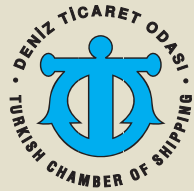


# VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ TARİHİ



OSMAN ÖNDEŞ



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları



# VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ TARİHİ

Bu kitap, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği adına,  
Dernek arşivleri esas alınarak, Araştırmacı Yazar Osman Öndeş tarafından yürütülen,  
belge, bilgi, 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](http://www.denizticaretodasi.org.tr)

**Genel Yayın Yönetmeni**  
Recep DÜZGİT

**Eser**  
Osman ÖNDEŞ

**Grafik Tasarım ve Uygulama**  
M. Tannur AYBERK

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

**ISBN: 978-605-137-327-0**

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 91**

**1.Baskı**  
**Aralık 2013**  
**© Copyright Deniz Ticaret Odası**







Denizlerin değerini takdir eden uluslar daima refah ülkesi olmuşlardır. Denizler o ülkelere uygarlığı armağan etmiştir. Biz denizciler engin ufukları özleriz. Yüzyıllar boyunca bilinmeyen kıtaları keşfederken de, kıtalararası ticaret yaparken de denizler bizim dostumuz, umudumuz, sırdaşımız olmuştur. Denizler hepimizin geleceğidir, refahıdır. "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" başlıklı bu eserde gemilerle donatanların ve gemi acentelerinin meydana getirdiği hudutsuz önemli ve renkli bir cemiyetin iki asırlık mazisi yaşamlarıyla, meslek mücadeleleriyle anlatılmıştır. Onların emekleri, çabaları, başarıları bugünlere kadar gelen "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" olarak karşımıza çıkmaktadır. Böylesine değerli bir araştırmayı gerçekteştiren araştırmacı meslek yazarı Osman Öndeş'e ve bu eserin meydana gelmesine katkıda bulunan her saygın şahsiyete teşekkür ediyoruz.

**Metin KALKAVAN**

Yönetim Kurulu Başkanı  
İMEAK Deniz Ticaret Odası



XIX Yüzyıl sonları - Karaköy'den Salıpazarı'na uzanan rıhtım.  
Kaynak: Abdullah Frères







Deniz Ticareti, denizlerin sağladığı kolay, ucuz ve güvenli taşıma imkânlarından yararlanarak bir kıyıdan, diğerine mal taşınması ve mal mübadelesi esasıyla başlamış ve bu olgu, zaman içinde yük taşınması ticaretine dönüşmüştür. Bu ticaretin taşıma aracına “Gemi” adı verilmiş,geminin hukuki bir varlık, bir işletme olması, gemide çalışanların, taşınan yolcu ve yükün güven altına alınarak taşınmanın gerçekleştirilmesi sırasında da taşıyana önemli görev ve sorumluluklar getirilmiştir.

Coğrafi konum itibariyle taşıyanın yabancı ülke limanlarına gönderdiği gemisini, gittiği limanda görev ve sorumluluğunu üstlenen, işlerini yönlendiren, hak ve menfaatlerini koruyan kişi ve kuruluşlara “Gemi Acentesi” denmektedir.

Gemi Acenteleri, deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini, tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır.

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 kurulmuştur.

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.

Türkiye Cumhuriyeti’nin gelişmesinde, denizciliğinin önemli bir yönünü oluşturan yük ve yolcu taşımacılığının büyük rol oynadığı bilinmekte ancak denizcilik kaynaklarının yeterince araştırılmadığı görülmektedir.

# ÖNSÖZ

Derneğimiz, 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.

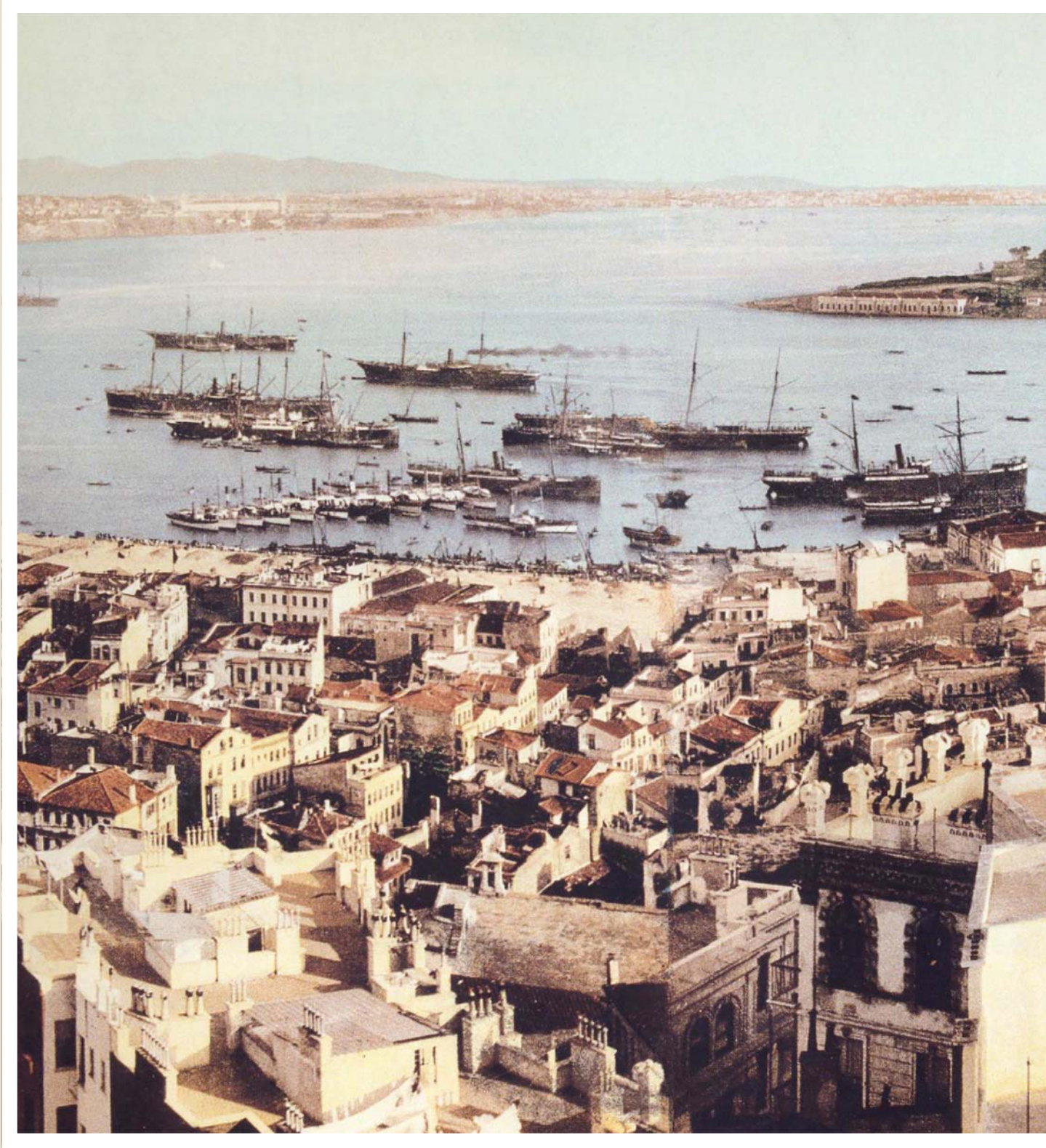
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin tarihini o topluluktan birinin anlatması elbette deniz kültürü konusunda denizcilik sektörüne güven verir. Deniz ticaret tarihi üzerinde uzun yıllardır çalışmalarıyla tanıdığımız Araştırmacı Yazar Osman Öndeş'in meydana getirdiği bu eser, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 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.

Derneğimizin bir önceki Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Ruhi Duman ile başlayıp bayrağı devir aldığımız bu inancımızı, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi isimli eserin yayınlanmasını gerçekleştirmek suretiyle sağlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası'na sonsuz teşekkürlerimizle.

## **Recep DÜZGİT**

Yönetim Kurulu Başkanı  
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği





*Kaynak- Sultan II. Abdülhamid Yıldız Albümleri Koleksiyonu, Yadigâr-ı İstanbul Albümü  
No. 90486,1890-1908, Fotoğraf - Jules Sandoz.*





4540. P. 4. CONSTANTINOPLE





## ESERİN TANITIMI

1902 yılından beri, ülkemizin en eski sivil toplum örgütlerinden biri olarak faaliyetini sürdüren Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 13 Ekim 2009 tarihinde yaptığı Yönetim Kurulu toplantısında, bugüne kadar Yönetim Kurullarında görev almış, hayatta olan tüm başkan ve üyelerini davet ederek geçmişiyile bütünleşti.

Genel kurul toplantısına Derneğin 32 yıl Başkanlığını yapmış olan Gemi Acenteliği mesleğinin duayenlerinden Kaptan Metin Leblebicioğlu başkanlık etti.

Gündem maddelerine geçilmeden önce Kaptan Metin Leblebicioğlu (32 yıl), Charles F.Wilkinson (32 yıl), Kaptan Ziya Alkan (11 yıl), Timuçin Pekar (10 yıl) ve 4 yıl Yönetim Kurulu Üyeliği ve 31 yıl Dernek Müdürü olarak görev alan Müh. Cavit Kaplan ile güncel Yönetim Kurulu Üyeleri günün anlam ve önemini belirten konuşmalar yaptılar.

Kaptan Metin Leblebicioğlu *"Biz canla başla çalıştık ve görevi birilerine devrettik. Fakat görüyoruz ki devir alanlar bizden daha çok Derneğe sahip çıkmış, bundan da büyük onur duyduk. Sizlerden sonra devir alanların da aynı görev aşkı ile devam ettirmelerini dilerim"* diyerek Yönetim Kurulu'nu kutladı.

Sözalan Yönetim Kurulu Üyeleri ise özellikle gemi acenteliği mesleğinde geçmişte yaşanan deneyimlerin geleceğe daima ışık tuttuğunu belirterek bu beraberlikten kendilerinin de çok mutlu olduklarını ve büyük onur duyduklarını belirttiler.

Toplantının gündemi Derneğin ilk kurulduğu günlerden bugüne kadar yaşanan gelişmelerin ve gelişmelere etken olan kişilerin yâd edilmesi ve gemi acentelerinin yaşadığı sorunlar hakkında eski üyelere bilgi aktarımıydı.

Genel Kurulun bitişinde toplantıya katılan tüm üyeler her sene olduğu gibi bir anı fotoğrafı çektiler. Bu eserin ilk fotoğrafı da o genel kurula katılan tüm üyelerin yer aldığı fotoğraf oldu.

Vapur Donatanları ve Acenteleri ekonomik, ticari ve sosyal - kültürel yaşamda çok temel işlevlere sahip bir toplum olmalarına rağmen, bu meslek alanıyla ilgili araştırmayı 1998 yılında başladım.

Aradan geçen yıllar içerisinde sürdürdüğüm çalışmalarla XIX. ve XX. Yüzyıl Deniz Esnafı diye tanımlayacağım Vapur Donatanları ve Acentelerinin tarihini çok daha ayrıntılı çalışmanın ürünü olarak, daha kapsamlı hale getirdim. Bu eser, asırlardır varolan bir ticarî sektörün hayranlıkla izlenecek belgelerinden meydana getirilmiştir.

Vapur Donatanları ve Acentelerinin başlangıç dönemleri özellikle İstanbul ve İzmir'e yerleşmiş Avrupalı göçmenlerin kurdukları şirketlerden oluşmuştur. Kültürel kavramda levanten olarak tanınan Avrupalı göçmenler, ağırlıklı olarak bu sektörün ticaret toplumunu meydana getirmektedirler.



*13 Ekim 2009 tarihli Genel Kurulun bitişinde toplantıya katılan tüm üyeler her sene olduğu gibi bir anı fotoğrafı çektiler.*

Maziye intikâl eden her olay, bir tarih sayfasındaki yerini alırken, insana daha da güzel görünmüştür. Buna geçmişe özlem deniliyor.

Hepimiz er geç buralardan gideceğiz. Yazılanlar ise, kalıcıdır.

Tüm dünya limanlarında olduğu gibi, Türkiye'de de Vapur Donatanları ve Acenteleri gemilerle birlikte doğdular. Onlar hep gemilere, gemilerle ve limanlarla ilgili her ticarî faaliyete hizmet verdiler. Yarattıkları hizmet önce özveriydi, yasal sorumluluktan ve meslekî saygıydı.

Osmanlı İmparatorluğu devrinden gelerek, bir asırdan fazla olan bir maziye doğru yolalan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, son derece köklü ve seçkin meslek toplumunun biraraya geldiği bir meslek odası olarak yaşama devam etmekte.

Son yüzyıl boyunca örgütlenen deniz acentelerinin 2002 yılında bir asırlık mazisini yıldönümünü kutlamak bugünün kuşağına nasip olmuştur. Bana gelince, böylesine muazzam bir konuyu incelemeyi araştırmacı yazar kimliğimle üstlendim.

Bu eseri tasarılarken maziden günümüze dek bazı örnekleri seçerek çalışmalar yaptım. Çalışmalarım sırasında son derece zengin bir sosyal toplum tarihiyle karşılaştığımı gördüm. O zaman araştırmalarımı daha da kapsamlı şekilde belgelere yönelerek, temelde limanlardaki ticaret yaşamının bireyleri olan gemi acentelerinden da ötelere yayarak, onlarla ticaret ilişkileri olan diğer meslek dallarına doğru genişlettim. Bu nedenledir ki, aile ve meslek yaşamlarını iki yüzyılın gerisinden elealarak bugünlere gelmeye çalıştım.

O tarihten buyana on yıldan fazla bir zaman geçmiştir. Bu yıllar boyunca eğer yeni bir belge ve bilgi bulduysam, esere ilave ederek zaman zaman çalışmalarına devam ettim.

Birbaşka eksikliğe de değinmek isterim; Araştırmacı eserlerde XIX. Yüzyıl ikinci yarısından itibaren Osmanlı Türkiye'si'nin ve hatta Cumhuriyet Türkiye'si'nin ilk yıllarında Vapur Donatanları ve Acenteleri tarafından kurulmuş olan deniz ticaret odaları hakkında kapsamlı bir kayda rastlanılmadığı gibi, hatta hiçbir değinme bile mevcut değildir.

Yine XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Vapur Donatanları ve Acenteleri olarak çok temel ticari bir denizcilik işlevini üstlenen çoğunluk Avrupalı göçmen tüccarlar meslekî faaliyetlerini Galata-Tophane ve kısmen de Sirkeci üçgeninde icra ederken hepsinin bir aile yaşamı vardı. Kimi Boğaz'da, bazıları Moda'da, fakat çoğunluğu Beyoğlu çevresinde yaşıyorlardı. İzmir'li Avrupalıların vazgeçemediği semtler ise Bornova ve Buca'ydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Gemi acentelerinin meydana getirdiği sosyal ve ticarî toplumun aile kökleri; özellikle İngiltere, Fransa, İtalya, Hollanda, Almanya başta olmak üzere muhtelif ülkelerden Osmanlı Türkiyesi'ne göçlerle meydana geldiği gibi, birkısımının kökleri, Beyrut gibi artık Türkiye toprakları dışında kalmış liman kentlerinden veya Halep, Şam gibi kentlerden özellikle İskenderun'a ve Mersin'e uzanmaktadır.

Yaşam nasıl bir değişim meydana getirmişse, Vapur Donatanları ve Acentelerini saptayabildiğim fotoğraflarıyla da anlatmaya özen gösterdim. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun liman kentlerini dolaşarak dizelediğim bu belgesel eser tüm öğeleriyle, insanların yaşamlarına ait anıları dahi seyretmemize olanak sağlamaktadır.

Eseri okuyanlar sayfalar ilerledikçe, insan manzaralarının kökleriyle birlikte nasıl değişime uğradığına tanık olacaklardır.

Osmanlı İmparatorluğu nice uluslardan insanlara vatan olmuştur, alın yazısı olmuştur. Lehli, Hırvat, Fransız, Alman, İtalyan, İngiliz, Hollandalı, Maltalı ve daha nicelerini bu topraklar üzerinde buluşturan nedenler, hep daha iyi bir yaşam arayışının ardındaki alın yazısıdır. Bu eserimle ben daha derinlere giderek iki asra yakın insan manzaralarını sergilemeye özen gösterdim.

### ***Gemi acenteleri olmadan deniz esnaflığı olamazdı.***

Evrensel değişimin kaçınılmaz gizeminde son deniz esnafının izlerini bulmak isterseniz, vapur acentelerinin tarihini anlatan bu eserle kocaman bir perdeyi aralayabilirsiniz.

Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX. yüzyılının başından buyana loncalaşarak etkin bir ticarî toplum yaratmış olan deniz esnafı hakkında yapmış olduğum araştırma, bütünüyle çok ayrı bir özellik taşımaktadır. Zira bu eser konusunda Türkiye'de bir ilki meydana getirmektedir ve benden önce vapur donatanları ve acenteleri konusunda bu içerikte, derinlikte veya benzer olabilecek bir bütünlükte herhangi bir araştırma yapıldığı görülmemiştir. Bu husus, çok ciddi ve düşünülmeye gereken bir kültürel boşluktu.

Şu hususu da işaret etmek isterim; Bu eser tümüyle XIX.'u ve XX. Yüzyıl başlarını kapsayan süreçteki vapur donatanları ve acenteleri merkezindeki tarihi incelemektedir.

Vapur Donatanları ve Acenteleri tarihinin dışında kalan, fakat onlarla beraber değişim ve etkileşim gösteren, örneğin Osmanlı piyasasındaki veya başka ülkelerdeki tüccarlarla olan ilişkilerini, deniz hukuk mahkemelerini, posta vapurlarıyla mektup gönderilmesi gibi nice ikinci derecede kalmış, ama herbiri kendi özünde son derece önemsenmesi gereken konuları akademik tezlerden, bildirilerden yararlanarak özetler halinde esere ilave ettim.

Şaşırtıcı gelmesin; bir gemi acentesinin önemini göstermesi bakımından yazacağım husus bir gerçeği yansıtmaktadır; Osmanlı'da bir mektup bir gemi acentesinin mührü zarfa basılmış olmadıkça gönderilemezdi.

Vapur Donatanı ve Acentesi olan hemen her esnaf, aynı zamanda ithalat ve ihracat yapan tüccardı, birçoğu madenciydi, bazıları pamuk, incir, üzüm işleri yapmaktaydılar. Limanlarda, demiryolu işletmelerinde sermayedar olarak onların da isimlerine rastlanırdı.

Bu eserde görüntülenen fotoğrafların bazıları, geçmiş yıllarda yayınladığım makalelerimde veya bağlantılı haberlerde yeralmışsa da, birçok fotoğraf ilk kez günışığına çıkmaktadır. Bu fotoğraflar, Türkiye'de ticaret dünyası için olduğu kadar, kültür ve hatta sanat yaşamı açısından da birer kaynak meydana getirmektedirler.

Sahildar kentlerin Ticaret Odaları, Vapur Donatanları ve Acenteleri ile ayrılmaz bir bütünlük içersindeydiler. Ancak hiçbir Ticaret Odası bugüne dek "Osmanlı'da Deniz Esnafı" konusunda bir eser neşretmemiştir. Oysa deniz esnafı olmadan bir malın gemilerden boşaltılmasına veya yüklenmesine, bir yerden bir başka yere nakledilmesine imkan yoktur!

Bu eser, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt ve değerli yönetim kurulu arkadaşlarının ortak kararlarıyla hayat bulmuştur. Böylesine bir eserin gerçekleştirilme imkan sağlamalarından dolayı kendilerine teşekkür ediyorum.

Geçen yıllar içersinde birçok dost ismi fâni âlemden yolcu ettik. Artık onların anılarını dinlemek şansımız yok. Aileleri albümleri, belgeleri muhafaza ediyor mu, bilemiyorum. Keşke bu belgeler ve fotoğraflar Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin arşiv kayıtlarına armağan edilse, kopyaları alınabilse ve çok önemli kitaplığına dahil olsalar.

Bir devir kapanmadan o muhterem kişilerle saatlerce ve bazen defalarca konuşmuş olmaktan, anılarını, tanıklıklarını kaydetmekten dolayı kendimi mutlu ve şanslı sayıyorum.

Birçoğunun sesi halen kaydettiğim teyp kasetlerinde saklı duruyor.

Demektir ki on yıldan fazla bir birikimi bu eserde bir araya getirdim. Umudumun kırıldığı noktada alıp bir kenara koydum. Yine de, İngiltere Nottingham'da olan Levantine Heritage Tarih Araştırmaları grubu adına çok değerli araştırmacı Craig Encer tarafından benden bu eserin bazı bölümleri rica edildi. İngilizceye çevrilmiş olan bu kısımlar çevirisi tamamlandıktan, halen [www.levantineheritage](http://www.levantineheritage) sayfasından ismim verilerek yayınlanmakta ve uluslararası anlamda araştırmacılara yol gösterici bilgi kaynağı olmaktadır.

Yine bu eseri daha geniş bir açıdan değerlendirebilmek amacıyla, çok sayıda bilimsel makaleye ve herbiri bilimin kuralları içersinde meydana getirilmiş eserlere başvurdum. "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" gibi bir eseri meydana getirirken, belirttiğim kaynakların yazarlarına teşekkürü bir borç biliyorum. Bu eserler, Kaynakça'da verilmiş bulunmaktadır.

Geleceği gerçek kılan ve onurlandıran mazidir. Bu mazi, tüm Türk denizcilik dünyasının temel bir ögesini meydana getirmektedir. Unutulmamalıdır ki, Türkiye'de Deniz Ticaret Odası'nı ilk kuranlar Vapur Donatanları ve Acenteleri olmuştur.

Bu eseri titizlikle inceleyen ve meslekî birikimleriyle önerilerini en ufak ayrıntılara kadar işaret eden Ruhi Duman Bey, çok daha iyiye ulaşılması adına kaydettiği değerli önerileriyle, ayrı bir takdirle ve teşekkürle anılacaktır.

Bu eserin yayınlanması kararını veren Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgit'e ve yönetim kurulu üyesi mesai arkadaşlarına tüm samimiyetimle teşekkür ederim. Onlar, mesleklerinin tarihi olan bir belgenin gelecek kuşaklara kalması adına, daima teşekkürle anılacak bir karar verdiler.

Bir hissiyatımı da ortaya koymak isterim; Yakın Doğu Gemi Acentesi'nin Başkanı Aldo Campaner, tarih ve sanat tarihi sevgisiyle, engin kültürüyle dost bir insandır. Bu eseri çalışırken, maziden gelen tüm görgü tanıklığını bana defalarca anlatarak yardımcı olduğu gibi, arşivindeki belgeleri sağlamak suretiyle çok önemli belgelere ve bilgi kaynağına ulaşmamı mümkün kılmıştır. Kendisine ve yine bu belgeleri muhafaza etmeye kararlı iki yardımcısı oğulları Gino ve Mario Campaner'e, ayrıca Whittall'er ve Wilkinson'lar hakkında çok temel bilgi ve belge sağlayan Charles Wilkinson'a teşekkür etmek isterim.

Çalışmalarımı anlattığımda Jonathan Beard öylesine heyecanlanmıştı ki, annesinin sandığında sakladığı belgeleri ortaya çıkartarak, Beard, Belfonte ve Catoni ailelerinin emsalsiz servüvenini içeren sayfalar dolusu bilgilerle, belgelerle bu şirketin tarihî serüvenini günümüzden geleceğe armağan etti.

Edoardo Levante, çalışmakta olduğum bu eser için kendisiyle buluşmak istediğimde, Fransa'dan gelerek İskenderun'da günlerce bana Alfredo Levante'yle başlayan bir Osmanlı Deniz esnafının rengarenk öyküsünü amansız bir hastalıkla mücadele ettiği son yıllarında belgeleriyle anlatmıştı.

Rıza Kınay'ı, Ayhan Keyman'ı, benzersiz bir İstanbul efendisi İhsan Tezcan'ı, Ömer Zaimoğlu'nu, hasta haliyle Bodrum'dan gelerek deniz esnaflığına tanık olduğu nice değerli yılları anlatan Ahmet Koral'ı, Alex Dabovich'i, Ayhan Sungar'ı, Remon Buzuru'yu, Kayhan Berkin'i, doğduğu memleketi Gelveri'yi hasretle anan George Besi'yi, Nico Palavidis'i ve Bernard Stamboli'yi, İskenderun'dan Ernest Boutros'u, Antoine Makzume'yi, Lyonel Makzume'yi, Edoardo Levante'yi, Mersin'den Remon Kumdereli'yi, Hanri Atat'ı, Albert Botros'u, İzmir'den Jan Akavi'yi, Hendrik Dutilh'i ve gönülleri denizlerdeki ekonomik zenginliğin heyecanı ile dolu daha nice saygın dostları hasretle ve saygıyla anıyor ve selamlıyorum.

**Osman ÖNDEŞ**

<b>OSMANLI TOPRAKLARINA GÖÇ ETMİŞ AVRUPALI TÜCCARLARIN, TİCARET VE GEMİCİLİK ALANINDAKİ YERLERİ</b> .....	<b>21</b>
İstanbul'da gelişen Deniz esnaflığı .....	22
<b>KARAKÖY'DEKİ YAŞAM</b> .....	<b>31</b>
<b>TEŞKİLATLANMAYA DOĞRU</b> .....	<b>33</b>
Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople sürecinde başkanlar ve yönetim kurulu üyeleri .....	46
Beşinci Başkan Laurent Reboul .....	49
Altıncı Başkan Hugh E. La Fontaine .....	50
Yedinci Başkan Gabriel Couteaux .....	50
Hızla gelişen bir meslek - Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri .....	51
Seyr-i Sefain İdaresi .....	55
Osmanlı Armatörlük Şirketleri .....	56
Karaköy ve çevresindeki yaşamdan bir örnek .....	61
<b>"CHAMBRE MARITIME DES COMPAGNIES DE NAVIGATION ETRANGÈRES, CONSTANTINOPLE" CEMİYETİ</b> .....	<b>65</b>
<b>POSTA VAPURLARI VE GEMİ ACENTELERİ</b> .....	<b>69</b>
Zarifi ve Zafiropulo Armatörlük şirketi ve Gemi Acentesi .....	73
Yetkili Posta Forwarding gemi acenteleri .....	74
<b>GEMİLER, GEMİADAMLARI VE LİMANLARLA İLGİLİ KARARLARDA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİNİN YERİ</b> .....	<b>77</b>
Türk limanlarına düzenli seferler yapan şirketler .....	93
<b>GEMİ ACENTELERİNİN MESLEK YAŞAMINDA İSTANBUL LİMANI İÇİN İLK ADIMLAR; GALATA, SALIPAZARI VE EMİNÖNÜ RIHTIMLARI</b> .....	<b>95</b>
Smyrna Quay Compagnie - İzmir Rihtim Şirketi .....	100
<b>GEMİ ACENTELERİNİN KILAVUZ KAPTANLIK VE RÖMORKÖR HİZMETLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ İSTANBUL'DA İLK KILAVUZLUK VE RÖMORKÖR TEŞKİLATI</b> .....	<b>105</b>
XX. Yüzyıl Başlarında Ticaret .....	109
Vapur Donatanları ve Acenteleri .....	109
Foscolo Mango Steamship Co. ve Foscolo Mango & Co.Ltd .....	110
Malta'lı Callus ve İngiliz Millingen ailesi .....	118
<b>I. DÜNYA SAVAŞI SONRASINDA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ</b> .....	<b>119</b>
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği .....	124
<b>İSTANBUL YABANCI GEMİ ŞİRKETLERİ DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKANLARI</b> .....	<b>129</b>
Laurent Reboul, Gabriel Couteaux ve Pascal Serres'in yakın dostlarından Av.Jak Hatem .....	134
<b>GEMİCİLİK FİRMALARIYLA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ ARASINDAKİ BAĞLAR</b> .....	<b>139</b>
<b>OSMANLI DEVLETİ'NDE</b> .....	<b>145</b>
<b>YABANCI TİCARET ODALARI</b> .....	<b>145</b>
<b>BOE CODE KİTABIYLA HABERLEŞME</b> .....	<b>159</b>
<b>MAZİSİ XIX. YÜZYILDAN GELEN VAPUR DONATANI VE ACENTESİ ŞİRKETLERDEN BAZI ANILAR</b> .....	<b>165</b>
Avusturya-Macaristan kökenli Luca Dabcovich ve Dabcovich & Co. .....	165

# İÇİNDEKİLER

<b>GEMİLER, LİMANLAR VE ACENTELER BAĞLAMINDA MAVNALARIN ÖNEMİ</b> .....	<b>179</b>
<b>ANATOLIAN STEAMSHIP CO.'NUN VAPUR DONATANI VE ACENTESİ</b> .....	<b>183</b>
Andrea Vermez'in anlattığı Demetrius John Zervudakis ve Remon Buzuru .....	184
Kosta Şönef'in anılarından .....	186
Fransız Belfante, İtalyan Catoni, İngiliz Beard ailesinin İskenderun'da kurduğu .....	187
Catoni Gemi Acentesi .....	187
<b>BİR ZAMANLAR KARAKÖY'DEKİ "KUTO" COUTEAUX HAN</b> .....	<b>193</b>
Venedikli Marcello Campaner'in İstanbul'lu oğlu Aldo Campaner .....	196
Quintino Fonzi Cruciani.....	200
<b>İSTANBUL BOĞAZI'NDA VAPUR HİZMETLERİ</b> .....	<b>201</b>
Ömer Zaimoğlu ve eşi Türkiye'nin ilk kadın gemi acentesi Renan Zaimoğlu .....	207
İzmir'de Deniz Ticaret Odasını ilk kez İzmirli acenteler kurdular .....	214
<b>İZMİR'Lİ VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ</b> .....	<b>217</b>
Devrinin ünlü bir vapur donatanı ve acentesi; .....	227
Thomas Bowen Rees ve Francis Wery .....	227
İzmir'de Dutilh Vapur Donatanı ve Acentesi .....	229
İzmir'li ve Galata'lı Baltazziler.....	231
Bornovalı Giraud Ailesi .....	232
Venedik'li Gabriel Arcas ailesi.....	234
Manchester'li Carlton ve James Whittall'ün .....	236
C.Whittall & Co. ve J.W.Whittall and Co. şirketleri .....	236
Wilkinson'lar, Gilchrist Walker & Co. ve Merkez Deniz Acentesi .....	241
Mişel Akavi ve Laurent Reboul Vapur Acentesi .....	245
Spiros Skuras ve Prudential Lines .....	249
Hollandalı Van der Zee .....	249
<b>XIX. YÜZYIL İKİNCİ YARISINDA SAMSUNLU VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ</b> .....	<b>253</b>
Samsun Limanı'nda İtalyan Rossi acentesi.....	256
<b>XIX. YÜZYILDA TRABZON LİMANI</b> .....	<b>259</b>
Trabzon'da Abdullah Çakır Vapur Acenteliği .....	267
<b>BANDIRMA'DA A. RIZA FAİK, YA DA ALİ RIZA KINAY VAPUR DONATANI VE ACENTESİ</b> .....	<b>271</b>
<b>ÇANAKKALE VE GELİBOLU'DA</b> .....	<b>275</b>
<b>VAPUR DONATANI VE ACENTELİĞİ YAPANLAR</b> .....	<b>275</b>
<b>VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ'NİN SON KUŞAK DUAYENİ BİR İSİM;</b> .....	<b>279</b>
<b>KAPTAN METİN LEBLEBİCİOĞLU</b> .....	<b>279</b>
<b>İSKENDERUN VE MERSİN'DEKİ</b> .....	<b>287</b>
<b>VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ</b> .....	<b>287</b>
<b>KAPTAN'IN MASASI</b> .....	<b>297</b>
<b>YENİ BİR BAŞLANGIÇ ADINA</b> .....	<b>299</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>303</b>







# OSMANLI TOPRAKLARINA GÖÇ ETMİŞ AVRUPALI TÛCCARLARIN, TİCARET VE GEMİCİLİK ALANINDAKİ YERLERİ

Kapitülasyonların teşvik ettiği Avrupalı göçü Osmanlı toplumunda ticaret, armatörlük, gemi acenteliği ve donatanlığı, limancılık, yük simsarlığı, kumanyacılık ve yakıt ikmalciliği (O yüzyıllarda kömür bunkerciliği), kimya ve bankerlik, madencilik ve hatta afyon ticareti gibi pek çok ağırlıklı alanlarda son derece etkin bir yabancı tüccar toplumunu meydana getirdi.

Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nda Osmanlı'yı meydana getiren çok geniş uluslar topluluğundan, özellikle Ege Adalarındaki ve İstanbullu Osmanlı Rum denizci esnafı, çok önemli başarıların sahipleri oldular. Nitekim Sakız Adası, dünyaca ünlü armatörleri yetiştiren bir ada olarak tarihteki yerini alırken, İstanbul ahalisinden Rum denizci esnafı, Osmanlı'nın deniz ticaretinin önemli unsurları olarak faaliyetlerini sürdürdüler. Yine denizci esnafı arasında Osmanlı tebaası Bulgarları ve Sırları görmekteyiz.

Osmanlı ahalisinden Rum deniz esnafları, sadece vapur donatanı ve acentesi gibi faaliyetlerle sınırlı kalmadılar, aynı zamanda dünya deniz ticaretinin ana unsurlarından gemi sahipliğine de yöneldiler; aralarından çok güçlü armatörler yetişti. Böylece, kurdukları armatörlük şirketlerine ait gemiler, nihayet XX. Yüzyıl ile devam edersek, Türkiye limanlarına yaptıkları seferlerde vapur donatanı ve acente bağıını uzun süre haliyle ve çoğunlukla Rum acentelerle kurdular.

İsimlerini ve faaliyetlerini izleyeceğimiz bir kısım vapur donatanı ve acentesi ise, Osmanlı İmparatorluğu'nu meydana getiren değişik milletler topluluğundan gelen deniz esnaflarıydı. Onları Avrupalı göçmenler olarak görmek tamamiyle yanılı olacaktır. Hemen tamamı din kökenleri bakımından Hristiyan olan bu ailelere zamanla İtalyan, Fransız ve Alman veya Felemenk asıllı gelinlerin veya damadların geldiği ve ailelerin bu şekilde büyümesini sürdürdüğü görülecektir.

"Levant" sözcüğünden üretilen "Levanten" kavramı Fransızca'ya 1575'de girmiştir. Fransızca sözlük anlamı *Ortadoğulu, Yakındoğulu, Doğu Akdeniz'in ülkelerinden olan kişi*'dir. Onların hepsi Avrupadan Osmanlı topraklarına göç eden ailelerdi ve asla sıradan değillerdi.

Denizcilik terimi olarak, Akdeniz'de ve özellikle Türkiye'nin Batı kıyılarında gemicilere de "Levanten" deniliyordu. Levanten kelimesi "*Osmanlı döneminde özellikle Tanzimat sonrasında İstanbul'da ve büyük liman kentlerinde yoğunlaşan ve ticaretle uğraşan, Avrupalılar*" diye tanımlamaktadır.

Avrupalı göçmenler, Osmanlı ekonomisinde ve Avrupa ülkeleriyle siyasal ve diplomatik ilişkilerde etkin ve çoğukez belirleyici roller üstlendiler. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupalı göçmen toplumu çok önemli bir yere sahiptiler. Bu toplulukların konumları açısından İstanbul'un ve İzmir'in en önemli ticari faaliyetleri, Avrupa'dan göçetmiş tüccarlara aitti.

Bu toplumun Osmanlı yaşamındaki yerini, yaşam anlayışlarını ve ekonomik konulardaki paylarını tanımlamak için yaptığım araştırmalarda, özellikle bankacılık alanındaki faaliyetleri kadar, vapur donatanlığı ve acenteliği alanında tümüyle hakim unsur oldukları görülmektedir.

İstanbul açısından bakıldığında, bu toplumda ilk başta ve her şeyden önce bir çevre olgusu, hatta oluşumu vardır ve çoğunluk için İstanbul'da bu çevre Pera'dır. Vapur Donatanları ve Acenteleri ticaretleriyle ilgili olarak Galata, Karaköy ve kısmen Eminönü, Sirkeci bölgelerini tercih etmişlerdir.

Vapur donatanları ve acenteleri tarihi açısından İzmir de çok önemli bir yerleşim alanıdır. Çanakkale, Gelibolu, Mersin, İskenderun, Trabzon, Samsun, Selanik, Beyrut göreceli olarak bu ticaret erbabının yerleştikleri liman bölgeleri olmaktadır. Bu çevrenin içinde yetişmek, bu çevrenin havası, gelenekleri ve kültürü içinde eğitilmeyi gerektirir. Bu nedenendir ki, Osmanlı'nın stratejik anlamdaki çok önemli limanlarından Selanik, Beyrut ayrıca incelenmelidir.

### ***İstanbul'da gelişen Deniz esnaflığı***

Ticarî hacimli malların taşınmasında ve korunmasında büyük ambarlar gerektiğinden, bu gibi yerler ve ticaret merkezleri hep iskelelerin yakınında kurulmuştur. Bu yerleşimin en önemli iki semti Eminönü ve Galata olmuştur. Böylece İstanbul'un kapsadığı alanda ticari semtler belirgin bir şekilde görülmektedir ve bunlar toplam yüzölçümüne oranla oldukça dar bir alanı kapsamaktadır.

Haliç kıyıları, Bedesten semtleri ve onları birleştiren iki büyük atardamar olan Mahmud Paşa Yokuşu çevresiyle Uzun Çarşı alanı, daha XVII. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentin en önemli ticaret mekânı olmuşlardır.

Yabancı tüccarın ve toptancıların artan akımı ve XVII. Yüzyılda önceki yüzyıllara nazaran daha fazla Batı ürününün ithal edilmeye başlamasından ötürü vapur donatanları ve acentelerinin bir anlamda kurumsallaşması bakımından Galata bir semt bütününde öne çıkan bir bölge olarak görülmektedir. O zamana kadar sadece Galata'yla sınırlı olan ikâmet mahallelerinin Pera'ya kaymaya başlamasında bu değişimin etkisi fazladır.

Deniz trafiğiyle bağlantılı duruma göre *Kapan*, *Ambar* veya *Hane* adlarını alan büyük depoların Galata'ta yerleşim yerleri tarafından sıkça kullanılması, bu bölgenin ticaret gemileriyle ve ticaretle bağlantılı önemini daha belirgin bir şekilde ortaya koyar.

İstanbul'un coğrafi konumu nedeniyle ulaşım yollarının özellikle Balkan ve Trakya yollarıyla, Karadeniz ve Marmara deniz yollarının bir buluşma yerini meydana getirdiği tartışılmaz bir gerçektir. Sonuç olarak İstanbul'daki ticarî faaliyetler için olduğu üzere, taşımacılık alanında da girişim, büyük toptancılarla temas halinde olan özel taşımacılara aittir. Bu yüzyılda deniz ticareti, kara ticaretinden daha fazla miktarda başkentin hayatına katılmakta, ama kara ticareti gibi bir devlet örgütüne bağlı olmamaktadır. Gemi sahibi ve reisler, biryandan İstanbul toptancılarıyla, diğer yandan da özellikle tahıl taşımacılığı konusunda taşra toptancılarıyla ilişki halinde, özel olarak çalışmaktadırlar. Burada en çok dikkati çeken husus; herbiri bir esnaf birliği, loncanın reisi olan Kedhudâ'lar olmaktadır.

Karadeniz, Marmara ve Ege kıyıları boyunca çok sayıda iskele bulunmakta ve bunlardan İstanbul'a yönelik mal yüklemesi yapılmaktadır. Genelde yük hareketi tek istikametlidir ve İstanbul'dan eyaletlere mal sevkiyatı nadir ve sınırlıdır.

Devlete ait ticaret gemileri yoktur ve gemilere mal yüklemeleri, eğer sözkonusu olan mallar İstanbul'da hükümet hizmetlerine yönelikse, kadıların veya temsilcilerinin nezaretinde yapılmaktadır. Resmî ticaret gemileri olmadığına göre, kiralama yapılmaktadır. Karadeniz Gemicileri Esnafı ve Akdeniz Kaptanları gibi iki esnaf loncası vardır. Bunlardan Karadeniz Gemicileri Esnaf Loncası çok daha örgütlenmiş ve bir tekel oluşturma gayretine girmiştir. Bu esnaf arasında İstanbul asıllı Gemicileri ve Ege Gemicileri, Sinop ve Trabzon Gemicileri Loncalarını saymak mümkündür.

