurekası 694, 695, 733
Mehmed Faslı 693, 724
Mehmed Giuli (!) ve Şurekası 694
Mehmed Habibzâde Nureddin ve Şurekası 691, 717
Mehmed Kaptan 689, 691, 692, 693, 696
Mehmed Murad 688, 698
Mehmed Süleyman 693, 725
Mehmed ve Arif Ağa ve Şurekası 694, 731
Mehmed ve Oğulları Şurekası 689
Mehmet Arif 261, 331, 332
Mehmet Fevzi 689, 707
Mehmet Kaptanoğlu ve Kardeşleri 218
Mehmet Kazancı 25, 218, 219, 229
Meis Adalı Kostanti Coliah Yorgi 689
Meis Adalı Marten Oğlu Kriako 689, 706
Melleni 724
Memleket-i Bahr 724
Meneril 724
Mercan 725
Mersin 24, 141, 190, 202, 210, 211
Mersinli Hulusi Kaptan 694, 731
Mesafosmos 723
Meserret 725
Mesudiye 73, 725
Metamorcos 725
Mete 234, 235
Metin Dadaylı Şener 501, 505
Midehli Serafinoğlu Çakal Vasil 695, 737
Midhat Paşa 21, 57, 59, 61, 106, 117, 118, 122, 123
Midilli 709, 725
Midillili Apostolos Grimanis 690, 709
Mihran Nakkaşyan 23, 40, 167, 166, 169
Mikhael Tamuradi 688, 698
Minhla 23, 172
Miralay Hüseyin Bey 691, 715
M.Lazarou 691, 718

M.Lignos G.Dedoussis 692
M.Mazlum 693, 724
M.Nitiforos 722
Molla Hacıoğlu Mehmed ve Şurekası 690, 709
Molla Haliloğlu Mehmed ve Şurekası 689, 708
Moralı Koçzâde Mustafa 688, 700
Mossalia 272
M.Pallios 695, 736
M.Resvan 689, 703, 704
Müfrefteli Andon Ballaş 725
Muharrem Dadaylı Şener 486
Mukaddeme-i Hayr 725
Mumbit Ticaret 725
Murad Ali 725
Muradiye 725
Murad-ı Bahrî 725
Murat Gün 29, 602, 603, 605, 606, 607, 608, 609, 612
Mürefteli Kostanti 688, 700
Mürefteli Sarı Aleko ve Şurekası 690, 709
Mürefteli Stelianos Dikran ve Şurekası 688, 700
Mürefteli Strati 693, 725
Mürefteli Yorgaki ve Şurekası 692, 722
Mustafa Ali Kaptan 691
Mustafa Cemal Bey 259, 260
Mustafa Dadaylı Şener 486
Mustafa Efendi 689, 692, 693, 696, 703, 719, 725, 738
Mustafa Kaptan 27, 340, 341, 689, 734
Mustafa Kemal Paşa 32, 181, 385
Mustafa Muhtaroğlu 549, 550, 559
Mustafa Nuri ve Şakir 179, 180
Mustafa Osman 691, 716
Mustafa Şakir'in kerimeleri 688, 702
Mustafa Tosun 695, 735
Mustafa Usta 98, 698, 722
Mustafa Vehbi Efendi ve Şurekası 692, 719
Müşteri 357
Muttab Başı 103
Muttabbaşızâde Hacı Rifat Efendi 695, 733, 735
Müverrih-i Nusret 22, 144
Mûy-Tâb 103
Mûy-tâbân 103
M.Vassiliaki 688, 700, 701

N

Nafi Bey 24, 208, 249, 251
Naimoğlu 687, 697
Nakıbzâde Ali Efendi 722
Nalbur Hacı Şevki Efendi 689, 693, 705, 725
N.Anagosti 713
Nasib 726
Nasib-i Bahrî 726
N.Aslanoğlu 693, 724
Navigation a Vapeur Egée 223, 272, 274, 304
Nazif Ömer 691, 715
Neapolis 27, 283, 285, 356
Necat 1870 22, 145
Necati Erdoğdu 606, 607, 608, 609
Nevşehir 726
Nicholos Lazari 694, 730
Nicola 726
Nikolaki Kostanti Yorgi Combulte 688
Nikolas Mavridi Kaptan 690, 708
Nikoloaidi Oğlu 693, 724
Niktarina 726
Nilüfer 25, 26, 211, 257, 258, 260
Nimet-i Huda 726
Niyazi Bey 693, 725
N.Melis 690, 711
Nomiko A. Theodoridi 24, 207, 208
Nûr-u Bahrî 726
Nusret-i Bahrî 726
Nusret-i Hayriye 726

O

Oceanos 727
Odissos 272, 273, 283, 285, 291, 292
Odysseus 387, 727
Ogvalı Hüseyin Bin 689, 707
Oğvalı Hüseyin Bin Mustafa Kaptan 690, 708
Ohannes Vassilikos 689, 695, 706
Olga 28, 238, 246, 247, 368, 727
Olga Dandria 727
Ömer Kaptan 691, 695, 718
Ömer Paşa 21, 138
Ömer Şükrü Aykaş 236
Omonia 727, 728
Omorokya 728
On Temmuz 24, 152, 194
Oonia (Biga) 728
Ordonlu Jerkoğlu Mehmed 694, 729
Orhaneskili Tüccar Elias Pikinitis 690
Orhan Torlak 477, 482
Osman Çavuşoğlu İbrahim 689, 707, 708
Osman Kaptan 261
Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 142, 143, 144, 172, 173, 174, 178, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 196, 201
Ossian 25, 211
Ossia Prasko 728

P

Pamukçu Emin Efendi ve Oğulları 689, 703
Panagia 729
Panagia Erithiani 729
Panagia Myrtidiotissa 729

Panalon 729
Panayaşki 729
Panormos 25, 223, 272, 273, 274, 288, 291, 292
Panos Michael Courtgis 110, 145, 146, 272, 274, 282, 283, 285, 286, 287, 289, 294, 301
Panos Michail Courtgis 267, 271, 278, 279, 287
Pappa Kriako 729
Pappa Nicola 726
Pappa Yorgi 690, 710
Pars 146, 149, 212
Paşa Reisoğlu Mehmed Kaptan 693, 723
Pasmatiada Çubukçuoğlu Zaven 691, 715
Patara ve Lemos 713
Pekmez Kilise 689, 704
Pendreck 729
Pendrekli Kara Mahmudoğlu Hacı Ahmed ve Şurekası 694
Pertev Piyale 729
Peruana-i Derya 729
Pervane-i Bahrî 729
Pervas-ı Bahrî 729
Peyk-i Şevket 105
Peyk-i Ticaret 106
P.G.Marulli 689, 706
Philadelphia 729
Pınar Kalkavan Sesel 622
Pirot 730
Platin 25, 233, 234
P.Lemos 687, 698
Plevne 22, 143, 144, 224
Polis Mytilene 272, 274
Possidon 730
Prodromos 730
Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu 104, 768
Prof. Gelina Harlaftis 272

Q

Queen Olga 26, 237

R

Rahmi Kaptan 202, 204, 205
Rahtvalı Tüccar Hasan Ağa 692, 719
Raşid Efendi 315, 687, 698
Reşid Paşa 21, 54, 57, 59, 61, 123, 124, 127
Reymond D'Andria 205
Richard 730
Riza Beyzâde Süleyman ve Şurekası 692, 721
Rize-i Berrî 730
Rizeli Ahmed Kaptan 694, 730
Rizeli Ahmed Reis Oğlu Hüseyin Ağa 694
Rizeli Bostancızâde Hayri Hüseyin ve Şurekası 695, 736
Rizeli Çolakoğlu Hüseyin ve Şurekası 695, 733
Rizeli Ferhat Kaptan 691, 716
Rizeli Hacı Abdullahoğlu Ömer 691, 716
Rizeli Hacı Bekiroğlu Receb ve Şurekası 694, 730
Rizeli Halil Ali Kaptan 695, 735
Rizeli Hüseyin Mustafa Kaptan 695, 736
Rizeli İbrahim Kaptan 694, 732
Rizeli Mollaoğlu Mustafa 695
Rizeli Mustafa Kaptan 729
Rizeli Osman Kaptan 69, 695, 737
Rizeli Rüştü Kaptan 694, 732
Rizeli Tahir Ömer Kaptan 691, 717
Rıza Beyzâde Rifat Bey ve Şurekası 694, 731
Rumeli 730
Rusçuklu Hacı Alizâde İbrahim ve Şurekası 692, 720
Rusti 692, 721
Rüştü Bey 107, 184, 693, 726
Rüsumatlı Ağassinden Süleyman Ağa 692, 722