Gemi reislerinin çoğu bir yük bulmanın fırsatı peşindedirler. Bu reisler en çok Tophane'de rastlanılmakta, fakat Galata, Cihangir, Unkapanı, Kasımpaşa veya Yeniköy, Beykoz, Arnavutköy gibi küçük Boğaziçi köylerinde de reisler görülmektedir. Bunlar çoğunlukla kayık sahibi Osmanlı gemiciler olup Galata ve iş bağıladıkları Tophane kahvehanelerinde toplanmaktadırlar.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1535'de Fransızlara verdiği ilk Kapitülasyonlar'ın sağladığı ayrıcalıklar yanında, Avrupalı göçmen tüccarlar - *uzun zamandan beri Osmanlılarla yaptıkları özel anlaşmalardan yararlanan Venedikliler hariç-* kendi bayraklarını taşıyan gemilerle ticaret yapmak hakkını da kazanmışlardı. Başka devletlere mensup tüccarlar Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yapmak istediklerinde bunu ancak Fransa bayrağı ve koruması altında yapabilirlerdi. Bu ayrıcalıklı konum, İngilizlerin İstanbul'daki ilk elçileri olan William Harborne'un girişimleriyle 1580'de kapitülasyon haklarını elde etmeleri ve 1612'de İstanbul'da mukim Hollandalı tüccar Cornelius van Haagen'in aynı hakları kendi ulusundan tüccarlar için almasıyla kırılmış ve yaygınlaşmıştır.

Demektir ki, artık başlıca yabancı ulusların tüccarları, Osmanlı tüccarların üstünde ve aralarında eşit haklar elde etmişlerdir. Denizlerdeki ticaret eşitliğini dahi kaybeden Osmanlı gemi sahipleri kaybolurken, yabancı tüccarların gemileriyle getirdikleri malları gümrüklerden rahatlıkla geçirebilmeleri için Osmanlı gümrükçülerinin *masdariye* vergisini eski tarifeye göre ödetmek istemeleri üzerine, birsüre güçlükler yeniden baş göstermiştir. Osmanlı gümrük memurlarının bu talepleri sonunda kaldırılmış ve Fransız tüccarlar *mizan hakkı* ödemekten kurtulmuşlardır.



1900 sonrası yıllar-İstanbul'da gemilerin yanaşacağı bir liman olmadığından, gemiler Karaköy Körfezinden başlayarak Boğaz'a kadar şamandıralara bağlanır ve yükleme boşaltma gemi vinçleriyle mavnalarla yapılırdı.  
Kaynak: Yedigâr-ı İstanbul Albümü, Fotoğraf: Emil Römmeler Jones.





İstanbul'dan satın aldıkları malların İzmir'e gönderilmesinde, Gelibolu'dan geçiş vergisi de yasaklanmıştır. Tuz Emini dahi Fransızların satın aldıkları mallar üzerinden hiçbir vergi almayacaktır. Aynı bağlamda Fransız tüccarlar ve gemi kaptanları Refliye ve Kasabiye vergilerinden muaf tutulurken, sadece Selâmet Hakkı ödemekle yükümlü kılınmışlardır. Fransızlara sağlanan bu özel haklar, hatta Venedik ticaret gemilerini rekabet edemez hale getirmiş, Fransız ticaret gemisi, Osmanlı ticaret gemisinden herbakımdan tercih edilir olmuştur. Osmanlı ticaret gemiciliğinin hemen tamamıyla kayboluş süreci, bu asırla başlamıştır.

Yabancı tüccarın ve gemilerin limanlarda karşılaştıkları en rahatsız edici güçlükler, yabancı tüccarlara ödetilmek istenen sayısız vergi ve resimlerle ilgili olarak, bunların suiistimallere açık olmalarından kaynaklanmıştır. Nitekim gemiler İstanbul dışındaki iskelelere uğradıklarında, ya da oradan yük aldıklarında, sorunlar daha da karmaşık bir hale gelmekteydi. Zira hem bu iskelelerde, hem de İstanbul'da olmak üzere iki kere vergi alınmak istenir ve yabancı tüccarın itirazına maruz kalırdı.

Osmanlı Piyasasında Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar konusunda (1870-1920) dönemini bir makale halinde neşreden Prof. Dr. Murat Baskıcı şu tanımlamaları yapmaktadır;<sup>(\*)</sup>

XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticareti iki unsurun etkisiyle genişledi. Birincisi 1838 ve izleyen diğer serbest ticaret anlaşmaları, ikincisi uluslararası taşımacılıkta devreye giren ve kısa sürede yaygınlaşan Stimli gemilerin, yelkenlileri gölgede bırakan, taşıma kapasiteleri idi. Buhar gücünün özellikle deniz nakliyatında yarattığı kolaylık serbest ticaret anlaşmalarının etkilerini daha da hızlandırdı. Yüzyıl içinde Osmanlı ticaret hacmi, Osmanlı coğrafyasının giderek küçülmesine rağmen, sürekli genişledi.

1830-1911 döneminde Osmanlı ihracatı 6.8 kat, ithalatı 9.4 kat arttı. 1880 fiyatlarıyla yapılan bir hesaplama göre ise 1840-1913 arasında Osmanlı ihracatı 10 kat, ithalatı 12 kat arttı (Pamuk, 1984: 24).

Ticaret hacminin artışı, sanayileşmekte olan Avrupa'nın çeşitli merkezleriyle ilişkilerin sıklaşıp yoğunlaşmasına yol açtı ve ticaretin sağlıklı işleyebilmesi için Osmanlı topraklarında da Avrupa merkezlerindeki eşlenik kurumların oluşumunu getirdi. 1840-1880 döneminde kredi kurumlarına ve sigortaya olan ihtiyaç arttı. Ticaret hacminin artışı bu dönemde Osmanlı gümrük ve liman olanaklarının yetersiz kalması sonucunu da getirdi.

1880 sonrasında ise Osmanlı-Avrupa ticareti belirli (yeni koşullarla en azından 40 yıllık) bir geçmişe sahipti ve Osmanlı İmparatorluğu'nun merkez ülkelerle mamül mal ithalatı ve tarımsal ürün ihracatı temelinde eklemleşmesi belirginleşmeye başladı. Anadolu'da ticari tarımsal ürünler ekimine ayrılan arazi miktarı arttı ve daha çok çiftçi piyasa için üretim yapmaya başladı.

Mamül mallar bakımından ise geniş ve önemli bir piyasa olan Osmanlı İmparatorluğu yabancı imalatçıların, tüccarın ve girişimcinin hedeflerinden biriydi. Çeşitli merkezlerde genellikle temsilcileri aracılığıyla faaliyette bulunan yabancılar, zaman içinde piyasa koşullarını görüp öğrendikçe talepleri, şikâyetleri, beklentileri şekillendi. Bu hususlar

<sup>(\*)</sup> Prof. Dr. Murat Baskıcı, Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920), AÜ SBF Dergisi, 2007, Cilt 64, Sayı 1, Sf 47-50. (Mezkûr makalesi neşredildiğinde hocamız Doç. Dr.'du).

esasinda Osmanlı piyasasında “iş yapmak isteyen” yabancı tüccarın dikkat etmesi gereken hususları ve aynı zamanda da piyasanın bazı özelliklerini göstermektedir ve dönemin İngiliz Konsolosluk Raporlarında yer almaktadır.

Raporlardaki öneriler genel olarak yabancı tüccara, özel olarak ise İngiliz tüccara yöneliktir. Raporlarda Türkiye’de görev yapmakta olan konsolos ve konsolos vekillerinin yanı sıra uzun süredir bu piyasada çalışan Levanten ya da yerleşik yabancı tüccarın görüşleri/tavsiyeleri/taleplerine de rastlanmaktadır.

Piyasada yer edinmek için asıl mesele ucuzluğu sağlamak olunca, sadece ürün maliyetleri ile rekabet edilemeyecek durumlarda ucuzluğu sağlamanın başka yolları devreye giriyordu. Bunlardan biri ticareti aracısız olarak gerçekleştirmektir. Genellikle yerli gayrimüslimler olan aracılardan ticari temsilcilerin rolü Osmanlı piyasasında yabancı tüccar için yol göstericilikti. Ancak zamanla bu aracılardan bir kısmı kendi ticaret evlerini açtı ve Avrupa mamüllerini Osmanlı ülkesine kendileri ithal etmeye ya da Osmanlı ülkesinden doğrudan ihracata başladı. En azından İngiltere örneğinde takip edilebildiği ölçüde, Osmanlı ülkesi ile olan ticaret büyük ölçüde bu aracılardan eline geçti.

İngiltere’nin Türkiye ile olan ticareti başlangıçta kendi tüccarının elinde iken zamanla el değiştirmişti. Levant Company’nin 1825’te kendini feshi ile Doğu Akdeniz ticaretindeki tekel kalkınca, Türkiye’deki İngiliz tacirleri şirketten boşalan yeri doldurmak için hemen aile şirketleri kurmaya başladı ve bu tip ticaret evleri hızla yaygınlaştı.

Bu dönemde Avrupalı tacirlerin yerel aracılardan ilişkileri arttı ve önem kazandı; iç bölgelerle olan ticari ilişkilerini Rum, Ermeni ve Yahudi komisyoncular aracılığıyla yürütmeye başladılar.

Yerli gayrimüslimlerin daha yüksek eğitim düzeyleri, iş anlayışları, ticari deneyim ve becerileri, Müslümanların-Türklerin geleneklerini ve dillerini bilmeleri, Avrupa dillerine aşinalıkları gibi unsurlar, onları Avrupalı tüccar için vazgeçilmez ortaklar yapıyordu. Küçük ticaret ve imalat, tefecilik, kıyı ticareti hemen hemen tümüyle onların elindeydi. Yerel perakendeciler olarak ithal mamülleri dükkânlarında satıyor ve yerel beğeniler/zevkler hakkında Avrupalı tüccara bilgi sağlıyorlardı. Piyasa için birer yol gösterici niteliğinde olan bu gayrimüslim aracılardan bir kısmı zamanla kendi ticaret evlerini açtı ve Avrupa mamüllerini Osmanlı ülkesine kendileri ithal etmeye ya da Osmanlı ülkesinden doğrudan ihracata başladı. İstanbul, İzmir gibi merkezlerdeki kendi ticaret evlerinin yanısıra bazıları Avrupa’nın çeşitli merkezlerinde de birer şube/temsilcilik açtı. Rum ve Ermenilerin ticarethaneleri özellikle İngiltere’de yaygındı.

Ticari yardımcıları konumunda iken zamanla yabancı tüccara rakip hale gelen aracılardan bazen piyasa hakkında yeterli bilgi sağlamıyor, ilgili ürün hakkında kendilerinden kaynaklanan şikâyetler oluştuğunda kabahati yabancı imalatçıya ya da Osmanlı tüccarına yükleyebiliyorlardı. Ayrıca kendi kâr marjlarından dolayı tüketiciye ulaşan nihai ürünün pahalılaşmasından sorumlu tutuluyorlardı. Bu nedenlerle dış ticaretin mümkün olduğunca aracısız yürütülmesi istenir olmuştur.

Uygun Bir Temsilci ile Çalışmak konusu da çok önemli bir husustur; Osmanlı Türkiyesinde iş yapmak isteyen yabancı tüccar için piyasa koşullarını bilen bir yerel temsilci vazgeçilmez nitelikteydi; çünkü yabancı tüccara piyasada iş yapma yöntemleri, yerel piyasadaki talepler, beğeniler, burada hangi ticarethanelerle çalışılabileceği gibi konularda yol gösterecekti.

“İngilizler için uygun temsilciler bulmakta güçlük vardır çünkü bu temsilcilerin Rumca’yı veya Türkçeyi ve genel iş koşullarını bilmesi gereklidir. Artan nüfusla birlikte genişleyen ticaretin önemli bir kısmı kıta [Avrupası] firmalarıyla çalışmayı daha uygun bulan Osmanlı, Yunan, İtalyan, Fransız ve Avusturya uyruklarının eline düşmüştür. Eğer İngiliz firmaları birleşirse [birlikte bir ticari temsilci tutarlarsa] bu güçlüklerin üstesinden gelinebilir. Özellikle Alman imalatçılar, yerel dilleri ve yerli alışkanlıkları adamakıllı bilen ve böylece piyasaya hitap eden en önemsiz ayrıntıları bile yakalayan temsilciler istihdam etmektedir.”

“Yerel ithalat evleri ile çalışırken güvenilir temsilcilere sahip olmak önemlidir, avantajlıdır” (A&P İstanbul 1892 raporu: 12). “İyi bir yerel temsilci seçilmesi önemlidir. Bu temsilci firmasını yerel gereksinimler hakkında sürekli bilgilendirecektir. Piyasadan tam fayda bu gereksinimlerin dikkate alınması ile sağlanacaktır” (A&P Edirne 1909 raporu: 6). “Yetenekli bir temsilci bulmak, başarının altındaki en önemli unsurdur.

[Yabancı] imalatçıların Türkiye’deki tüccarla doğrudan teması hatadır [çünkü]: 1) Tüccar güvenilir olmaz ve [ödeyeceği meblağda] bir indirim sağlama umuduyla gönderiyi teslim almama tehdidinde bulunabilir. 2) Bir tüccar bu ülkedeki işini geliştirmeyi sadece ve sadece güvenilir ve enerjik bir temsilci ile, müşterilerle yakın temas halinde olacak ve piyasada artacak talepler hakkında ve piyasanın genel durumu hakkında bilgi verecek bir temsilci ile umabilir” (A&P 1920, Vol.43: 78).

**İşlemlerde Fransızca Kullanmak;** Osmanlı piyasasında ticaret için lingua franca Fransızca’ydı. Yurtdışı ile olan ticari işlemlerde, yazışmalarda Fransızca tercih ediliyordu çünkü gayrimüslim tebaa daha fazla olmak üzere Osmanlı tüccarı Fransızca’ya daha aşina idi. Ayrıca Türkçe ve Rumca bilmek de ticarete fayda sağlıyordu.

İngilizce Türkiye’de pek bilinmediği için ticari işlemlerde ve piyasada hiçbir şekilde avantajlı değildi. Bu konuda Anadolu’nun çeşitli merkezlerinden örnekler bulmak mümkündür.

Trabzon, Samsun ve İnebolu’da “herhangi bir İngiliz ticarethanesi, dükkânı ve arkasında İngilizcenin konuşulduğu bir gişe olmadığı gibi tüm bölgede Hintli ya da Maltalı dahi olsun, İngilizceyi anlayan bir kişi ya da İngiliz tebaası yok”tu. (A&P Trabzon 1872 raporu: 746). İzmir’de “ticaretle doğrudan ya da dolaylı olarak uğraşan herkesin konuştuğu dil Rumca” olup “Fransızca da her okulda öğretildiği için iş çevrelerinde yaygınca konuşulmakta”ydı (A&P İzmir 1897-99 raporu: 13). Edirne’de iş amaçları için en yararlı diller Fransızca ve Türkçe idi. Ayrıca Rumca ve İspanyolca da pazarlarda konuşuluyor ancak “Çok az kişi İngilizce bir kelime biliyor”du (A&P Edirne 1905 raporu: 5). Edirne’de yerel toptancı firmalar İngiliz ticarethanelerini “İngilizce dışında bir dilde haberleşme gerekliliğine ikna etmenin zorluğundan” şikayetçiydi (A&P Edirne 1906 raporu: 4).



İzmit'te "birkaç istisna hariç tacirler yabancı ülkelerle İstanbul'daki büyük ticarethaneler vasıtasıyla temas kurmakta"ydı ve İngiliz ticaret evleri ile doğrudan temas kurmaya çalışan tacirler ise bu firmaların Fransızcaı ihmali yüzünden "güçlük yaşamıştı" (A&P 1920 Vol.43: 56). Adana civarında da İngiltere'den gönderilecek ticari gezginlerin "en azından Fransızca bilmesi" isteniyordu (A&P Adana 1900 raporu: 11).

Ticari hayatta Fransızca baskın olduğundan ülkeye gönderilecek fiyat ve ürün listelerinin, katalogların ve reklamların da Fransızca olması veya hazırlanması gerektiği vurgulanıyordu.<sup>(\*)</sup>

---

<sup>\*)</sup> Prof.Dr. Murat Baskıcı, *Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)*, AÜ SBF Dergisi, 2007, Cilt 64, Sayı 1, Sf 47-50.



Karaköy Galata rıhtımında Lloyd Autrichien'e ait "Bruenn" vapuru

## KARAKÖY'DEKİ YAŞAM

Karaköy, körfezin karşı sahilindeki Eminönü gibi gündüzleri kalabalıktır. Geceleri ise karanlık bir sessizlik içerisinde. Oysa Galata 1839 Tanzimat Fermanı ve 1856 Islahat Fermanıyla yabancılara sağlanan eşitlik ve ticarî üstünlük haklarından dolayı özellikle deniz esnaflarının yoğunlaştıkları bir ticaret bölgesi haline gelmişti.

Karaköy Meydanı'yla Kemeraltı Caddesi'nin genişletilmesi, yine Kemeraltı Caddesi'nden Karaköy Yolcu Salonu'nu bağlayan Maliye Caddesi'nin açılması sırasında Galata'da tarihî değer taşıyan pek çok han da yıkılıp yok edilmiştir.

Aynı şekilde sokak adlarının değiştirilerek, başka isimler verildiği bilinir. Şöyle ki; Ermeni Kilisesi Sokağı'nın adı Kemeraltı Caddesi olmuştur. Domuz Sokağı-Haraççı Sokağı, Karol Kaptan Sokağı-Kara Ali Kaptan Sokağı, Galata Caddesi-Necatibey Caddesi, Linardo Sokağı-Vekilharç Sokağı; Antoine Çıkmazı-Fransız Çıkmazı olarak hatırlanmalıdır.

XIX. Yüzyıl başlarında gemi acentelerinin ilk kuşak temsilcilerinden sayılan kumanyaacılar, gemilerle yakın ticarî ilişki içerisindeydiler. Galata'daki Haygunazi Han'da yerleşik Bella Venezia Otelinin sahibi D. Marcolonga, Nomiko Han'da Samos (Sisam Adası) gemi acenteliği; Lloyd Han'da Kaptan Gulielmo Sirigo, kumanyacı Hristo Pulatos, Kaptan Panayi Krissis, Ioannis Potamianos'e kadar, bölgede şarap ticareti yapan pek çok tüccar adına rastlanılmaktadır.

Gümüş Han'da gemilere kumanya hizmeti verenler G. Andonio ve Oğulları ile ayrıca deniz haritaları satan John Grisetti, Galata Han'da ise Maltalı Spiteri ve Stark vardır. Yüksekaldırım'da gemici kıyafetleri imâl eden Aron Frayn ve Adolph Locker'in dükkanlarında Osmanlı Donanması bahriyesine ait tüm sırma, apolet, merasim kılıcı, zabıt namzeti kılıcı-meç, askerî şapka, kolalı takma yaka dahil her türlü üniforma düğmesi ithal veya imalât olarak hazır bulunurdu. Değil ki, bu iki dükkan Cumhuriyet yıllarında bu ailelerden gelen genç kuşaklar tarafından 1960'a kadar yaşatılmıştır.

### ***Karaköy körfezinde gemi mahşeri***

İstanbul XIX. Yüzyılın ikinci yarısında da Doğu'ya açılan önemli bir ticaret limanı olmaya devam etti. O yıllarda İstanbul'da yayınlanmakta olan Journal de Constantinople, Le Moniteur Oriental, The Levant Herald Tribune, La Turquie gibi yayınlarda gemi acentelerinin limana gelen, yükleme yapan veya gelecek olan gemileri belirten ilanları yer almaktaydı.

1880 tarihli nushalarda rastlanılan "Sevizio Postale" posta gemilerine ait genel bir başlıktır. Zira kırk ambar yük taşıması yapan gemiler, aynı zamanda postanın ülkeler arasında naklini de üstlenmişlerdir. Bu nedendir ki, tarifeli seferler yapmak zorundadırlar. Bir yük gemisi olmalarına karşın, henüz bütünüyle yolcu gemiciliği oluşmadığından, yolcular bu yük gemileriyle seyahat etmektedirler.

Compagnie Royale Neederlandiase De Navigation a Vapeur şirketinin Türkiye gemi acentesi Galata'da Glavany Han No. 11'deki François Fredreici'dir. Bu şirketin 1,800 tonluk Jason isimli gemisi Kaptan Bols'un yönetiminde Hollanda limanlarıyla İzmir limanı arasında tarifeli seferler yapmaktadır. Avrupa'da ayrıca Norveç, Belçika, tüm Baltık, St. Petersburg, Moskova, Nijni-Novgorod, Kiev gibi kentlere de yük ve yolcu taşıması yapmaktadır.

Galata, gemi kumpanyalarının toplandığı bir semt olduğu kadar, ticaretin de kalbi bir bölgedir. Yıldız Han'da çoğunlukla kolonya ve konyak imalatçıları vardır. Kumanyacı ve gemi acentesi Yorgo Vasilikopoulos İbrahim Rifat Han'dadır. Denizcilik levazımatı satan Yani Anastasatos Mumhane Cad. No. 57'de; Nikola Kokkino Leblebici Şaban Sokak No. 5'de; Telemak Papazoğlu Ömer Abed Han'da; Prodorom Poliyenidis Kara Mustafa Paşa Sokak No. 23'dedir.

Galata başlıbaşına bir ayrı inceleme konusu olmalıdır; Asırlar boyunca Haliç'in tarihi yarımadaya bakan kıyısındaki Galata, kentin uluslararası ithalat ve ihracat limanı olarak kozmopolit ortamı canlandırmaktaydı. Avrupa kökenli deniz esnafı ve tüccarlar arasında Müslümanlar sadece hizmet alanında yer almaktaydılar ve daha çok yerleşimin batı ucunda oturmaktaydılar.

Pera bölgesi ise, önceleri Galata'nın bir uzantısı, daha sonra da giderek özellikle XIX. Yüzyılın ortalarından itibaren Avrupalı göçmenlerden oluşan tüccarlarla Katolik ve Ortadoks Rum, Ermeni ve Musevi grupların yaşadıkları ticaret, alışveriş ve eğlence merkezi olmuştur.

Bu toplumların arasında Müslüman varlığından söz etmek zordur. Elçiliklerin diplomatik misyonu, kiliseler, sinegoglar ve levantenler, Rum, Ermeni ve Musevi toplumlar kentin Batılı anlamda ilk burjuvazisini oluşturmaktadır. İngilizler Moda'yı ve Tarabya'yı tercih ederek, buralarda bir İngiliz tarzı yaşamı tesis etmişlerdir.

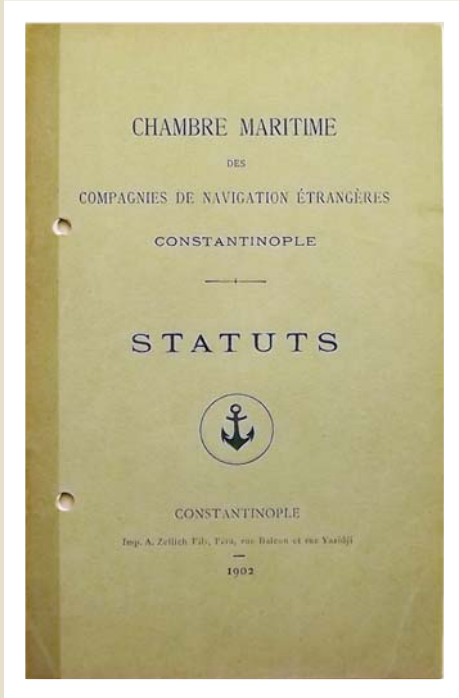
A. Ubicini, Galata ve Pera'da yaşayanları resmi kuruluşlarda çalışan memurlar, geçici olarak burada bulunan ya da kısa süreli Pera sakini olan yabancılar ve yörenin asıl sahibi olan Avrupalılar olarak sıralamaktadır.

Böylece 1850'lerden sonra Galata ve Pera'da, yabancı grupların bir araya gelmesiyle oluşan sosyal, kültürel ve fiziksel açıdan tamamen farklı bir başka kent ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle Pera, bir tür "Kurtarılmış Bölge" dir. Burada Galata'dakinden çok daha kalabalık bir nüfus yaşamaktadır.

## TEŞKİLATLANMAYA DOĞRU

İki kıta bir liman kenti olan İstanbul, dünyanın en görkemli liman kentlerinden biridir. İstanbul bir kara ve su kentidir; kara ve deniz ticaret yollarının bir kavşağı, Asya ve Avrupa yakasını birleştiren konumuyla kıtalararası bir geçiş yoludur. Karadeniz'i, Marmara'yı Ege'yle bağlantılı olarak Akdeniz'i kucaklayan bir su yoludur. İstanbul, stratejik konumu itibarıyla ekonomik yaşamın merkezidir.

XX. Yüzyılın başları, İstanbul'da ticareti yapılan malların yurt dışından doğrudan doğruya daha elverişli bir yerdeki liman üzerinden hedefine ulaştırıldığı, ihraç mallarının da o limanlardan gönderildiği halde İstanbul, I. Dünya Savaşı'na kadar Türk ticaret âleminin ve iş hayatının tartışmasız merkezi bulunmaktaydı.



Cemiyetin, Beyoğlu (Pera) Rue Balcon et Rue Yazidji (Balkon ve Yazıcı Sokak) adresinde A. Zellich Fils matbaasında bastırılmış, 1902 tarihli ilk "Chambre Maritime Des Compagnies de Navigation Etrangères-Constantinople" başlıklı tüzüğü.

Limana giriş yapan gemilerin sayısı ve ortalama tonajı oldukça düzenli bir şekilde artarken yelkenli gemilerin (*sadece yakın mesafelerde çalışan yerli yelkenli gemiler*) sayısı ve tonajı azaldı.

Buhar makinesi ve demir sacgövdeli gemi yapımında artan tecrübe, gittikçe büyüdü, dolayısıyla daha ekonomik gemilerin yapımına gidilmesiyle ilgili gelişme, tüm limanlarda gözlenebilir halde geldi.

İstanbul'da deniz ticareti gün geçtikçe gelişmekteydi, yabancı gemi kumpanyalarının İstanbul'da şube açmaları veya acente tayin etmeleri, Ticaret Nezareti'nden izin alınmak suretiyle yapıyordu. Bu izin, 1871 yılında çıkan "*Memaliki Ecnebiye'de teşkil eden şirketlerinin Memaliki Devleti Âliyyede icrai muamelat için küşat (açma) veyahut tayin edecekleri acenteler hakkında Nizamname*" hükümlerine göre ya şube açıyor veya İstanbul'da acentelik işleri yapan şirketlerle anlaşma yapıyordu. Her iki anlaşmada Ticaret Nezareti'nden izin alınarak acente açıyor veya tayin ediliyordu.

Deniz taşımacılığında isim yapmış, düzenli sefer yapan filo sahibi armatörlerin Galata'da bulunan acentelerinden 28'i bir araya gelerek 11 maddelik bir tüzük hazırladı ve 6 Kasım 1902 tarihinde "*Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople*"yi kurdu. Türkçe adıyla "Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası Nizamnamesi" tescilli yapıldı.

Bu Nizamname şöyleydi:

*Madde 1- Dersaadette bir Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Bahriye Odası kurulmuştur.*

*Madde 2- Bahriye Odası Şark'da Seyr-i Sefain Kumpanyalarını alâkadar edebilecek mesâil-i tedkik (Meseleleri inceleme) ve takibi ve bu hususta makamat-ı Resmîye nezdinde teşebbüsât icrası ve kendisine müracaat olduğu takdirde kumpanyalar veya kumpanyalar ile tüccar arasında doğabilecek anlaşmazlıkların halline sureti dostane aracılık etmek maksadıyla tesis edilmiştir.*

*Madde 3- İstanbul Limanına uğrayan Ecnebi Sefain Kumpanyaları mümessilleri Bahriye Odası'na izafeten kayda geçirilebilirler. Kayıt keyfiyetlerini komite tahtı karara alır. Yine komitenin kararıyla Bahriye Odası azayı müntesibde (Üyelerin oyalamalarıyla) kabul edebilir.*

*Madde 4- Bahriye Odası'nı bir komite temsil eyler. Komite bir sene için Heyeti Umumiyece intihab olunur ve bilâ tefrik millet on azası bulunur. Bu azanın tekrar intihabı caizdir. Bilumum azanın iştirak eylediği heyeti umumiye her sene teşrinisani nisf-ı âhirinde (İkinci yarısında) içtima eyler. Heyeti Umumiye azasının heyeti mecmuasının nisfından bir fazlası bulunmadıkça toplanamaz. İkinci davette iştirak edenlerin adedi hakkında hiçbir kayıt yoktur. Komite azasını rey-i hâfi ile ve azâyı hazıranın ekseriyeti mutlakiyesiyle intihab olunur. Azânın ademi kifayetinden veya tesavi-i aradan dolayı intihab iptal olunduğu takdirde ekseriyet nisbiye ulusüyle derhal ikinci bir intihab icra edilir. Komite azasında birisinin vefatı veya istifası takdirinde komite heyeti umumiye içtimaina kadar onun yerine bir diğerini tayin eder.*

*Madde 5- Bahriye Odası komitesi intihabının akabinde komite azası meyanından ve rey hafi ve ekseriyet-i mutlaka ile bir reis ve iki reis-i sâni, bir kâtib-i umumi ve bir veznedar intihab eder. Reis komiteyi lüzum gördüğü vakitlerde içtimaya davet eder. Fakat komite her halde ayda bir defa içtima eyler. Komite azasından üçünün talebi üzerine komiteyi fevkalade olarak içtimaya davete reis mecburdur. Komitede mukarreratı muteber olmak için asaleten veya bilvekâle beş azanın huzuru şarttır. Heyet-i Umumiye veya komitenin kararı mahsus veya azadan on kişinin reise usulen talep ve tahriri üzerine fevkalade olarak içtima eyler. Komite mukarreratı muteber olmak için ârâya (oya) müracaat edilmesi ve nisfından bir fazlası azanın reye iştirak etmesi meşruttur. Tesaviy-i ârâ (Eşit oylar) vusülünde reisin reyi mercudur.*

*Madde 6- Bahriye Odası'nın masrafına karşılık olmak üzere aza tarafından her sene muaccelen tesviye olunacak bir hisse-i nakdiye tahsis olunur. Bunun miktarı her sene komite tarafından tayin edilir.*

*Madde 7- Altıncı maddede mukarrer mebalîğden muttasıl akçenin idaresi komiteye muhuldur. Komite her sene bu hususta bir rapor takdim eyler. Bahriye Odası'nın idaresi için lâzımgelen mesarifi ihtiyara istihdam olunacak kâtip maaşatını tediye komite mezundur.*

*Madde 8- Senenin ilk üç ayı zarfında hissesini tediye etmeyen aza komite tarafından odadan ihraç olunur. Mamafi böyle bir aza, mütedahilleri bîl- tesviye (Ödemesi üzerine) yeniden kabul edilebilir.*

*Madde 9- Nizamname-i Esasiye'nin tadil veya tevsii komite veya azadan on kişi tarafından talep olunabilir. Bu talep heyeti umumiyenin tarihi içtimaindan leakâl onbeş gün mukaddem reise tevdi edilmiş bulunmalıdır.*



*Madde 10 - Yılın ilk üç aylık dönemi içerisinde katkı payını ödememiş her üyenin üyelik statüsü İdare Heyeti tarafından askıya alınacaktır; Bununla birlikte bu üyeler, bir yıllık aidat tutarını aşmamak koşuluyla borç bakiyelerini ödeyerek tekrar üyeliğe giriş talebinde bulunabilirler.*

*Madde 11 - Tüzük maddelerinde revizyon veya ekleme yapılmasına yönelik her türlü talep en az on üye tarafından imzalanmış olarak sunulmalı ve Genel Kurul tarihinden bir ay önce bizzat Başkana iletilmelidir.*

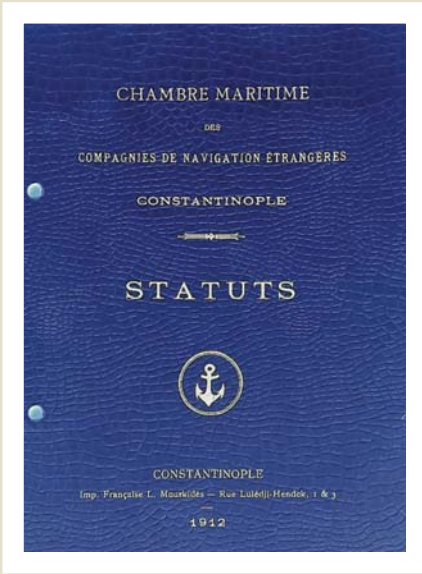
- *Başkan - Charles Déchaud*
- *Başkan Yardımcısı - M. Barboro*
- *Başkan Yardımcısı - M.Petcheneff*
- *Genel Sekreter - A.Seymery*
- *Sayman - Alfred C. Silley*
- *Üye - Bogdan De Jucovich*
- *Üye - A.C. Sfezzo*
- *Üye - D.A. Mango*
- *Üye - Spas. Antonoff*
- *Üye - Timothée Reboul*
- *Üye - Theo N.Curmissi*

1911 yılından başlayarak Osmanlı Türkiyesi'ndeki ekonominin temel taşları olan insan unsurundan örnekler vermek isterim; İstanbul'da kurulu, Fransız, İngiliz, İtalyan, Alman ve Amerikan Ticaret Odaları birbirleriyle görünmez bir rekabet içerisindeyler. Ticaret tamamıyla Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve Avrupalı Levantenlerin meslekleri olduğundan, şu tablo ortaya çıkmaktadır; Amerika Birleşik Devletleri'nin Doğu Akdeniz'de muhtelif liman kentlerinde kurulu ticaret odaları "*American Chamber of Commerce for the Levant*" olarak ilan edilmektedir.

İstanbul'da 1911 yılında kayıtlı olan birkısım vapur donatanı ve gemi acentesinin ve sahiplerinin isimleri ve adresleri şöyledir:

- *Victor Algrenti, Sirkeci Yeni Han'da.*
- *Donizetti Brazzafolli (Lloyd Triestino), Mumhane Cad., Galata'da.*
- *Albert Cabaud (Theo N. Curmasi'den sonra) White Star, White Star Dominion & Co. Ltd., Hovagimyan Han (Bir zamanlar Sönmez Denizcilik Han), Rıhtım Caddesi, Karaköy'de.*
- *Luca Dabovich, Dabovich & Co., Eski Lloyd Han, Galata'da.*
- *John Albert Galani, Merkez Rıhtım Han, Galata'da.*
- *Intercontinentale Co. Ltd., Seyr-i Sefain Han, Galata'da.*
- *Edward La Fontaine, La Fontaine & Sons, Alalemci Han, Galata'da.*
- *Nahum & Gormezano, Büyük Kınacıyan Han No. 41, Galata'da.*
- *Laurent Reboul, Galata'da.*
- *The Turkish American Shipping & Trading Co., Hayri Araboğlu & Co, Arabyan Hanı, VI, Galata'da.*
- *C. Vuccino & G. Vuccino, Vuccino C & G, Cité Français, Galata Rıhtım Caddesinde.*

O yıllarda neşredilen muhtelif İngilizce, İtalyanca, Fransızca gazetelerde, gemi acentelerinin de reklamları yoğun şekilde yer almaktadır. Bir örnek seçersek; sahipleri İtalyan asıllı levanten olan C & G Vuccino, stimli gemiler acentesi ve brokeridir. Merkezi İstanbul'da olup, Karadeniz, Tuna ve Doğu Akdeniz limanları yardımcı acentelikleri vardır. Adresi: Gité Français, 2 Kat, Galata ve telefonu: Pera 2047'dir.



### **Chamber Maritimé 1914 yılı Yönetim Kurulu**

I.Dünya Savaşı'nın başında Cemiyet Timothée Reboul'un başkanlığında zorlu bir döneme girmektedir. Timothée Reboul, A.Deppe, Paquet et Marmara Express şirketlerini temsil etmektedir.

Başkan Yardımcısı N.Gergomilla, Général de la Compagnie de Lloyd Autrichien müfettişidir ki, bu şirket Avusturya Macaristan İmparatorluğu'nun tarihe gömülmesine ramak kaldığı günlerde ömrünü doldurmaktadır.

Diğer Başkan Yardımcısı E.Labussière, Compagnie des Messageries Maritimes acentesidir.

Sayman G.Lembros, Compagnie loienne acentesidir ve dünya savaşı koşulları her üyeyi tedirgin etmiştir.

Cemiyetin Yönetim Kurulu Üyeleri şunlardır:

- D. Cernogorcvitch, Agent Principal de la Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce,
- Le Chevalier Fonzi, Agent de la Société Italienne des Services Maritimes,
- A.Schmidt, Agent Général de la Deutsche Levant Linie,
- G.Schrimpf, Agent Général de la Compagnie Frenssinet et C<sup>ie</sup>.
- A.Silley Bey, Agent Principal de la Khedivial Mail Line,
- Bay L.Feuillet Genel Sekreter

Bu dönemde Compagnie des Messageries Maritimes genel müfettişi C.Dechaud ve Venise de la Société Italienne des Services Maritimes Genel Müdürü E.C. Barboro, Onursal Başkandır.



## **Chamber Maritimé 1921 yılı Yönetim Kurulu**

I. Dünya Savaşı sonrasında karmaşası kadar yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin şekillenmesine giden süreçte;

- Cemiyet Başkanı, Timothée Reboul,
- Başkan Yardımcısı, D. Brazzafoli,
- Genel Sekreter, V.Mynaut,
- Sayman, D.Rizzo,
- Üyeler M. Fole, Sillamaun, Roland Whittall'dür.

Cemiyetin üye şirketleri ise:

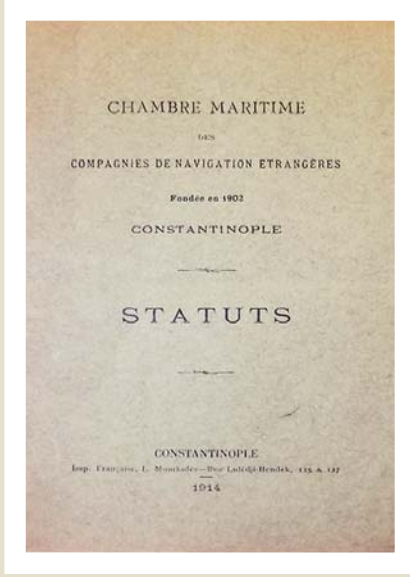
- Compagnie American Mediterranean Levant Line Genel Acentesi MM. Heald & Rizzo,
- Compagnie Cunard S.S. Cy. Genel: Acentesi MM. Walter Seager & Co.Ltd.
- Compagnie A.Deppe Genel Acentesi M.L.Reboul,
- Compagnie Egypte & Levant S.S.Cy Genel Acentesi Mc. C. Summa,
- Compagnie Ellerman line Genel Acentesi MM. Edward La Fontaine & Sons,
- Compagnie Flotte Volontaire Russe Genel Acentesi Pierre De Linden, Genel Müdür, M. Basil Von Steiger,
- Compagnie Frassinnet & Co. Genel Acentesi M.A.Monge,
- Compagnie Furness & Co. Genel Acentesi Constantinople Shipping & Fuel Co.,
- Compagnie Ioinne Genel Ecentesi MM. St.Tjelepides & Tu Stafilopatis,
- Compagnie Johnston Line Genel Acentesi Constantinople Shipping & Fuel Co.,
- Compagnie Lloyd Royal Belge Genel Acentesi Alex C. Theodoridi'dir

Bu dönemde Compagnie des Messageries Maritimes genel müfettişi C.Dechaud ve Venise de la Société Italienne des Services Maritimes Genel Müdürü E.C. Barboro, Onursal Başkanıdır.

Timothée Reboul- Kasım 1912 - Ekim 1919 tarihleri arasında, E. Labussiere Haziran 1919 ve Mart 1921 tarihleri arasında başkanlık yapmıştır.

Şeref üyeleri Compagnie Fraissinet eski genel acentesi G.Schrimpf ve Khedivial Mail Line eski genel acentesi A.C. Silley Bey'dir.

*Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Constantinople*, kuruluşundan günümüze kadar dört kez zorunlu olarak isim değişikliğine uğradı. İlk tüzük değişikliği, 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanun'un uygulamaya konulmasıyla mevcut cemiyetlerle ilgili yeni düzenlemeler sebebiyle yapıldı. 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "*Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun*" la Türk denizciliğinde de yeni bir dönem başladı. Artık deniz ticareti Türk bayraklı gemilerle yapılacaktı. Yabancıların Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımaya son verildi.



1914 Tarihli Cemiyet tüzüğü



1928 tarihli "Djemietti- Cemiyet" tüzüğü

Fransızlara verilmiş olan rıhtım ve liman işletmeleri kısa bir süre içinde devlet tarafından devralındı ve işletilmeye başlandı. "İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" 1926 yılına kadar bir nevi, "İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası" olarak çalışmalarını sürdürdü. Denizcilik konusundaki hukuki değişimler sebebiyle, bu kuruluşun da, 815 sayılı kanunun getirdiği değişikliklerle kabotaj hakkının kullanımı, cemiyetler statüsüne uyması için tüzüğünün yeniden tescil ve ilanı gerekmişti.

Bu amaçla, 26 Mart 1927 tarihinde 9 maddelik Cemiyet Tüzüğü ve kurucu üyelerin listesi bulunan bir dilekçeyi İstanbul vilayetine vermek üzere hazırladı. Bu değişiklik sürecinde ve dilekçenin tescil için verileceği günlerde Cemiyet içinde de bazı değişiklikler oldu. Önce kurucu üyelerden bazıları cemiyetten istifa etti. Yine aynı günlerde cemiyet merkezi başka bir yere taşındı.

Bu olaylar tescil belgesinin gecikmesine sebep oldu. Sonuçta 27 Kasım 1927 tarihinde İstanbul Valiliği tarafından, Cemiyet adı ve tüzüğü tasdik ve tescil edildi.

Cemiyetin yeni adı "İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" olarak tescil edildi. Bu belge 15 Ocak 1928 günü İstanbul Vilayet Gazetesi'nin 3.cü sayfa ve son sütununda ilan edildi. Bu tarihte İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti'nin 9 maddelik tüzüğü, 31 üyesi tarafından kabul edilmiş bir tüzüktür.

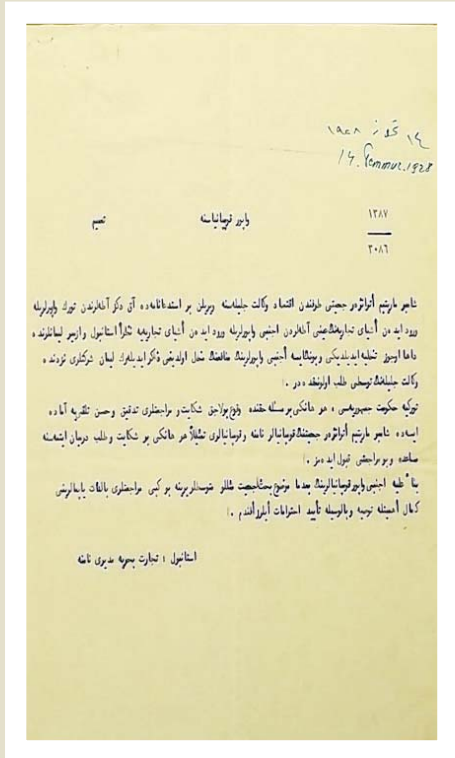
Cemiyet, kendi başlıklı kağıdı ile 12 Ocak 1928 tarihinde İstanbul Polis Müdürlüğüne verdiği bir dilekçede, vilayet makamınca tescil edilen Cemiyet Nizamnamesi'nin 4.cü Maddesi gereğince yeni idare heyeti üyelerini seçtiğini ve bu üyelerin listesini bildirdi.

## İstanbul Polis Müdüriyeti Aliyesi'ne,

Compagnie des Navigation Etrangères Cemiyeti başlığıyla İstanbul Polis Müdüriyeti Aliyesi'ne, Dersaadet, 12 Kânunsani 1928, İstanbul, 12 Ocak 1928 tarihiyle yapılan müracaata şöyle denilmektedir; "Efendim, Vilâyeti âliyeden muta(Verilmiş), 218 No.'lu ve 27 Teşrinievvel 927 tarihli ilmühaberle teşekkülü tasdik buyrulmuş olan İstanbul Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Cemiyeti'nin hey'eti umumiyesi nizamnamei esasinin dördüncü maddesine ittibaen (Dördüncü maddesi gereğince) 28 Kânunuevvel 927 tarihinde âlelâde içtima (Olağan toplantı) ederek azasından merbut (Ekli) listede esamisi muharrer (İsimleri yazılı) zevatı (şahısları) hey'eti idare azalığı için intihap (Belirtilen şahsiyetleri seçmiş) olmakla berai malûmat (Bilgi için) arz olunur efendim. Kâtibi Umumi Ali Hayri, (Pul, Müdür ve İmza).

Cemiyet birtaraftan yeniden resmî şekillenmesini yaparken, diper taraftan da devlet kurumları katındaki görevlerine devam etmektedir. Müteakip belge böyle bir yazışmayı vermektedir;

## İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nden



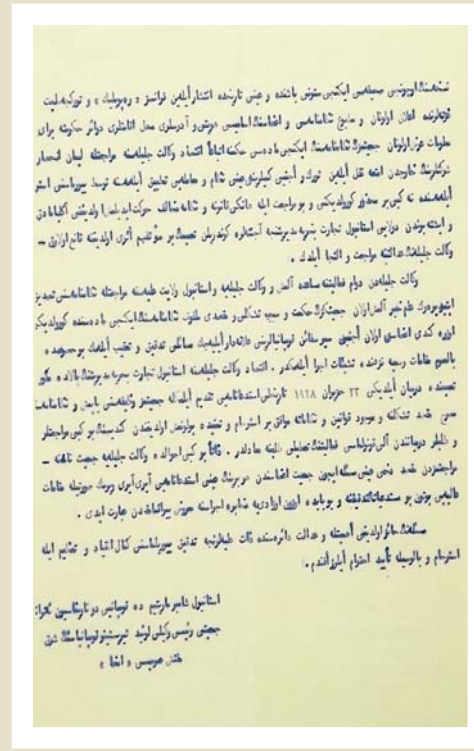
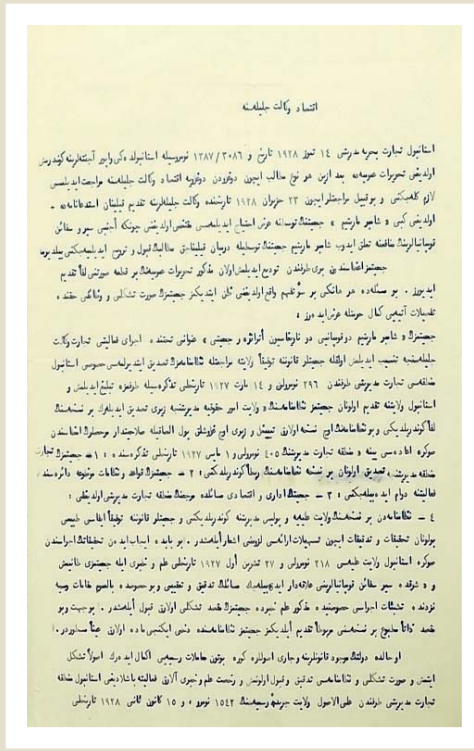
İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nden Cemiyet'e gelen 14 Temmuz 1928 tarihli yazı

Compagnie des Navigation Etrangères Cemiyeti'ne 14 Temmuz 1928 tarihiyle İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nden yapılan 1387/3086 Numaralı Tamimde, "Vapur Kumpanyasına" başlığının kullanılması, dikkat çekicidir.

Bu tamimde şöyle denilmektedir; "Chambre Maritime Etranger Cemiyeti tarafından İktisat Vekâleti Celilesi'ne verilen bir istidanamede (Dilekçede) Akdeniz adalarında Türk vapurlarıyla vüdur eden (Gelen) eşyayı ticareyenin aynı adalardan ecnebi vapurlarıyla vüdur eden eşyayı ticariyeye nazaran İstanbul ve İzmir limanlarından daha ucuz tahiye edildiği ve bunun ise ecnebi vapurlarının menafinin (çıkarlarının) muhtel (Zarar) olduğu zikredilerek liman şirketleri nezdinde vekâleti celilenin tavassutu talup olunmaktadır.

Türkiye Hükümeti Cumhuriyesi, herhangi bir mesele hakkında vuku bulacak şikâyet ve müracaatları tetkik ve hüsnü talakkiye amade (hoşgörüyeye hazır) ise de Chambre Etranger Cemiyeti'nin kumpanyalar namına ve kumpanyaları temsilen herhangi bir şikâyat ve talep dermeyer etmesine (İleri sürmesine) müsaade ve bu müracaatı kabul edemez.

Binaanaleyh ecnebi vapur kumpanyalarının bu gibi müracaatları bizzat yapmalarını keâmlî ehemmiyetle tavsiye ve bilvesile tey'idi ihtiramet eyleyler efendim. İstanbul, Ticareti Bahriye Müdüriyeti namına."



Cemiyet haklarını korumak adına İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nden gelen 14 Temmuz 1928 tarihli yazıyı İktisat Vekâleti'ne intikal ettirerek, uzun bir açıklama ve savunma yapıyor.

## Cemiyet haklarını savunuyor

Cemiyet Başkan Yardımcısı ve aynı zamanda Lloyd Triestino Kumpanyası'nın Şark Müfettişi Umumisi olan M.Barbaro imzasıyla bu kez İktisat Vekâleti'ne bir yazı gönderilerek sahip oldukları sorumluluklar uygun bir lisan ile izah edilmiştir.

Bu resmî yazıda şöyle denilmektedir: “İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti 14 Temmuz 1928 tarih ve 1387/3086 No.su ile İstanbul'daki Vapur Acentelerine göndermiş olduğu tahrirati (Yazıyı) umumiyede ba'del izin (izin alındıktan sonra) her nev'i metalib için (Her türlü istek için) doğrudan doğruya İktisat Vekâleti Celilesine müracaat edilmesi lâzım geleceği ve bu kabil (Bu şekildeki) müracaatlar için 23 Haziran 1928 tarihinde Vekâleti Celileleri'ne takdim kılınan istidanamede (Dilekçede) olduğu gibi, “Chamber Maritime” Cemiyetinin tavassutuna arzı ihtiyaç edilmemesi muktazi olduğunu, çünkü ecnebi seyrüsefain kumpanyalarının (Yabancı deniz işletmelerinin) menfaatine taallûk edip Chambre Maritime Cemiyeti'nin tavassutu ile dermeyan kılınacak metalibin (Cemiyet aracılığıyla yapılacak taleplerin) kabul ve tervic edilemeyeceğini bildirir cemiyet azasından biri tarafından tevdi edilmiş olan mezkûr tahrirati umumiyenin bir kit'a suretini leffen (İlişik olarak) takdim ediyoruz.

Bu meselede her hangi bir suifelhûm (Yanlıs anlama) vâki olduğunu zannettiğimiz cemiyetimizin sureti teşekkülû ve vezaifi hakkında tafsilâtî âtiyeyi (Aşağıdaki açıklamayı) kemâlî hürmetle arz ederiz:

Cemiyetimizin “Chambre Maritime des Compagnie de Navigation Etranger Cemiyeti” ünvanı tahtında (İsmi altında) icrai faaliyeti Ticaret Vekâleti Celilesi'nce tensip edilmiş olmakla Cemiyetler Kanunu'na tevfikan Vilâyet'e müracaatla nizamnamemizin tasdik ettirilmesi hususu İstanbul Mıntıkası Ticaret Müdüriyeti tarafından 296 No.'lu ve 14 Mart 1927 tarihli tezkeresiyle tarafımıza tebliğ edilmiş ve İstanbul Vilâyeti'ne takdim olunan Cemiyetimiz nizamnamesinin Vilâyet Umuru Hukukiye Müdüriyeti'nce (Vilâyet Hukuk İşleri Müdürlüğü'nce) zîri (Altı) tasdik edilerek bir nushasının leffen (İlişik olarak) gönderildiği ve bu nizamnamenin üç nusha olarak tebyiz ve zîri (üç nusha olarak hazırlanıp altı) üç kuruşluk pul iltisakıyla (Pul yapıştırmak suretiyle) selâhiyattar murahhasların imzasından sonra iadesi, yine “Mıntika Ticaret Müdüriyeti'nin 405 No.'lu ve 1 Mayıs 1927 tarihli tezkeresinde. 1- Cemiyetimizin Ticaret Mıntika Müdüriyetince tasdik olunan bir nusha nizamnamesinin rapten gönderildiğini (İlişikte), 2- Cemiyetimizin kavaid (Kurallar) ve nizamatı (Yönergeler) mevzu dairesinde faaliyete devam edebileceğini, 3- Cemiyetin idarî ve iktisadî mesailde (Sorunlarda) merciinin Mıntika Ticaret Müdüriyeti olduğunu, 4- Nizamnameden bir nushasının Vilâyet-i



âliye'ye ve Polis Müdüriyeti'ne gönderildiğini ve Cemiyetler Kanunu'na tevfikân ifası tabii bulunan tahkikat ve tetkikat için tahsilat iraesî (Kolaylık gösterilmesi) lüzumu iş'ar edilmiştir.

Bu babda icap ed en tahkikat icrasından sonra İstanbul Vilâyet-i âliyesi 218 No.'lu ve 27 Teşrinievvel (Ekim) 1927 tarihli ilmühaberi ile Cemiyetimizi tanımış ve "Şarkta Setrisefain Kumpanyalarını alâkadar edebilecek mesailini tetkik ve takibi ve bu hususta bilujmum makamâtı resmiye nezdinde teşebbüsât icrası hususunda mezkûr ilmühaberde cemiyetimizin maksad-ı teşekkülü olarak kabul edilmiştir. Bu cihet ve bu maksat zaten matbu, bir nushasını merbuten takdim eylediğimiz cemiyetimiz nizamnamesinde dahi ikinci madde olarak aynen mest urdur (Aynen mevcuttur)".

O halde devletin mevcut kanunlarına ve câri usullere göre bütün muamelâtı resmiyeyi ikmâl ederek usulsen teşekkül etmiş ve sureti teşekkülü ve nizamnamesi tektin ve kabul olunmuş ve ruhsat ilmühaberi alarak faaliyete başladığı İstanbul Mıntika Ticaret Müdüriyeti tarafından alelusûl Vilâyet Cerdide-i Resmîyesi'nin 1542 No., ve 15 Kânuni Sâni (Ocak) 1928 tarihli nushasının üçüncü sahifesi ikinci sütünü başında ve aynı tarihte intişar (Yayımlanan) eyleyen Fransız "Republique" ve Türkçe "Milliyet" gazetelerinde ilân olunan ve matbû nizamnamesi ve azasının esamisi hüviyeti ve adresleri mahalli ikâmetleri devairi hükümete berai malûmat arz olunan cemiyetimizin nizamnamesinin ikinci maddesi hükmüne ittibaen (Gereğince) İktisat Vekâleti Celileri'ne müracaatla Liman İnhisar Şirketleri'nin hariçten emtia nakleyleyen Türk ve Ecnebi gemilerini aynı nizam ve muameleyi tatbik eylemesine tavassut buyurmasını istirham eylemesinde ne gibi bir mahzur görüldüğünü ve bu müracaat ile hangi kanuna ve nizama muhalif hareket edilmiş olduğu anlayamadık.

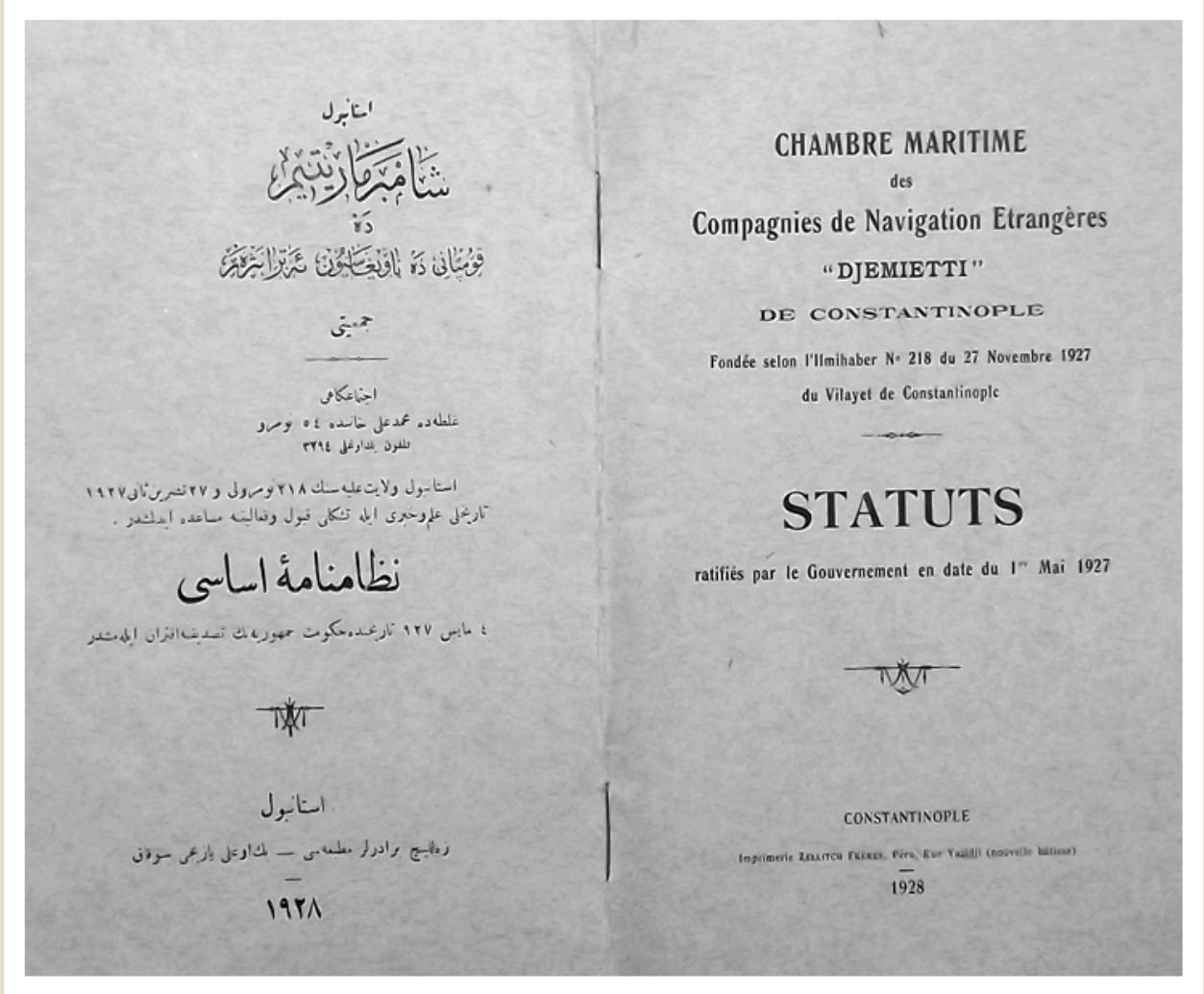
Ve işte bundan dolayı İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nce acentelere gönderilen tamimin bir suitefhüm (Yanlış anlama) olduğuna kani olarak Vekâleti Celile'nin adaletine müracaat ve imtica eyledik.

Vekâleti Celile'den devamı faaliyete müsaade almış ve Vekâleti Celile'ye ve İstanbul Vilâyet-i âliyesi'ne müracaatla nizamnamesini tasdik ettirerek ilmühaber almış olan cemiyetimizin hikmet-i sübub ve teşekkülü ve maksadı melfuf nizamnamesinin ikinci maddesinde görüldüğü üzere, kendi azası olan ecnebi seyrisefain kumpanyalarını alâkadar eyleyecek mesaili tetkik ve takib eylemek bu hususta bilumum makamâtı resmiye nezdinde teşebbüsât eylemektir.

İktisat Vekâleti Celilesi'ne İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nin balâda mezkûr (Yukarıda bildirilen) tamiminde dermeyan eylediği (İleri sürdüğü) 23 Haziran 1928 tarihli istidanameyi takdim eylemekle cemiyetimiz vazifesini yapmış ve nizamnamesinde musarrah (Açıklanan) maksadı teşekkülüne (Kuruluş amacına) ve mevcut kavanin (Yasalar) ve nizâmata muvafık (Uygun) bir istirham ve temennide bulunmuş olduğundan kendisinin bu gibi ahvalde Vekâleti Celile'ye cemiyet namına müracaatımızdan maksat dahi, aynı mesele için cemiyet azasından her birinin aynı istidanameyi ayrı ayrı vermek suretiyle makamâtı âliyeyi bütün müsteidiyat (Dilekçelerin) tetkikine ve bu bapda uzun uzadıya muhabere icrasına maruz bırakmamaktan ibaret idi.

Meselenin haiz olduğu ehemmiyetle ve adalet dairesinde Zât-ı âliyeleri'nce tetkik buyrulmasını kemâl-i inkiyât ve tazimle (Tam bir inanç ve saygıyla) istirham ve bilvesile te'yidi ihtiramat eyleriz efendim.

İstanbul Chambre Maritime ve Compagnie de Navigation Etranger Cemiyeti Reis Vekili,  
Lloyd Triestino Kumpanyası'nın Şark Müfettişi Monsieur E.C.Barbaro. İmza.



1928 tarihli değişikliğe bağlı olarak yeni adıyla "Cemiyet Nizamnamesi", Mayıs 1928'de eski yhaziyla Türkçe ve Fransızca olarak iki dilde basıldı. Cemiyetin 1902 de 28 olan üye sayısı 1928 yılında 38 üyeye ulaştı.

Numara	Adı	Adres	İstisna Zarfı	Adresi
1	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
2	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
3	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
4	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
5	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
6	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
7	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
8	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
9	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
10	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
11	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
12	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
13	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
14	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
15	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
16	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
17	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
18	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
19	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
20	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
21	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
22	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
23	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
24	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
25	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
26	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
27	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
28	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
29	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
30	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
31	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
32	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
33	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
34	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
35	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
36	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
37	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan
38	Arslan	Arslan	Arslan	Arslan

Üyelerin kayıtlı olduğu listenin birinci sayfası

## 1928 yılı üyeleri

Cemiyet 1928 tarihi itibarıyla kayıtlı olan 38 üyesini sıra numarasıyla, "Vapur Kumpanyasının ismi", "İstanbul'daki Acentesi", "Adresi" ve "Telefon Numarası" başlıkları altında vermiştir.

Bu liste, yazıların aslına sadık kalınarak şöyledir;

1. *Adriyas Navigation Companie Societe Anonim de Trantion (Entre Continantal), Galata, Çinili Rıhtım Han Beyoğlu, Tel. 1294.*
2. *Bulgar Vapur Kumpanyası, Teodor Englov, Galata, Maritim Han Beyoğlu, Tel. 2779.*
3. *Bayron Stimship Companie, Monsieur Siskides, Galata, Çinili Han Beyoğlu, Tel. 2612.*
4. *Cunard Line, Walter Seager Kumpanyası, Galata, Merkez Rıhtım Han Beyoğlu, Tel. 652.*
5. *Araman Dep., Lauran Reboul ve Şürekâsı, Galata, Memaliki Şarkıye Fransız Bankası, Beyoğlu, Tel. 203/1704.*
6. *Deutsche Levant Linie, Laster Zilbermann ve Şürekâsı, Galata, Hovagimyan Han Beyoğlu, Tel. 641/647.*
7. *Ellerman Ltd. Monsieur Ceyms Richard La Fontain, Galata, Mehmet Ali Paşa Han Beyoğlu, Tel. 479.*
8. *Ellerman Vilson Comp.Ltd., Gilferit Vooker Companie, Galata, Çinili Rıhtım Han Beyoğlu, Tel. 2220/362.*
9. *Etoile Romen Anonim şirketi, Monsieur Vooker Companie, Galata, Tahta Han Beyoğlu, Tel. 952.*
10. *Export Steamship Corp., Hayri Araboğlu ve Şükerâsı, Galata, Arapyan Han Beyoğlu, Tel. 1930.*
11. *Ship Faber Kumpanyası, Lourent Reboul ve Şürekâsı, Galata, Memaliki Şarkıye Fransız Bankası, Beyoğlu, Tel. 203/1704.*
12. *Kuyuman Asi Compagnie Ltd., Cazes ve Şürekâsı, Galata, Çinili Han Beyoğlu, Tel. 3264.*
13. *Fresin Kumpanyası, Van Der Zee, Galata, Hüdavendigâr Han Beyoğlu, Tel. 3210.*
14. *Furness Kumpanyası, Van Der Zee, Galata, Hüdavendigâr Han Beyoğlu, Tel. 3210.*
15. *Société İtalyan adi Servici Marittimi, Monsieur Fonzi, Galata, Merkez, Rıhtım Han Beyoğlu, Tel. 770.*
16. *Hidivial Mail Line, Gilchrist Wolker Compagnie., Galata, Çinili Han Beyoğlu, Tel.2220/632.*
17. *Lloyd Triestino, Monsieur Brazes Efoli, Galata, Mumhane Cad., Beyoğlu, Tel. 2127.*
18. *Messagerie Maritimes, Laourent Reboul ve Şürekâsı, Galata, Memaliki Şarkıye Fransız Bankası, Beyoğlu, Tel. 203/1704.*
19. *Moss Line Compagnie, Monsieur Jonathan Walker Whittall, İstanbul, Eminönü Sansaryan Han, Tel. 2700.*
20. *Navigazioni Liberya Triestino, Monsieur Teodoridi Biraderler, Galata, Hovagimyan Han, Beyoğlu, Tel. 2583.*
21. *Penpon Fosen Kayşa, Alfred Sili, Galata, Meymenetli Han. Tel. Beyoğlu, Tel.2316.*
22. *Oceana (Société Anonime Armanti), Monsieur Paşkovich, Volker Olyeye Kumpanyası, Galata, Eski Lloyd Han, Beyoğlu, Tel.-*
23. *Olyeye Line Ltd., Olyoye Kumpanyası, Galata, Çinili Rıhtım Han No.2, Beyoğlu, Tel.1406.*
24. *Papayani Line, Doros Biraderler, Galata, Çinili Rıhtım Han No.10, Beyoğlu, Tel.830.*
25. *Paquet Kumpanyası, Laotent Reboul ve Şürekâsı, Galata, Memaliki Şarkıye Fransız Bankası, Beyoğlu, Tel. 203/1704.*
26. *Rohling Manzel Compagnie., Dabcovich ve Şürekâsı, Galata, Eski Lloyd Han, Beyoğlu, Tel. 2274.*
27. *Compagnie Royal De Erlandez, Foscolo Mango ve Şürekâsı, Galata, Çinili Rıhtım Han, Tel. 1505.*
28. *Romanya Vapurları kumpanyası, Monsieur Folé, Galata Merkez Rıhtım Han., Beyoğlu, Tel: 2034.*
29. *Stourgaflot, Monsieur Froydenberg, Galata Merkez Rıhtım Han., Beyoğlu, Tel: 962/ 2358.*
30. *Sveska Orient Line., Scandnavian Transport Agensi, Galata, Arapyan Han, Beyoğlu, Tel: 923.*
31. *Wicencoat And Lawrence Compagnie, Gilfred Walker Kumpanyası, Galata, Çinili Rıhtım Han, Tel. 220/632.*

*Mülhak Aza (Yedek Üyeler)*

32. *Johns And Galati, Galata, Merkez Rıhtım Han 17/19, Beyoğlu, Tel. 1794.*
33. *Antonio Paradofili, Galata, Nomzo Han 17/19, Beyoğlu, Tel. 1998.*
34. *Canacaris Acentesi, Galata Couteaux Han, Beyoğlu, Tel.1608.*
35. *Navris Acentesi, Galata, Merkez Rıhtım Han, Beyoğlu, Tel. 2583.*
36. *Chambri Acentesi, Galata, Köçeoğlu Han, Beyoğlu, Tel. 2653.*
37. *Joseph Modyand, Galata, Cermanya Han, Beyoğlu., Tel.683.*
38. *Minakolis Biraderler, Galata, Mustafapaşa Ekir Han, Beyoğlu, Tel.111.*





İçişleri Bakanlığı'nın bu yazısı üzerine Yönetim Kurulu, "*Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti*" adının kullanılmasına yönelik karar alınması için üyelerini, 20 Nisan 1939 tarihinde Cemiyetin adının değiştirilmesi ve Cemiyet ana nizamnamesinin yeniden düzenlenmesi konularında Olağanüstü Genel Kurul yapılması kararı aldı.

20 Nisan 1939 günü yapılan Olağanüstü Genel Kurul'da Cemiyetin yeni ünvanı "*Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti*" olarak ittifakla kabul edildi.

3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu'nun geçici maddesinin (a) fıkrası gereğince düzenlenen ve adı geçen kanunun hükümlerine uygun yeni ana tüzüğün maddeleri birer birer okunup mevcut üyeler tarafından ittifakla kabul edildi. İşbu yeni ana nizamnamenin vilayetçe tasdik ve tescili için lâzım gelen işlemlerin idare heyeti tarafından yapılmasına karar verildi.

1939 yılında yapılan Olağanüstü Genel Kurul'da alınan iki maddelik kararla kabul edilen yeni isim değişikliği ile ilgili Tüzük yeniden hazırlanarak, vilayet tarafından onay ve tescilden sonra Cemiyet, yeni isimle görevini sürdürdü. *Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti* üçüncü kez isim ve tüzük değişikliğini 1968 yılında gerçekleştirdi. Bu değişikliğin sebebi, İçişleri Bakanlığı tarafından 1968 yılında gönderilen resmi bir talimat yazısıdır. Bakanlığın bu talimatında, "*Belirlenen tarihten itibaren cemiyetlerin, yabancı sözcükle ifade edilemeyeceği*" bildiriliyordu. Bu sebeple cemiyetin birinci kelimesi olan "*Ecnebi*" sözünün kaldırılması istendi.

Bu talimat üzerine toplanan İdare Heyeti, cemiyetin adının "Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti" olarak değiştirilmesi için 4 Nisan 1968 tarihinde Genel Kurul yapılması kararı aldı.

4 Nisan 1968 günü yapılan Genel Kurul'da Cemiyetin Türkçe adının "Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti" olarak değiştirildi. İngilizce adı, "*Maritime Chamber of Shipowners and Agents olarak*" yer aldı. 14 Maddelik yeni tüzük Türkçe ve İngilizce olarak basıldı.

### ***Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople sürecinde başkanlar ve yönetim kurulu üyeleri***

28 üye ile kurulan "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople"un ilk idare heyeti şöyleydi:

- Başkan - Charles Déchaud, Agent de la Messageries Maritimes,
- Başkan Yardımcısı – E.C.. Barboro, Agent de la Florio & Rubattino,
- Başkan Yardımcısı - M.Petcheneff, Agent de la Compagnie Russe,
- Genel Sekreter - A.Seymery, Agent de la Maritime Roumain,
- Sayman - Alfred C. Silley, Agent de la Khedivial Line,
- Üye - Bogdan De Jucovich, Agent de la Lloyd Autrichien,
- Üye - A.C. Sferro, Agent de la Deutsche Levante Linie,
- Üye - D.A. Mango, Agent de la Royale Neerlandaise,

- Üye - *Spas. Antonoff, Agent de la Compagnie Bulgare,*
- Üye - *Timothée Reboul, Agent de la Compagnie Deppe,*
- Üye - *Theo N. Curmissi, Agent de la Nouvelle Societe Hellenique.*

Oda'nın ilk başkanı olan Charles Déchaud, 1902 yılından 1912 yılına kadar on yıl başkanlık yaptı.

1912'de yapılan Genel Kurul'da, Charles Dechaud ve yardımcısı E. C. Bartoro Yönetim Kurulu Üyeliği'ne aday olmadılar. 33 üyenin katıldığı bu Genel Kurul'da başkanlığa Timothée Reboul seçildi ve idare heyeti şu şekilde teşekkül etti:

- Başkan- Timothée Reboul, Agent de la Compagnie A.Deppo,
- Başkan Yardımcısı- N.Gergomilla, Agent de la Compagnie du Lloyd Autrichien,
- Başkan Yardımcısı- E. Lebussiere, Agent de la Messageries Maritimes,
- Genel Sekreter - F.Providenti, Agent de la Services Maritimes Italiens,
- Sayman - A.Silley, Agent de la Khedivial Mail Line,
- Üye - S. Antonoff, Agent de la Bulgare de Navigation a Vapeur,
- Üye - D. Czernogorcevitch, Agent de la Compagnie Russe,
- Üye - G.Lambos, Agent de la Compagnie Ionienne,
- Üye - D. A. Mango, Agent de la Compagnie Royale Neerlandies,
- Üye - Q.M. Müller, Agent des Services Maritimes Roumains,
- Üye - A. Nicolaidis, Agent de la Compagnie de Archipel,
- Üye - Theo Reppen, Agent de la Bateaux de Copenhague,
- Üye - S.Schmidt, Agent de la Deutsche Levant Linie.

Yeni yönetimde, eski başkan Charles Dechaud'un Şeref Başkanı, eski başkan yardımcısı E.C. Barboro'yu Bahriye Odası Şeref Başkan Yardımcısı olarak anılması kararı alındı.

Timothee Reboul'un başkanlığı 1912 yılından 1919 yılına kadar sürdü. I.Dünya Savaşı yıllarında İngiliz, Fransız, İtalyan denizcilik firmalarının seferleri aksadığından ve savaşın son yıllarında tamamiyle durmasından dolayı, Dersaadet Bahriye Odası üyelerinin de faaliyet alanları kısıtlanmış oldu.

Savaş yıllarının getirdiği karşıklıktan dolayı, kayıtların nedense muhafaza edilemediği anlaşılmakta. Bu döneme ait kayıtlar bulunamadığından, 1919 yılı Genel Kurulu üye sayısı ile ilgili bilgi yok. Ancak yapılan Genel Kurul'da Messageries Maritimes temsilcisi E. Lebussiere'in Yönetim Kurulu Başkanlığına seçildiği görülmekte. İdare heyetine seçilen üye temsilcilerin isimlerine ulaşılamadı.

Bu dönemde Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Der-sâadet Bahriye Odası Çinili Rıhtım Hanı'nda faaliyetini sürdürdü. E. Lebussiere de 1919 yılından 1921 yılına kadar Başkanlığını yaptı.

Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Der-sâadet Bahriye Odası'nın Dördüncü başkanı Quintino Fonzi Cruciani'dir.

Oda 1921 yılında 28 üyeyle gerçekleştirdiği Genel Kurul'da İdare Heyeti şöyle teşkil olundu:

- Başkan - Quintino Fonzi Cruciani, Agent de la Italiana di Servizzi,
- Başkan Yardımcısı - Walter Seager, Agent de la Cunard Line,
- Başkan Yardımcısı - Laurent Reboul, Agent de la Compagnie Paquet at a. Deppe,
- Genel Sekreter - D.A. Mango, Agent de la Messageries Maritimes,
- Sayman - G.Lambros, Agent de la Helleniques Maritimes,
- Üye - M. Doros, Agent de la Compagnie Papayanni Line,
- Üye - D.Mango, Agent de la Compagnie Royal Neerlandaise,
- Üye - N.Michailoff, Agent de la Compagnie Russe,
- Üye - E.Rizzo, Agent de la Ellerman Line,
- Üye - Roland Whittall, Agent de la Wescot & Laurence Line.

Quintino Fonzi Cruciani, 1921 yılından 1928 yılına kadar Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası'nın başkanlığında bulundu.



*Seager ailesinin üçüncü kuşağından Cedric Seager, Wilfred, Ewart, Cedric, Harold ve John Walter Constantine Seager isimli beş oğluyla birlikte görülmekte.*



Başkan Yardımcısı olan Walter Seager ailesinin öyküsü kısaca şöyle: Edward Seager'in 1838 yılında Dorset, Poole'da dünyaya gelen oğlu John Seager ailesiyle birlikte çok genç yaşlarda İstanbul'a yerleşti. Birkaç sene içinde Seager & Co. vapur donatanı ve acentesini kurdular. Seager, Cunard Lines'in acentesiydi. Birdiğer ticarî faaliyeti moher yünü ithal etmekte.

Oğlu John Walter Seager 1876 yılında Bebek'te doğmuştur. Walter Seager & Co. acentesini kurmuş ve Cunard Line'in acenteliğine devam etmiştir. Walter Seager 58 yaşında Bebek'te vefat etmiş ve şirketi 1902 İstanbul, Bebek doğumlu oğlu Cedric H. Seager üstlenmiştir.

### ***Beşinci Başkan Laurent Reboul***

1928 yılında İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti, 'nin üye sayısı 38 olup, Genel Kurul'a 31 üye katıldı. Yapılan bu Genel Kurul'da Lourent Reboul beşinci başkan olarak seçildi. İdare Heyeti şöyle teşkil olundu:

- Başkan - Laurent Reboul, Agent de la Messageries Maritimes,
- Başkan Yardımcısı - Dom Barazzofolli, Agent de la Triestino,
- Başkan Yardımcısı - Walter Seager, Agent de la Cunard Line,
- Genel Sekreter - Hayri Bey, Agent de la Export Steamship,
- Üye - M. Fole, Agent de la Service Maritime Roumain,
- Üye - Le Com Fonzi Cruciani, Agent de la Itliana di Servizzi Maritimi,
- Üye - D.Mango, Agent de la Compagnie Royale Neerlandaise,
- Üye - Silbermann, Agent de la Deutsche Levante Linie,
- Üye - Roland Whittall, Agent de la Khedivial Line.

Genel Kurul'dan sonra İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti'nin adresi Galata Mehmed Ali Paşa Han No. 54 adresine, daha sonra da Rıhtım Caddesi Veli Alemdar Han Kat 3 No. 315-338-339'a taşındı. Lourent Reboul, İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti'nin 1928 yılından 1961 yılına kadar en uzun dönem, 33 yıl başkanlık yaptı.

### **Altıncı Başkan Hugh E. La Fontaine**

26 Ocak 1961 günü yapılan genel kurul toplantısında *Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti*'nin üye sayısı 47'di. Genel Kurul'a 44 üye katıldı. Yapılan bu Genel Kurul'da Hugh E. La Fontaine başkan seçildi. İdare Heyeti şu şekilde teşkil olundu:

- Başkan - Hugh La Fontaine, Agent de la Ellerman Line,
- Başkan Yardımcısı - Marcello Campaner, Agent de la Adriatica,
- Başkan Yardımcısı - Gabriel Couteaux, Agent de la Messageries Maritime,
- Genel Sekreter - Constantin Milovich, Agent de la Central Gulf S/S Corporation.
- Sayman - C.Radzivonovic, Agent de la Hungarian Danube Sea,
- Üye - D.Araboğlu, Agent de la American Export Line,
- Üye - Hugh J. Beard, Agent de la Cunard S/S Company,
- Üye - George Besi, Agent de la Achille Lauro,
- Üye - Christof Dabovich, Agent de la Concordia Line,
- Üye - Aldo Campaner, Agent de la Kanakaris Ltd.
- Üye - S.Efremidis, Agent de la Polish Ocean Line,
- Üye - Willie Sperco, Agent de la Ingesia Messine & Co.,
- Üye - I. Woynas, Agent de la Lykes Brothers,
- Üye - W.Yardley, Agent de la Fernwille Mediterranean.

Bu dönemde Cemiyetin adresi Rıhtım Caddesi Veli Alemdar Han Kat 3 No. 315-338-339 de bulunuyordu. Hugh La Fontaine, 1961 yılından 1964 yılına kadar üç yıl *Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti Başkanlığı*'nda bulundu.

### **Yedinci Başkan Gabriel Couteaux**

1964'de yapılan genel kurul toplantısında *Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti*'nin üye sayısı 43'dü. Genel Kurul'a 33 üye katıldı. Yapılan bu Genel Kurul'da Gabriel Couteaux başkan seçildi.