S

Saadet 26, 250, 251
Şaban Efendi 80, 691, 717
Şaban Nagipoğlu 689, 703
Sadi Davud Efendi 689
Sadık Bey 689, 691, 692, 693
Sadıkzâde Biradeler ve Şerikleri 263
Saeed Rabb Cerrahoğlu 28, 398, 406, 407
Şahadet 23, 174
Şah Aleksandros 692
Şahin-i Bahrî 734, 735
Şahini Bakır 734
Şahin-i Derya 735
Şahin-i Nusret 735
Şahper 82, 731
Şah Yunus 735
Said Abdullah Kaptan 695, 735
Sait Akbaşoğlu 415, 416, 417, 419, 420, 423
Sait Elhan Akbaşoğlu 416, 417, 419, 420, 423
Sakarya 21, 24, 142, 145, 187, 188, 191, 672, 673, 674, 675, 676, 678, 679, 682, 700, 716, 719, 722, 725, 731
Sakaryalı Margosargo ve Şurekası 693, 724
Sakin-i Derya 731
Şakir Ağa 99, 706, 734
Sakız 697, 698, 699, 701
Sakızlı Dimitri Rappani 690, 710
Sakızlı Kokona Costanti Yani ve Şurekası 689, 704
Sakızlı Marko Kaptan 688, 698
Sakızlı Nicola Anastas ve Şurekası 694, 729
Sakızlı Petro Bandesko ve Şurekası 692, 719
Sakızlı Yorgi Sargo ve Şurekası 694, 729
Şakraz 734
Sakyalı Hacı Yanni Kalminicola 692, 721

Salah Bey 694, 728
Şam 191
Sami vapuru 25, 218
Şam Mebusu Rüştü Bey 107
Samsun 25, 220
San Gioavanni 694, 731
Santa Maria 731
Şapiro 735
Sara Ertuğrul (Korle) 768
Sarı Hacızâde İbrahim Efendi ve Şurekası 690, 712
Sarı Hacızâde İbrahim Efendi 689
Şark 24, 82, 192, 552
Sarkiş 732
Sarraf Vasilaki Kosmo Efendi 692, 719
S.Basaillou 730
S.Bilalis 687, 698
Sebat 26, 264, 265, 266
Sefine Tellalı Hacı Yannik ve Şurekası 689, 703
Seher 732
Şehirli Hacı Mehmed ve Şurekası 693, 726
Şehper 21, 138
Sekiz Kardeş 694, 731
Selâmet 21, 128, 129, 203
Selamet-i Hayr 732
Selanikli Yorgi 688, 700
Selanik Mebusu Rahmi Bey 107
Selçuk Vapuru 415, 420, 423, 424
Selin Sohtorik 458, 461
Sema Rabb Cerrahoğlu 28, 386, 388, 399, 400, 402
Semih Sohtorik 455, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467
Serafeyzi Zâde Yazıcı ve Şurekası 690, 713
Şeref-i Bahrî 736
Şeref-i Yıldız 736
Şerife Hadiye Hanım 695, 735
Şerif Gildis 695, 734
Şespay-i Bahrî 736
Sevinç 24, 208, 209, 210, 492, 493, 505
Seyfi Derya 731
Seyranî 731
Seyran-ı Bahrî 731
Seyr-i Bahrî 106
Seyyar 24, 203, 208
Seyyar-ı Bahrî 732
Şiar 144
Şiar-ı Nusret 22
Silahlı Vapur 116, 117, 138, 144
Şile 736
Şileli Halil İbrahim Kaptan 692, 723
Şileli İbrahim ve Şurekası 695, 736
Şileli Kürd Süleyman Kaptan 691, 717
Silivri 23, 173
Sinop 184, 256, 261, 731, 732, 733
Sinoplu Kalyoncuzâde Anesti Teboboji ve Şurekası 690, 715
Siperisiyah 732
Şirket-i Hayriyye 105, 742
Sivani 732
Sivas Mebusu Ömer Şevki 108
Şıpka 735
Sırrı 732
Skerrywore 144
Slambotlu Keresteci Hacı Ali Efendi 694, 732
Sofular 191
Söğütlü 24, 127, 137, 186, 187
Somaklızâde Mustafa Yazıcı ve Şurekası 696, 737
Spezia 700, 701, 720, 722, 729, 732, 738
Spiro 732, 733
Stamboul 189
Stavros 733
Stephan Coree 688, 699, 701
Subuminneh 733
Subut-u Bahrî 733
Sudalı İsraki Hüseyin 692, 720
Sudaver 116
Şükrü Uzuner (Uzunalioğlu) 235
Sükûn-u Bahr-î 732
Şule 26, 263, 264
Süleyman Veli 693, 724
Sultan 733
Sultaniyah 733
Sultan-ı Derya 733
Sülün-ü Bahrî 733
Sümer 25, 236
Sunnuslu Hacı İbrahim Mehmed bin Süleyman 689, 706
Sürat-i Bahrî 733
Sürmeneli Küçük Alioğlu Hacı Hasan ve Şurekası 694, 728
Süruroğlu Kâmil Kaptan 691, 718
Suzannah 733

T

Tahir-i Bahrî 736
Tâif 24, 194, 195
Tâir-i Bahrî 106
Taksiyadis 736
Taksiyarkis 736
Tarsus 24, 197, 216
Taşçıbaşı Mustafa ve Şurekası 689, 695
Taşçızâde Süleyman Efendi 693, 724
T.Draco 688, 700
Telaş 98, 737
Telassporos 737

Temur Cappu (Bkz. Demir Kapı) 737
Teodoriki ve Şurekası 689, 705
Teselya 737
Tevfik Efendi 694, 732
Tevfik-i Bahrî 737
Tevfik-i İhsan 737
Tevfik-i Rabbanî 737
Theologos 737
Thodon Usta 688, 698
Tirebolu 698, 707, 735, 737, 738, 739
Tirebolulu Hacı Emin Ağa Velidi(oğlu) Mehmed ve Şurekası 696, 738
Tirebolulu Hacı Feyzi 689, 690, 708, 709
Tirebolulu Hacı Feyzi ve Şurekası 690, 709
Tirebolulu Hacı Osman ve Şurekası 689, 702
Tirebolulu Mimaroğlu Ahmedoğlu Hacı Fevzi 739
Tirebolulu Şaban 689, 702
Tir-i Müjgan 126
Topçu Generali Nuri Rıza Paşa 112
Tophanede Kömürcü Ethem Ağazâde Kömürcü Hakkı 693, 726
Trabzon 117
Trabzonda Yelkencizâde Temel ve Şurekası 691, 716
Trabzonlu Tüccar Gerikian Stephan ve Şurekası 689, 693, 708, 725
Trabzonlu Yelkencizâde Cemal Efendi ve Şurekası 694, 731
Trabzonlu Yelkencizâde Hacı Mustafa 690, 712
Tşetratikos- Favriyaros 736
Tüccar Ağazâde Mehmed Efendi ve Şurekası 693, 723
Tüccar Ahmed Afendi ve Kızkardeşleri 696, 738
Tüccar Anastasiadi 688, 698
Tüccar Anastastaki Nicoliadis 693, 724
Tüccar Davutoğlu ve Şurekası 690, 712
Tüccar Frankoğlu Mahruki 692, 721
Tüccar Hacı Hasan ve Şurekası 693, 727
Tüccar Hacı Selah ve Şurekası 692, 721, 723
Tüccar Hacı Süleyman Efendi ve Şurekası 691, 717
Tüccar İmamzâde Hasan Efendi 689, 706
Tüccar Yorgancızâde Hacı Mehmed Bey 694, 731
Tunç 23, 115, 174, 175, 351, 352
Tunuslu Mustafa Kaptan 691, 716
Tunuslu Salih Bin Sellah 696, 738
Tunuslu Tüccar Mishak Mishak ve Kardeşi 694, 731
Turan- (Ex-Maria, Ex-Anita Vidal, Ex- Toro) 26, 244
Turgut Kocabaş 29, 537, 540, 541, 542, 545, 546, 548
Tütüncü Yordan ve Şurekası 695, 733
Tuzla 172, 226
T.Yorganidi 690, 710, 712

U

Üç Kardeş 98, 495, 738
Ülkünlü Emin Kaptan 694, 731
Ümid 1869 22, 150
Ümit vapuru 169
Uncuzâde Apik Efendi 692, 721, 723
Unkapanlı Tüccar Horozoğlu 692, 721, 723
Unkapanlı Tüccar Veli Ağa ve Şurekası 695, 733
Ünyeli Hacı Hafızoğlu 690, 713
Uşakizâde Muammer Bey 25, 218
Üsküdar 697, 698, 700
Üsküdarlı Pappas Agop 692, 720
Üsküp Mebusu Necip Draga 108
Uzun Mehmed Oğlu 689

V

Vahran 738
Valker Kaptan 688, 700
Vangali Scaroborro 690, 709
Vangel Tavlaki 695, 737
Vasıta-i Ticaret 106, 116
Vassilikos 687, 689, 690, 694, 695
Vassilikoslu Anastas Yannaki 694, 731
Vassilikoslu Panayot 690, 710, 712
Vassilikoslu Vasil 690, 710
Vassilikoslu Yanni'nin Validesi Tekfuri 694, 732
Vassilikos Yanni 687, 698
Velizade Mustafa Faik 25, 220
Vesile-i Ticaret 106, 116
Veysel Akbaşoğlu 415, 416, 417, 419, 420
Veziroğlu İbrahim 692
Vidinli Dimitraki ve Şurekası 692, 720
Virginia 275, 366, 738
Vittoria 738
V.J.Hasanoğlu 693, 727