İdare Heyeti şu şekilde teşkil olundu:

- Başkan - Gabriel Couteaux, Agent de la Prudential Line,
- Başkan Yardımcısı - Hugh La Fontaine, Agent de la Ellerman Line,
- Başkan Yardımcısı - Konstantino Milovich, Agent de la Central Gulf Line,
- Genel Sekreter - A. Laster, Agent de la Borchard Lines Ltd., London,
- Sayman - C.Radzinoviç, Agent de la Naviera Di Export Agricola,
- Üye - A.Araboğlu, Agent de la American Export Line,
- Üye - Hugh J. Beard, Agent de la Cunard Line,

- Üye - George Besi, Agent de la Achille Lauro,
- Üye - Christof Dabcovih, Agent de la Concordia Line,
- Üye - Aldo Campaner, Agent de la Kanakaris Ltd.,
- Üye - Willie Sperco, Agent de la Armamento Giacomo Costa,
- Üye - I. Voynas, Agent de la Lykes brothers,
- Üye - W.J.Yardley, Agent de la Greek South America Line.

Gabriel Couteaux'nun 1964 yılından 1973 yılına kadar dokuz yıl başkanlık yaptığı sürede Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti, Rıhtım Caddesi, Eski Şarap İskelesi Sokak'ta Lloyd Han'dan sonra gelen Kuto Han Kat 2, No. 202-204 adresinde bulunuyordu. Bu han sonraki yıllarda yine Couteaux ailesine ait Perfektüp Fabrikası nedeniyle, Perfektüp Han olarak ad değiştirmiş ve yakın yıllarda satılmıştır.

### **Hızla gelişen bir meslek - Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri**

İstanbul Limanının İmparatorluk kavramında XIX. Yüzyıldaki önemi, hatta bugünkünden de fazlaydı. Başlangıç yıllarında acentelerin buldukları ortam günümüzdeki uygulamayla karşılaştırıldığında hayli şaşırtıcı olmaktadır. Bu şaşkınlığa en iyi cevabını, babası zamanındaki acentelerin nasıl çalıştıklarını anlatırken Dabcovich gemi acentesinin sahibi Alex Dabcovich resmetmişti.

Bunun tanımlanması, bir anlamda *"Denizde kürek yarışıdır. Kim daha hızlı gemiye ulaşır ve gemiye tırmanırsa, o kişi, geminin acentesidir."*

XIX. Yüzyılın ikinci yarısında gazete ilanlarından anlaşılacağı üzere Avrupalı göçmenlerin Galata ve Pera ikilemine kuşkusuz Galata Rıhtımı öyküsü katılmalıdır. Zira Galata Rıhtımı, deniz ticaretiyle uğraşan yerleşik Avrupa göçmeni tüccarların kalbi, kulağı, gözü ve ruhudur.

*"Çağlar Boyunca İstanbul Görünümleri"* adlı eserinde Çelik Gülersoy *"Rıhtımın Öyküsü"* nü anlatırken şöyle der: *"XIX. Yüzyılın ortasında İstanbul'a denizyolundan gelişlere ait yerel bilgiler veren bir kılavuza göre, gemilerden rıhtıma kayıklarla geçilmekteydi ve dört kuruştur. Tophane'ye taraf bir yerde yolcu gümrüğü bulunuyordu."*

*Memurlara (Tarifesi 8 kuruş olan) bahşiş verildiğinde muayeneler fazla uzun edilmeden geçilebilmekteydi. Gümrüğün arkasındaki yolda kiralık atlar bulunmaktaydı. İstanbul'un inişli çıkışlı yollarına ve her zaman bozuk olan kaldırımlarına alışık olmayan Avrupalıların Beyoğlu otellerine çıkabilmeleri için çıkış ücreti iki kuruştur. Daha sonra cami-pazar ziyareti için atı savmayarak günlüğüne tutmak da olasıydı. Pera'nın sayısı beşi onu geçmeyen otellerine çıkan yolun Boğazkesen'den İtalya Sefareti yanından Galatasaray Lisesi'ne giden yokuştaydı. Rıhtım ve oteller davetçi çığırkanlarıyla ve müşterilerini kaynağında tutmak isteyen tercüman levantenlerle doluydu."*

Özellikle Galata'daki yapılaşma burasının çok işlek bir liman bölgesi olması nedeniyle, tam anlamıyla değişik dillerin konuşulduğu bir insan mahşerini resmeder. XIX. Yüzyılın ikinci yarısında liman bölgesinde inşa edilen hanlar bu yoğunluğun bir cevabı olarak anlaşılmalıdır. Rıhtım Caddesi'ndeki Hovagimyan Han, Şarap İskelesi



Galata, Rıhtım Caddesi'ndeki  
Hovagimyan Han

Sokağı köşesindeki Gabriel Couteaux gemi acentesine ait Couteaux Han (Kuto Han), Frank Han ve Lloyd Han'la başlayan bu yerleşim, günün basınında da görülür. 13 Ekim 1892 tarihli Le Moniteur Oriental'de Galata Rıhtım Caddesi'ndeki Lloyd Han'da gemilerle seyahat edecek veya gelecek gemi yolcuları için bir bekleme salonu düzenlendiği bildirilmektedir.

İstanbul'un maruz kaldığı depremden sonra ağır hasar görmüş olan bu bina gibi Galata Gümrük Binası'nın da ağır hasar görmesi nedeniyle, Lloyd Han'ın büyük olasılıkla onarılacağı veya yıkılarak yerine yeni bir han inşa edileceği, Galata Gümrük İdaresi memurlarının ise, üzeri örtülmek suretiyle korunmalı hale getirilmiş avluda görev yaptıkları anlatılmaktadır.

Acentelerin yoğunlaştığı sokaklar; yine Rıhtım Caddesi, Kemankeş Kara Mustafa Paşa Sokağı, Sivastopol Sokağı, Kemeraltı Caddesi, Tophane İskelesi Sokağı arasında yoğunluk kazanırken, Ömer Abed Han, Merkez Rıhtım Hanı, Çinili Rıhtım Han, Şarap İskelesi Sokağı'nda Ticaret Han, Hovagimyan Han (Bir süre Deniz Ticaret Odası ve Sönmez Denizcilik Han), Veli Alemdar Han, Cité Française, Passage Lloyd'daki odalar; Voyvoda Caddesi'yle Rıhtım Caddesi arasında kalan sokaklarda Boston Han, Komondo Han, Bereketzade Han gemi acentelerinin odaklandığı işyerlerinin başında gelmektedir.

Vapur Donatanları ve Acenteleri toplumunda Sir James Whittall, Lloyd's Agent olduğu gibi gemi acentesi ve broker olarak da çok güçlü bir faaliyet içindeydi. Whittall'ler aynı zamanda ithalat - ihracat işleriyle uğraşan tüccardılar. Galata'daki ofislerine karşın asıl merkezleri Eminönü'nde günümüzde Hobyar - Sururi Mahallesi, Aşirefendi Caddesi'nde Hanımeli Sokak ile Köprücü Sokak arasındadır ve Kısmet Han'la bitişiktir.

Sir James Whittall ailesine ait olan ikinci han "Whittall Han" adını taşır ve Eminönü'nde Yeni Postahane Yan Sokak ve Fındıkcı Remzi Sokak sırasında yer alır. Yeni Postahane Sokağı yokuştur ve bu sokakta Alalemcı Han bulunur. Yeni Postahane Caddesi'nde Whittall Han'dan sonra Ananiodi ve Xantopoulo Hanları gelir.

Whittall'in Eminönü Tahtakale Deveoğlu Yokuşu'nda bulunan üçüncü hanları Paçacı Sokak'la Kantarcılar Caddesi ve Karesi Caddesi Arasındaki 120 No.'lu parselde yer alır. Bu han Yemişçi İskelesi karşısında olması hasebiyle zamanında ithal ve ihraç mallarının depolanmasında kullanılmaktaydı. Müteakip hanlar Kondakçı Han ve Demirtaş Han'dır. Sirkeci'de ise bir süre Sansaryan Han'da faaliyetlerine devam etmişlerdir.



Gemi acenteleri, bütününde ticaret yaşamının bir gereği olarak doğmuş hizmet şirketleridir. İstanbul, İzmir, İskenderun ve Mersin gibi, Karadeniz'de Samsun, Trabzon, Çanakkale, Gelibolu, Selanik ve Beyrut gibi limanlarda odaklanan bu ticari oluşumun temsilcileri Avrupalı göçmen kimselerdir.

Zamanla gemi acenteleri arasında İstanbul'lu Rum deniz esnafının da çok önemli acentelikler üstlenmesi, Yunanlılar'ın deniz ticaretindeki başarıları nedeniyle takdirle karşılanmalıdır.

Yabancılara ait deniz ticaret odasının tüzüğü'nün son kısmında "Membres Fondateurs" 28 kurucu üye yer almaktadır. Bu liste incelendiğinde, kurucuların sekizi İngiliz, beşi Yunan, üçü Rus, üçü Fransız, ikisi Alman, biri Bulgar, biri Macar, biri Avusturya, biri İtalyan, biri Hollanda, biri Belçika, biri Romanya bayraklı gemicilik şirketleridir. Bu listede yer alan vapur kumpanyaları ve acenteleri şöyledir:

Sıra	Vapur kumpanyası	Bayrağı	Acentesi
1-	Société Commerciale Bulgare de Navigation à Vapeur	Bulgar	A.Pironcoff
2-	Cunard S.S.Cy	İngiliz	Walter Seager & Joly
3-	Deutsche Levante Linie	Alman	Agelasto, Sfezzo & Co.
4-	Ellerman Line	İngiliz	James La Fontaine
5-	Folette Volontaire Russe	Rus	Bodgan De Jugovich
6-	Fraissant & Co.	Fransız	Georges Schrimpf
7-	Hungarian Levant Line	Macar	S. & W. Hoffmann
8-	Johnson Line	İngiliz	Thèodoridi & Co.
9-	Khedivial Mail Line	İngiliz	Alfred C.Silley
10-	Société de Navigation à Vapeur le Levant (Anatolie)	Yunan	M.Issaakides
11-	Compagnies de Navigation à Vapeur de Lloyd Autrichien	Avusturya	A.Foresti
12-	John Mac Dowall & Barbour	Yunan	M.Coumaki
13-	Cie Messageries "Marmara"	Rus	A.Kanavaloff
14-	Cie des Messageries Maritimes	Fransız	Charles Dechaud
15-	Moss S.S.Cy.	İngiliz	J.W.Whittall & Co.
16-	Navigazione Generale Italiana (Sta Rte Florio & Rubattino)	İtalyan	E.C.Bartoro
17-	Cie Royale Nèerlandiase	Hollanda	Foscolo Mango & Co.
18-	Hamburg-America Line	Almanya	Foscolo Mango & Co.
19-	Nouvelle Société de Navigation de Syra (Nèa Hèlleniky)	Yunan	Theo N.Curmusi
20-	Cie de Navigation à Vapeur "Panhèllenique"	Yunan	M.Barouna
21-	Compagnies Orientale P.Pantalèon	Yunan	G.Danezi
22-	Papayani Lines	İngiliz	Doros Brothers
23-	N.Paquet & C.	Fransız	Timothée Reboul
24-	A.Deppe	Belçika	Timothée Reboul
25-	Service Maritime Roumain	Romanya	A.Seymery
26-	Cie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce	Rus	A.Tchaikowsky
27-	Westcott & Laurence Line	İngiliz	Gilchrist Walker & Co.
28-	Wilson Line	İngiliz	F.Heald & Rizzo

İstanbul'da yayınlanmakta olan "*The Levant Herald and Eastern Express*" isimli günlük gazetenin 1906 yılına ait nüshalarında yer alan önemli firmalar ve gemi acentelerine ait "Liste" şöyledir:

- Agalesto Sferro & Co.-Deutsche Levant Linie denizcilik şirketi acentesi, Mehmet Ali Paşa Han, No. 41-42.
- Andon Antoniadès-Makine ithalatçısı 2-5 İnyet Han.Galata.
- Austrian Lloyd-Galata Rıhtımı, İstanbul Gümrük Müdürlüğü'ne yakın.
- Nicholas Critico-Kömür ve Kok Kömürü ithalatçısı ve pazarlama şirketi Mecid Cad. No.5 Tophane ve Depo Fındıklı'da.
- Foscolo Mango, Foscolo Mango & Co., Compagnies Royale Néerlandaise de Navigation à Vapeur "Salamander" Ins. Co. Türkiye acentesi, 17-23 Couteaux Han.Galata.
- Gilchrist Walker and Co.-Ellerman Line denizcilik firması acentesi, Galata.
- Doros Kardeşler-Moss S.S Line denizcilik firması acentesi, 30-32 Sandalcı Han, Kara Mustafa Paşa Cad., Galata.
- Khedivial Mail Line (Hidivyal Posta Hattı), Meymenetli Han. Galata, Valide Sultanağa Han Eminönü'nde şubesi vardır.
- Wilfred La Fontaine-Aachen & Munchen Sigorta Şirketi temsilcisi, Kevork Bey Han, Voyvoda.
- Mahsuse-S/S Navigation Co., Kılıç Ali Paşa Han, Mumhane Cad. Galata, ve diğerleri.

Arşiv kayıtlarında tespit edilen ilk fotoğraf 1906 tarihli. Bu fotoğraf genel kurul toplantısı nedeniyle çekilmiştir. Kayıtlara göre bu fotoğrafta yeralan üyeler; P.Lampros, A.Silley, E.Barbours, C.Dechaud, W.Petche, J.Seymir, Timothée Reboul, N.Aperguis, B.Ardunas, L.Tourter, C.Noykoff, James W. Whittall, W.Seager, R. Lindemann, Thèodoridi, G.Schrimph, Theodore Reppen, Bodgan De Jugovich, John F. Rizzo, Laurent Reboul, G.Doros, Dimitri Mango, James La Fontaine, Theo N.Curmussi'dir.

6 Kasım 1902 tarihli Fransızca basılmış "*Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople*" başlıklı tüzükte Osmanlıca metin de bulunmaktadır.

Tüzük, Beyoğlu Balcon ve Yazıcı Sokak'taki A. Zellich Fils matbaasında basılmıştır. Osmanlıca metni mühürlüdür ve her iki metin de onbir maddeden oluşmaktadır.

## Seyr-i Sefain İdaresi

Dünya deniz ticaretinde özellikle gemi sahipliği şahıs yatırımı, teşebbüsü olarak görülürken, Osmanlı İmparatorluğu'nda öncelikle Kapitülasyonlarla zaten dumura uğramış olan böyle bir faaliyet, hemen büyük ölçekte Avrupalı göçmen tüccarların inhisarına geçtiği gibi, öylesine de bir büyüme göstermeden kalmıştır. Buna karşın limanlara uğrak yapan ticaret gemilerinin bütünüyle yabancı bayraklı şirketlere ait gemiler olduğu görülür. Nihayet XX. Yüzyıl başlarında devlet eliyle Seyr-i Sefain şirketi kurularak, özellikle Boğaz'da ve Adalarla ve İstanbul arasında yolcu taşımacılığı sahiplenilmeye teşebbüs edilmiştir.

Balkan Harbi seferbilik sürecinde, Devlet malı vapurların 1912'deki miktarı, seksenbin tonluk 16 büyük, onbeşbin tonluk 10 orta ve 9 küçük olmak üzere 35 gemiden ibaretti. Büyüklerden sekizine Bahriye Nezareti tarafından bayrak çekilmişti. Geride iltica ettiği Süveyş Limanı'ndan İstanbul'a celbedilememiş olduğundan Seyr-i Sefain idaresinde gemilerden yedisi ile diğerleri kalmıştı.

Bayrak çekilen ticaret gemileri ve vapurlar, yalnız Harp Filosu refakatine mahsustu. Reşit Paşa vapuru hastane gemisi, Tir-i Müjgân mayın depo ve tamir gemisi, Giresun mayın depo gemisi, İntibah ile Nusret Mayın mayın dökme, Derne kömür depo gemisi, Halep ile Şam da kömür nakliye gemisi ittihaz edilmişlerdi.

Trablus Harbi esnasında İntibah, Akdeniz Boğazı Müstahkem Mevki Kumandanlığı emrine verilmiş ve Halep dahi Seyr-i Sefain'e iade edilmiş olmakla beraber geriye kalan altı vapur Harp Filosu'na yeterliydi. Fakat Balkan Harbi'nin gelişmesine göre birtakım deniz birlikleri tertip etmek lâzım gelirse yeni hizmet gemileri aramak mecburiyeti hasıl olacaktı.

Eski İdare-i Mahsusa'nın tanzim ve tasfiye edilmiş bir şeklinden ibaret olan Seyr-i Sefain, mülhak bütçeyle idare olunurdu. Genel müdürleri ekseriyetle Deniz Kuvvetleri amirallerinden atandığı gibi, vapurlarının kaptanları da kısmen sivil ve kısmen bahriye subayıydı. Sulh koşullarında deniz ticaretimiz yabancı kabotajlardan kurtarmak hedefini takip ederdi. Fakat isyanların gerekli kıldığı askeri nakliye gemilerinin normal tarife üzerinde çalışmalarına mani olurdu. Seferberlik ilânında Seyr-i Sefain kadrosundaki gemiler büyük tonajlı olarak "*Bezm-i Âlem, Gülcemal, Mithat Paşa, Akdeniz, Karadeniz, Kızılırmak, Yeşilirmak.*" gibi 7 gemiden oluşuyordu.

Kadrosunda "*Plevne, Nilüfer, Bandırma, Gelibolu, Edremit, mersin, İnebolu, Girit, Bingazi, Nimet*" isimli orta büyüklükte 10 gemi vardı.

"*Haydarpaşa, Fenerbahçe, İhsan, Neveser, Şahin, Ferah, Anadolu, Kalamış, Nüzhetiye*" ise hepsi yandan çarklı şehir hatları amaçlı vapurlardı.

Büyükler uzak ve ortalar yakın seferlere, küçükler de Kadıköy ve Adalar hattına tahsis edilmişlerdi. Askerî nakliyat olmasa bile 7 vapur Hopa'dan Basra'ya ve Vasilikos'tan Şing'in'e kadar uzanan İmparatorluk sahillerinde, hatta onun mahdut bir kısmında sefer yapmaya kâfi değildi.

İstanbul ile Bartın, İnebolu, İzmit, Mudanya, Bandırma, Karabiga, Ayvalık arasında işleyen orta hacimli 10 vapur da bu seferleri idame etmiyordu. Kadıköy ve Adalar hatlarının bütün ağırlığı kısmen yenice olan ilk 4 vapur üzerine yüklenmişti.

Trablus harbi esnasında devam eden İtalyan deniz denetimindeki uzak seferleri Karadeniz'e hasrettiği gibi yakın seferlerden birini kapatmıştı. 7 büyük vapurdan ikisini İstanbul Trabzon hattına tahsis ederek, diğerlerini askerî sevkiyatla idareye çalışmak lazım geliyordu. Beş vapurun birkaç misli fazlasıyla dahi bu işin yapılması gayri kabildi. Altı Körfez Hattı üzerinde çalışan orta hacimli 10 vapurun hiçbiri ihtiyaca göre tadilat görmedikçe, askerî nakliyata ayrılamazdı. Bununla nakliye filosunu kuvvetlendirmek, bunun için de Türk sancağı çeken diğer gemilerle sularımızda çalışan yabancı bayraklı gemilere bakmak kaçınılmaz olmuştu.

### **Osmanlı Armatörlük Şirketleri**

Deniz Ticareti'nin bütününde vapur donatanları ve acenteleri ile ülkenin deniz ticaret filosunun nederecelerde önem taşıdığını göstermek baskımından, Balkan Harbi'nin rastlayan senede Osmanlı bayrağını taşıyan ticaret filosunun ve armatörlük firmalarını kısaca gözden geçirmek bilgi verecektir;

Osmanlı tabiiyetini haiz hususi armatörlük şirketlerinden Şirket-i Hayriye, 17 Ocak 1851'de Reşid Paşa'nın desteği ve dönemin padişahı Abdülmecid'in onaylamasıyla kurulmuştu. Şirketin özelliği Türkiye'de kurulan ilk anonim ortaklık olmasıydı. Bu şirketin ilk gemilerini Galatalı Banker Manolaki Baltazzi İngiltere'den yandan çarklı 6 vapur birden ısmarlayarak başlatmıştır. Vapurların Türkiye'ye gelmeleri 1854'ü bulmuştur.

Şirketin sahip olduğu vapurlar: *"Tevfikiyiye, Kesendire, Suhulet, Sahilbent, Nusret, Gayret, İşgüzar, İhsan, Şükran, Neveser, Rehber, Metanet, Eser-i Merhamet, İkdam, İntizam, Rezan, Rüçhan, Tarz-ı Nevin, Dilnişin, Hâle, Seyyale, Süreyya, Şehap, İnşirah, İmbisat, Bebek, Göksu, Tarabya, nimet, Kamer, Rağbet, Sultaniye, Hünkâr İskeleyi, Sütlüce, Küçüksu, Sarayburnu, Boğaziçi, Kalender, Güzelhisar, Hüseyin Hâki"* isimlerini taşıyordu.

Bu 41 vapurdan ilk ikisi 344- 470 asker, yahut 250 - 350 ton eşya alabilecek hacimde gemilerdi. Geriye kalan 39 vapurdan ikisi 12 ve üçü 56'şer tonluk olup, diğerleri 120- 350 tonluk, 12 mil sürati haiz kısmen pervaneli ve kısmen yandan çarklı gemilerdi.

Haliç şirketinin 12 vapuru vardı; Bunların 1-5 numarası 79; 6-10 numarası 74; 11 ve 12 numarası da 9 tonluktu.

Şirket-i Hayriye, 1911'de Trablusgarp Savaşı, 1912'de Balkan Harbi yıllarında vapurlarının çoğunu ordunun emrine teslim etti.

Memleketimizde armatörlük pek zayıftı. Seferberliğin ilânında mevcut olan Osmanlı armatörlük şirketleri ve bunların sahip oldukları ticaret gemileri şunlardı:

- *Gümüşçüyan Kumpanyası* - 560'tan 1400'e kadar asker alabilecek hacimdeki Seyyar, Mahmut Şevket Paşa, On Temmuz ve Zonguldak isimli 4 vapur.
- *Hilâl Kumpanyası* - 70'ten 370'e kadar asker alabilecek hacimde Hilâl, Millet, Güzel Girit isimli 3 vapur.
- *Adalar Kumpanyası* - 15'ten 550'ye kadar asker alabilecek hacimde Tahir, Heybeliada, Kınalıada isimli 3 vapur.
- *Pandeli Kumpanyası* - 1000'den 1250'ye kadar asker alabilecek hacimde Stefanos Taksiyadi ve Dafni isimli 2 vapur.
- *Hacı Mustafa Bey Kumpanyası* - 600'den 800'e kadar asker alabilecek hacimde Beykoz ve Hanefiye isimli 2 vapur.
- *Rasim Bey Kumpanyası* - 300'den 550'ye kadar asker alabilecek hacimde Bandırma ve Erdek isimli 2 vapur.
- *Hüdavendigâr Kumpanyası* - 110'dan 300'e kadar asker alabilecek hacimde Başlangıç ve Terakki isimli 2 vapur.
- *Trabzonlu Hasan ve Ortakları Kumpanyası* - 700 asker alabilecek hacimde Necat isimli 1 vapur.
- *Toma Fotyadis Kumpanyası* - 1000 asker alabilecek hacimde İstefanos isimli 1 vapur.
- *Ayvatoğlu Haralambo* - 1150 asker alabilecek hacimde Despina isimli 1 vapur.

Liman ve sahil seferlerini büsbütün bozmamak üzere bu vapurlardan bir kısmını kiralayıp askerî nakliyatta kullanmak zaruri görünmekteydi. Gemi kiralamak külliyetli paraya muhtaç olduktan başka, batan ve hasara uğrayan gemiler için harp sonunda tazminat vermek mecburiyeti de vardı. Madem ki seferberlik ilan olunmuştu, o halde düşman olmaları muhtemel bayraklara ambargo koyup, hem ticaretini ihlâl, hem de nakliye filomuzu takviye etmek daha istifadeli bir hareket olacaktı.

### ***Nakliye Filosunun kuvvetlendirilmesi***

30 Eylülde Bulgar ve Sırp hükümetleri seferberlik ilân ettiler. Yunanistan'ın da onlara katılması bir gün meselesiydi ve 3 Kasım 1912'de seferberlik ilan etti.

Babiâli 1 Kasım 1912'de ilan ettiği seferberlikle " *Türk limanlarında bulunan ve bundan böyle gelecek olan Bulgar ve Yunan ticaret gemilerinin tevkifleriyle, emir verildiği anda İstanbul'a sevkolunmak üzere harekete hazır tutulmalarını*" Bahriye Nezareti'ne yazdı.

2 ve 3 Kasım günlerinde Bahriye Nezareti kararı Harp Filosu Kumandanlığı ile Komodorluklara ve bütün merkez ve şube liman başkanlıklarına tamim etti. Her tarafta faaliyet başladı ve aynı zamanda hükümet tatbikî, idarî, hukukî ve siyasi engellemeler karşısında kaldı.

Yunanistan Hükümet Yakın Doğu denizlerinde bulunan ticaret gemilerine derhal memleket limanlarına dönmelerini daha resmen seferberlik ilan etmezden evvel tebliğ etmişti. Bulgaristan da aynı uyanıklığı göstermişti. Bu iki devlet bayrağını taşıyan gemiler hakim olduğumuz Boğazlardan geçerek Karadeniz'e ve



Akdeniz'e gidiyorlardı. Babıâli tarafından tutuklama emri verildiği gün Karadeniz Boğazı güneyinde hemen hiçbir Bulgar vapuru kalmamıştı. Fakat Azak, Karadeniz ve Marmara Limanlarında daha bir hayli Yunan gemisi vardı.

Çok güçlü bir devletle harbe girişecek hükümet için ilk düşünülecek şey, o devletin en zayıf tarafına, yani deniz ticaretine hücum etmektir.

Deniz ticaretine hücum, harpte ticaret filosunu taarruzlarla safdışı bırakmak ve seferberlik devresinde elkoymadan daha evvel oyalamadan ibarettir. Resmî ilandan evvel gizli hazırlıklar devam edip dururken, düşmanın gemi ve eşya kaçırmalarına müsaade etmek doğru olamaz. Gerçi öyle bir zamanda resmen tutuklama ve elkoyma gibi uygulamalara hükümetin hakkı yoksa da seferberliğin ilanına kadar o gemileri hareketten menetmek için alâkalı memurların elinde gemileri limanda tutma gibi imkanları vardı. Mamafih telaşlanmayı gerekli kılacak bir hadise kaydedilmedi.

Eylülün son haftasında oyalama mesleki tatbik edilseydi, Karadeniz Boğazı güneyinde birçok Bulgar ve Çanakkale Boğazı kuzeyinde daha çok Yunan ticaret gemisi kalarak nakliye filomuzun takviyesi için zengin bir kaynak elde edilmiş olacaktı.

2 ve 3 Kasım tarihli emri alan mevkiller, pekaz uygulama kudretine malik bulunuyordu ve bu güce sahip makamlar bile talimatsızlık yüzünden epeyce fırsat kaçırdılar. Selânik'te tutuklanmaları kararlaştırılan iki ticaret gemisinden biri Karaburun istihkamı önünden sıyrılıp kaçmağa muvaffak olduğu gibi, diğeri de serbest bırakıldı. Nara'ya asker taşıyan nakliyeler Preveze tahkimatı ve komodorluk kuvveti tarafından hiçbir engellemeyle karşılaşmadılar. Hiçbir kuvvete malik olmadıkları için dört tayfalı yelkenlilere bile söz geçiremeyen liman başkanlarının ne müşkül vaziyete düştükleri kolayca tahmin edilebilir.

3 Kasım'dan itibaren itibaren Bahriye Nezareti'ne telgraflar yağmaya başlamıştı. Mesela İnebolu'ya gelen petrol yüklü bir Bulgar gemisi emri alırmaz açılıp gitmişti. Edremit'e gelen Panteleon Kumpanyası'na mensup bir vapur da böyle yapmıştı. Midilli ve Sakız Liman Başkanları, gelmiş ve gelecek Yunan vapurlarının hangi vasıta ile hareketten men olunabileceklerini soruyorlardı ve bu sorular, bilgi istekleri, Beyrut'a kadar bütün Anadolu ve Suriye liman başkanları tarafından tekrar edilmekteydi.

Liman reisleri aldıkları emri infaz için mahalli hükümetlere müracaat ettikleri vakit, Dahiliye Nezareti tarafından bu hususta talimat almadıkları cevabıyla karşılaşılıyor ve yardım görmüyorlardı. Ne Babıâli, ne de Bahriye Nezareti kendi teşkilatına lâzımgelen talimatı vermesi için Dahiliye Nezareti'nin dikkatini celbetmemişti. Son karar, Akdeniz Boğazı (Çanakkale Boğazı) haricinde tutuklama yapılmamasının liman reislerine duyurulması oldu. Bu havzada hiçbir gemi tutulmadı.

Hukuki zorluklar, Yunan ve Bulgar vapurlarının muvazaaya sapmalarından ileri geliyordu. Bu aykırılıklar, akla gelen her şekilde yapılmaktaydı. Filo kumandanlığı, Akdeniz Boğazı (Çanakkale Boğazı)'nda tevkif işine başlar başlamaz Yunan vapurlarının tarafsız bayrakla kaçıp kurtulmağa teşebbüs ettiklerini görek bunlara karşı

ne yolda hareket edeceğini Nezaret'ten sordu; bizzat Bahriye Nazırı'ndan *"İsimleri Yunan harfleri ile yazılmış gemilerin tevkif edilerek, Lâtin harfleri ile yazılmış olanların serbest bırakılmaları"* emrini aldı. Halbuki, Türkiye sularında kabotaj yapan bazı Yunanlı armatörlük şirketleri daha evvel, mesela Amerikan bayrağı çekmiş, fakat gemilerinin borda etiketlerini değiştirmemişti. Bunlar tevkif edilemezdi. Boğazda uygulamaya başlanan muamele İstanbul'da hemen şayi olduğundan, hakiki Yunan gemilerinin borda isimlerini değiştirmeleri zor değildi. Vapur isimlerinin ne anlamları, ne de yazılışları hukuki bir kıymet ifade edebilir! Bir ticaret gemisinin tevkif ve müsadere edilmesinde geçerli olan, onun resmi evrakıdır.

İstanbul limanında tevkif edilen Yunan vapurları Türk mürettebatla donatılarak askeri nakliyatta kullanılacakları vakit başka bir mesele çıktı. Patente ve fener kağıtlarında geminin bayrağını belirtmek uluslar arası bir kuraldı. Bu gemiler ise henüz elkoyma kararı almamış olduklarından, ne Yunan, ne de Türk bayrağı çekebilirlerdi. Bahriye Nezareti hukuk müşavirliği gemiler üzerinde sahiplerinin tasarruf haklarının sürdüğü görüşünü ileri sürerek meseleyi halledilmez bir şekle soktu. Nihayet patente ve fener kağıtlarına bayrak hakkında hiçbir kayıt düşülmemesi emrolundu. Bu emirden dolayı çıkması muhakkak olan siyasi anlaşmazlıklar, birkaç gün içinde harbin başlaması ve tutuklama işlerinin elkoyma safhasına girmesiyle ortadan kaldırılmış oldu.

En büyük zorluk, İstanbul Merkez Liman Başkanlığı'na yağmaya başlayan terketme ve intikal taleplerinden ileri geldi.

Bir takım yardım isteyen Osmanlı armatörleri Trablusgarp Harbi esnasında İtalyanların elkoymasından kurtulmak için gemilerini muvazaa suretiyle Yunanlılara sattıklarını beyan ederek, şimdi tehlike ortadan kalktığından tasarruf kayıtlarının düzeltilmesini istiyorlardı. Akdeniz'in İtalyan denetiminde bulunduğu sıralara ait alım satımları bazıları için hakikaten muvazaalı olabilirdi ve bunların düzeltilmesi Osmanlı armatörlerinin menfaatlerine uygundu. Aksihalde gerçek sahipleri Osmanlı armatörleri olmasına rağmen Yunan bayraklı görünüyorlardı!

Fakat 1911 ve 1912 Ekim arasında yapılmış vazgeçme ve intikal işlemlerinin içerikleri resmi dosyalardan neşekilde anlaşılacak ve düzeltilebilecekti? Bazı şikayet edenler de gemilerinin yarıdan fazla hissesini Osmanlı tabiyetinde bulunan şahıslara satmak istiyorlardı. Yunanlı olan bu satıcıların maksatları gemilerine elkonulmasından kurtulmaktı.

Alınacak karar hakkında müracaat olunan Hariciye Nezareti bu gibi haktan vazgeçme ve intikallere müsaade edilmesi gerektiğini ve bu şekilde hareket edilmesi halinde Osmanlı Deniz ticaretine hizmet edileceği yorumunda bulundu. Harbin neticesi meçhul olduğu bir zamanda deniz ticaretinin geleceği değil, seferberliğin süratle çözümü talep ettiği askeri birlik, cephane, silah ve hertürlü malzeme ve gıda malzemesinin taşınmasını güvenle nasıl yapılacağına cevap vermekle mümkündü.

Tutuklanan gemilerin beşi 10 Kasım günü nakliyat için harekete hazır bulunuyordu. Bunlar yüklü idi ve ambarlarında hububat olarak yirmibin ton hamule vardı. Ordu için pek mühim olan bu yükün satın alınması, ayın 14'ünde Babiâli'den müsadere komisyonuna yazıldı. Malsahipleri şiddetle itiraz ettiler. 16 Kasım günü harp

başlamış olduğu halde komisyon müzakere devresinden kurtulamamıştı. İşin en anlaşılmaz tarafı, üyelerden sivil bir kişinin malsahiplerinden fazla aleyhte olmasıydı. Bu kişilerin fikrince İstanbul'da ancak birkaç günlük stok buğday bulunduğundan gemilerdeki hububatın askere verilmeyerek piyasaya bırakılması daha doğru olacaktı. 18 Kasım günü Yunanistan'la dahi harbe girildi ve hamule meselesini hâl için itiraz bahanesi kalmadı.

Tevkif heyetleri, Musadere komisyonu, Ganaim-i Bahriye Mahkemesi (*Savaş Ganimetleri Bahriye Mahkemesi*) geceli gündüzlü çalışarak görevlerini yapıyorlardı. İşleri geciktiren şey, talimatsızlıktan ibaretti; en küçük bir güçlük karşısında uzun yazışmalara girişmek lazım geliyordu. Yapılacak muamele sarihti. Seferberlik devresinde Yunan ve Bulgar tabiiyetini haiz bütün gemiler tutuklanacaktı. Harp başlayınca müsadere edilerek evrakı Ganaim-i Bahriye Mahkemesi'ne verilecek, bu müsaderenin yasal veya yasal olmadığı hususunu tayin etmek mahkemeye ait olacaktı.

Müsadere Komisyonu'nun "Gemi" kelimesini müphem bularak muhtelif tarihlerde römorkör, stimbot ve yelken gemisi sınıfları hakkında ne muamele yapacağını sorduğu görüldü. Öyle dar zamanda nakliyat filomuzun tahmil ve tahliye gruplarının takviyelerini uzun gecikmelere uğratan lüzumsuz sorgular, tecrübesizlikten ve talimatsızlıktan ileri gelmiştir.

Müsaderelerinin yasal zemine oturtulmasına Ganam-i Bahriye Mahkemesi'nce karar verilen gemileri Türk mürettebatla donatmak için Bahriye Nezareti'nin çektiği zahmet daha az değildi. Bu gemilerden onarıma muhtaç olanların tersanece faaliyete hazırlanmaları da başlıbaşına bir mesele teşkil etti. Yasal zeminde olmadığına karar verilen gemilere yapılan elkoymalar, düşman bayraklı bir çok geminin nakliye filomuz aleyhine savaş koşullarından kurtulmuş olduğu şüphesizdir. Hukuk temelinde bir heyet olan Ganam-i Bahriye Mahkemesi elindeki "Ganaim-i Bahriye Kanunu Muvakkati" (Bahriye Savaş Ganimetleri Geçici Kanunu) doğrultusunda harekete mecbur olduğundan tutuklama ve musadere heyetlerine verilen emirlerin ve verilmesi lazım gelen talimatnamelerin bu kanun ruhuna mutabık olması lüzumu unutulmamalıdır.

Müsadere edilen vapurların adedi 33, römorkör ve stimbotların sayısı 38'di. Vapurlardan 16'sı, römorkör ve stimbotlardan 11'i sahiplerine geri verildiği için Bahriye Nezareti'ne 17 vapurla 27 römorkör ve stimbot devredilmiştir ki bunlar: 1600 Grostonluk Harilos Trikopis, 1500 Grostonluk Asos Romanos, 1500 Grostonluk Markella, 145 Grostonluk Paks, 120 Grostonluk İthaki, 1000 Grostonluk Cambridge, 540 Grostonluk Kiyos, 1363 Grostonluk Manasis, 510 Grostonluk Arisos, 400 Grostonluk Asos, 1131 Grostonluk Anna, 1591 Grostonluk İskalamaga, 1864 Grostonluk Leon İzavros, 298 Grostonluk Sami, 534 Grostonluk Nikolavus, 3050 Grostonluk Nikolavus Konstantinius, 500 Grostonluk Katina isimli ticaret gemileri. Ayavarvara, Zahala Ospihi, Eftahiya, Vangilistira, Odesiye, İrini, Nikolavus, Ekspres, Aya Andirya, elli, Dimitriyos, Anna, Barbonitis, Kostantinos, Tefilos, Kostantinos (Yandançarklı), Ellas, Eleni Elpis, Maryanti, Matilli, Memo, Büyükdere, Obi, İstefanos, Alpidofos isimli römorkör ve stimbotlardı.

Bunlardan başka üçü Yunan ve biri Bulgar bayraklı 4 yelken gemisi (420 tonluk Aristidi, 246 tonluk Aya İsporodon, 25 tonluk Aya Nikola, ve Çar Ferdinand), Yunan bayraklı 9 su dubası (Amelya Yorgi, Yorgi Destuni, Avruna, Enosis, Koço, Tina, Nikolavus, Nikolavus Yarasimotion) ve Yunan bayraklı 3 mavna müsadere edilmişti

### **Karaköy ve çevresindeki yaşamdan bir örnek**

Özellikle XIX. ve XX. Yüzyıl İstanbul liman kentinde Osmanlı deniz esnafının toplandığı asıl semt olan Karaköy'deki yaşama bir örnek vermek isterim; Böylece Karaköy ve civardaki semtlerde nasıl bir yaşam olduğu hakkındaki resim daha da değerlendirilebilir.

Karaköy deniz ticaret piyasasının kalbi olduğundan her sokakta, her handa vapur donatanı ve acentesinin, armatörlük firmalarının, avukatlık bürolarının, gemilere ikmal malzemesi ve kömür ikmal eden şirketlerin bulunduğu görülür. Hatta birkısım şirketler Cihangir'e ve kısmen de Tophane'ye kadar dağılmışlardır. Karşı sahilde ise, Sirkeci'de ve Eminönü'nde vapur donatanı ve acentesi olan sayıca çok az birkaç şirket görülür.

Karaköy ve civarı için Cihangir Sıraselviler'deki Rizzo Apartmanı'nı örnek olarak seçtim. Bu apartmanın sahibi Heald & Rizzo Co., Ellermans Wilson Ltd., Ellerman ve Bucknall SS. Co. Ltd.'in, American Mediterranean Levant Line'in temsilciliklerini yapan vapur donatanı ve acentesi olan İtalyan Rizzo ailesiydi.



Rizzo ailesinin arması  
(Coat of Arms)

Avrupalı yerleşik tüccarların ve vapur Donatanları ve gemi acentelerinin yaşadıkları semtler açısından Rizzo Apartmanı tipik bir belge görünümündedir.

Taksim Meydanı'ndan Cihangir'e doğru uzanan Sıraselviler Caddesi'nde, solda Alman Hastanesi'nin hemen evvelinde yer alan sokağın günümüzdeki adı Aslan Yatağı'dır. Oysa 1800'lü yılların sonunda kimi zaman Somuncular ve bazen Somuncuoğlu, kimi zaman ise Urucular Sokak olarak anılan ve henüz bir çıkmaz olan bu sokak, 1895 yılına ait tapu kayıtlarında Aruslar Sokağı olarak geçmektedir. 1900-1921 yılları arasında ise Urucular Sokak ile Somuncular Sokak arasında yer alan Araslar Sokağı olarak tarif edilmekteyken; 1927 yılından itibaren Aslan Sokağı, 1934 yılından günümüze değin ise Aslan Yatağı Sokak olarak anıla gelmiştir.