W

William George 124

Y

Yafa 39, 738
Yakub Zistholu 692
Yanaki Kaptan 738
Yanni Amiro 735
Yanni Kaptan 699, 701
Yanni Manolaki Kaptan 689, 706
Yanni Mavridi 690, 711, 713
Yanni Nikola 688, 700
Yanni Polimar Kaptan 688, 700
Yazıcızâde İlyas Osman 692, 720
Yelkenci Hacı İbrahim Efendi 694, 732
Yelkenci Mustafa Efendi 696, 738
Yelkencioğlu Mustafa Kaptan 690
Yelkencizâde Hacı Mustafa ve Şurekası 695, 737
Yeni Dünya 116, 738

Yeprem İbranosyan 40, 242
Yeşil Kanat 738
Yeşim Muhtaroğlu 552, 557
Yoghi Parasosva 695, 736
Yorgancı Hüseyin Efendi 695
Yorgancılar Kahyası Hacı Mustafa Efendi 693, 725
Yorgi Elia 694, 732
Yorgi N.Drageocis 687
Yorgios 738
Yorgios Yanni 696, 738
Yorgi Validesi Vironiki 693, 728
Yorgi ve Şurekası 688, 700
Yorgi Yuan 696, 738
Y.Pandeli Nikopolo ve Şurekası 692, 722
Yüksel Yıldırım (Zonguldak Nostalji) 233
Yunus Can 29, 583, 585, 586
Yusuf Ağa 691, 717
Yusuf Aslan 687, 693
Yusuf Kalkavan 622

Z

Zafeiropoulos & Zarifi şirketi 27, 298
Zaggadhopki 739
Zarifi'nin, Sociéte Zarifi Fils - Zarifi ve Oğulları 27, 299
Zarifis 27, 159, 303
Zedekiyeh Rahmet 99, 739
Zeylani Bahrî (Ceylan-ı Bahrî) 739
Zeylani (Ceylani) 739
Zeytuniye Bilali 739
Zinnet-i Derya 739
Zondon Hobki 99, 739
Zonguldak 441
Zonguldak Vapurculuk kömürcülük Ltd. Şti 217
Zoodogos Pighi 99, 739
Zuhal 27, 331, 332, 334
Zuzuşbi 739
Zygmolas 691, 719

BAŞVURULAN KAYNAKLAR

1. The Illustrated London News, Oct 17, 1874
2. N.R.P. Bonsor; "North Atlantic Seaway, C.II
3. John M. Maber; "North Star to Southern Cross"
4. Will Lawson; "Pacific Steamer".
5. Teesbuiltships.co.uk
6. Library Congress; "Ships built in the United Kingdom"; "Ships built in 1883".
7. Ships of the Union-Castle Line.
8. Naval Ships of the Ottoman Empire.
9. Scottish Built Ships/Clyde Built Ships.
10. N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.2.
11. Ship Wrecks.
12. Grace Guide.
13. Mitchell & Co. Ltd; "Washington D.C National Archives From Sir W. G. Armstrong".
14. Tyne Built Ships.
15. Wrecksite.eu.
16. Prof. Dr. Bedrettin Görgün; "Hasan Basri Efendi - Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları", YKY,2009.
17. BMM Zabıt Cerideleri.
18. TBMM Seyr-i Sefain Görüşmeleri; Devre 1, Cilt 2, 42.inci Toplantı, Meclisi Ayan Zabıt Ceridesi, 2 Mart 1327 (1911) Celse:4; 19. Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, 13.cü Topantı, 22 Şubat 1326 (1910); Münakalatı askeriye ve ticariyenin temini zımnında Seyrü Sefain İdaresine vapur mubayaası ve iskelelerin inşa ve tamiri için tahsisi muktazi mebaliğ hakkında kanun layihası ve Nafıa Encümeni mazbatası.
19. Mahmut Esat (Bozkurt); "Du Regime des Capitulations Ottomanes- leur Caractare Juridique d'apres l'histoire et les textes- Osmanlı Kapitülasyonları Rejimi" (İsviçre, Fribourg Üniversitesi Doktora Tezi 1912).
20. Prof. Dr. İdris Bostan; "Gemi - Fevaid-i Osmaniye", İslam Ansiklopledisi, C.14, Sf.5.
21. Eser Tutel; "Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası", İletişim yayınları, 1997.
22. Nick Robins- "British Passenger Liner of the British Isles"- Seaforth Publishing 2011.
23. Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu; Avrupa Tüccarı, TDV, İslâm Ansiklopedisi 4.Cilt Sf.159-160, 1991.
24. Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu; Hayriye Tüccarı, TDV, İslâm Ansiklopedisi 17.Cilt Sf.64-65, 1993.
25. Doç. Dr. Süleyman Uygun; "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü ,Karadeniz İncelemeleri D., 2016.
26. Sara Ertuğrul (Korle)-Anlatan: Mevhibe Celâleddin; "Geçmiş Zaman Olur ki", M.Sıralar Matbaası, 1953, Çağdaş Yayınevi 1987.
27. Gelina Harlaftis - Sophia Laiou; "The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet".
28. Mark Mazower; "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820",2008.
29. Cumhuriyet ve Akşam Gazeteleri.
30. Cumhuriyet Gazetesi; "Hurda Halinde satılan vapurlar", 12 Eylül 1936. Sf.2
31. Foundation of Lloyd's Register of Shipping
32. Bristol National Archives
33. Prof. Peter N. Davies; "The Trade Makers: Elder Dempster in the West Africa, 1852-1972, 1973-1989 "International Research Maritime Economic history Association" Yayını No.19, St.John's, Newfoundland, 1973 ve Oxford University Press 2017.