Bu sokak üzerinde yer alan ve bir tarafında Henri de Wilson evi ve bahçesi ile bazen Ali Çavuş ve Faik Bey ve Abdi Efendi Bey evi ve bahçeleri, diğer iki tarafında W.J. Jones evi ve bahçesi bulunan; Teba-i Devlet-i Aliye'nin Rum milletinden Bebek Köyü sakinlerinden ve Fener İdaresi memurlarından Dimitri oğlu Andonaki'nin sahibi olduğu 38 kapı numaralı bahçeli evi, 8 Mayıs 1894 günü John Francis Rizzo'nun eşi Marianne Rizzo satın almıştır.

Rizzo Apartmanı'nın ilk kiracılarına 1896 yılında rastlıyoruz. Aynı yıl apartmanın bodrum katında oturan mimar Ohannes Aznavur'un, binanın mimarı olabileceği düşünülebilir. Gerek konumu gerekse mimari kalitesi ve etkileyici üslûbuyla Beyoğlu'nun pek zarif apartmanlarından biri olan Rizzo Apartmanı, seneler boyunca üst düzey ve seçkin bir kiracı topluluğuna ev sahipliği yapmıştır.

Aslen İtalyan kökenli olan Maltalı ve İngiliz uyruklu Rizzo Ailesi'nin, 1883-1953 yılları arasında İstanbul'da yaşadığını tespit edebildiğimiz mensupları, genellikle komisyonculuk ve ticaret işleriyle uğraşmışlardır.

Elmas tüccarı Michael Rizzo, buğday komisyoncusu Ant. Rizzo, zahire komisyoncusu D. Rizzo, komisyoncu ve tüccar Giovanni Rizzo, terzi Bayan Rizzo, buğday komisyoncusu Pandeli Rizzo, kahve komisyoncusu G. Rizzo, zahire komisyoncusu J. Rizzo, Osmanlı İmparatorluğu Deniz Fenerleri İdaresi veznedarı Georges Rizzo, tahıl komisyoncusu C. Rizzo, komisyoncu Psaras Rizzo, Heald ve Rizzo Şirketi'nden G. Rizzo, komisyoncu Jean Rizzo, Balat Or Ahayim Yahudi Derneği'nin veznedarı Salomon Rizzo, Balat Or Ahayim Hastanesi'nin kurucularından Samuel Rizzo, halıcı Henri Rizzo, memur Emilio Rizzo, dul bayan Angèle Rizzo, Heald ve Rizzo Şirketi'nden John Francis Rizzo, komisyoncu Edgar V. Rizzo, komisyoncu Vass. Rizzo, Gazette Financière'in müdürü Avukat Dr. Alfred Rizzo, Balya Karaydın Madenleri Şirketi'nin genel sekreteri Epam. Rizzo, Co-opérative Şirketi genel sekreteri Jean Rizzo, Karayolları Şirketi mühendisi Egbert Rizzo, John Francis Rizzo'nun dul eşi bayan Rizzo, dul bayan Epam. Rizzo, dul bayan Leontine Rizzo, Urania Daktiloları Türkiye Temsilcisi, yayımcı John A. Rizzo.

Rizzo Apartmanı'nın sahibi Marianne Rizzo'nun eşi John Francis Rizzo ise 1856 yılında kurulan Heald & Rizzo Şirketi'nin ortaklarından. Heald & Rizzo Şirketi, Ellermans Wilson Ltd.'in, Ellerman ve Bucknall SS. Co. Ltd.'in ve American Mediterranean Levant Line'in temsilciliklerini üstlendiği vapur donatanı ve acentasıydı. Bu faaliyetinin yanı sıra taş kömürü ithalatı, boya ve vernik ve yelken bezi ticareti de yapmıştır.

Edgar Rizzo, *Yabancılar İçin Deniz Ticaret Odası*'nin 1922 yılı yönetim kurulu üyeleri arasındadır. Aynı zamanda "*Rizzo and Psaras Shipping Agency*" nin ortağıydı.

1900-1921 yılları arasında Annuaire Oriental Ltd.'nin yönetim kurulunda görev alan John A. Rizzo ve Gazette Financière'in müdürü olan avukat Dr. Alfred Rizzo'yla birlikte, 1921-1930 yılları arasında Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları içinde yer alan ticari merkezlerde gerçekleşen ticari faaliyetleri, hem yerel hem yabancı girişimcilere tanıtmak amacıyla hazırlanan ve ilki 1868 yılında yayımlanmış olan Annuaire Oriental'lerin (Şark Ticaret Yıllıkları) yayımcılığını yapmışlardır. Sahibi buldukları Rizzo Yayınları, hukuk alanında ve İstanbul hakkında pek çok kitap yayımlamıştır. 1927 yılından itibaren ismi geçen "Rizzo ve Psaras Vapur Acentası" ise yeni bir ortaklıktır.





*Devrin denizcilik ve sair ticaret firmalarının yer aldığı Sıraselviler Yazıcı Sokaktaki Rizzo ve Theodore Reppen'e ait C. J. Reppen Vapur Acentesinin de bulunduğu Helbig Apartmanı ve avlusunun günümüzdeki görünümü.*

1896 yılında Pera'da Urucular sokağı olarak belirtilen bu sokaktaki Rizzo Apartmanı sakinleri şöyleydi; Bodrum katı-Oh. Aznavour, mimar; Giriş katı-Kont Quadt-Wykradt-Ismy, Alman Büyükelçiliği ikinci kâtibi; Birinci kat Dr. R. Lindau, Düyûn-u Umumiye İdaresi'nde Alman tahvilleri deleges; İkinci kat- F. Thalasso, banker, gemi acentesi; Üçüncü kat- John F. Rizzo, Heald ve Rizzo Şirketi, vapur donatanı ve acentesi ve Yabancılar İçin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi; Dördüncü kat -Th. Paraschos, Tütün Rejisi Hesap İşleri Büro Şefi, Odabaşı: Artin Zamanyan oturmaktadır.

1901 yılında sokağın adı Araslar olmuştur ve; Birinci katta- Gaston Auboyneau, Osmanlı Bankası genel müdür yardımcısı; İkinci katta- Dr. R. Lindau, Düyûn-u Umumiye İdaresi'nden Alman tahvilleri deleges; Üçüncü katta- Marki Guido Guiccioli, Düyûn-u Umumiye İdaresi'nde İtalyan tahvilleri deleges Dördüncü katta- John F. Rizzo, Heald ve Rizzo Şirketi- Balya Karaaydın Madencilik şirketi muhasebecisi ve Rizzo Gemi Acentesi'nden Edgar V. Rizzo, Rizzo ve Déparès; Beşinci katta- Léon Boulot, Fransa Konsolos yardımcısı Odabaşı: Toros ve Artin Zamanoğlu.

1913 yılına kadar sokağın aynı kalmıştır ve giriş katında- Otto Kaufmann, Deutsche Bank'ın müdürü; İkinci katta- J. Carré, Osmanlı Bankası genel müdürünün özel sekreteri; Üçüncü katta- Alfred Misrachi, Selanik Bankası müdürü. Dördüncü katta- Georges Schrimpf, Fraissinet ve Ortakları Buharlı Vapur Şirketi genel temsilcisi; Beşinci katta- F. Picard, mühendis, Odabaşı: Paul Cassar ve Miguir Balabanian oturmaktadır.<sup>(\*)</sup>

<sup>(\*)</sup> Emine Çiğdem Tuğay - Mehmet Selim Tuğay; w-o-peraistanbul.blogspot.com



# “CHAMBRE MARITIME DES COMPAGNIES DE NAVIGATION ETRANGÉRES, CONSTANTINOPLÉ” CEMİYETİ

Derneğin Kasım 1902 tarihiyle başlayan çalışmalarından Mart 1927'ye kadar süredeki faaliyetini içeren tüm arşiv belgelerinin akıbeti hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Ayrıca Gabriel Couteaux'nun başkanlıktan ayrılmasından sonra bürosunda olan dosyaların tasfiye edilmesiyle çok önemli tarih kayıtları da yok olmuştur.

Halen Dernek'teki Birinci Karar Defteri 24 Mart 1927- 27 Kasım 1930 tarihlidir. 24 Mart 1927- 11 Mayıs 1928 tarihine kadar 10 karar Osmanlıca kaydedilmiştir. Bu kararlar 158 sayfa tutmaktadır.

9 Ekim 1928 tarih ve 11 No.'lu karar ilk defa olarak lâtin harfleri ile Türkçe yazılmıştır. Böylece ilk Türkçe Lâtin harflerinin başladığı sayfa 159'dur.

## ***Tüzük Değişiklikleri***

Dernek kurulduğu 1902 yılından başlayarak 1939, 1968 ve 1973 yıllarında olmak üzere dört defa isim ve tüzük değişikliği yapmıştır. Bu süreç ve isim değişiklikleri karar defterleri kronolojik sıralamasında yer almaktadır.

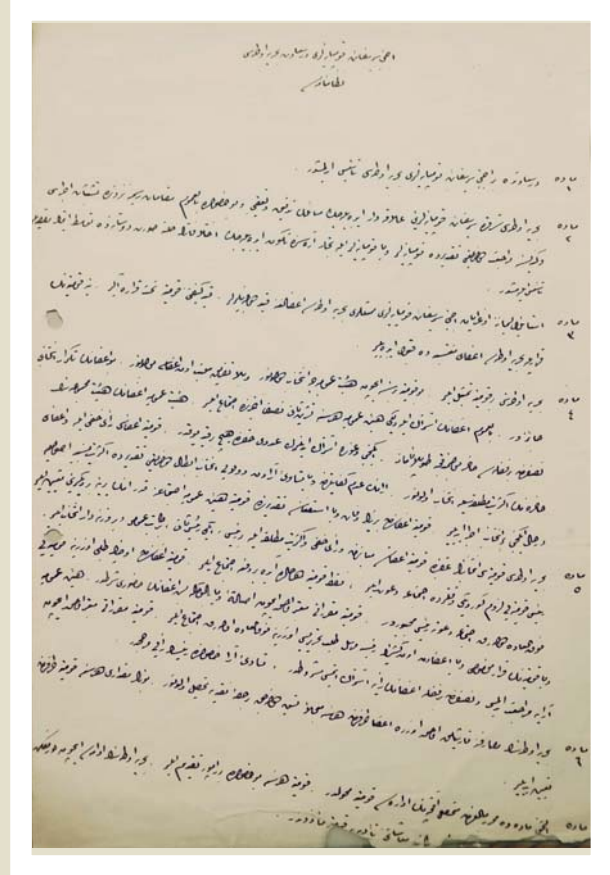
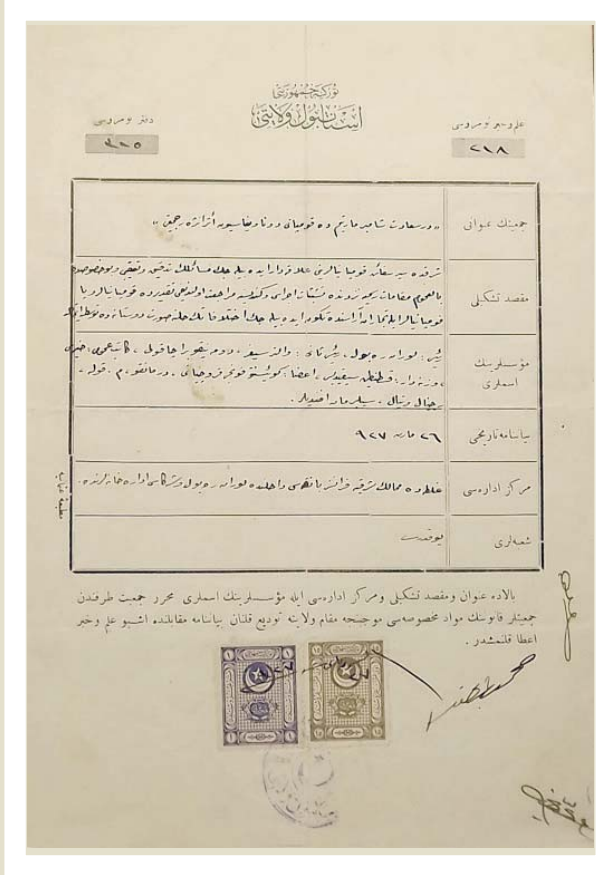
İlk tüzük değişikliği 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanun'un uygulanmaya konulmasıyla mevcut cemiyet ve dernekle ilgili yeni düzenlemeler nedeniyle yapılmıştır.

29 Nisan 1926 tarih ve 815 Numaralı “Türkiye sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında Kanun” ile Türk denizciliğinde de yeni bir dönem başlamıştı.

Bu kanunla “ Dersaadet Şambır Maritime dö Kampani de Navigasyon Etrangers Cemiyeti” de 1926 yılına kadar “İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası” olarak çalışmasını sürdürmüştür.

Kabotaj haklarını yasal güvenceye alan kanun uyarınca 26 Mart 1927 tarihinde 9 maddelik Cemiyet tüzüğü ve kurucu üyelerin listesi bulunan bir dilekçeyle İstanbul Vilayeti'ne müracaat edildi. Bu değişiklik sürecinde ve dilekçenin onaylanması için beklenen günlerde Cemiyet içinde de bazı değişiklikler meydana geldi.

Bu süreçte kurucu üyelerden bazıları istifa ettiler. Cemiyet merkezi bir başka yere taşındı. Bu olaylar tescil belgesinin gecikmesine neden oldu. Neticede 27 Kasım 1927 tarihinde İstanbul Valiliği tarafından Cemiyet adıyla tasdik ve tescil gerçekleşti.



1902 tarihli A.Zellich Fils matbaasında Fransızca ve Osmanlıca olmak üzere yayımlandı. İstanbul Vilayeti tarafından 27 Kasım 1927 tarihinde Cemiyetin "Dersaadet Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" olarak tasdik edildiğine dair 218 Sayılı İlmühaber - Belge.

Bu belgede şunlar yazılıdır;

Defter No.315, İlmühaber No.218

Cemiyetin Ünvanı: Dersaadet Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti.

Kuruluş Amacı: Şarkta seyrisefain kumpanyalarını alâkadar edebilecek mesailin tetkik ve takibi ve bu hususda bilumum makamâtı resmîye nezdinde teşebbüs icrası ve kendisine müracaat olunduğu takdirde kumpanyalar veya kumpanyalar ile tüccarlar arasında hasıl olabilecek anlaşmazlığın halline dostane aracılık etmek.

Kurucuların isimleri:

Reis: Laurent Reboul,

İkinci Reis: Walter Seager, Domenico D. Brazzafolli,

Genel Sekreter: A. Hayri Araboğlu,

Veznedar: Konstantin Siskides,

Üyeler: Kuşentono, Fonzi Cruciani, Dimitri Mango, Mihail Fole, Reginald Whittall, Josef Silbermann Efendiler.

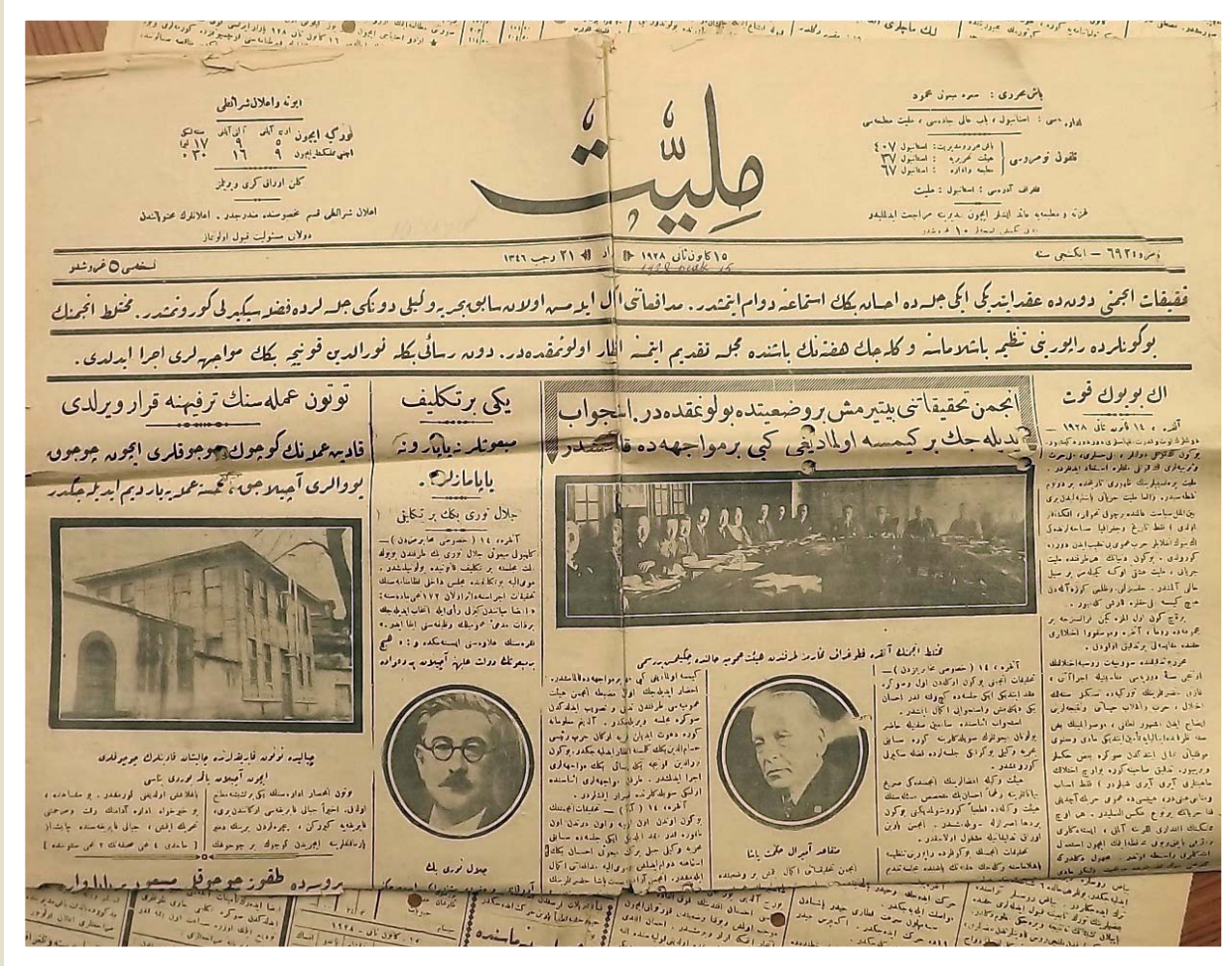
Beyanname Tarihi: 26 Mart 1927.

Yönetim Adresi: Galata'da Memaliki Şarkiyi Fransız Bankası dahilinde Laurent Reboul ve Ortakları idarehanelerinde.

Şubeleri: Yoktur.

Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi





Milliyet Gazetesi'nin 15 Kanunı sani 1928 tarihli nushasında Cemiyetin yaptığı toplantının verildiği fotoğrafta "Encümen tahkikatını bitirmiş bir vaziyette bulunmaktadır. İsticvab edilecek kimse olmadığı gibi bir muvacehe de kalmamıştır." yazısı yer almaktadır. Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi.

Tescil belgesinde Cemiyetin yeni adı "Dersaadet Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" olarak tescil edilmiştir. Bu belge 15 Ocak 1928 günü İstanbul Vilayet Gazetesi'nin 3.cü sayfasında ilan edilmiştir.

Bu ilandan sonra Cemiyet adı altında 9 maddelik ve 31 üyenin kayıtlı olduğu yeni cemiyet tüzüğü bir tarafı Osmanlıca, diğer tarafı Fransızca olan 1928 yılında bastırılmıştır.

Cemiyet kendi başlıklı kağıdıyla 12 Ocak 1928 tarihinde İstanbul Polis Müdüriyeti'ne bir dilekçe vermiş ve Vilayet tarafından onaylanan Cemiyet tüzüğü'nün 4.cü maddesi gereğince yeni yönetim kurulu üyelerini seçtiğini, üye listesiyle birlikte bildirmiştir. Bu değişikliğe bağlı olarak da Mayıs 1928'de Cemiyet tüzüğü yeni adıyla Türkçe ve Fransızca olarak iki ayrı dilde basılmıştır.



Bu Tüzük'te üye sayısı 28 yerine 38 olmuştur ve haliyle yeni isimler eklenmiştir.

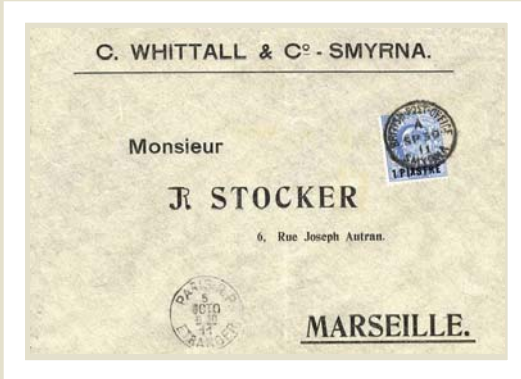
20 Nisan 1939'da yapılan olağanüstü Genelkurul toplantısıyla Cemiyetin adının değiştirilmesi olmak üzere iki önemli değişiklik yapılmıştır. Bu toplantı 3 Numaralı Karar Defteri'nde yer almaktadır. Karar Defteri'nin 372-374'üncü sayfalarında yer alır ve son değişiklik kararı olarak kayda geçmiştir.

Olağanüstü Genelkurul toplantısı'nı zorunlu kılan iki maddenin yeni şekliyle Cemiyet 37 yıllık ismini "*Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörler Cemiyeti*" olarak yenilemiştir.

İkinci madde olarak 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu'nun geçici maddesinin (a) fıkrası gereğince düzenlenen ve adı geçen yasanın hükümlerine uygun yeni ana tüzük maddeleri birer birer okunup mevcut üyeler tarafından oybirliğiyle kabul edilmiş ve yeni ana tüzük Vilayetçe tasdik ve tescili için lazım gelen işlemlerin Yönetim Kurulu tarafından yapılmasına karar verilmiştir.

## POSTA VAPURLARI VE GEMİ ACENTELERİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı, ayrıca posta vapurları olarak tarifeli yük yolcu gemileri armatörlük işletmeleriyle gemi acenteleri arasında çok önemli iş ilişkileri vardı. Gemi acenteleri aynı zamanda yetkili olarak gemiyle gönderilecek hertürlü posta evrakını bir posta şirketi adına teslim alabilmekte ve sadece gemiye teslim etmekteydi. Üstlendikleri ticari görev, bir posta evrakını yazılı adrese teslim için güvenli bir teslim almak ve teslim etmekten ibaretti. Bu nedenle "Forwarding Agents" olarak da anılmışlardır.



*Istanbul'dan gönderilen postalar daha kısa zamanda ulaşması için tercihen İstanbul'daki yabancı posta şubelerinden ve o ülkenin posta damgası vurulmak kaydıyla ya da posta gemilerinin acenteleri vasıtasıyla, ve gemi acentesi tarafından damgalanarak gönderilirdi. Filatelist kaynaklarında sıkça rastlanan zarflarda hangi posta vapuru şirketiyle gönderilecekti, mektubun teslim edildiği acente üzerine kendi damgasını vururdu.*

Forwarding Agents olarak posta alım ve teslim görevini icra edenlerin birkısmı, gemi acenteleriyle doğrudan çalışan brokerlik firmaları ve hatta konsolosluklar veya fahrî konsolosluklar da olabiliyordu. Ancak bunların son derece kısıtlı olduğu görülecektir.

Bu konuda Doç. Dr. Tanju Demir'in yazdığı ve PTT Genel Müdürlüğü tarafından neşredilmiş olan "*Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatı'nın Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*" tarihli belgesel eser, son derece temel veriler içermektedir.

Bu eserde deniz posta taşımacılığı ve vapur kumpanyaları ilişkisi şöyle verilmektedir; "Osmanlı İmparatorluğu'nda Posta örgütünün, postaları dağıtmada yetersiz kaldığı bilinen bir gerçektir. Bunun sebebi kimi zaman düzenli bir posta örgütünün sürekliliğinin sağlanamaması, kimi zaman da eldeki ulaşım ve taşıma araçlarının yetersizliği olarak görülmektedir. XIX. Yüzyılda stimli gemilerin yelkenlilerin yerini almaya başlamasıyla birlikte, önceleri pek fark edilmeyen sürat unsuru giderek önem kazanmış, bunun sonucunda da teknolojik rüzgarın, yelkenleri parçalamasına ve buharlı gemilerin bu yarıştan başarıyla çıkmasına yol açmıştır.

Deniz taşımacılığında yaşanan bu hızlı değişim, haberleşme alanında da kendisini göstermiştir. Postaların daha hızlı dağıtılması için başvuru bu gemilerin ticarî önemleri bir kat daha artmıştır. Bir tüccar için malını göndereceği aracın güvenli ve hızlı olması en önemli koşuldur. Bu dönemde, Osmanlı sahillerini bir baştan bir başa kat eden yabancı şirketlere ait gemiler, bu işten elde edecekleri kârın katlanacağını düşünerek, posta taşımacılığına da girişmişlerdir. Bunlar arasında Fransızların Messageries Maritimes, Avusturyalıların Lloyd, Rusların Odessa Kumpanyaları ilk sırada akla gelen şirketlerdir.

Bu şirketler, bağlı buldukları ülkenin Osmanlı topraklarındaki postahanelerinin posta çuvalarını taşıdıkları gibi, ayrıca kendileri de özel posta hizmeti vermeyi de ihmal etmemişlerdir. Özellikle Lloyd şirketinin kendi özel postaları, bu postalar için kullandığı özel basılmış Lloyd pulları ve bu pulların yapıştırıldığı mektuplarda kullanılmak üzere hazırlanmış özel damgaları vardı. Ancak, bunların dışında büyük şirketlerle rekabet edebilmek için hizmetlerini çeşitlendiren bazı küçük vapur şirketleri de, Osmanlı karasularında boy gösteriyorlardı. Bu şirketlerden birkaçı kendi özel posta örgütlerini kurmuşlardı.

Bunun yanında Osmanlı gemilerinin tamamen geri planda kaldığını söylemek doğru olmaz. Bilindiği gibi ilk buharlı gemi, 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson Nehrinde hizmete sunulmuş, 1816 yılında da İngiltere'yle Fransa arasında Manş denizinde yapılan bir denemeyle ilk kez iki ülke arasında vapur seferi düzenlenmiştir. Osmanlı Devleti, çok geçmeden, (1827'de) İngiltere'den bir buharlı gemi satın alarak donanmasına katmıştır. Ayrıca İstanbul tersanesinde Amerikalı Foster Rhodes tarafından 1838 yılında bir buharlı gemi inşa edildiği de görülmektedir. Bu arada Sultan II. Mahmud 1836 Kasım ayında Varna'ya bir Avusturya vapuruyla seyahat etmiştir. Vapurların, doğa şartlarına daha az bağlı olması, yani uygun rüzgarı beklemek zorunda olmamaları nedeniyle Osmanlı ülkesinde de ticarî alanda tercih edilir olmuşlardı.

Osmanlı Devletinde tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı 1844 yılında Tersane-i Âmire'nin, "*Mesir-i Bahri*" vapuruyla başlamıştır. Bu gemiyle Marmara kıyısındaki limanlardan İstanbul'a düzenli seferler yapılıyordu. Bu gemiyle birlikte, Boğaziçi'nde taşımacılık yapmak üzere "*Eser-i Hayır*" vapuru sefere konulmuştu.

Ercüment Kuran, Osmanlı buharlı gemilerinin ilk dönemi hakkında şu tespitlerde bulunmaktadır: “Tek nüshası Ankara Üniversitesi Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi Kütüphanesinde bulunan ve Hayrullah Efendi (1820-1866)’nin yazdığı “*Yolculuk Kitabı*” adlı eserde, 1860’lı yılların başlarında Tersane-i Âmire vapurlarının İstanbul’dan, Hereke - İzmit, Mudanya Gemlik, Silivri -Tekirdağ, Gelibolu - Midilli- İzmir, Kavala - Golos - Selânik, İzmir - Sakız - Rodos, Rodos - İskenderiye, Anadolu Limanları - Beyrut, İzmir - Girit - Sisam’a düzenli seferler yaptığı, hareket günleri, seyahat ücretleri, yolculuk süreleri belirtilmiştir. Her ne kadar vapurların isimleri verilmemiş olsa da, Osmanlı Deniz taşımacılığı konusunda verdiği bilgiler yanında, 1860’larda Osmanlı karasularında seyreden gemilerin tonajları ve rekabet güçleri hakkında aydınlatıcı bilgilerle dolu olan bu çalışma gerçekten önemli bir kaynaktır. Kitabın kenarına düşülen notta “Merkezi İstanbul’da olmak üzere Fevaid-i Osmaniye nâmıyla bu kere teşkil olunan kumpanya” dan söz edilmektedir. Bu notlardan anlaşıldığına göre, Fevaid-i Osmaniye, “Damad İlhami Paşa’nın gözetimi, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey’in idareleri altında” kurulmuştur.

Kuruluş tarihi kesin olmamakla birlikte, Fevaid-i Osmaniye’nin, Boğaziçi’nde sefer yapmak amacıyla 1850’de kurulan Şirket-i Hayriye’den az önce kurulmuş olduğu görülmektedir.

Osmanlı bayrağı taşıyan gemiler genellikle küçük tonajlı ve yelkenli olduklarından taşımacılıkta yabancı gemilerle boy ölçüşmeleri doğal olarak çok zordu. Bu yüzden, hem gemi sayılarını ve sefer aralıklarını sürekli artıran hem de daha güvenli ve hızlı olan yabancı baraklı gemiler taşımacılık işlerini almaya başladılar. Fakat yine de zaman zaman bunların da yetersiz kaldığı görülmekteydi. Yabancı şirket gemileri kârlarının daha fazla olduğu hatlara öncelik verdiklerinden; ayrıca Rus ve İran mallarına daha çok ilgi gösterdiklerinden, Osmanlı mallarının taşınması gecikiyor, bu da her yönden ticarete zarar veriyordu. Bu yüzden bazen Tersane-i Âmire gemilerinin taşımacılık işini üstlendikleri de oluyordu. Örneğin, 1846 yılı sonlarında Trabzon’dan yüklenmeyi bekleyen mallar Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurları tarafından alınmadığı için, istenen yardım üzerine Tersane’den Eser-i Cedid vapuru tahsis edilmişti.

Bu gibi olaylar yalnızca ticari mallar için değil, posta hurç ve çuvaları için de geçerliydi. Osmanlı Devletinin, posta taşımacılığı için sözleşme imzaladığı vapur kumpanyalarının kendilerine veya bağlı buldukları ülkeye ait posta örgütlerinin Osmanlı topraklarında bulunan şubelerinin Osmanlı postalarıyla sürekli rekabette olduğu göz önünde tutulursa, Osmanlı Posta çantalarının düşeceği ikincil durum ortadadır.

1872’de Postahane-i Âmire ıslahatı çalışmaları yürütülürken postanın daha hızlı çalışması için kara postalarının mümkün olduğunca deniz yoluyla ulaştırılması konusunda bazı girişimlerde bulunulmuştu. Posta çantalarının, Messagerie Maritimes ve Avusturya Lloyd kumpanyalarıyla gönderilmesiyle eskiden tatar atlı postalarıyla karadan ulaştırılmaya çalışılan postaların varış zamanları kısaltılmaya çalışılmıştır. Örneğin, İstanbul’dan Bağdat’a giden 465 saat süren tatar postası genellikle 35-40 günde yerine ulaşırken, Bağdat’tan İskenderun’a giden yolun kullanılmasıyla, Rus vapurlarına verilecek posta çantaları, 14 gün içerisinde İstanbul’a ulaşabilecekti. Bunun gibi, Yanya’dan gönderilen posta, İstanbul’a yazın 18, kışın da 21 günde gitmekteyken, Avusturya vapurları aracılığıyla Venedik körfezinde bulunan Santa Grande iskelesinden 5 günde ve Golos iskelesinden 2 günde gelecekti.

Osmanlı sınırları içinde en yaygın posta ağına sahip devlet olan Avusturya, posta taşımacılığını Lloyd ve Tuna Stimli Gemi Şirketleriyle yürütüyordu. Karadeniz sahillerinde çalışan Osmanlı posta vapurları da aynı şekilde çeşitli aksaklıklar yüzünden postanın gecikmesine engel olamıyorlardı. Bunun yanında bazen de vapurların postayı almadan, ya da limana hiç uğramadan gittikleri oluyordu. Bu da postanın gecikmesine ve bundan dolayı da gazetelere akseden çeşitli şikayetlere yol açıyordu.

Karadeniz sahillerinde işleyen Osmanlı Posta Vapurları Ereğli limanına uğrayıp kömür ve postaları alarak geçerlerdi. 1875 yılı Nisanında bu geçerli uygulamanın dışına çıkan *Medar-ı Tevfik* vapuru, Trabzon'dan gelip Ereğli limanından eşya, yolcu ve kömür almış, ama Postahane-i Âmire'ye teslim edilecek olan tüccar mektupları ve diğer postalarını her nasılsa almadan limandan ayrılmıştır. Bunun üzerine tüccar ve diğer mektup sahiplerinin şikayetiyle posta çantaları Maden-i Hümayûn posta çantasıyla birlikte Ereğli'den İstanbul'a gitmek için hareket eden Hüseyin Kaptan yönetimindeki yelkenli gemiyle sekiz gün gecikmeyle gönderilmişti.

1883'de ise Messageries Maritimes vapurlarından biri Yunan sahillerinde karaya oturunca Avrupa postası Varna Postasıyla gönderilmiş ve bu da bir haftalık bir gecikmeye neden olmuştu. Yine aynı tarihlerde İstanbul limanından hareket eden Kalibo adlı vapur fırtına yüzünden Varna'ya üç gün geç ulaşmış, oradan aldığı mektuplarla birlikte yine fırtınayla boğuşarak İstanbul'a geri dönmüştü.

Rus postaları, 1857'den itibaren Rus Stimli gemi ve Ticaret Şirketi tarafından taşınıyordu. Bu şirkete ait vapurlar Karadeniz'de Batum'dan başlayarak, Rize, Trabzon, Samsun, Giresun limanlarına uğrayarak İstanbul'a gelmekte ve oradan Lâzkiye, Kudüs ve Trablusşam'a kadar uzanmaktaydı. Şubat 1871'den itibaren eskiden Hicaz tarafına Hidiviye vapurlarıyla gönderilen mektupların, Yemen'e de uğrayan Avusturya Vapurlarıyla gönderilmesi için irade çıkarılmıştır.

Nisan 1875'den itibaren Fransız Messagerie Maritimes vapurları Tuna üzerinde sefer yapmaya başlamışlardı. Aynı tarihte Avusturya Kumpanyası Marsilya hattını hizmete açmıştı. Yine 1875'te Osmanlı postalarının taşınması için Fransız Fresbene şirketiyle Ocak 1876'dan itibaren geçerli olmak üzere bir sözleşme imzalanmıştı. Fransız Messageries şirketi ülkedeki gemi acenteleriyle bir komisyon kurmuş ve posta işlemlerini buradan yürütmüşlerdir. Ancak posta taşımacılığında Avusturyalılar kadar etkin ve başarılı olamamışlardır.

Avusturya postası hem ücret, hem de çalışma disiplini bakımından daha çok rağbet görmüştür. Avusturya Postasının mektup taşıma ücreti, İzmir ve Marsilya arasında 1.65 frank, İzmir-İstanbul arasında 0,70 frank dolaylarında iken, Fransız postasının ücretleri, Marsilya için 2, İstanbul için 1 frank idi. Üstelik Avusturyalılar ticaretin akışını göz önünde tutarak postaların geliş gidiş saatlerini bu düzene göre ayarlamışlardı. Örneğin, İzmir'in ilişkide olduğu tüm Avrupa şehirleriyle ve diğer pazarlarla yapılan haberleşme dikkate alınarak postalar haftanın belli bir gününde taşınıyor ve bunlar İstanbul'a Viyana Postasının kalkışından iki ya da bir gün önce ulaşıyordu.

Avusturya'nın Tuna Kumpanyası Vapurları hareket saatlerini buna göre ayarlamıştı. Fransız tarifeleri ise, ayın belli tarihleri esas alınarak düzenlendiğinden iki şehrin mutad işlemleri ve ihtiyaçları göz önünde tutulmamıştı. Böylece Avusturya Postası sadece İstanbul haberleşmesi bakımından değil, İstanbul yolunu kullanan Karadeniz ve Rusya haberleşme ağı bakımından da avantajlı durumda bulunuyordu. Fransız Postasının, Avusturya ile rekabet edememesinin bir sebebi de, posta kabullerindeki formalitelerin fazla oluşuydu. Formaliteleri tamamlamak amacıyla vapurların kalkışından saatler öncesinde posta kabul işlemleri durduruluyordu. Oysa ki,



özellikle Avusturya postaları vapurların kalkış saatlerinden sadece 15 dakika öncesine kadar mektup ve posta paketi kabul ediyordu. Üstelik limanlara ve büyük şehirlerin ana caddelerine kurulmuş olan Avrupalı Posta ve Denizcilik (Gemi Acenteleri) şirketlerinin büroları başını çevirip postahane aramaya gerek bırakmayacak şekilde kolayca görülebiliyordu. Oysa Osmanlı postahaneleri çoğu yerde kirayla tutulmuş binaların üst katlarında hizmet vermeye çalışıyordu.

Osmanlı hükûmeti bu konuda da onlarla rekabet edebilmek için zaman zaman bazı önlemler almaya yönelmiştir. Bunlardan en göze çarpanı Avusturya postalarının ana cadde ve limanlara yakın bölgelerden uzağa taşınması için yazılan bir belgede kendini göstermektedir."

İstanbul'dan gönderilen postalar daha kısa zamanda ulaşması için tercihen İstanbul'daki yabancı posta şubelerinden ve o ülkenin posta damgası vurulmak kaydıyla ya da posta gemilerinin acenteleri vasıtasıyla yine bir yabancı ülkenin posta pulunun yapıştirilmesi ve gemi acentesi tarafından damgalanarak gönderilirdi.

Filateli kaynaklarında sıkça rastlanan zarflardan birinde İstanbul'dan 22 Ekim 1872 tarihiyle Varna limanından aktarmalı Bükreş'e gönderilen mektubun zarfında İstanbul'daki gemi acentesi olarak Franco damgası yeralmakta. 22 Temmuz 1875 tarihi itibarıyla Korfu-Brindisi aktarmaları yapılarak Cenova'ya gönderilen mektubun zarfında gemi acentesi Zafiropulo & Zarifi damgası görülmekte. Trieste'ye gönderilen 1869 tarihli mektubun zarfında J.U. Zehnder & Cie, İzmir'den Rusya Postahanesi vasıtasıyla 1904 tarihi itibarıyla Napoliye'ye gönderilen postkartın köşesinde Rusya posta pulu ve gemi acentesi A. Chilani Jeune damgası görülmekte.

Birdiğer örnekte; İzmir'den 28 Temmuz 1876'da Marsilya üzerinden Londra'ya gönderilen mektupta gönderiyi sevkedem gemi acentesi "*Joly & Co. Shipping Agencies – Smyrna*" damgası yeralmakta.

### **Zarifi ve Zafiropulo Armatörlük şirketi ve Gemi Acentesi**

XIX. Yüzyılda faaliyet gösteren hemen her vapur donatanı ve acentesinin, madencilik, kömür brokerliği, sigorta acenteliği, ithalat veya ihracat gibi çok geniş bir ticaret yelpazesi içersinde yer aldıklarını görüyoruz. Bu örneklerden birini teşkil eden Zarifi ailesi ise, daha ziyade banker olarak tanınmakta.

Bu yüzyılda Osmanlı Bankası'nın kurucu listesinin yarısında Zarifi'lere rastlanmaktadır. 1800'lerin başından 1920'lere uzanan, Batılı ticari anlayış, doğru yatırımlar, bol para, bankerlikle başlayıp Duyûn-u Umûmiyye, ülke ekonomisinde söz sahibi olmaya uzanan süreçte banker olarak Zarifi'ler büyük servet sahip olmuşlardır.

Ailenin kökleri 1800'lerin başına dayanıyor. Marmara Denizi'nde Paşalimanı Adası'nın (Aloni) Vori Köyü'nden İstanbul'a gelen ilk Zarifi, aslında bağları olan ve şarapçılıkla uğraşan genç bir müteşebbisti. Kısa zamanda büyük bir servet sahibi olmuş ve payitaht İstanbul'da bir şirket kurmuştu.<sup>(\*)</sup>

1881 yılında, Zarifiler'in aile reisi Yorgo Zarifi tarifsiz bir hastalığa yakalandı. İstanbul'da yayınlanan The Oriental Advertiser gazetesi Zarifi'nin 1883'te ağır bir felç geçirdiğini yazıyordu. Uzun zaman yatağa bağlı kalmasına sebep olan bu felç düzelsin diye daha sonra Ege adalarına gitmeye karar verdiler. Yorgo Zarifi, işte bu seyahat hazırlığı sırasında 28 Mart 1884'te yaşama veda etti.

<sup>(\*)</sup> Ali Can Sekmeç-Chronicle Dergisi 2009

Zafiropulo & Zarifi Vapur Kumpanyası Leonidas Zarifi yönetiminde armatörlüğe de adım attı ve L.Zarifi-Zarifi Brothers & Co. adına 1901'de Sunderland'deki William Pickersgill & Sons Tersanesinde 2896 grt. Zarifis adını verdiği bir yük gemisi inşa ettirdi.Bu gemi Fransız bayraklı olarak tescil edildi. <sup>(\*)</sup>

Babasının bıraktığı yerden Zarifi ailesini tek başına taşıyan müteşebbis ruhuyla fabrikalar ve çeşitli iş sahaları açan Leonidas Zarifi ise 1 Mart 1923'te 83 yaşındayken İstanbul'da öldü.

### **Yetkili Posta Forwarding gemi acenteleri**

XIX. Yüzyıl yetkili posta forwarding gemi acenteleri listesi, Kenneth Rowe'un "*The Postal History and Markings of The Forwarding Shipping Agents*" ve Leonard H. Hartmann'ın "*Forwarding agents by cities*" kaynak eserlerinde yer almakta. Bir gemi acentesinin üstlendiği ticari sorumluluklar arasında yer alan posta forwarding hizmeti, son derece önemli bir hizmeti ortaya koymaktadır. Bu gerekçeyle tespit ettiğim yetkili posta forwarding gemi acenteleri buldukları limanlar itibarıyla şöyleydi:

#### **İskenderun**

1. Belfante, Cantoni & Levante
2. G. Belfante
3. L. Levante

#### **Beyrut**

1. M. Bouree, Consul Generale de France
2. Duchene & Cie
3. Fruilher De Rostand
4. Joseph Massadi
5. Gius. Parodi
6. F. Piclaluca e Figlio
7. N. & J. Portalis
8. Nicolas Ziffo & Co.

#### **Kotor**

- 1.D. Vipsovich

---

<sup>(\*)</sup> Sunderland Tersanelerinde inşa edilen gemiler- Osman Öndeş arşiv

## *Istanbul*

1. George Abbot
2. N. Agato
3. Fratelli Albini
4. Fratelli Albini
5. Sgo. Albini
6. Smith Allean & Co.
7. Arlaud & Co.
8. Armani Freres
9. Assaia Aslan
10. Stefano Badetti
11. I. Balsai & Co.
12. Benf & Co.
13. Gius. Berisso
14. Antonio Berzolese
15. Michele Berzolesi
16. P. Bougard & Panchaud
17. Nicolo Bratio e Cie
18. Calavassy & Cie
19. J.S. Cartwright, Consul General
20. Vzo De Candia
21. F. Cataroni
22. Chasseaud & Co.
23. Jean Choples Des Bordes & Comp.
24. G. M. Cingria & Co.
25. Crespin Pere Et Fils
26. C. G. Cunupioti
27. Henry David
28. A. Diodati & Co.
29. Rolland Escallon et Cie
30. Eydin
31. Cost G. Falicarachi
32. La Fleche Florenville Et Cie
33. Sergio Galatti e Figli
34. M. Ganci
35. Antonino Geraci
36. G. de Giacomo
37. Fratelli Giustiniani
38. Jacques Glavany Fils & Co.
39. Henry Glavany
40. Glavany - Zino
41. Franco Gorlero e Figlio
42. I. C. V. Graviers
43. William Hadfield
44. Henry La Fontaine & Cie
45. Hayes, La Fontaine & Cie
46. Hayes, La Fontaine & Co.
47. Jn. A. Henry Et Cie.
48. Honeager Puntantz & Cie.
49. Frederic Hubsch & Co.
50. Hubsch & Simoni
51. Jn. Humphry & Sons.
52. A. Inglessis
53. William Kerr
54. L. Lengnich
55. G. Lervi
56. J. Libeury & Cie.
57. Magni
58. N. P. Malandrachi
59. Matthieu Freres & Co.
60. Matthieu Freres & Co.
61. Ambroise P. Mavrogordato
62. Mavrogordato, Petrocochino & Co.
63. Andre Nolaki
64. Joachim Holland
65. Evangelos Pahanolis
66. Pietro Jr. Parrini
67. Pietro Parrini
68. Pedemonte & Dodero
69. Parrini Freres & Co.
70. Parrini & Levi
71. Pietro N. Petrocochino
72. Jonathan Pitts
73. Giacomo Porro
74. La Porterie E Cie
75. Prulut & Salzani & Co.
76. Rampacher & Co.
77. Rampacher - Holtermann
78. P. Rodocanachi & Co.
79. Schembri & Righina
80. Tommaso Rizzo
81. Alessandro Schembri
82. Giorgio Schembri
83. Edward Seagel
84. Rusti Sevastopulo & Co.
85. Zillich Sikiari & P. Argoti
86. Jean Simoni
87. Suppicich & Ritti
88. Suppicich Figli & Co.
89. Suppicich & Co.
90. Swan & Rampacher
91. P. Tagliagamce & Co.
92. Paul Thoraut
93. Trullet, Salzani & Cie
94. H. Vagliano
95. Valsamachy Brothers
96. Valsamachy Brothers
97. G. M. Valsamachy
98. G. M. Valsamachy
99. A. Th. Zigomali
100. Fascolo Zino

### **Çanakkale**

1.Gianni Xanthopoulos

### **Gelibolu**

1.Bertolini  
2.Bertolini & Gennaz  
3.F. J. D'Andrea

### **İzmir**

1.Buef, Collin & Robert  
2.Cousinery Et Fils  
3.Consolato Di Sardegna  
4.British Consul  
5.Consul Du Roy De Pays Bas  
6.G. Couturier Salzam Fils & Cie  
7.Jacob Dasody & Co.  
8.Dromocaiti  
9.Grunzenbach & Co.

10.Guys Bros & Co.  
11.Hanson & Co.  
12.C. S. Hanson & Co.  
13.L. Karcher & Co.  
14.Mosch & Corns & Co.  
15.Pantaleon Mainetti  
16.J. B. Patterson  
17.Rodocanachi & Co.  
18.I. Sazelis & Co.

19.K. Z. Scaramanga  
20.Jacob van Lermass & Co.  
21.C. Jacop Van Der Zee  
22.Jacob Van Lennep & Co.  
23.J. B. Vitali

### **Trabzon**

1.G. Hochstrasser & Co.  
2.P. E. Schilizzi

# GEMİLER, GEMİADAMLARI VE LİMANLARLA İLGİLİ KARARLARDA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİNİN YERİ

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Mühimme ve İrade Defterleri'nde, Topkapı Sarayı Arşivi'nde, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi'nde özellikle Vapur Donatanları ve Acenteleri oluşumuna dair belgelerle karşılaşılmaktadır.

Bu belgelerden bazılarında birtaraftan ticaret amacı ile yaptırılan gemilerin icabında donanma hizmetinde de kullanılabilmesi için sekizbin kileden küçük olmamalarına dair (22 Mart 1839) irade verilirken, yabancı ticaret gemilerinden usulsuz olarak alınan verginin affı 5 Eylül 1846 tarihli bir iradeyle taraflara duyurulmaktadır.

5 Aralık 1853 tarihli irade ile Karadeniz Boğazı'ndan gece girmek mecburiyetinde kalan yabancı ve dost gemilerin birer maytap yakarak kendilerini belli etmeleri istenmekte, ecnebi tüccar sefinelerinin acentelerinin artan şikayetlerinden ötürü İstanbul Limanındaki korsanlarla mücadele hakkında (26 Mart 1859) karar çıkartılmaktadır.

6 Ağustos 1882 tarihiyle tüccar gemileri kaptanlarına ve tayfalarına verilecek görev kağıdı, pasaport ve ilgili malzeme uygulaması yeniden düzenlenmiştir.

1885'de denizyoluyla limanlarımıza gelen insan, hayvan ve bazı malzemelerden alınacak Rüsum-ı Sıhhiye (Sağlık Vergisi) ve Ayakbastı Parası uygulaması hayli şikayetlere neden olacaktır.

5 Ağustos 1889 tarihli karar ile tonlato belgesi olmayan gemilerin patent almaları yasaklanırken, 2 Aralık 1890'da ticaret gemilerinin anlaşmazlık suretiyle yabancılara satışı halinde iki misli Orman Vergisi alınması kararı, gemiyle Orman Vergisini birgören zihniyetin çarpıklığını ortaya koyacaktır.

7 Ağustos 1895'de Marmara iskelelerine sefer yapan yabancı römorkörlerin çalıştırılması yasaklanmıştır. Bu kararlar ecnebi gemileri temsil eden vapur donatanları ve acentelerini güç duruma düşürdüğü gibi 14 Eylül 1896'da Osmanlı limanları arasında sefer yapan ecnebi vapurların ruhsata tâbi oldukları kararı da haklarına müdahale olarak adlandırılacaktır.



20 Mart 1912 tarihiyle Boğazdan geçecek vapurların kılavuz almaları ihtiyacı tartışmaya açılmaktadır. Zira İstanbul'da kılavuzluk vazifesi yapacak römorkör bulunmadığı, bulunsa bile harp hali nedeniyle gönderilemeyeceğinden ticaret gemilerinin tehlikeli bölgeden geçişlerinde kılavuz kaptan verilmesinin kaçınılmaz olduğu 30 Eylül 1912 tarihli kararla yürürlüğe girmektedir.

XX. Yüzyıl başlarında Vapur Donatanları ve Acentelerinin temsil ettikleri İstanbul Limanı başta olmak üzere, İzmir ve Karadeniz uğrakları olan yabancı armatörlük şirketlerinden bazılarını özet bilgilerle tanımamızda yarar gördüm.

### ***Khedivial Mail Line***

İstanbul limanına tarifeli seferler yapan şirketlerden *Khedivial Mail Line*'in İstanbul'daki acentesi olan İngiliz Alfred C.Silley'in merkezi Meymenetli Han, Galata'daydı. Ayrıca Valide Sultanağa Han Eminönü'nde şubesi vardı.

Şirketin ilk adı bilinmemekle beraber 1898'de Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Co. adıyla faaliyet gösterdiği biliniyor. Şirket Mısır hükümeti tarafından armatörlük ve gemi onarımı amaçlı olarak kurulmuş. Filodaki gemilerin hepsi İngiliz bayrağı taşıymaktaydı. Gemiler yük yolcu taşıyacak şekildeki tiplerden oluşuyordu. Ana uğrak limanları İskenderiye, İstanbul ve Lattakia ile Süveyş - Port Said ve Kızıl Deniz limanları arasında ring seferleri tarzında olmuştur.

Zamanla uğrak limanlarına Pire, Malta, Marsilya ve Kıbrıs eklenmiştir. 1919-1924 yılları arasında şirketin kontrolünün P&O Line'e geçtiği görülür.1936'da Pharaonic Mail Line adını aldı ve 1941'de Khedivial Mail Line olarak adı yenilendi. Bu değişim yıllarında İstanbul dahil olmak üzere Akdeniz, Boston ve 1948'den itibaren New York, 1951'den itibaren Charleston, Philadelphia ve Baltimore uğraklarına başladı. 1961'de devletleştirilen Khedivial Mail Line UAMS- United Arab Maritime Co. Şirketler grubu içerisinde yer almış ve New York programını iptal etmiştir. 1965'e kadar Kanada'ya yük ve yolcu taşımacılığı ise aynen korunmuştur.

Şirketin sahip olduğu ilk gemilerden 3,199 dwt'luk Abbassieh 1889 yılında inşa edilmişti. Listelerde İstanbul uğraklı olarak görülen bu gemi 1911 yılında Prince Line Ltd.'den satın alındı. Satın alındıktan sonra Newcastle adı verildi ve 1930'da hurdaya çıkartıldı. Yine 1889 inşa British Empire isimli gemi 1900'da British Shipowners Co.'dan satın alındı ve Assiout adı verildi. Bir yıl sonra Ellerman Lines'e satıldı. 1914'de İstanbul'da iken elkonuldu ve İzmir'in girişini engellemek amacıyla sığılta batırıldı.

Filodaki gemilerden İstanbul uğrak listelerinde görülen bazı gemiler; 1882 inşa 2,706 dwt'luk Assouan, 1907 inşa 2,733 dwt'luk Belkas, 1891 inşa 1,878 dwt'luk Benha, 1907 inşa 2,732 dwt'luk Bilbeis ve diğerleri sayılabilecektir.

## Compagnie des Messageries Maritimes



Messageries Maritimes şirketinin posterlerinden biri  
Compagnie des Messageries Maritimes

Fransa'nın XIX. yüzyıldaki en ünlü yük-yolcu tipi armatörlük şirketi Messageries Maritimes veya Compagnie des Messageries Maritimes'dir. İstanbul'daki acentesi Fransız asıllı Charles Dechaud idi.

1835'de Fransız hükümeti tarafından Marsilya Limanı ile Akdeniz limanları uğraklı yük-yolcu taşımacılığı amaçlı kuruldu. 1851'de yine devlete ait bünyesinde demiryolu ve karayolu da bulunan Messageries Nationales firmasına devredildi. 1852'de denizcilik kısmı yeniden yapılandırıldı ve 1853'de Compagnie des Services Maritimes Imperiales aldı. Bu yeni döneminde şirket çok hızlı büyüme göstererek filosundaki gemi sayısı 57'ye yükseldi.

Fransa-Prusya savaşları sonunda 1871'de Fransa'daki monarşi rejimi sona erince kısa adı MM olan Compagnie des Messageries Maritimes adıyla yeniden yapılanmaya gitti. Bu dev şirket I. ve II. Dünya Savaşı yıllarında çok ağır kayıplara uğramasına rağmen 1969-1972 yıllarında önemli çıkışları başardı ve 1977'de MM, French Line CGT ile birleşerek Compagnie Generale Maritime adıyla yoluna devam etti. 1981'de MM Lloyd's Register kayıtlarından silinmiştir.

1835-1939 sürecinde Marsilya- İstanbul-Karadeniz/Trabzon-Trabzon, Marsilya; 1851'de Civitavecchia - Beyrut seferleri görülmekte.

Marsilya - Algiers -Oran- Bone-Tunis seferleri 1854 - 1940 yıllarında devam etmiştir. Haliyle Bordeaux, Rio de Janeiro, İskenderiye, Maurutius, Aden, Saigon, Hong Kong, SDhanghai, Yokohoma, Ceylon, Melbourne, Sidney, Panama, Hamburg, Le Havre, Güney Amerika gibi çok yaygın seferleri de vardı.

Şirketin İstanbul acentesi 1851'e kadar C. Beuf, 1871'e kadar L. Rouet (ö. 26.7.1871), 1873'e kadar M. Girette ve M. Barthelemy Saint-Hilaire, 1875'e kadar M. Grugoli (ö. 1880) ve 1914'e kadar E. Labussiere ve A. Monge'ydi. Bu dönemde acentenin ofisi Çinili Rıhtım Hanı'ndaydı.

*Hamburg-American Packet Company  
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien - Gesellschaft  
Hamburg-American Line  
Hamburg - Amerika Linie ve Hapag - Lloyd*



*Hamburg-Amerika Linie filosunda yeralan Atlantik aşırı seferler yapan yolcu gemilerinden Kaiserin Auguste Viktoria*

Merkezi Karaköy'de olan Foscolo Mango & Co.'nun genel acenteliğini yaptığı Hamburg - American Line'in ilk adı Hamburg - American Packet Company idi. 1847 yılında Packet Co. adıyla kurulmuştur. Southampton uğraklı olmak üzere New York'a posta ve yük seferleriyle tanınmıştır. Hamburg - New York arasındaki seferler 40 gün sürerdi. 1875'de şirket Adler Line'ı satın aldı ve 1886'da Carr-Union Line ile birleşti. Hapag-Lloyd olarak yaşamını devam ettiren *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft* İngilizce olarak *Hamburg America Line*, bazen *Hamburg-Amerika Linie* ya da *Hamburg Line* olarak kullanılmıştır. Kurucuları Hamburg liman kentinden olan Godeffroy, Ferdinand Laeisz, H. J. Merck, Carl Woermann, August Bolten ve diğer tüccarlardı. Asıl büyüme süreci Almanların Amerika'ya göçü yıllarında olmuştur. Kuruluşundan 123 yıl sonra Bremen merkezli North German Lloyd ile birleşerek Hapag - Lloyd AG adını aldı.

1872'den başlayarak Hamburg - New York bağlantılı haftalık yolcu taşımacılığıyla büyük gelişmeler göstermiştir. Göçmen talebini karşılamak amacıyla programa Baltimore eklenmiş, ardından Batı Hint Adaları, Mexico, Güney Amerika uğrakları, Çin, Japonya ve Avusturalya programlarıyla devam etmiştir. Akdeniz'deki kırıcı rekabete karşı Hamburg- American ile North German Lloyd Line ortaklaşa servis verirdi.

İstanbul uğraklı yolcu-yük posta seferlerinin 1883 yılında başladığı belirtilir ve Hamburg - Antwerp - Lisbon - Akdeniz uğrakları - İstanbul ring seferleri halinde 1934'e kadar devam etmiştir.

### ***Westcott & Laurence Line***

İngiliz Wescott & Laurence Line'ın Türkiye genel acentesi Gilchrist Walker & Co. şirketi idi. Gilchrist ailesi İskoçya'da Gilchrist klanından gelmektedir. Bu klandan Walker Gilchrist ailesi İstanbul'a göç etmiştir.

1867'de Robert Houseden tarafından ilk stimli yelkenli geminin satın alınmasıyla armatörlük faaliyetinin başladığı görülen şirket, Westcott & Houseden adını taşıyordu. Robert Houseden'in 1871'de vefatı üzerine şirketin adı Westcott & Laurence olarak değiştirilmesine rağmen 1901'de filosundaki Avoca, Cedardene, Gulf of Suez, Joshua Nicholson, Orchis, Orestes, Perim, Plymothian ve Tenedos isimli gemiler dahil olmak üzere, Ellerman & Papayani grubuna satıldı.

### ***Wilson Line - Beckinton, Wilson & Company - Wilson, Hudson & Company - Thomas Wilson, Sons & Company***

Karaköy'deki gemi acentelerinden F.Heald & Rizzo ortaklığının temsil ettiği İngiliz Wilson Line, 1822'de Hull'de Beckinton tarafından Wilson & Co. adıyla kuruldu. Bu armatörlük şirketi, yelkenli gemilerle İsveç'ten İngiltere'ye demir cevheri taşımaktaydı.1835 Hull ile Hamburg- Rotterdam limanları arasında stimli gemilerle yolcu taşımacılığına başladı ve Hull - Dunkirk hattı devreye girdi.

1870'den itibaren Adriyatik, Karadeniz, Akdeniz limanları uğraklı ring seferleri görülmektedir.1878'de ise Hull'de kurulu Browlow, Marsdin & Co. Şirketi filosundaki yedi gemi dahil olmak üzere Wilson Line'ı satın aldı. 1903'de filosunda 23 gemisi olan Hull limanına kayıtlı Bailey & Leethem şirketi satın alındı. Aynı yıl Kopenhag merkezli DFDS ile Londra - Baltık ortak seferleri anlaşması yapıldı. 1900'de Wilson Line dünyanın en büyük özel armatörlük şirketi olarak tanınıyordu.

### ***Deutsche Levante Linie***

Deutsche Levante Linie ilginçtir Alman düzenli hat şirketi olmasına karşın İstanbul'daki genel acentesi İtalyan Sfezzo Agelasto ve şirketin adı Agelasto, Sfezzo & Co. idi.

1889'da kurulan Deutsche Levante Linie Doğu Akdeniz, Kuzey Afrika ve Karadeniz limanları bağlantılı olarak planlanmıştı. Deneme amaçlı olarak İstanbul başta olmak üzere Akdeniz - New York seferleri 1902-1904 yıllarında devam etti ve verimlilik olmayınca iptal edildi.

1910'da Bremer Dampfer Linie Atlas'yle birleştiği gibi, aynı sene H.C.Horn firmasından A. C. de Freitas ve Adria Line'ı satın aldı. 1912'de şirketin filosu 54 gemiden oluşuyordu.

1914'de Hapag ve bir dünya markası haline gelen Albert Ballin şirketin kontrolünü ellerine geçirdiler. 1914'de I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle şirketin tüm gemileri limanlara bağlandı ve iş yapamaz hale geldiler. Gemilerden birkısmı Alman limanlarında bağlarken, bazıları tarafsız devletlerin limanlarına sığındı, bazıları ise batırıldı. Ancak önemli sayıdaki gemi dost ülke Türkiye tarafından devralındı.

Almanya'nın yenik düşmesiyle şirketin kalan tüm gemileri enterne edilerek 1,600 groston üzerindeki gemilerine elkonuldu.

1920'den başlayarak Deutsche Levante Line özel bir armatörlük şirketi olmaktan uzaklaştı ve Hapag'ın bir parçası haline geldiği gibi 1935'de Alman hükümetinin millileştirme politikaları doğrultusunda Hapag'dan ayrılarak DLL olarak ayrı bir şirket haline getirildi.

1956'ya kadar muhtelif değişimlerden geçen DLL'in çoğunluk hisseleri Rudolf Hamburg Sudamerikanische Line tarafından satın alındı. 1967'de sahip olduğu gemilerin bacalarının rengi ve forsu Hamburg Sud olarak değiştirilirken DLL denizcilik dünyasından silindi. 1889 - 1914 yıllarında Hamburg / Bremen / Antwerp / Rotterdam, Doğu Akdeniz, Kuzey Afrika ve Kara Deniz düzenli hatseferleriyle önsıralarda yer alıyordu. 1902 - 1904 yıllarında Karadeniz ve Akdeniz limanları - New York denemesi başarısız kaldı. 1920 - 1939 yıllarında Hamburg - Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz ve Karadeniz düzenli hat seferleri büyük ilgi gördü. 1949 - 1967 arasında Hamburg - Akdeniz seferleriyle de tanındı.

### ***Gemilerinin birçoğu Türk şehirlerinin adını taşıyordu***

DLL şirketi filosundaki gemilerden birçoğuna Türk kentlerinin veya liman kentlerinin adını verdi. 1922 inşa eski adıyla *Atto*, 1936 yılında satın alınmış ve *Adana* adı verilmişti. Bu gemi 1941 yılında Libya açıklarında İngiliz Savaş gemileri tarafından batırılmıştır. 1906 inşa 1,832 dwt'luk *Aegina* İzmir'de bağlıydı ve aynı sene Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilerek Türk birliklerinin taşınmasında kullanıldı. 1915'de İzmir girişinde batırıldı ve birkaç sene sonra yeniden yüzdürülerek tamir edildi ve 1920'de *İzmir* adı verildi.

1905 inşa *Anatolia* gibi, 1922 inşa *Anatolia*, 241 grostonluk römorkör *Angora*, 2,289 dwt'luk 1923 inşa *Angora*, 4,768 dwt'luk 1937 inşa *Ankara*, 1953 inşa 4,609 dwt'luk *Ankara* gibi, *Derince*, *Adana*, *Sivas*, *Galata*, *Gelibolu*, *Haydarpaşa*, *İmroz*, *Kavak*, *Konya*, *Marmara*, *Pera*, *Pergamon*, *Prinkipo*, *Symrna*, *Stamboul*, *Therapia* ve *Yalova*, DLL'in filosunda Türk liman şehirleri, arkeolojik isimler veya Anadolu şehirlerinin adlarını taşıyan gemiler olmuştur. Bu yapıyla DLL filosundaki gemilere en yüksek sayıda Türk limanı, kent veya arkeolojik yerlerin içeren isimleri vermiş olan bir şirket olarak tanınır.

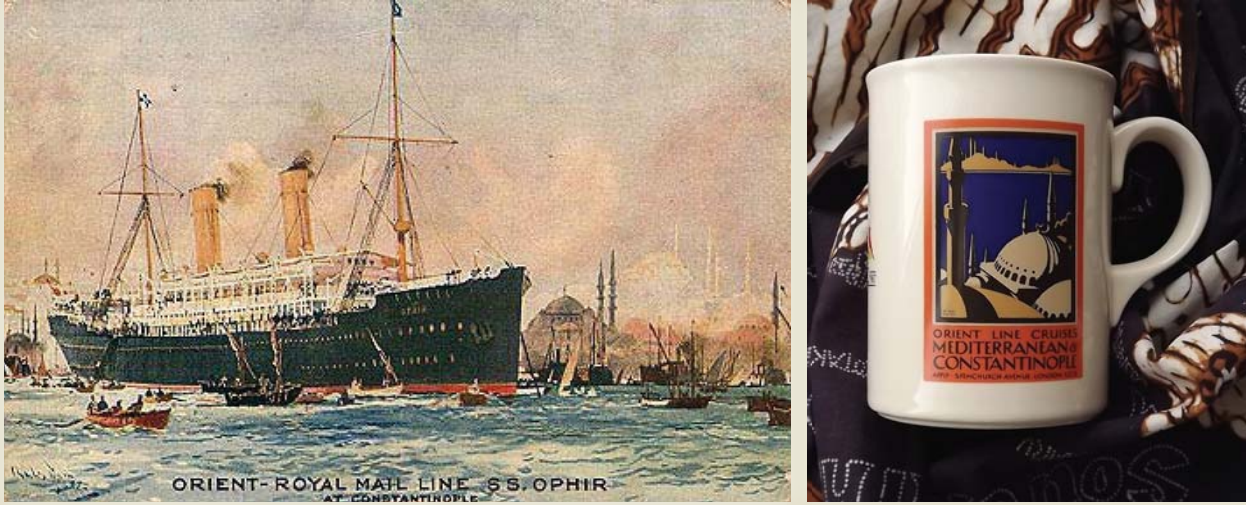
DLL, 1969 yılında, Atlas Levante Linie, Transmarin, Argo Nah-Ost Linie şirketleri birleştiler ve Türkiye'deki acenteleri Anadolu Deniz Acenteliği Ltd.Şti'yi ortak yaparak acentelik faaliyetlerine devam ettiler.

1978'de DNOL'le ortaklık hisselerini Anadolu Deniz Acenteliği Ltd.Şti'ye devrederek faaliyetlerini sürdürdüler.



## ***Orient Line***

Orient Steam Navigation Company 1877'de Anderson tarafından kurulmuş bir İngiliz posta gemicilik şirketi idi. Amacı Londra ile Avusturalya arasında yolcu, yük ve posta düzenli seferleri yapmaktı. O sıralarda Güney Amerika limanları bağlantılı çalışan Pacific Steam Navigation Company (PSNC) mâli krizle karşı karşıya kalmış, gemilerinin önemli kısmı bağlanmıştı. Bu şirketin iki gemisi Royal Mail Line'e satıldı ve diğer dört gemisi önce kiralandı ve sonra 1878'de Orient Line'e satıldı.



*Orient-Royal Mail Line'nin İstanbul uğraklı posta gemilerinden Ophir ve Orient Line iken İstanbul posterli mug-kahve bardağı (Osman Öndeş arşivi)*

Bir adım daha atılarak Orient Line ile PSNC ortak oldular. Böylece Orient- Pasific Line adıyla aylık seferler onbeş gün aralıklarla yapılır hale geldi. 1881'de Süveyş Kanalı transit geçişli bir hat daha devreye girdi. 1906'da iki ortak yollarını ayırdı ve sadece Orient Royal Mail Line kaldı. 1919'de ise Orient Line hisselerinin kontrolüne sahip olmak kaydıyla tüm hisseleri P&O'ya devredildi. 1965'de Orient Line hisseleri P&O'ya satıldı. Orient Line böylece deniz ticaretinden çekilerek tarih oldu. P&O'nun 1984-85'de ana acentesi Maurice Hendrik Dutilh, İstanbul acentesi Anadolu Deniz Acenteliği Ltd.Şti. oldu.

## ***Ellerman Line***

Ellerman Line'nın Türkiye genel acentesi James La Fontaine'di. Liverpool ve Londra'lı armatör Frederick Leyland 1873'de Bibby Line'ı satın alarak yük ve yolcu taşımacılığına girmişti. 1892'de ani vefatıyla Christopher Furness ve Henry O'Hagan bir araya gelerek Frederick Leyland & Co. Şirketini satın aldılar.

Zamanla büyüme gösteren şirket 1901'de filosunu bir dünya armatörlük devi kurmak isteyen Amerikalı finansör J. Pierpont Morgan'a sattı. Ellerman ise aynı sene Papayani City ve Hall Lines'ı satın alarak yeni bir filo yarattı. Yeni kurulan Ellerman Lines Ltd. şirket, Londra - Akdeniz limanları uğraklı tarifeli seferler yapmaya başladı.

Ellerman diğer düzenli hat şirketlerini satın almayı sürdürdü ve 1902'de Wilson Line 67 gemilik filosuyla birlikte satın aldı. Şirket I. Dünya Savaşı yıllarında tüm gemilerini kaybetti ve parasal sıkıntıya girdi. Ellerman 37 milyon sterlinglik bir servet bırakarak 1933'de vefat etti. 1939'da şirketin 919,969 dwt'luk 109 gemisi vardı. Bu gemilerden yarısını II. Dünya Savaşı yıllarında kaybedecektir.

Ellerman 1966'da Associated Container Lines birliğine üye oldu ve Akdeniz'de çok başarılı konteynerli taşımacılık pazarındaki yerini aldı.1973'den buyana otelcilik, matbaacılık, içki üretimi gibi çok değişik alanlara yaptığı yatırımlarla da genişlemesini sürdürdü. 1983'de yeniden satışa çıkartıldı ve Barclay Kardeşler grubuna satılarak Cunard - Ellerman adını aldı. Nihayet 1991'de Andrew Weir Denizcilik Grubu'na satıldı. Ellerman ve Andrew Weir isimleriyle faaliyet gösterdiğinde Türkiye ana acentesi Anadolu Deniz Acenteliği Ltd.Şti'ydi.

Ellerman'ın derslerle yüklü arşivi ve tüm belgeleri Glasgow Üniversitesi'nde, Ellerman Wilson belgeleri ise, Hull Üniversitesi kayıtlarında korunmaktadır

### ***Papayanni Lines***

Londra'da yaşayan İstanbullu bir Rum olan George Papayanni 1844'de Londra'dan Akdeniz ülkeleriyle daha yakın ticaret ortamı bulacağına inandığı Liverpool'e yerleşti ve İstanbullu Levanten Pierre Massabini ile Kuzey - Doğu Akdeniz, Yunanistan ve İstanbul, İzmir uğraklı seferler için bir şirket kurdular.

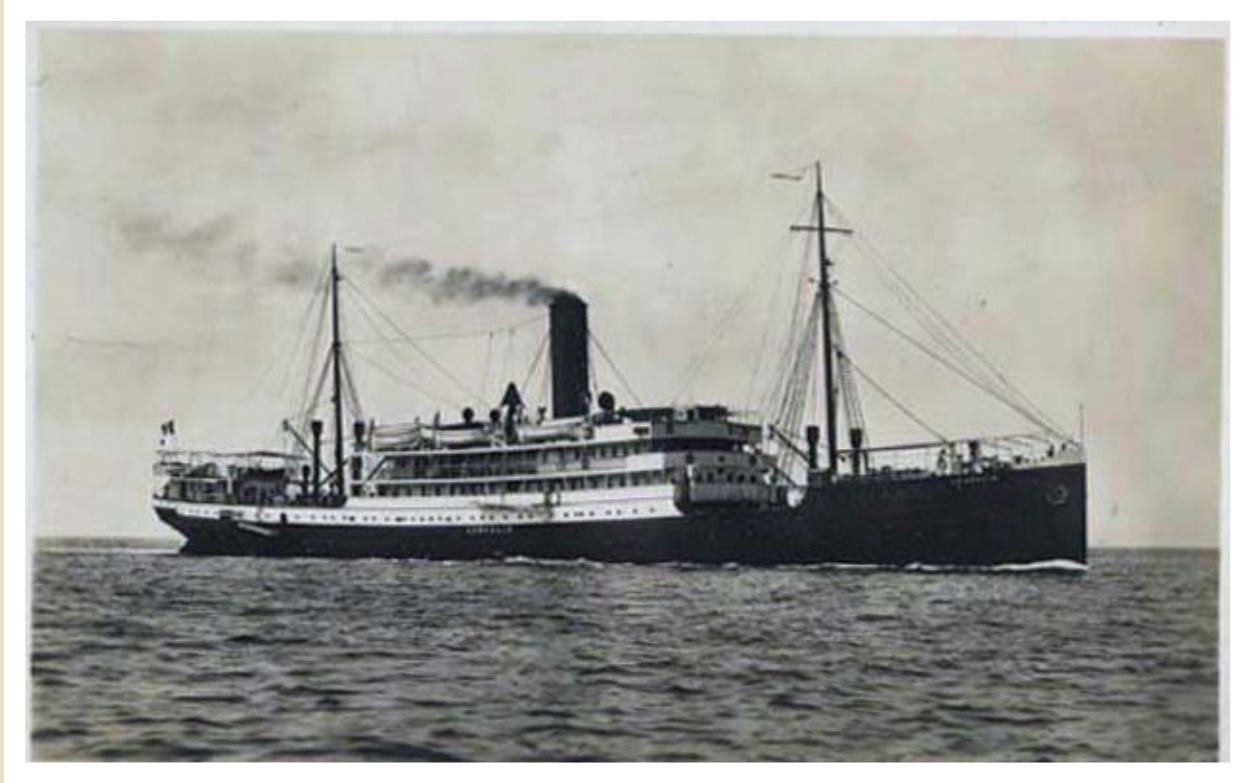
*Papayanni and Massabini* 1846'da kiradıkları bir gemiyle çalışmaya başladılar. 1855'de gemi satın aldılar. 1861'de Mısır pamuğunun daha kaliteli işlenmesi işine girdiler. Buradaki amaçları Güney Amerika pamuğuna Avrupada bir alternatif yaratmaktı.

Şirketin merkezi Londra olmasına karşın asıl işleri Yunanistan'daydı. Pamuk işindeki ortakları Basilio ile birlikte dokuz stimli gemi satın almışlardı.1897'de Basilio'nun vefatı sonunda hisseleri ailesinin altı üyesine dağıldı. Bu ortaklar filonun yenilenmesine karşı çıktıklarından çok zorluklar meydana geldi. Sonunda Papayani Lines, Ellerman'a satıldı. Papayani ünvanı 1932'ye kadar devam etti.

***Lloyd Austriaco - Austrian Lloyd Lloyd Triestino - Società di Navigazione Lloyd Triestino - Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino - Lloyd Triestino di Navigazione SpA***

Compagnies de Navigation à Vapeur de Lloyd Autrichien - Lloyd Austriaco adını taşıdığı 1792-1796 yıllarında Galata'da Venedik Fahri Konsolosu olan Nicola Chialli'ye ait Ferigo Foscari ve XIX.Yüzyılda A. Foresti Gemi Acentesi ve Lloyd Triestino adını aldığıında Galata Mumhane Caddesi'ndeki Donizetti Brazzafolli Gemi Acentesi tarafından temsil edildi.

İstanbul'a muntazam tarifeli seferleri olan Lloyd Triestino'nun başlangıç noktası 1836 yılına kadar uzanmakta. Trieste'de faaliyete geçen şirket bu kentin Avusturya - Macaristan İmparatorluğu'na bağlı bir liman kenti olması nedeniyle bu ülkeye ait bir denizcilik firmasıydı.



1909'da Lloyd Austriaco adına Trieste Tersanesi'nde inşa edilen Leopolis isimli posta gemisi 1919 yılında Lloyd Triestino filosuna devredildikten sonra 1932'de Campidoglio olarak yeniden tescil edildi ve 1934'de Sosyete Vapurculuk TAŞ'ye satılarak Aksu adı verildi.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi

Başlangıç yıllarında sadece Adriyatik limanlarına seferler yaparken, zamanla seferlerini Akdeniz, Hindistan ve Uzak Doğu limanları olmak üzere genişletti. 1872'de Lloyd Austro - Ungarico adını taşıırken, adı 1891'de Austrian Lloyd oldu. 1881'de New York, Brazil ve River Plate'e seferlere başladıysa da New York'a tek seferden sonra bu uğrak kaldırıldı. 1886'da şirketin filosunda 86 gemi bulunuyordu.

Tarifeli uğrak yaptığı Adriyatik, Ege ve Karadeniz bağlantılı seferleri; Trieste, Venedik, Fiume, Patras, Kalamata, Pire, Volos, Salanik, Kavala, Dedeğaç, İstanbul, Samsun, Trabzon, Batum limanlarıydı.

Akdeniz uğrakları; Trieste, Venedik, Fiume, Bari, Brindisi, Pire, Rodos, İskenderiye, Port Said, Yafa, Hayfa, Beyrut, Tripoli, İskenderun, Mersin, Larnaka, Limasol limanları rotasyonu olarak devam ediyordu.

I.Dünya Savaşı yıllarında seferlerini durdurmak zorunda kalan şirket 1919'da İtalyan bayrağıyla Lloyd Triestino olarak yük taşımacılığı yapan bir armatörlük şirketi olarak yeniden faaliyete başladı.

Lloyd Triestino - Società di Navigazione Lloyd Triestino - Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino - Lloyd Triestino di Navigazione SpA adlarını alan şirketin gemi sayısı 62'ye inmişti. Fakat 1930'a kadar önemli büyüme gösteren Lloyd Triestino Akdeniz, Hindistan, Uzak Doğu ve Afrika uğraklarıyla faaliyetine başarıyla devam etti.

Lloyd Austriaco adına 1908 inşa Graz isimli posta gemisi 1919 yılında Lloyd Triestino filosuna devredildikten sonra 1932 yılında *Bulgaria* olarak isim değişikliğine uğradı ve 1934'de Sosyete Vapurculuk TAŞ'ye satılarak *Güneysu* adını aldı. Yine Lloyd Austriaco adına 1909 inşa *Leopolis* 1919 yılında Lloyd Triestino filosuna devredildikten sonra 1932'de *Campidoglio* olarak yeniden tescil edildi ve 1934'de Sosyete Vapurculuk TAŞ'ye satılarak *Aksu* adı verildi.

Her iki gemi Avusturya - Macaristan İmparatorluğu'nun limanı olan Trieste'de inşa edilmişti. 3.905 gros tonluktu. Boyu 121 m, genişliği de 7,4 m idi. 4.000 beygir gücündeki stim makinesiyle azami seyir sürati 14 knots'du.

Lloyd Austriaco şirketinin İstanbul acenteliğini 1844'e kadar *A. T. Reboul* ve *M. Marinic* yapıyordu, 1845-1850 yıllarında *M. Marinic*, 1853'e kadar *P. Terenza*, *F. V. Demattei* ve 24.5.1874'ten 1873'e kadar *M. Nicolici*, 1873'ten itibaren *G. Forni*, 1900'dan sonra da *M. Gorgomila* İstanbul acentesinin yöneticisi oldular.

### ***Bateaux à Vapeur du Levant***

Rostandlar, Levant ile uzun yıllara dayanan bağlantılara ve kendi yelkenli gemilerine sahip eski bir Marsilyalı tüccar ailesiydi. 1845'te Bruno-Xavier Rostand 1,5 milyon franklık bir sermayeyle Bateaux à Vapeur du Levant adıyla anılan Rostand&Cie. şirketini kurdu ve bu şirketin idaresini oğlu Albert üstlendi.