34. New York Times, 21 Mart 1861; W.S.Lindsay; "History Merchant Shipping" Cambridge Publications, 2013. Sf.268.
35. Clyde Built Ships.
36. Nick Robins; "The Ships that Came to the Pool of London",2017.
37.The Ships List.
38. The Clyde Shipping,Glasgow.
39. Caledon Built- Dundee Ships; "Dundee City Archives", National Records of Scotland.
40. Ships of J. Samuel White Cowes, Isle of Wight, England.
41. Scottish Built Ships; Harland & Wolf Shipyard arşivi.
42. Tyne Tugs and Tug Builders.
43. Clyde Tugs and Tug Builders.
44. Sunderland Tugs and Tug Builders.
45. Tees tugs and tug Builders.
46. Kaptan Oktay Sönmez; "Anılarda Gemiler", İşkültür Yayını, 2008.
47. Ali Bozoğlu; "Ayyıldızlı Gemiler", İmeak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayını, 2018.
48. Charles Furey; "Atlantic Royal Mail Steam Navigation Company", Grace Guide.
49. Ferit Devellioğlu; "Osmanlıca- Türkçe Lûgat"
50. The Andrew W.Mellon Foundation.
51. Aris Bilalis; Hellenic Ship Register.
52. Norway Heritage- Beaver Line. History of Lake Winnipeg.
53. Margaret Annie Matheson; 1851 – 1919, New Zealand National Museum Ref: MS-0738.
54. The Ships List; "Great Western Steamship Co."
55. Duncan Haws; "Merchant Fleets- History of Aberdeen Line; Cilt. XVII.
56. Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi", İmeak- Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği ortak neşriyatı,2017.
57. Tyne Tugs & Tug Builders.
58. Scottish Built Tugs.
59. Amiral Afif Büyüktuğrul; "Osmanlı Deniz Harp Tarihi", TC.Deniz Basımevi, 1982.
60. Kılavuz Kaptan Yusuf Koç; "Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Hukuki Rolü", Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Tarihçe, (http://www.coastalsafety.gov.tr, 01.05.2009). Dip Notu-15-16 İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şubat 2010 Yüksek Lisans Tezi.
61-Object ID ALB1394 in the area of the Dardanelles, Aegean Sea and Black Sea 1920-3 (ALB1394)
62. Album entitled 'Salvage operations in Near Eastern Waters' (signed) W. A. Doust, relating to work carried out by the Ocean Salvage Co. Lt. London.
63. Efdal As; "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960)", T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi,2006.
64. Derya Geçili; "Osmanlı Devleti'nde Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık"- KTÜ- Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi Yıl: 7,Sayı: 13, Haziran 2017.
65. Derya Geçili; "Esfar-ı Karibe ve Baide Tüccar Sefâini Süvarileriyle İkinci ve Üçüncü Kaptanlarının ve Liman Sefâini ile Yat Kaptanlarının İmtihanlarına Aid Programdır. Matbaa-i Bahriyede Tab' olunmuştur. 14 Teşrîn-i Sâni 1325."
66. Osman Öndeş; "On appeal From to Supreme Consular Court of Constantinople (In Vice Admiralty)-No.25 1897".Osman Öndeş arşivi.