1851'e kadar şirkete ait Bosphore, Hellesponte ve L'Oronte adlı üç gemi düzenli olarak Marsilya'dan İstanbul'a sefer yapıyordu. Şirketin İstanbul acentesi C. Beuf idi. Bu gemiler daha sonra, Messageries Maritimes'e satıldı. Gemilerin satılmasıyla birlikte C. Beuf, Messageries Maritimes'e geçti.

### ***Peninsular & Oriental Steam Navigation Company P&O***

B.McGhie Willcox ve Arthur Anderson tarafından 1815'te küçük bir işletme olarak kuruldu. Hızla büyüyen bu gemicilik şirketi, 1837'de Falmouth'dan İberya yarımadasının limanlarına posta seferleri başlattı.

1839'dan itibaren İngiltere'den İskenderiye, Malta ve Korfu'ya düzenli posta hizmeti başlattı. Sonraki yıllarda düzenli seferlerini Seylan, Hindistan ve Çin'i de kapsayacak şekilde genişletti ve şirketin adı Peninsular&Oriental Steam Navigation Company oldu ve Şirket, 1,000.000 sterling sermayeye sahipti.

*Journal de Constantinople* veya *La Turquie*'deki İstanbul gemi listelerinde, 1843'ten itibaren İstanbul'a düzenli hat seferleri yapan *Tagus, Iberia, Pottinger, Sultan, Erin, Euxine, Queen, Nautilus, Haddington* ve *City of Londonderry* vapurlarının adları geçiyor.

1851'de şirketin Akdeniz ve Karadeniz hatlarında on iki vapuru çalışıyordu. Bunlar arasında, İngiliz hükümeti tarafından sübvansiyon edilen ve Southampton ile İskenderiye arasındaki posta hizmetini yürüten modern pervaneli vapurlar da bulunuyordu.

Kırım Harbi sırasında onbir P&O vapuru asker ve malzeme nakliyatında görev yaptı; Temmuz 1856'da şirket Lloyd Austriaco ile rekabet etmek üzere İstanbul-Braila hattını açtı. Bu gemicilik şirketi, sonraki yıllarda İngiltere'nin en büyük şirketlerinden biri oldu; 1870'te 44 gemiyle 81.709 tonilatoluk, 1900'da 56 gemiyle 287.576 tonilatoluk kapasiteye yükseldi.

Şirketin İstanbul acentesi C. S. Hanson ve daha sonra da W. Seager'di. W. Seager'in ofisi Çinili Rıhtım Hanı'ndaydı.<sup>(\*)</sup>

### ***Compagnie de Navigation et de Commerce***

1836'da Karadeniz'de çalışan Rus vapurlarının sayısı on ikiydi ve 1840 sonunda Rusların Compagnie de Navigation et de Commerce'i, ilk başlarda Çarlık donanmasına ait *Odessa, Crimee ve Chersonese* adlı üç vapurla Odessa-İstanbul seferlerini başlattı. Bu hat 1856'da 6,000.000 ruble sermayeli bir anonim şirket olarak tescil edildi,

Şirket 1873'te 27 gemiyle 14,352 tonilatoluk kapasiteye yükseltti. Bu gemiler Karadeniz'in yanı sıra İskenderiye-Port Said-Beyrut-Trablusşam hattı üzerinde çalışıyordu ve hatların her birine gemi tahsisi ve devlet sübvansiyonları bakımından farklı şekillerde ele alınıyordu. Şirket 1876'da 1,5 milyon ruble harcayarak gemilerini yenileme kararı aldı. 1882'de uluslararası hatlarda çalışan gemilerinden artık sadece altısı iyi durumdaydı.

1902'de şirket 72 vapura ve kendine ait tersanelere sahipti. Ancak bu şirketin dışında "*Gönüllü Filo*" nun gemileri de Karadeniz ve Boğazlar'dan geçen güzergâhlarda çalışıyordu.

Şirketin İstanbul acenteleri Korostovtzev, daha sonra da D. Çernogorceviç'di. Acentenin ofisi, Galata Mumhane Caddesinde bulunuyordu.<sup>(\*)</sup>



### ***Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Comp. Ltd.***

1862'den beri Aziziye-Mısriye adıyla var olan Mısır denizyolu, faaliyetine on gemiyle başladı; daha sonra Compagnie Egyptienne Khedivie ya da, Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Comp. Ltd. adı verilen şirket, 1870'te, *Reşid, Assiut ve Nil* adlı üç gemiyle İskenderiye-İstanbul hattını başlattı. Şirket diğer vapurlarıyla da İtalya ve Fransa limanlarına hatlar açtı.

Şirket, 1875'te 20 gemisiyle 15,952 tonilatoluk kapasiteye sahipti ve bunlardan onu Akdeniz'de, diğerleri de Kızıldeniz'de çalışıyordu. Ayrıca Nil taşımacılığı için on vapuru ve 380 mavnası da bulunuyordu. 1878'de denizyolu şirketiyle Mısır posta hizmeti birleştirildi, gemi sayısı birkaç kayba rağmen, yeni katılanlar sayesinde yeniden 22 gemiye ulaştı.

Bu gemilerden 9'u Akdeniz'de, 13'ü Kızıldeniz'de çalışıyordu. 1879'da Yunan hükümetiyle yapılan yeni anlaşmalar sayesinde Yunanistan limanlarına seferler başlattı ve 1880'de tatmin edici bir sonuç elde etti.

Şirketin İstanbul'daki acentesi başta Bahçekapı'da Ahmet Haşim Paşa Hanı'nda, daha sonra da Galata'daki Meymaneteli Hanı'ndaydı.<sup>(\*)</sup>

### ***Burns & Maclver ve Cunard Line***

Burns & Maclver, 1830'da Kuzey Atlantik hattı seferleri için kuruldu. Şirket bu tarihten itibaren posta hizmetini yürüttü ve Atlantik'te yolcu taşımacılığının gelişmesinde önemli bir rol oynadı. Daha sonra Cunard Line adını alan bu şirketin 49 vapuru vardı; ancak bunların sadece bir kısmı Akdeniz'de çalışıyordu.

Şirketi İstanbul Limanı'nda temsil eden acentesi C.&E. Grace'di. Acentenin ofisi, Perşembe Pazarı, Bakır Sokak No.1'de bulunuyordu. Bu acente diğer denizyollarından farklı olarak ABD'ye yolculuk imkânı da sunuyordu. Ch. Grace'in (10 Şubat 1882) ölümünden sonra bu görevi Mart 1882'de Thomas C. Joly üstlendi.

### ***Nouvelle Societe Maritime de Navigation à Vapeur***

Nouvelle Compagnie Marseillaise A. & M. Fraissinet & Fils. 1836'da kuruldu. Şirket önceleri Marsily'yle Montpeiller'in güney batısındaki Agde arasında yakın mesafe seferlerini başlattı. Daha sonraları da küçük tonajlı vapurlarıyla İspanya ve Portekiz seferlerinde faaliyet gösterdi.

1853'ten itibaren adı "Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur" olarak yenilenen şirketin 1855 yılında 8 olan stimli gemi sayısı, 1870'ten itibaren de 20'ye yükseldi. Bu gemiler Batı Akdeniz hatlarının (*İtalya, Korsika, Malta vb.*) yanı sıra 1870'ten itibaren İstanbul hattında da düzenli seferler başlattı.

1874'te şirket bir kere daha yeniden yapılandırıldı; Nouvelle Societe Maritime de Navigation à Vapeur (*Company Fraissinet*) Korsika'ya posta hizmetini üstlendi ve hattını İstanbul ve Karadeniz'i kapsayacak şekilde genişletti. 1890'da 33,000 tonilatoluk kapasiteli 26 gemiden oluşan filosuna, 1892'de Morelli şirketinin beş gemisi de katıldı. Ülkedeki siyasal ve ekonomik sıkıntılar kadar Balkan savaşları sonucunda, şirketin kısmen eskimiş olan gemi varlığı XX. yüzyıl başında 17 gemiye ve 38.000 tonilatoya geriledi.

Şirketin İstanbul acentesi M. Vuccino'ydu; daha sonra da G. Schrimpf ve A. Tachella bu görevi sürdürdüler. Acentenin ofisi Galata'daki Fransız Hanı'ndaydı. (\*)

### ***John Biby&Sons (Liverpool)***

Başta J.Biby & Sons adıyla anılan şirket, daha sonraları Liverpool merkezli Fred Leyland & Sons'a devredildi. Filosundaki gemiler *Arabian, Bavarian, Egyptian, Livonian* gibi milletlerin adlarını taşıyordu. Bu gemiler Liverpool-İstanbul ve birkaç Karadeniz limanı arasında tarifeli seferler yapmışlardır.

İstanbul acentesi, Edward La Fontaine'di. Acentenin ofisi, Galata'daki Yeni Millet Hanı'ndaydı. (\*)

### ***Trinacria (Palermo)***

Şirket, 9 Kasım 1871'de İtalyan hükümetiyle düzenli hat konusunda imzalanan bir anlaşma uyarınca kuruldu. Ocak 1873'ten itibaren *Segesta, Panormo, Simeto, Solunto, Aggrigento, Imera, Drapano* isimli kırambar tipi gemiyle önce Messina-Pire-İzmir-Selanik-İstanbul hattını başlattı. Daha sonra da Venedik-İstanbul hattını devreye aldı.

İstanbul acenteliğini M. Rizzi yapıyordu. Acentenin ofisi ise, Galata'daki Fransız Han'da bulunuyordu. (\*)

### ***Compagnie Royale Neerlandaise des Vapeurs du Levant (Amsterdam)***

Şirket, Nisan 1873'te Pollux ve Stella vapurlarıyla Bordeaux ana liman olmak üzere, İstanbul bağlantılı Galati ve Braila'ya düzenli seferler başlattı. Daha ileriki yıllarda filosundaki gemi sayısını artırdı.

İstanbul acenteliğini F. Frederici yapıyordu; daha sonraları ise F. Mango & Cie. şirketi üstlendi. F. Frederici'nin ofisi, Voyvoda Caddesindeki Glavani Han'da bulunuyordu. F. Mango & Cie. şirketi ise, Çinili Rihtım Hanı'ndaydı. (\*)

### ***Compagnie de Navigation Armenienne et Marocaine***

Şirket ilk defa "*N. Paquet Aine & Cie*" adıyla ve bir Fransız şirketi olarak kuruldu. Kısa uğraklı Kuzey Afrika hatlarında başladıktan sonra 1874'te Karadeniz'e hattını başlattı. Daha sonra adını "*Compagnie de Navigation Armenienne et Marocaine*" olarak değiştirdi. 1878'de 14,400 tonilato kapasiteli dokuz gemisi düzenli olarak İstanbul'dan uğraklı olarak düzenli hat seferi yapıyorlardı. I. Dünya Savaşı yıllarında 4 gemisi batmıştır.

İstanbul acentesi Laurent Reboul'du. Acentenin ofisi, Galata'da Mumhane Sokağı'nda bulunuyordu. (\*)

### ***Moss Steamship Company (Liverpool)***

Liverpool merkezli Moss Steamship Company İstanbul'a düzenli sefer yapan armatörlük şirketlerindendi. Filosundaki 15 gemi Liverpool'dan İstanbul-İzmir-Beyrut-İskenderiye'ye ve Ege'deki birkaç limana düzenli seferler yapıyordu.

İstanbul acentesi J. W. Whittall & Co.'du. Acentenin ofisi Galata'da Havuzlu Han'da bulunuyordu. (\*)



*Gemiler ya şamandıralara bağlamakta veya Sirkeci'de kıçtan kara halatlarla bağlanarak, yük tahmil tahliyesini yine mavnalarla yapmaktalar.  
Kaynak: Abdullah Freres.*





### ***Società Nazionale di Servizi Marittimi (Roma/Palermo)***

7 Mayıs 1881'de, bölgesel ulaşım ve yerli tersanecilik alanlarında faaliyet gösteren Vincenzo Florio (*kuruluş tarihi 1872*) ve Raffaele Rubattino (*kuruluş tarihi 1838*) adlı iki Ceneviz denizcilik şirketinin birleşmesiyle kuruldu. İşe mütevazı ölçülerde başlayan Rubattino filosunu 1872'de 8,306 tonilatoluk 22 gemiden oluşan bir filo haline getirdi. Filosunu 1879'a kadar 25,714 tonilatoluk 38 gemiye yükseltti. 1877'de başka düzenli hat firmaları gibi bu şirketin gemileri de İtalyan hükümetiyle yapılmış sözleşmeler uyarınca posta hizmeti veriyordu.

Raggio & Co.'yu devralarak bünyesine kattı. 1885'te gemi sayısı 90 gemiyle 53,803 tonilatoya, 1890'da 100 gemiyle 103,500 tonilatoluk kapasiteye yükseldi.

Bu şirketin gemilerinin pek azı İstanbul-Karadeniz güzergâhında çalışıyordu. Gemilerin büyük kısmı denizaşırı ve Doğu Asya hatlarında çalışmaktaydı. Şirketin İstanbul acentesi Galata'da, Hüdavendigâr Han'daydı. (\*)

### ***Societe Continentale des Bateaux à Helice***

Belçika hükümet programının bir devamı olarak, Belçika çelik işletmeleri Cockerill'in temsilcisi M. Lintz tarafından Mart 1851'de, Societe Continentale des Bateaux à Helice (*Kontinental Pervaneli Vapurlar Şirketi*) adıyla kuruldu.

Hissedarları arasında, bu şirket grubunun Pera'lı birkaç finansörü vardı. (\*)

### ***T.B. Morton & Co.***

1855 yılında "*Morton Stimli Gemi Şirketi*" adıyla İstanbul'da kuruldu. Şirket, İstanbul Limanı'yla Karadeniz limanları arasında Tuna Nehri üzerinde Braila'ya kadar olan bölgede düzenli seferlerle mektup, paket ve yük taşımacılığı yapmaktaydı. (\*)

---

(\*) Kaynak- Wolfgang Müller-Winer. *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı Çev. Erol Özbek Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul, 1998.*



***Türk limanlarına düzenli seferler yapan Şirketler şunlardı:***

1. Achaiki (Patras),
2. Archipelago American S.S. Comp. (Portland/Maine),
3. C. De Navigation a Vapeur Panhellenique,
4. Compagnie Belge d'Anvers,
5. Ellerman Line,
6. Flotte Volantaire Russe,
7. Fraissinet & Co.
8. Hamburg – American Line,
9. Hungarian Levante Line,
10. Johnson Line,
11. London Steam Navigation Comp.
12. Navigation Hellenique J. McDowall (Pire),
13. Norddeutsche Lloyd (Bremen),
14. N. Paquet & co.
15. Papayanni Brothers (Liverpool),
16. Royale Neerlandaise,
17. Serviciul Maritim Roumain,
18. Societe Commerciale Bulgare de Navigation a Vapeur
19. Societe de Navigation a Vapeur le Levant Anatolie,
20. Westcott-Line (London),
21. Wilson Line.



*Karaköy ve Tophane Rıhtımı*  
*Kaynak: Sabah & Joaillier*

# GEMİ ACENTELERİNİN MESLEK YAŞAMINDA İSTANBUL LİMANI İÇİN İLK ADIMLAR; GALATA, SALIPAZARI VE EMİNÖNÜ RIHTIMLARI

İstanbul'un denizyoluyla yük ve yolcu hareketinin ihtiyacını karşılayacak ilk kıyısı Galata olmuştur. Bu oluşum 1160 yılında Galata'ya yerleşen Cenevizliler'le başlar. XIII. Yüzyıl'dan sonra Bizans'ın ticaret merkezi olan Galata, Osmanlı döneminde de bu özelliğini korur.

XVII. Yüzyıla kadar Avrupa'dan gelen gemiler, Tophane Limanı'na demirlemekteydiler. Bu dönemde Tophane Limanı'nda gemilerin bağlandığı şamandıralarla sahil arasında yük ve yolcu taşıyan mavnalar ve kayıklar bulunmaktaydı.

Sonraki yüzyılda artan deniz trafiği nedeniyle İstanbul'a yeterli liman hizmetlerini verecek rıhtımların yapılması ihtiyacı kaçınılmaz olmuştur. Ancak bu rıhtımların yapılışı, çeşitli nedenlerden dolayı XIX. Yüzyıl sonlarını bulmuştur.

Karaköy'den Fındıklı'ya kadar uzanan sahil şeridinde eskiden yalıların, Tophane'de ise Tophane Kışlası'nın (Tophane-i Âmire) bulunduğunu belirten tarihçi Reşat Ekrem Koçu 1972'de yayımladığı İstanbul Ansiklopedisi'nde Galata Rıhtımı'nın tarihini şöyle özetler; "Rıhtım yapılmadan Galata'nın yalı boyunca denize çakılmış kazıklar üstüne bir sıra kayık iskelesi vardı.

*Azebkapusu'ndan Tophane'ye doğru; Funda İskelesi, Kürekçikapusu İskelesi, Eski Yağkapanı İskelesi, Galata Balıkpazarı İskelesi, Karaköy İskelesi, Gümrük İskelesi, Kurşunlu Mahzen İskelesi, Eğrikapu İskelesi, Kireçhanekapusu İskelesi, Debbağhane İskelesi, Sirkeci İskelesi (Galata Şarap İskelesi) devam ederdi.*

*Bu iskelelerin araları boydan boya ve cümlesi ahşap dükkânlar, bekâr odaları, lebideryâda evlerdi ve aralarından birkaçı da kâgir mahzendi. Kadim Galata Zindanı da yalı boyunda, Yağkapanı ve Balıkpazarı iskeleleri arasındaydı. Bir de Unkapanı'na doğru gemi kalafat yeri vardı.*

*Rıhtım yapıldıktan sonra cümlesi kalktı; fakat yeni açılan rıhtımboyu caddenin üzerine yine ahşap, salaş dükkânlar ve onların arasında çoğunlukla adı gazino denilen bir sıra meyhaneler yapıldı. O ahşap dükkânların, salaşların yerini de Ziraat Bankası binası müstesna tutulursa, Galata Rıhtımboyu'nun şanına ve şerefine uymayan zamanımızdaki acıbaib kâgir binalar aldı.*

*Galata Rıhtımı'nın inşaa serüvenine gelince; İstanbul'a büyük bir liman yapma fikrinin, Kırım Savaşı sırasında gündeme geldiğini biliyoruz.*

*1853'te Kırım Savaşı başlayınca, Osmanlı'nın müttefikleri İngiltere ve Fransa donanmalarını İstanbul'a yollarlar. Gerek asker, gerekse de malzemelerin karaya çıkarılmasında zorluklar yaşanır."*

Kırım Savaşı'nın ardından toplanan 1856 Paris Kongresi'nde, İstanbul'da deniz fenerlerinin olmayışı ve de limanların yetersizliği konu edilir. Öncelikle fenerler ele alınır. Anadolufeneri, Rumelifeneri, Fenerbahçe ve Bebek'te fenerler inşa edilir. Limanların iyileştirilmesi ve İstanbul'a büyük bir liman yapma işi ise, ancak 1879'da ele alınacaktır.

Limanın yapılacağı yerin tespiti ve böylesine büyük bir inşaatın kim tarafından yapılacağı meselesi, bu yatırımın Fenerler İdaresi Umum Müdürü olan Marius Michael'e verilmesiyle sonuçlanır.

Marius Michael ya da ona verilen isimle Mişel Paşa Kırım Savaşı sırasında Fransız gemilerinde kaptandır. İstanbul'da geniş iş olanakları olduğunu gören Michael burada kendine '*hatırlı dostlar*' edinerek, çevresini genişletmeye başlar. 1857'de fenerlerin işletme imtiyazını alarak Fenerler Umum Müdürü olur.

### ***Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepoları Şirketi***

1892'nin Nisan ayında rıhtımın inşasına başlanır. İnşaatı, Crédit Lyonnais Bankası'ndan sağlanan malî destekle 23 milyon frank sermayeli bir şirket olarak 1891'de kurulan "*Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople-Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirket-i Osmaniyesi*" ya da daha sonraki yıllardaki ismiyle "*İstanbul Rıhtım, Dok, Antrepo Türk Anonim Şirketi*" sürdürmektedir.

Merkezi İstanbul olan şirketin ülkenin diğer yörelerinde, Paris'te veya uygun görülecek yabancı ülkelerde şubeler açma yetkisi vardı. İstanbul'daki merkez Galata'da St. Pierre Hanı'nda, Paris şubesi de Louis le Grand Sokağı 9 Numaradaydı. Kurucuları; Mişel Paşa, Mösyö J. Obuare ve Mösyö Kasky'di.

Kuruluş amacı; Haliç'in her iki sahilinde rıhtım ve limanın etrafında dok, antrepo, mağazalar inşa etmek ve işletmek; şirkete verilen, şirket tarafından satın alınan veya denizin doldurulmasıyla elde edilen araziler üzerinde binalar inşa edip kiralamak veya satmak; gerektiğinde bu araziler üzerinde tramvay hattı inşa etmek ve işletmek; sahilin iki yakası arasında vapur işletmekti.

Şirket, Sultan II. Abdülhamid'in 17 Kasım 1890 (4 Rebiülahir 1308) tarihli imtiyaz fermanına uygun olarak 6 Ekim 1891 (23 Eylül 1307) tarihinde kuruldu. İmtiyaz sahibi olan Mişel Paşa, imtiyazdan kaynaklanan bütün haklarını ve buna dair olan belgeleri daha sonra şirkete devretti.

İmtiyaz müddeti, Her hangi bir nadenden dolayı ferhedilmedikçe veya uzatılmadıkça, şirketin imtiyaz süresi sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren seksen beş seneydi.

İdare Meclisi, Şirketin iş ve muameleleri, genel kurul tarafından üç yıllığına seçilen ve sayıları beş ilâ on bir arasında değişebilen üyelerden oluşan bir idare meclisince yürütülmekteydi. İlk üç sene için görev yapan meclis, Fener İdaresi İdare Meclisi Üyesi Mişel Paşa, Duyûn-ı Umûmiyye İdare Meclisi Başkanı ve Rumeli İltisak Demiryolları İnşaat şirketi İkinci Başkanı Mösyö Obuare, eski Posta ve Telgraf Nazırı Mösyö F. Grand, Mösyö Delpiş, Mösyö Marki Davrozon'dan müteşekkildi. Üyelerden her birinin şirketin elli hisse senedine sahip olmaları gerekiyordu. Bu sayı genel kurul üyeliği için yirmi beşti.

Şirketin sermayesi 23,000.000 frank olup, her biri 500 frank değerinde 46,000 hisseye bölünmüştü. Bu hisse senetlerinden bedeli tamamen ödenmiş olan 6,000 tanesi Mişel Paşa'ya aitti. Şirket kuruluş amaçlarını

gerçekleştirebilmek için Ticaret ve Nafia Nezareti'nin izniyle sermayesini artırma ve inşaatın durumuna göre tahvil çıkarma yetkisine sahipti. Hisse senetleri, bedelinin yarısı ödeninceye kadar isme yazılıydı. Zikredilen normal hisse senetlerinin dışında bir de kurucu hisse senetleri vardı.

30 Aralık 1894 tarihinde toplanan olağanüstü genel kurulunun aldığı karar doğrultusunda şirketin sermayesi 875,000 frank artırılarak 23,875.000 franka yükseltildi. Ayrıca genel kurulun aldığı 10 Nisan 1906 tarihli karara uygun olarak senelik yüzde 4 faizli, her biri 500 frank (22 lira) değerinde ve hâmiline ait 34,000 adet tahvil çıkarıldı. Tahviller Bank Imperial Ottomane ve Banker L. Zarifi garantisi altında bulunuyordu.

Şirketin idare meclisi reisi Marius Michael zamanla Mişel Paşa olarak anılmaya başlamıştır. Rıhtım inşaatı çeşitli zorluklarla sürdürülmüş ve deniz büyük kaya parçaları ile doldurulmaya başlanmıştır.

Tophane'den Karaköy'e doğru sahil şeridinden ilerlenmektedir. Taş ocaklarından getirilen büyük kaya blokları rıhtımın temelini oluşturur. Taş ocaklarından istenilen boyutlarda taş çıkaramamak, kalifiye işçi bulamamak gibi sorunların yanı sıra hava koşullarının kötülüğü, kolera salgını, 1894 İstanbul Depremi gibi birçok engele rağmen rıhtım inşaatı 1895'te bitirilir.

İlkez Messageries Maritimes şirketine ait "*Memphis*" isimli gemi Galata Rıhtımı'na yanaşmıştır. Ancak gemi bir türlü yük boşaltmaya başlayamaz! Çünkü eskiden gemilerden yolcu ve yük taşıyan mavnalar ve kayıklar buna engel olur. Sonunda bu küçük çaplı ayaklanma askerler tarafından bastırılarak Memphis'in yükü karaya boşaltılır.

1895 sonunda 758 metre uzunluğundaki rıhtım 15 milyon 273 bin frank harcanarak bitirilir. Sırada karşı yakadaki Sirkeci Rıhtımı'nın inşaatı vardır. Beş yıl süren inşaatın sonra Sirkeci Rıhtımı'nın uzunluğu 370 metreyi bulur.

Yine gerek inşaatın uzaması, gerekse antrepo tarifelerinin belirlenmesinde çıkan sorunlar nedeniyle şirketle Osmanlı hükümeti arasında sıkıntılı bir ilişki yaşanmaya başlanır.

Denizin doldurulmasıyla elde edilen arazinin tapularının verilmeyişi ve Haydarpaşa'da yapılacak yeni liman inşaatının Almanlara veriliyor olması durumu büsbütün çıkmaza sokacaktır.

Hükümetin Fransız şirketine yeni vaatlerde bulunmasıyla atlatılan buhran, 1907'de Mişel Paşa'nın ortadan kaybolmasıyla birlikte çözülür! Devreye Osmanlı Bankası girer ve şirketin denetimini yürütmeye başlar.

1900 yılların başlarında hükümetin Bağdat ve Anadolu Demiryollarını inşa etmesi için Almanya'ya imtiyaz vermiş olması, şirketin keyfini kaçırmaya başlamıştı. Çünkü Haydarpaşa'da yapılacak yeni liman tesislerinin çalıştırılmasıyla, Fransız Rıhtım Şirketi'nin geliri önemli ölçüde baltalanmış olacaktı.

Hükümetin bazı vaatlerde bulunması, Fransız yöneticileri biraz olsun rahatlattı. O günlerde Mişel Paşa'nın ortadan kaybolması, Osmanlı Bankası'nın devreye girmesine zemin hazırladı. Banka, Londra'dan ünlü iş adamı Rothschild'in de yardımıyla, Rıhtım Şirketi'nin denetimini üstlendi. Şirketin 1910 -14 yılları arasında Karaköy'de, Rıhtım üzerinde iki büyük bina birden inşa ettiğini görüyoruz. Bunlardan büyük olanı, bugünkü Yolcu Salonu'nun yanındaki "Merkez Rıhtım Han" diye anılan, uzun yıllar Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin Genel Müdürlük binasıdır ve 1912-1914 yılları arasında inşa edilmiş olup, 834,000 Frank'a mal olmuştur. Diğeri de yine Yolcu Salonu'nun sağ yanındaki Gümrük Başmüdürlüğü'nün bulunduğu Çinili Rıhtım Hanı'dır.



Çinili Rıhtım Hanı 1910-1911 yıllarında inşa edilmiş olup inşa bedeli 733,000 frank'tır. Aynı süreçte hayli seneler Türkiye Denizcilik İşletmeleri Hastanesinin bulunduğu binanın inşaatı 1911 tarihinde bitmiş olup, maliyetiyle ilgili olarak bir bilgi saptanamamıştır. Bu bina ilk yolcu salonudur.

1940 yılında yeni Yolcu Salonu'nun inşasını müteakip PTT tarafından Posta Merkezi olarak kullanılmış, Posta Merkezi'nin taşınmasıyla boş bir halde bulunmaktaydı.

I.Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle İstanbul limanı birden o kadar çok tarım ürünleri ve eşyayla doldu ki, şirket bunları muhafaza altına almakta zor duruma düştü.

1923'den itibaren ise daha başlangıçta kapitülasyon benzeri imtiyazların devamına artık müsaade etmeyeceğini açıklayan Cumhuriyet Hükümeti, şirkete kabul etmesi için hayli ağır koşullar ileri sürdü. Bu koşulların kabul edilmediği takdirde kısa zamanda iflasa sürükleneceklerini gören şirket yöneticileri, sonunda tesisleri 18 Aralık 1934 tarihinde akdedilen mukavele esasları dâhilinde devlete devretti.Kamulaştırma işlemleri 23 Aralık 1934 tarihinde 2665 sayılı kanunun kabulüyle gerçekleşmiştir.

29 Temmuz 1925 gün ve 2256 sayılı kararnameyle İstanbul Liman İhisarı TAŞ. adında bir anonim şirket kuruldu. Bu kuruluşta Sanayi ve Maadin Bankası (sonraki günlerin Etibank'ı), Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Bahrî Muamelat TAŞ., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Cemiyeti (yükleme ve boşaltma) yer alıyordu. Bu yeni şirket, İstanbul limanına giren gemilere tatlı su verilmesi, yakıtının sağlanması, ticarî eşyasının yükletilmesi ve boşaltılması, kılavuzluk, dalgıçlık ve tahlisiye (kurtarma) işlerini yapmakla da görevlendirilmişti.

Müdüriyet, Bahçekapı'da dönemin ünlü mimarlarından Vedat Bey (Tek) tarafından 1912'de inşa edilmiş olan Liman Han (Mesadet Han)'daydı.

Fransızlara ait rıhtım şirketinin satın alınmasıyla bu işletme 1935 yılında Maliye Vekâleti'ne bağlı, tüzel kişiliğe sahip, İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü haline getirdi.

Bu müdürlük, İstanbul Liman Şirketi çalışmalarında büyük sıkıntı çekti; en büyük sıkıntıları ise yeterli miktarda ambar ve antrepolarının bulunmamasıydı.

Liman Şirketi 1928 bilançosunda "*Liman İhisarı gibi umumi bir isme melik olduğu için birçok kimseler bütün liman hizmetlerinden şirketimizi mesul zannetmektedir. Hâlbuki şikâyet edilen işlerin bir çoğunda şirket amel değil, bilakis fazla mutazarrır mevkiindedir.*" gibi hayli şikâyetler görülür.

Tophane ambarlarının 1929 senesi başında Ford Kumpanyasına verilmesi dolayısıyla da antrepo buhranı baş göstermiştir ve şirket antrepo sorununu çözmek amacıyla çalışmaya başlamıştır.

Bu arada 1935 yılında Tophane Rıhtımı yeniden ele alındı ve eksiklikleri giderilerek hizmete açıldı. Böylece antrepo sonunu kısmen çözülmüştü. Ancak gelişmeler karşısında antrepolarına olan ihtiyaç hızla artıyordu. İstanbul Limanı faaliyete geçtiği yıldan itibaren limana gelen gemiler sayılarıyla yapılan yükleme ve boşaltma tonaj açısından aynı tarihlerdeki Avrupa limanlarından geri değildir. Bu alanda İngiltere'de Liverpool Limanıyla İstanbul limanı başa baş gitmekteydi.

İstanbul Limanı kurulduğu yıllarda gemiler Galata ve Sirkeci rıhtımına yanaşırlardı. Galata rıhtımına kıyıya paralel Sirkeci Rıhtımında ise kıçtankara yanaşırlardı. İstanbul Limanı Cumhuriyet döneminde de önemini korumuştur. O kadar ki rıhtımlar yetersiz kalmakta, gemilerden yükler kıyıya paralel olarak duran gemilerden önceleri Alaplı kayığı denilen mavnalarla daha sonra da saçtan inşa edilen saç mavnalarla Haliç içerisindeki antrepolarına taşınırdı. Bu yoğunluğu gidermek için 1935 Tophane Rıhtımı'nda yenilenmeler yapılarak eksiklikleri giderildi. Bu amaçla yeni rıhtım inşa edildi. Bu rıhtıma Ayvalık, Tekirdağ, Çanakkale gibi yerlere sefer yapan gemiler yanaştı.

Tophane limanının devreye girmesiyle rıhtım biraz olsun rahatlamıştı. Ancak artan yolcu ve yük trafiği rıhtımı işlemez hale getiriyordu. Bu nedenle gelen gemiler zamanında rıhtıma yanaşamadığı için büyük cezalar ödeniyordu.

1950 yılları başlarında Denizcilik Bankası T.A.Ö kurulunca bu konu üzerine giderek bir çalışma başlatır. 1954 yılında Denizcilik Bankasını tanıtan bir dergide İstanbul Limanına verilecek yeni şekil başlığı altındaki yazıda şöyle denilmektedir; *"Bugün Türkiye'nin istihsali her sahada artmaktadır. Buna muvazi olarak ithalat ve ihracatımız her yıl çoğalmaktadır. Bu ihracat ve ithalat en büyük kısmı İstanbul Limanından yapılmaktadır. Hâlbuki alınan bütün tedbirlere rağmen İstanbul Limanında gemiler şamandıraya bağlanır ve milyonlarca ton eşyanın yükleme ve boşaltma açığında mavnalarla yapılır.*

*Türkiye'nin modern usullere göre inşa ve tertip edilmiş limanlara ihtiyacı vardır. Bunların başında İstanbul Limanı gelir. Başvurulan her çareye rağmen İstanbul Limanının bu günkü uzunluğu mahduttur. Ambar ve antrepoları daima artmakta olan ihtiyacı karşılamaktan hale uzaktır.*

*Rıhtımlar eşya ile tıklım tıklım doludur. İstanbul Limanında günde ortalama 16-20 gemi bulunmaktadır. Bu vaziyete göz önünde tutan Denizcilik Bankası İstanbul Limanına sür'atle yeni bir şekil vermeye karar vermiştir. Bu maksatla yabancı uzman firmalarla da işbirliği yapıp bir plan hazırlamış ve çalışmalara başlanmıştır. İstanbul Limanının bu şeklinin bütün hususiyet ve hedefi Türkiye'nin büyük bir hızla artan inkişafına bir an önce cevap verecek kifayette inşası kolay ve pratik olusundandır.*

*İstanbul Limanına verilecek yeni şekle ait planımızın tatbikinden sonra Sarayburnu, Galata, Tophane mıntıklarında açık ve kapalı sür'atte yüzde 118 nispetinde bir saha artışı olacaktır. Bu plan sayesinde işçi randımanları artacak, işçiyi kalifiye ve müreffeh bir hale getirmek mümkün olacak ve gemiler doğrudan doğruya rıhtım ve puntolara yanaşarak yüklerini sür'atle boşaltma imkânı bulacaklardır. Bu gün 600'ü aşan liman vasıtalarının adetleri azalacak ve limanın bu yüzden olan tıkanıklığı da önlenecektir.*

*İş sahiplerinin işlerini takip etmeleri kolaylaşacak antrepo rejimi ve umum mağazalar sistemi kurulabilecektir. Yükleme ve boşaltmaların tevhit ve organize edilecektir. Kısaca İstanbul Limanı uzun yıllar için ihtiyaçlara gerçekten cevap verecek modern bir şekle girecektir. Bu Limanın avan projelerine göre maliyeti 18,408,300 TL'dir."*

Bu proje rıhtımın derin olması ve şiddetli dip akıntıları nedeniyle uygulama fırsatı bulamamıştır. Fakat İstanbul Limanı'nın işlem hacmi hızla yükselmekte, yeni rıhtımlar, yeni depoları ihtiyaç şiddetle artmaktadır. Bu durum karşısında 1954 yılında denize kazık çakılarak, üzerine tabyalar konulmasıyla elde edilen alana rıhtım ve antrepolar inşa edilerek Salıpazarı Rıhtımı inşa edilmiştir.

Çağın en son teknolojisi vinçler ile donatılan ve boyu 600 metreyi bulan bu rıhtım İstanbul Limanı'nı oldukça rahatlatmıştır. 1965 yılında tamamlanan Salıpazarı Liman Kompleksi İstanbul'un artan şehir içi trafiği nedeniyle kamyon trafiğini kaldıramaz duruma gelince 30 Nisan 1986 yılında önce yük gemilerine, daha sonra 19 Eylül 1998 günü TIR trafiğine kapatılmış ve yalnız yolcu ve turist gemilerine hizmet vermeye devam etmiştir.

**Smyrna Quay Compagnie - İzmir Rıhtım Şirketi 1868 yılında A. Cousinery, Baron Allioti, P. Allioti, E. De Creamer, F. Charnaud, K. Abro, A. Spartali ve A. Allioti gibi çoğunluğu vapur donatanı ve acentesi olan Avrupa kökenli tüccarların iştirakiyle kurulmuştur.**



Rıhtım, Dok ve Antrepoları Şirketi'nin 21 Mayıs 1906 tarihli, 500 frank (22 lira) değerindeki %4 faizli hâmiline ait tahvil.

Kaynak: Osmanlı Bankası arşivi

1867'de başlayan İzmir liman inşaatının bir bölümünü oluşturan Pasaport Rıhtımı, 1876'da Fransız Eliezer Gifre Guiffrey'in şirketi tarafından ve İngiliz mühendislerin projelerine göre bitirilmiştir.

1884'te kurulan İzmir Körfezi Osmanlı Vapurları Hamidiyye Anonim Şirketi, Karşıyaka, Alaybey, Osmanzade, Turan, Bayraklı, Pasaport, Konak, Karataş, Salhane ve Göztepe vapur iskeleleri arasında sekiz gemilik filoyla hizmet veriyordu. Günümüzdeki Pasaport İskelesi ise örneklerine Cumhuriyet'in ilk yıllarında rastladığımız, Osmanlı ve Selçuk mimarlığından esinlenen Birinci Millî Mimari stilindedir.

XIX. Yüzyılda tarım ürünleri ihracatıyla tüm Ege iç bölgelerinin üzüm, pamuk, tahıl, sünger, zeytinyağı, tütün, meyve, incir, kökboyası, palamut ve afyon tohumu gibi ürünlerin ve muhtelif madenlerin ihracatı bakımından İzmir'de yeterli bir liman ihtiyacı giderek artarken, sömürgeci Batılı ülkelerin sanayi mallarının ithali de o devre göre elverişli bir limanı kaçınılmaz kılıyordu.

İngiliz firma tarafından hazırlanan proje, Guiffrey'in şirketi tarafından uygulamaya alındı. 1868 yılında Smyrna Quay Compagnie - İzmir Rıhtım Şirketi Yönetim Kurulu A. Cousinery, Baron Allioti, P. Allioti, E. De Creamer, F. Charnaud, K. Abro, A. Spartali ve A. Allioti gibi hissedarların iştirakiyle kurulmuştur.

Rıhtımın ve iskelenin inşaatı uzun süren karşılıklı çıkar çatışmaları, itirazlar ve engellemelerle devam etmiş, sonunda Elie Guiffrey ailesi tarafından kurulan F. Granet ve İzmir Tramvay Şirketi İkinci Başkanı Aime Tissot'un ve 120 kadar hissedarın katılımı ile büyük bir sermaye topladığı gibi 1894-1913 yılları arasında yüzde 79 kâr payı dağıtan çok kârlı bir limanlık şirketi haline gelmiştir.

Denizcilik İşletmeleri'nin, Pasaport'ta Atatürk Caddesi üzerindeki binası İzmir Hamidiye Vapur Şirketi Genel Merkez binasıydı.

Yahya Hayati Efendi'nin yöneticiliğinde kurulan "*İzmir Hamidiye Vapur Şirketi*" nin kurucuları arasında, tüccardan Balyozzade Matyos ve Karabet Efendiler, İsayan Efendi, Arnavutoğlu Dimitri Efendi, Urlalı tüccardan Eskinazi Erdit Efendi ve Kazancızade Hafız Mehmet Efendi vardır.

Şirketin ilk yıllardaki yönetim kurulundaki isimler arasında ünlü edebiyatçı Tokadizade Şekip Bey'in de iki yıl kadar bulunduğu bilinmektedir. Adı geçen şirketle yapılan ayrıcalık sözleşmesinde belirtilen körfez iskeleleri şöyledir; Eski ve Yeni Foça, Alaybey, Osmanzade, Donanmacı, Karşıyaka, İzmir, Karataş, Islahhane, Göztepe, Abdullah Ağa Çiftliği, Kilizman, Urla ve Karaburun ile İzmir Körfezi dışında kalan Çeşme İlicası.