67. Pantelis, Constantinos (Constantis) ve Antonios; "Greek Shipping Miracle" Enesel S.A., Papalemos Sons.
68. Yorgo L.Zarifi ;"Hatıralarım-Kaybolan Bir Dünya İstanbul 1800- 1920- Oi Anamniseis Mou – Enas kosmos Pou Efyge" , Çeviren: Karin Skotinyadis, Literatür Yayınları, 2004
69. Nikos Vatopoulos;"Greece House Flags of Shipping Companies- The History of Greece- Written at Sea", Kathimerini,2002.
70-Vassilis Kardessis; "Diaspora Merchants in the Black Sea The Greeks in Southern Russia 1775-1861", Alexandria Press,Atina,1998; Lexington Press, Lanham, Maryland, 2001.
71. Genealogy Pages- Family Group Sheet Zarifi.
72. Doç. Dr .Cabir Doğan ve Ferhat Güngör; "Memleket Sandıkları - Osmanlı Devleti Hâkimiyetindeki Midilli Adası'nda Zirai Kredi Teşkilatı Kurma Konusunda İlk Teşebbüs"; SBF-Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:53 (298-309), 2015.
73. Dr. Erol Ortabağ; "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon", Türkiye Bankalar Birliği Neşriyatı, Yayın No.326, 2018.
74. Argus de la Presse, Montmarte. 16 Kasım 1911.
75. Michael Ant.Kaitatzidis; "The Aegean Steam Navigation P.M. Courtgis and Co. 1883-1911", Todonti Yayını,Yunanistan 2009.
76. Dr. İsa Tak; "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenlerinde Faaliyet Gösteren Şirketler", A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, Sayı 18, Erzurum, 2001.
77. Levent Payzın; "XVIII. Yüzyılda Midilli Adası", Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı,2008.
78. Register of Merchant Ships Completed in 1894. Log Book.
79. Haçatur Dadayan Arevmedyan Hayastan; "XV. Yüzyıldan 1915 Günümüz Türkiyesi'nde Ermenilerin Ticari -Ekonomik Faaliyetleri", "İbranosyan Kardeşler Ticaret Evi" metni.
80. Semih Vural (Hazırlayan); "Atatürk Mersin'de - Hayali Cihan Değer", Mersin Büyükşehir Belediyesi Neşriyatı, 2016.
81. Osman Öndeş: "Efsanevi Kaptan Şefik Gogen1, İşkültür Yayınları, 2011.
82. Fragtskip Ola Ragg Reykjafoss.http://archive.spectator.co.uk/article/4th-august-1860/11/itilertilantnus).
83. Sunay Akın; Revizyon Dergisi Nisan 2013 Sayı:7.
84. Güzide Sezgin; "İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği", Ankara Üniversitesi. Ulusal Tez Merkezi Sf.52, 2007.
85. Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz; "The Ottoman Steam Navy, 1828-1923", Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1995.
86. Lloyd's Register for Tugs; C.I.M.A.S- Pecios De Nuestras Costas.
87. Cüneyt Ölçer; "Osmanlı Bankası Aracılığı ile Yapılan Osmanlı Devleti Borç Anlaşmaları-Metinler", Temmuz 1989, İstanbul
88. Archives Commerciales de France, Sayı 49,Çarşamba 19 Haziran1895, Sayfa. 762.
89. Y. Doç. Dr. Metin Kopar; "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923 - 1938), Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 22, Nisan 2016.
90. "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" teşkili hakkında kanun Resmî Gazete ile neşir ve ilânı: 17 Temmuz 1932 - Sayı: 2151, Resmi Gazete: No.2070, Kabul Tarihi: 9 Temmuz 1932. -Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve

Ticaret Hakkında Kanun Kanun Numarası : 815 Kabul Tarihi: 19/4/1926 Yayımlandığı Resmî Gazete : Tarih : 29/4/1926 Sayı : 359, Yayımlandığı Düstur : Tertip: 3 Cilt: 7 Sayfa: 759)
91. Les Combattans & L'Histoire de la Grand Guerre Forum- Sf.14.18
92. Nick Robins; The Coming of the Comet; The Rise and Fall of the Padlle Steamer, Seafort Publishing Pen & Sward Books Ltd., 2012.
93. Vapeurs Français Coules en 1914-1918.
94. Frank Charles Bowen; "A Hundred Years of Towage – History of Messrs; William Watkins Ltd. 1833-1933"; Chizine Publication,1924-2018.
95. Dr. Mithat Atabay; Çanakkale'nin Renkli Siması Madam Kety'nin Hayat Hikayesi", 10 Ocak 2017.
96. Dr. Mithat Atabay; "Atatük' ün Dans Ettiği Beria Hanım Kimdi ve Nasıl Bir Hayat Yaşadı", Aynalı Pazar, 26 Temmuz 2015, s.14.
97. Vapeurs Et Voiliers Français Coulés en 1914-1918 d'après le Lloyd Français.
98. Graham Lee; "The Grech Family for Dardanelles"- Levantine Heritage 87, 2010
99. Levantine Heritage Foundation.
100. South Shields Museum & Art Gallery.
101. Stanford J. Shaw; "Turkey And Holocaust"- Turkey's Role in Receiving Turkish And European Jewry from Nazi Persecution. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan, 1993.
102. Bozkurt – Lotus Davası, Uluslararası Sürekli Adalet Divanı Kararı (Bozkurt- Lotus Case 1927).
103. Prof. Dr. Mustafa Balcıoğlu, Doç. Dr. Enver Bozkurt, Yrd. Doç. Dr. M.Akif Kütükçü, Yrd. Doç. Dr. Yasin Poyraz; "Bozkurt Lotus Davası", Nobel Yayın Dağıtım,2003.
104. On appeal from the Supreme Consular Court of Constantinople, No.25 of 1897 dava dosyası; Osman Öndeş arşivi.
105. "Bozkurt Lotus Davası" Mahkeme Zabıtları; Eski yazıyla,ciltli; Osman Öndeş arşivi.
106. Sir Edwin Pears; "Fourty Years in Consantinople", Herbert Jenkins Yayını,1916
107. Sakarya Vapuru Donatanları ile Güven T.A. Sigorta Sosyetesi arasındaki davada İstanbul Asliye Mahkemesi Birinci Ticaret Dairesi Kararı ile tarafların Temyiz ve Cevap lâyihaları Dosyası kayıtları", 1945; Osman Öndeş arşivi.
108. Peter Bullock; "Ottoman Empire Consulate Courts", Centre for Comparative Law, History and Governance at Macquarie Law School,NZ.
109. "Ottoman Empire Consulate Courts",William Perkins Collection, held by the Middle East Centre, St Antony's College, the University of Oxford.
110. http://www.sant.ox.ac.uk/mec/MEChandlists/GB165-0370-William-Perkins-Collection.pdf.
111. The British Library's http://www.bl.uk/reshelp/findhelprestype/news/newspdigproj Newspaper Collection contains further references to the Supreme Consular Court at Constantinople.
112. Turkish Shipping & Ports Directory, Lloyd's Ship manager 1994,1995
113. Deniz Ticareti Dergisi - 1987-1999 sayıları
114. www.photoship.com.uk.
115. www.plimsollshipsdata.com
116. www.tynebuiltships.com.uk
117. www.wrecksite.eu/Wreck.
118. www.shipspotting.com.
119. www.clydesite.co.uk
120. www.mariners-I.co.uk/Empire 1

121. www.shipbuildinghistory.com.
122. www.generalcargoshipsbuiltgreatlakes shipyards.
123. İstanbul Ticaret Odası Arşivi. (Kütüphane- Basılı yayınlar, yıllıklar)
124. Yrd. Doç. Dr. İbrahim Erdal; "Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, Mayıs-Kasım 2003, Yıl: 16, Sayı: 31–32, Ankara.
125. 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.
126. 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).
127. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından 1927 Senesi Kongresine Tevdi Olunan Türkiye Deniz Ticareti'nin Vaziyet-i Hâzırası ve Terakki Çareleri Hakkında Rapor, Cumhuriyet Mat., İstanbul 1928.
128. Liman Dergisi; "Milli Vapur Kumpanyalarımız -Kocaeli Vapur Şirketi", Liman, Sayı 7, Teşrînisânî 1927, s. 9-10.
129. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, 1927, İkinci Sene, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul 1927.
130. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi,1928, Üçüncü Sene, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul 1928
131. Hüseyin Avni Şanda; "Türkiye'de İlk Müteşebbis Tacirler, Armatörler",
132. Kemalettin Kuzucu; "Türkiye'nin İlk Armatörlerinden Rıza Bedri Bey Ve Kocaeli Vapur Şirketi" İstanbul Ticaret Odası Mecmuası, Sayı 1-3, Ocak-Mart 1972, s. 59-66.;
133. Prof. Dr. Ercüment Kuran; "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluş ve Faaliyetleri" Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, Sf.159 .
134. Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu; "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri; İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi". Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, Sf.165.
135. Admiral Hobart Pasha; "Sketches from My Life", Leipzig, Bernhard Tauchnitz, 1887, Çeviren: Derin Türkömer, "Hobart Paşanın Anıları", İşkültür Yayını, 2010.
136. Osman Öndeş; "Sultan Vahdeddin'in Sırdaşı- Avni Paşa Anlatıyor", Timaş Yayınevi, 3.Baskı,2017.
137. Prof. Dr. Zafer Gölen- Doç. Dr. Abidin Temizer; "Osmanlı Dönemi Balkan Şehirleri", Gece Kitaplığı, 2011,Ankara.
138. Dr. Davut Hut; "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", Çamlıca Yayın, 2011.
139. Illustrated War News, I. Dünya Harbi nüshaları.
140. Paul Falzon; "Union Postale Universalle Carte Postale".
141. Société Ottomane D'Héraclée (S.O.H.) Charbonnage en Asie Mineure.
142. The Sacramento Union Daily, Wednesday, May 1, 1912.
143. Center for Bibliographical Studies Research. (U.C.R.).