Başlangıçta bu iskelelerden Foça, Çeşme İlicası, Karaburun, Abdullah Ağa Çiftliği ve Osmanzade dışındaki iskelelerin yapımına hemen geçilir ve 14 Ocak 1884 tarihinde İç Yönetmeliği yürürlüğe giren İzmir Hamidiye Vapur Şirketi 1884 yılı Şubat ayında çalışmalarına başlar. İlk vapur ücretleri de bellidir. Buna göre bir deniz mili taşıma ücreti birinci mevki 27 para ve ikinci mevki 20 paradır.

Yedi yaşına kadar olan çocuklardan ücret alınmamaktadır. Yolcuların beraberlerindeki 30 kilografa kadar eşyadan da ücret alınmaz. Ancak İngiliz Juli Kumpanyası körfezdeki yolcu ve eşya taşıma işini 1886 yılı Şubat ayına kadar sürdürür. Bu arada Karşıyaka, özellikle şirketin kurulduğu yıllarda Türk olmayan pek çok kişinin akınına uğrar. Gittikçe gelişen nüfus içinde Rumlar hayli çoğunluktadır.

Şirketin kurulmasıyla birlikte vapur seferlerinin başlatılması, özellikle Karşıyaka'nın gelişmesini hızlandırır. Yirmi yıldan fazla bir zaman çalışmalarını sürdüren Hamidiye Şirketi, 1908 yılında meydana gelen ve İzmir Körfezi'ndeki en büyük deniz faciası olan kaza nedeniyle oldukça sıkıntılı günler yaşar. Bu kazadan sonra gelişen olaylar sonucu şirket yönetimi Belçikalılara geçer.

Sırasıyla İzmir Suları Şirketini kuran, ardından Göztepe Tramvay Şirketini satın alan, daha sonra da Karşıyaka tramvayının kiracı olarak işletmecisi olmayı başaran Belçikalılar, sonunda Hamidiye Şirketi'ne önce borç para verip yönetimine de sahip olurlar. Yatırımları bununla da bitmez ve şirkete yerleştirdikleri yabancı memurlara yüksek maaşlar ödeyerek şirketi zarara uğratarak hisse senetlerinin değerini düşürürler ve değeri düşen senetleri de yine kendileri azar azar alarak 1914'e kadar şirketi tamamen ele geçirirler. Öte yandan II. Meşrutiyet'ten sonra İzmir'de Caferî Kemal Bey ve Hacı Mustafa Efendi tarafından da birer vapur şirketi kurulduğu görülür.

Hamidiye Şirketinin imtiyaz süresi I. Dünya Savaşı sırasında sona erer. Ancak ülkenin içinde bulunduğu koşullar nedeniyle çalışmalarını işgale kadar sürdürür.

Yunan işgali sırasında çoğu gemi acentesi olan Rees, Paterson, Forbes ve Whittall aileleri, Guiffrey'lerin önderliğinde bir şirket kurar ve körfezde vapur işletirler. Bu şirket vapurlardan bazılarının adlarını değiştirmenin yanı sıra Turan semti civarında bir de tersane kurmuştur.

İzmir'in kurtuluşundan hemen sonra Körfezdeki vapur işletme işi tam karmaşa göstermiştir; İzin almadan pek çok kişi ve kuruluş körfezde vapur işletmektedir. 1923 yılında bazı resmî başvuruların olması üzerine, açılan ihalede bu konudaki imtiyaz aynı yılın Temmuz ayında "*Otuz yıl geçerli olmak üzere*" Uşakizade Muammer Bey'e verilir. İki yıldan biraz fazla bir zaman şirketi yöneten Muammer Bey, 1925 yılı Eylül ayında vapurları hisse senedi karşılığı İzmir Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketine devreder. Bir süre sonra elindeki hisseleri devlete satan Muammer Bey şirketten ayrılır ve şirketin adı "*İzmir Liman ve Körfez İnhisarı Türk Anonim Şirketi*" olarak değiştirilir.

Bu şirket Dr. Hulusi Ateş'in yönetim kurulu başkanlığı sırasında satın alınan arsalar üzerinde zamanla Alaybey Tersanesi'nin tesisin kurulmasını sağlar.

### ***İzmir limanı inşa edilinceye kadar Gemilere nasıl hizmet verilirdi.***

Kapitülasyonlar nedeniyle Avrupadan Osmanlı topraklarına olan göçün bir adresi de bir Osmanlı adası olan Sakız Adası olmuştur. Ancak ihracat açısından en yoğun kullanılan bölgenin İzmir, limanın da yine İzmir olduğu görülür. İzmir Limanı inşa edilinceye dek, ihraç malları Çeşme İskelesi'nden Sakız'a ve oradan da Avrupa'ya ulaştırılmıştır.

İzmir'in önemi XVII. Yüzyılda Bâb-ı âli'nin aldığı bir karar dizisi sonucu, liman anlamında rıhtımların inşası, gümrük binasının tesisi gibi yatırımlarla güçlenmiştir.

İzmir'in liman olarak gelişmesi Sakızlı birçok tüccarı zor durumda bırakmış ve bu tüccarların önemli kısmı Sakız'dan İzmir'e göçederek ticari faaliyetlerine İzmir'den devam etmişlerdir. Bu tüccarlar, armatörlerden, gemi kiralamacılarından ve kendi ticari firmalarından oluşmaktaydı.

Yunanlı Prof. Dr. Gelina Harlaftis "*Yunan Deniz Ticareti Tarihi*" başlıklı eserinde bu konuda ayrıntılı bilgi vermektedir. Okurlarımızın dikkatine sunacağım husus, Sakız'dan İzmir'e göçedenlerin çoğunlukla Avrupalı levantenler değil, Osmanlı tebaası olan Sakızlı Rum armatörler ve diğer tüccarlardan oluştuklarıdır.

Gelina Harlaftis, XVIII. Yüzyıl sonunda İzmir'e yerleşmiş Sakızlı tüccar sayısını 500 olarak vermektedir ve İzmir Limanındaki ithalat ve ihracat artık bir monopol halinde hemen tamamı vapur donatanı ve acente olan İngiliz, Fransız, İtalyan ve Hollandalı firmaların eline geçmiştir.

Avrupa hükümetleri, ticaret odaları ve konsülleri vasıtasıyla ticaretin her alanındaki hükümlerini artırmışlardır. Bunun en güçlü örneği İngilizlerin Kraliçe I. Elisabeth iktidarında kurulan *Levant Company* adıyla bilinen ticaret tröstüyle, Fransızların çok güçlü *Marsilya Ticaret Odası*'dir.

Avrupalı yerleşik tüccarlar, Müslüman tüccarlarla çok yakın işbirliği içinde olmuşlardır. Ancak ne yazık ki Müslüman tüccarlarla, hatta Sakızlı Rum tüccarlar, üretimlerini en ucuza pazarlayan bir kesimi meydana getirmişler ve dış dünyayla bağlantılarını sadece İzmirli vapur donatanları ve acenteleri sağlamışlardır.

İthal edilen malların yine tamamıyla Avrupalı levantenlerin elinde olması karşısında, ilk kez Sakız Adası'ndan İzmir'e yerleşmiş olan tüccarlar birlik kurarak Hollandalı ithalatçılara karşı bir güç meydana getirmişlerdi. Bunlar arasında İtalyan asıllı Giustiniani, Negroponte, Baltazzi ve Rum asıllı Mavrogordato, Markopli, Schilizzi, Petrocochino, Ralli ve pek çok başkaları vardır.

XVIII. Yüzyıl sonunda yerli tüccarın birlikte hareket etmeleri karşısında Fransız levanten tüccarlar onlarla rekabet etmek yerine, işbirliğine önem vermiş, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu-İngiltere arasında karşılıklı ticaret anlaşması yürürlüğe girmiştir.

Bu süreçte örnek olarak İzmirli Charlton Whittall gibi, J. B. Giraud'un Marsilya Limanı odaklı olarak acente, ithalat ve ihracat yapan tüccar kimliğinde çok büyük gelirler elde ettiğini görürüz.



Bu örnekleri alabildiğine artırmak mümkündür. Charlton Whittall ve J. B. Giraud sadece bir örnek olarak verilmiştir. Yine bu süreçte İzmirli Türkler ve Museviler gümrük işlerini üstlenmişlerdi. Gümrükçüler o devirde de çok büyük nüfuzları olan kişilerdi.

1812'de Akdeniz'de İzmir Limanı bağlantılı hemen çoğunluk ticari mal hareketinin İngiliz ve Amerikan ticaret gemileriyle yapıldığı görülür. Hollandalı levantenler de İzmir'de çok ön sıralardaki vapur donatanı ve acentesi olarak faaliyet göstermekteydiler. Bunlardan en önemli olanları; P. Vansanen, A. Slaars, D. Sponte, G. Hoeting & Co., Van Lenneps, Van der Zee, Jacques Dutilh ve oğlu Daniel Dutilh firmalarıydı.

İzmir'den Amerika'ya yapılan en büyük oranlı ihracat; afyon, kök boyalar, ham maddeler, halı ve bazı işlenmiş maddelerden oluşuyordu.

İzmir Limanı'nın yük hareketi sıralamasında yüzde 23,66 ile İngiliz limanları, yüzde 19,42 ile Trieste ve yüzde 12,95 payla Marsilya Limanı almaktadır. Amerika limanlarının payı ise yüzde 8,96, Livorno Limanının payı yüzde 5,47'dir. İngiliz asıllı İzmirli levanten tüccarlar, 1842'de İsveç'in İzmir konsülünün himayesinde kentte "*The Bank of Smyrna*" isimli bir banka kurdular. Fakat Baltazzi Kardeşlerin de karşı geldikleri bu banka yatırımı gerçekleşmemiştir.

1856'dan itibaren İstanbul'da faaliyete geçen Ottoman Bank-Osmanlı Bankası gibi, birbiri ardından yabancı bankalar İzmir'de şube açmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu 1860'ta İzmir-Aidin (Aydın) demiryoluydu. İngilizlerin tarım ürünlerini İzmir Limanı'na nakletmek gerekçesiyle 1860'ta inşa edilen ikinci demiryolu bağlantısı, İngiliz şirketi ve ortaklığındaki İzmir - Kasaba (Turgutlu) hattı olmuştur.

Nice senelerdir deve kervanlarıyla mal taşınması, demiryolunun devreye girmesiyle, bu kez çevre yerleşim alanlarından demiryolu istasyonlarına ulaşacak şekilde devam etmiştir.

Edward Baltazzi 1875'te Bâb-ı Âli'den Karşıyaka (Cordelio), Menemen (Magnesia), Bella (Göztepe), Karataş, Urla, Çandarlı, Dikili ve Ayvalık iskeleleri arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere gemi işletmeciliği müsaadesi talep etmişse de, 25 yıl süreli olması istenilen bu müsaade Aziziye adı verilen şirket vasıtasıyla Osmanlı idaresince kısmen gerçekleştirilmiştir.

Körfez'de denizyoluyla yolcu ve yük taşımacılığı için yapılan bir diğer teşebbüs de Uşakizâde Sadık Bey ve ortakları Bergamalıyan, Mahmut Celaleddin Paşa, Zara Tahtayan ve diğer tüccarların iştirakiyle kurulan Hamidiye şirketi idi. Bu şirket 1884'te Körfez'de vapur işletmeciliğine başlarken, Körfez'de gemi işleten İzmirli İngiliz-İtalyan levanten ortaklığı *Jolly & Carmaly Co.* sonunda gemilerini Hamidiye şirketine devredecektir.

Bu şirketin yatırım safhasında görülen Mahmud Celaleddin Paşa, Uşakizâde Sadık Bey gibi isimler, Bâb-ı Âli'den çıkacak fermanın kolaylığı açısından dikkatli bir ticarî planlamanın tipik aktörlerini meydana getirir.

Aslında şirketin başkanı Mathios Baliozian, üyeler ise Luce Essayan, Stiphen Spartali, Hacı İsaç Diamandoğlu ve Georges Elliades'di. Bin hisseden oluşan 50,000 lira sermayeli şirketin 12 gemisi vardı. İcra Komitesi Başkanı Yemişçizade Sabri Bey'di, Başkan yardımcısı Etienne Caraman, Sekreter üye Limoncuzade Hasan Efendi ve Veznedar Moucheugh Keşişyan Efendi'ydi.

Nihayet İzmir rıhtımları 1876 Fransız Dussault Brothers Co. tarafından inşa edilmiş ve böylece büyük tonajlı gemilerin İzmir Limanı'na sefer yapmaları mümkün olmuştur.

1881 yılı verilerine göre İzmir'den yapılan ihracatın yüzde 27,75'i kuru üzüm ve incir, yüzde 14,31'i afyon, yüzde 13,89'u meşe palamudu, yüzde 10,15'i kuru incir, yüzde 3,490'ı halı, meyan kökü ve sair ürün ve mallardan oluşmaktaydı. En fazla ihracat yapılan ülke İngiltere, en fazla ithalat yapılan ülke ise Fransa'ydı.

İzmirli Vapur Donatanları ve Acenteleri arasında 1902'de Gabriel J. B. Arcas'ın katıldığı görüldü. Alman asıllı vapur donatanları ve acenteleri sıralamada hayli gerilerde kalsalar da, 1896'da yüzde 3,5 olan Alman bayraklı ticaret gemisinin İzmir Limanı'na uğrak toplamı, 1908'de yüzde 11,7 olmuştu. Böylece Almanlar, İngiltere, Fransa ve Yunan sahipli gemilerin ardından dördüncü sıraya yükseldiler.

1909'da yapılmış bir sayıma göre İzmir'in nüfusu 300,000'di. Bu yıl sonu verilerine göre 17 yabancı denizcilik şirketi İzmir limanına tarifeli olarak yük -yolcu seferleri yapıyorlardı.

### **Haydarpaşa Liman şirketi**

XX.Yüzyıl başlarında İstanbul'da liman ihtiyacının bir sonucu olarak Haydarpaşa'da liman, dok, gümrük ve hububat depo ve antrepoları, gemi ve vagonlara mal yükleyip indirmeye yönelik her türlü inşaat ile tesisatı yapmak ve işletmek üzere kurulan şirkete Société du Port de Haidar Pascha- Haydarpaşa Liman Şirketi adı verilmişti.

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin imtiyaz süresi ise doksan dokuz yıldı.



# *GEMİ ACENTELERİNİN KILAVUZ KAPTANLIK VE RÖMORKÖR HİZMETLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ - İSTANBUL'DA İLK KILAVUZLUK VE RÖMORKÖR TEŞKİLATI*

XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu İstanbul ve İzmir liman bölgelerinde, özellikle İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk ve römorkör hizmeti veren bir şirketi veya devlet kurumu yoktu. Kılavuz kaptanların hemen hepsi yöredeki Rum denizcilerden oluşuyordu. Gemi acenteleri gemilerin şamandıralara bağlanması ve avara etmeleri veya Boğaz geçişleri için pratikten gelme Rum kılavuz kaptanlarla çalışırlardı.



Bir örnek vermek isterim; 8 Ağustos 1895 günü 2,850 grostonluk SS Macedonia ile yedeğinde taş yüklü Klape 16 ve 12 borda işaretli duba olan Salambo isimli römorkör Sarayburnu önlerinde çarpışır.

Liverpool limanına kayıtlı olan Macedonia İstanbul limanından hareketle Marmara'ya açılmak üzere bağlı olduğu şamandıradan avara ederek hareket etmiştir. Kızkulesi açıklarında meydana gelen çatışma sonucu 16 No'lu duba hemen batar. Olay İstanbul'daki İngiliz Mahkemesine intikal eder ve dava iki yıl sürer.

Bu davada yeralan tanıkları veya sanık durumunda olanları ismen incelediğimizde karşımıza şöyle bir tablo çıkar; Macedonia'daki kılavuz kaptan (Master Marine & Pilot) Henry Andrews Campell isimli bir İngilizdir. Mooring Bot gemicisi Anastasi Fitiou İstanbul'lu bir Rum'dur.

Kılavuz kaptanı da taşıyan römorkör Salambo, Fransız bayraklıdır ve Kaptan Panayi Costandi yine İstanbul'lu bir Rum denizcidir. Salambo'nun yağcısı Spiro Antoniadis ve 16 No'lu Barge'ın gemicisi Yanni Kikkos'dur.<sup>(\*)</sup>

Kılavuz kaptanlık yapan alaylı Rum gemicilerin deniz ticaret eğitimi görmemiş olmalarından dolayı pratik bilgileri çok dar alanlarla kısıtlı kalmaktaydı. XIX. Yüzyıl ortalarından başlayarak kılavuz kaptanlığı ve kılavuzluk hizmetlerini bir yasayla düzene koymaya çalışan "*Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası*" bu çabalarını aralıksız sürdürmüşlerdir.

İstanbul Limanıyla, Boğazlarda ve Marmara Havzasında ilk kılavuzluk ve römorkör teşkilatını Osmanlı Bahriyesi subaylarından Emekli Güverte Yarbay Süleyman Nutku kurmuştur. Onun durmadan anlatmak istediği İstanbul Limanı ile Boğazlar'da gemilere kılavuz kaptan verilmesinin öncelikle seyir ve çevre güvenliği açısından kaçınılmaz olduğuydu. Ancak bıkmadan usanmadan yıllarca mücadele vermiştir. İlk Kılavuzluk ve Römorkörcülük nizamnamesi ancak 12 Aralık 1914'de hazırlanmıştır.

Yine de bu senelerde imkansızlıktan dolayı römorkör yerine filikayla gemilere gitmeye çalıştıklarından, iki adet mürekkep hokkasıyla, iki adet kılavuz sandalı için tahsisat verilmemesinden yakınır durur.

### **Galata Rıhtımlarında Ayakbastı Vergisi**

İngiliz Ticaret Odası'nın 1908 yılına ait yayınlarında vapur donatanları ve acentelerinin gayretlerini de kapsayan birkaç haberle karşılaştım; Haberlerde İstanbul'a giderek artan sayıda stimli turist gemilerinin gelmekte olduğu belirtilerek, Almanları İngiliz turist gemileriyle rekabet içinde oldukları işaret edilerek şöyle denilmekte; "*Geçenlerde 8,220 tonluk Grosser Kurfurst, turistlerin rahatlığı uğruna Ayakbastı Vergisi'ne rağmen Galata rıhtımına yanaştı. Bu şirketin yolcular nezdinde itibarı adına da övünülecek bir karar oldu. Rıhtımda gemiyi seyredenler "Nekadar heybetli.." diyerek hayranlıklarını ifa ettiler.*

*Diğer taraftan 10,062 grostonluk İngiliz turist gemisi Arabic, ayakbastı vergisini vermemek için şamandıralara bağladı. Böyle açıkta kalışı şirketin reklamı olmadığı gibi, halkın dikkatini de çekmedi. Ayakbastı Vergisi'nin çok fahiş oluşu şikayetlere neden olmasına rağmen, İngiliz bayraklı Arabic, Dunattor Castle ve Vectis ile diğerlerinin Alman rakiplerimizle rekabet edebilmeleri için yolculara aynı kolaylıkları sağlaması gerekir deriz."*

<sup>(\*)</sup> On appeal From to Supreme Consular Court of Constantinople (In Vice Admiralty)- No.25 1897.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi

## **Ticaret yaşamında tüccar- gemi acenteleri ilişkisi**

Gemi acenteleri olan denizci esnafın tüccarlarla ilişkisi son derece önem arz etmektedir. Ankara SBF İktisat Tarihi ve İktisadi Düşünce Alanı Tarihi bilimadamı Prof. Dr. Murat Baskıcı'nın "Osmanlı Piyasasında Ticaret; Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)" başlıklı makalesi bu ilişkiye ışık tutmaktadır.

Hocamızın müsaadesine sığınarak, makalenin XIX. yüzyıl başlarına ait olan kısmındaki anlatımdan bazı özetlemeler yaparsak; "1830-1911 döneminde Osmanlı ihracatı 6.8 kat, ithalatı 9.4 kat arttı. 1880 fiyatlarıyla yapılan bir hesaplama göre ise 1840-1913 arasında Osmanlı ihracatı 10 kat, ithalatı 12 kat arttı. Ticaret hacminin artışı, sanayileşmekte olan Avrupa'nın çeşitli merkezleriyle ilişkilerin sıklaşıp yoğunlaşmasına yol açtı ve ticaretin sağlıklı işleyebilmesi için Osmanlı topraklarında da Avrupa merkezlerindeki eşlenik kurumların oluşumunu getirdi. 1840-1880 döneminde kredi kurumlarına ve sigortaya olan ihtiyaç arttı.

Ticaret hacminin artışı bu dönemde Osmanlı İzmir, Bursa, Trabzon gibi çeşitli merkezlere ait İngiliz ticari raporlarında 1850'lerden itibaren ticari hayatı düzenleyici rolü nedeniyle bankalara ve kredi kurumlarına olan ihtiyaçtan bahsediliyordu. Kurulduğu takdirde kredi kurumlarının ithalat ve ihracat işlemlerinde karşılaşılabilecek döviz kuru istikrarsızlıklarını gidermesi, çeşitli merkezler arasında güvenli para transferini sağlaması, küçük üreticiliğin (zanaatkârlar) ve köylülüğün geleneksel sermaye ihtiyacını karşılamasının yanısıra modern tekniklerle topraklarını işlemek isteyen büyük toprak sahiplerine ve tüccara da makul faiz hadlerinden kredi sağlaması bekleniyordu. Sigortacılık faaliyeti gümrük ve liman olanaklarının yetersiz kalması sonucunu da getirdi.

1800-1830 arasında dünya ticareti yüzde 30 artmışken 1840-1870 döneminde beş kat artmış olması Osmanlı ülkesinde bu ihtiyaçları doğuruyor ve ticari ilişkilerin sağlıklı yürümesi için gerekli alt yapının ortaya çıkmasını zorluyordu.

"1860'lardan itibaren deniz nakliye ve yangın dalları başta olmak üzere Osmanlı iktisadi hayatında yer almaya başladı. 1870'lerden itibaren İstanbul, İzmir, Trabzon gibi limanlarda iskelelerin ve gümrük antrepolarının yetersizliği şikayet konusu olmaya başlamıştı. Anadolu'da 1888-1911 arasında tahıl üretimi yüzde 51, tütün üretimi yüzde 191, incir üretimi yüzde 68, fındık üretimi yüzde 217, ipek kozası üretimi yüzde 195 ve Adana bölgesindeki pamuk üretimi yüzde 471 oranında arttı Aynı dönemde tarımsal üretimden elde edilen öşür gelirleri ve tarımsal ihracat da arttı.

"1840-1912 döneminde Osmanlı ithalatında en büyük paya sahip İngiltere'nin payı 1880'lerden itibaren azalmaya başlamış ve 1910'a gelindiğinde 1880-82 döneminin neredeyse yarısına gerilemişti. Almanya ve Avusturya'nın ise 1880-1910 döneminde Osmanlı ithalatındaki payı artmıştı.

Raporlarda, diğer Avrupa ülkelerinin tacirleri Osmanlı piyasası ile doğrudan ilgilerini ve ticaretteki paylarını artırırken İngilizlerin bu konuda yeterli çabayı göstermediği yönündeki yakınmaların ve İngiltere'nin piyasa payını korumaya yönelik tavsiyelerin bu döneme karşılık geldiği düşünülürse, ele alınan unsurlara İngiliz tüccarının pek riayet etmemesinin 1880 sonrası Osmanlı ithalatında İngiltere'nin payının azalması ile ilişkili olduğu düşünülebilir.



"Piyasada yer edinmek için asıl mesele ucuzluğu sağlamak olunca, sadece ürün maliyetleri ile rekabet edilemeyecek durumlarda ucuzluğu sağlamanın başka yolları devreye giriyordu. Bunlardan biri ticareti *aracısız* olarak gerçekleştirmektir. Genellikle yerli gayrimüslimler olan aracılardan/ticarî temsilcilerin rolü Osmanlı piyasasında yabancı tüccar için yol göstericilikti. Ancak zamanla bu aracılardan bir kısmı kendi ticaret evlerini açtı ve Avrupa mamüllerini Osmanlı ülkesine kendileri ithal etmeye ya da Osmanlı ülkesinden doğrudan ihracata başladı. En azından İngiltere örneğinde takip edilebildiği ölçüde, Osmanlı ülkesi ile olan ticaret büyük ölçüde bu aracılardan eline geçti.

İngiltere'nin Türkiye ile olan ticareti başlangıçta kendi tüccarının elindeyken zamanla el değiştirmişti. Levant Company'nin 1825'te kendini feshi ile Doğu Akdeniz ticaretindeki tekel kalkınca, Türkiye'deki İngiliz tacirleri şirketten boşalan yeri doldurmak için hemen aile şirketleri kurmaya başladı ve bu tip ticaret evleri hızla yaygınlaştı. Bu dönemde Avrupalı tacirlerin yerel aracılardan ilişkileri arttı ve önem kazandı; iç bölgelerle olan ticari ilişkilerini Rum, Ermeni ve Yahudi komisyoncular aracılığıyla yürütmeye başladılar.

Yerli gayrimüslimlerin daha yüksek eğitim düzeyleri, iş anlayışları, ticari deneyim ve becerileri, Müslümanların geleneklerini ve dillerini bilmeleri, Avrupa dillerine aşinalıkları gibi unsurlar, onları Avrupalı tüccar için vazgeçilmez ortaklar yapıyordu. Küçük ticaret ve imalat, tefecilik, kıyı ticareti hemen hemen tümüyle onların elindeydi. Yerel perakendeciler olarak ithal mamülleri dükkânlarında satıyor ve yerel beğeniler, zevkler hakkında Avrupalı tüccara bilgi sağlıyorlardı.

Piyasa için birer yol gösterici niteliğinde olan bu gayrimüslim aracılardan bir kısmı zamanla kendi ticaret evlerini açtı ve Avrupa mamüllerini Osmanlı ülkesine kendileri ithal etmeye ya da Osmanlı ülkesinden doğrudan ihracata başladı. İstanbul, İzmir gibi merkezlerdeki kendi ticaret evlerinin yanısıra bazıları Avrupa'nın çeşitli merkezlerinde de birer temsilcilik açtı. Rum ve Ermenilerin ticarethaneleri özellikle İngiltere'de yaygındı."

Prof. Dr. Murat Baskıcı bu makalesinde ticaretin yazışma dilinin Fransızca olduğuna dair bir anlatımı vermektedir. 1916 yılına dahi geldiğimizde ticari yazışmanın sadece Fransızca değil, başka dillerde oluşunun herbakımdan yarattığı olumsuzlukları azaltmak ve Türklerin ticarete yeralmalarını desteklemek amacıyla İttihat Terakki Partisi Hükümeti, 23 Mart 1916 tarihinde yayınladığı "Müessesat-ı Nâfia ile İmtiyazsız şirketler Muhaberat ve Muamelâtında Türkçe istimali hakkında Kanun"la ticaretin Türkçe yapılması için yasa çıkartmış olmasına rağmen bunun imkansızlığını görerek yasayı uygulamamıştır.

Ticarî dilin Fransızca oluşunun sıkıntılarını nakleden Prof. Dr. Murat Baskıcı makalesinde özetle şöyle anlatır; *"Osmanlı piyasasında ticaret için lingua franca Fransızcadır. Yurtdışıyla olan ticari işlemlerde, yazışmalarda Fransızca tercih ediliyordu. Çünkü gayrimüslim tebaa daha fazla olmak üzere Osmanlı tüccarı Fransızcaya daha aşinaydı. Ayrıca Türkçe ve Rumca bilmek de ticarete fayda sağlıyordu. İngilizce Türkiye'de pek bilinmediği için ticari işlemlerde ve piyasada hiçbir şekilde avantajlı değildi. Bu konuda Anadolu'nun çeşitli merkezlerinden örnekler bulmak mümkündür."*

## XX. YÜZYIL BAŞLARINDA TİCARET VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ



XX. Yüzyıl başlarında Karaköy- Galata rıhtımlarında gemiler. Sandalcılar ise Karaköy- Sirkeci arasında yolcu taşımak için bekliyorlar.  
Kaynak: Selahattin Giz Koleksiyonu

## **Foscolo Mango Steamship Co. ve Foscolo Mango & Co.Ltd.**

Vapur Donatanı ve Acenteleri'nin portresini çizerken verdiğim örneklere devam etmek istiyorum; Bunlardan biri İngiliz Anthony Mango ile İtalyan Ugo Foscolo'nun İstanbul'daki ortaklıklarıdır.

XIX. Yüzyıl İstanbul'unda çok önemli gemi acentelerinden biri, Foscolo Mango gemi acentesi olmuştur.

Mango ailesinin İstanbul'a yerleşme serüveni Anthony Mango'nun 1880-90 yıllarında Venedik kökenli olup Korfu Adası'na yerleşmiş İtalyan bir şair olan Ugo Foscolo ile ortaklaşa kurduğu Foscolo Mango Steamship Co. ile başlamıştır.

İki ortak Hamburg'dan Karadeniz'e kömür ihraç etmek üzere anlaşmışlardır.

Ugo Foscolo gibi Anthony Mango İstanbul'a yerleşmiş ve Galatasaray civarındaki çok görkemli bir konakta yaşamıştır. Arnavut kökenli Yunanlı Evangeline Margaritis'le evlenmiş ve beş çocukları olmuştur.

1904'de Karlsbad'da vefatı sırasında şirketin Odessa, Pire, İstanbul ve Novorossisk limanlarında depoları ve ayrıca armatörlük işleri olan çok varlıklı bir aileydiler.

Kömür işleri önemli gelir kaynaklarını meydana getiriyordu. Kömürü Güney Wales ve Durham'dan ithal ediyorlardı. Bu işlere Anthony Mango'nun erkek kardeşi John Mango bakıyordu ve İstanbullu çok ünlü bir Rum olan Karatheodori (Karatodori Paşa)'nin kızı Marie Karatheodori'yle evlenmişti. Karatodori Paşa Osmanlı İmparatorluğu'nun Hariciye Nazırı olarak 1878 Berlin Kongresi sırasında İmparatorluğu temsil etmiş ve aynı zamanda St.Petersburg'da Osmanlı sefiri olarak görev yapmıştır.

Anthony Mango'nun oğlu Alexander 1900'te İngiltere'de Methodist Lees Okulu'nda öğrenim gördü. Ardından Cambridge'de Hukuk öğrenimini tamamladı. İstanbul'a dönüşünde İngiliz Mahkemesi- British Consular Court'da görev aldı ve Foscolo Mango Steamship Co. ile gemi acentesi olan Foscolo Mango & Co.Ltd yönetimini üstlendi.

I.Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u işgali olan 1918-1922 yıllarında "Marine Manutention" yetkisiyle vapur donatanları ve acentelerinin acentelik görevlerini sürdürmelerini güvenceye almak ve Boğaz'dan transit geçecek gemilerin acente hizmeti almadan geçmelerini önlemek gibi yetkilere sahip oldu.

Foscolo Mango acentelik şirketinin başta acentelik olmak üzere tüm ticari işleri 1929'da tamamiyle sona erdi.

1865 yılında İstanbul'da kurulmuş olan Foscolo Mango & Co. Ltd., Galata'da Çinili Han'ın üçüncü katında faaliyet göstermekteydi. The Royal Netherlands Steamship Co. Amsterdam; The Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. of London; C. H. Sprague & Sons of Boston, Mass., Amerikan armatörlük şirketi Türkiye genel acentesiydi.

Temsil ettiği ve merkezi Amsterdam'da olan The Royal Netherlands Steamship Company, Amsterdam, Portekiz, Yunanistan, İstanbul ve Karadeniz limanlarına tarifeli seferler yapmaktaydı.

The Anglo - Saxon Petroleum Company Ltd. Londra merkezli bir petrol şirketti ve aynı zamanda sanayi ve gemiler için yağlama yağı üretimi ve pazarlaması yapmaktaydı.





1. Dünya Savaşı sonrasında Kurtuluş Savaşı sona ermiştir ve Türk Ordu birlikleri İstanbul'a girmeden önce İstanbul'daki İngiliz Sefareti'nde vapur donatanı ve acentesi olan tüccarlarla toplantılar yapılmaktadır. Fotoğraf Foscolo Mango & Co.Ltd adına Anthony Mango(Arkası dönük), karşı köşede sefaret kavası ve ortada iki İngiliz hukukçu görülmekte.

Kaynak: Levantine Heritage, Craig Encer Arşivi.



Alexander Mango Avukatlık cübbesiyle  
Kaynak: Levantine Heritage, Craig Encer Arşivi.



1890 yılı yaz mevsiminde Alexander Mango ailesinin köşklerinde çekilmiş bir aile ve dostlar fotoğrafı; Soldan arkada ayakta ikinci kişi Foscolo Mango & Co. Ltd. Genel Müdürü ve Önde soldan ilk koltukta oturan Alexander Mango.

Kaynak: Levantine Heritage, Craig Encer Arşivi.

Foscolo Mango, her gemi acentesi gibi, o devirde, yakıt (kömür) ikmali işi de yapmakta ve gemilere gerek İngiliz ve gerekse Türk kömürü pazarlamaktadır.

Mango'larda sayabileceğimiz ilk isim Kaptan Andoni Mango idi. Venedik'ten Sakız Adasına göçtükleri bilinmektedir. Bu aileden olup, daha sonraki kuşaktan Bari'dan İstanbul'a göçetmiş ressam Leonardo de Mango 1883-1930 yıllarında İstanbul'da yaşamıştır. Mango ailesinden Dimitri Mango Sakız Adasından 1840 yılında

İstanbul'a yerleşmiştir. Bu aileden Anthony Mango 1880-1890 yıllarında ortağı Foscolo Mango ile kurdukları Foscolo Mango Steamship Co. isimli şirketiyle Hamburg'dan Karadeniz'e kömür nakliyatı yapmaktaydılar.

Foscolo Mango ailesi Venedik'ten Korfu'ya göçetmiştir. Mango'lar Hamburg, Pire, İstanbul, Novorosisk ve Odesa limanları arasında kömür taşımacılığı yaparlardı. Ayrıca, yük simsarı, kömür ithalatı ve kömür simsarlığı, her türlü ticarî mal alım satımı, tütün, yün, hububat ve meyve ihracatı yapmaktaydılar. Telefonu Pera 2505/6 ve telgraf adresi "*Foscolo-Constantinople*" idi.

Laurent Reboul ailesi, Fransız kökenli bir levanten aile olarak çok değişik alanlarda ticaret yapmışlardır. Nitekim eczahaneleriyle İstanbul'un simgelerinden olan Reboul Eczahanesi asırlık bir ün olarak sosyal yaşamdaki yerini alırken, Laurent Reboul, Paquet, Transport Maritimes, Chargeurs Réunis ve Sud Atlantique Lines ve Fabre Line Türkiye genel acentesidir.

Fabre Line tarifeli seferlerle yapan kırk ambar bir gemicilik şirkettir ve tarifeli posta seferleri son derece rağbettedir.

Bu şirket İstanbul ile New York arasında Pire, Napoli, Cezayir ve Azor limanları uğrakları yapan dört gemi çalıştırmaktadır. Bu gemiler, 18,000 dwt'luk Providence, 14,000 dwt'luk Canada, 10,000 dwt'luk Madonna ve 10,000 dwt'luk Brada isimli gemilerdir ki, o devir için hayli büyük gemiler olduğu görülmektedir.

Laurent Reboul & Co.'nun telefonu "*Pera 203,204*" ve telgraf adresi: "*Reboul-Constantinople*" idi.

Hayri Araboğlu & Co., The Turkish-American Shipping & Trading Co. Şirketinin ortak genel acentesidir. Hayri Araboğlu, Karadeniz, Yunanistan limanları ve Doğu Akdeniz limanlarında acentelik servisi vermektedir ve bu limanlarda anlaşmalı olarak acenteleri vardır. Yük ve kömür simsarıdır. Telefonu "*Pera 1930*" ve telgraf adresi: "*Riopoulos, Constantinople*" dür.

Yine temsil ettiği Scandinavian Near East Agency, hem gemi acentesidir ve hem de yük simsarıdır. Ana Merkezi Yunanistan'ın Pire limanındaki Spyraiki Binası'dır. İzmir, Selanik, Dedeoğaç, Kavala, Burgaz, Varna, Köstence, Braila ve İstanbul'da ofisleri vardır. Hayri Araboğlu, bu şirketin işlerini aynı binadan yönetmektedir. Telefonu "*Pera 923*" ve telgraf adresi "*Sneal-Constantinople*" dür.

İstanbul'daki vapur donatanı ve gemi acenteleri arasında Malta'dan göçeden bir aile de, Alexander Schembri'dir. 1830-1860 yıllarında İstanbul'da yaşamıştır. Almanya'dan İtalya'ya oradan Sicilya'ya ve nihayet Malta göçettikleri bilinmektedir.

Schembri'lerden büyük babasının adı verilen George Schembri 1903 yılında İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Büyük babasından intikal eden şirket "George Schembri & Sons" vapur donatanı ve gemi acentesi ve aynı zamanda Amerikan petrol şirketi Texaco'nun temsilcisiydi. Büyük babasının kurduğu armatörlük şirketiyle Hayfa, Rusya ve Güney İtalya'dan taze meyva ithal ederlerdi.

İstanbul'da Yıldız Han Galata'da kurulu Amerikan Ticaret Odası'nın yetki alanı tüm Levant sayılan ülkelerle olan ticarî ilişkiler içermektedir. Merkezi İstanbul'dur 1915 yılında yönetim kurulu üyeleri: Alphonse Lebet, Harry Mandil, Hobart



Nerhararyan, Theodore Reppen<sup>(\*)</sup>, Francis Sarantis, Jules Aslan Fresco, Theedore J. Demon, Theodore N. Curmussi, Adolph Coronel, Jean Constantini, A.G.Arsen'den oluşmaktadır. Yönetim Kurulu Başkanı ise, Marcellus Bowen'dir.

1916 yılı kayıtlarına göre; D.G.Alevra İzmir'de; Victor Aligranti İstanbul'da Sirkeci'de Yeni Han'da; İzmir ve Mersin ile o yıllarda bir Osmanlı toprağı olan Beyrut limanında Archipelago American Steamship Co., Gabriel ve André Farra Khuri acentelikleri, yine Yafa'da Jona Kuebler, Edmond Farwagi & Fils, Mouka & Eliades; Mersin'de Jean Artus; İzmir'de P.D. Barff & Co., İstanbul'da Austro-Americana & Achaia S.S. Co. adına Theo Curmusi; Çinili Rıhtım Han'da Kontor Levante, m.b.H.; Galata Merkez Rıhtım Han'da Camille Vuccino; Trabzon'da Hochstrasser & Co., Phostiropoulo Frères önde gelen gemi acenteleridir.

İstanbul'da ticareti ellerinde tutan tanınmış tüccarlardan bazılarını kaydetmek isterim; Deri ve kürk ihracatı yapan Arsen & Co. Gülbekyan Han'dadır. Andrew Blattner ünlü bir deri ve kürk ihracatçısıdır. Horasanlı Han'da Parseg Esefyan, Bâb-i âli No. 38'de Coenca Kardeşler; Gülbekyan Han'da Aslan Fresco; Ankara Han'da Emil Hecht; Germania Han No. 42/3'de S.T. Çilingiryan; yine Aynı hanın 10 ve 12'de Joseph Seferas ve Galata, Pera ve kısmen Sirkeci bölgesinde daha yüzlerce Rum, Ermeni, Yahudi ve Avrupa asıllı tüccar adı görülmektedir.

Geopole Messiri, tanınmış bir gemi kumanyacıdır. Şirketi Geo. Messiri & Co. Beyoğlu (Pera) Yazıcı Sokak No. 46-48'dedir. Et, sair gıda, şarap ve sair içkiler, içme suları, parfümler, patentli ilaçlar ve sair her türlü kumanya ihtiyacını toptan fiyatına ikmal etmektedir. Geo. Messiri & Co. aynı zamanda Amerikan Donanmasının Osmanlı Türkiyesi'ndeki genel kumanyacıdır.

Aslan Fresco ve Oğullarının yardımcı acentesi American Levant Agency, Galata'da Makunyan Han No. 1, 2, 3, 4, 5'dedir. Bu firma aynı zamanda Amerikan mallarının ithalatını da yapmaktadır. Genel Müdürü Jules Fresco'dur.

Ana şirket olan Fils d'Aslan Fresco 1866 yılında İstanbul'da kurulmuştur ve gerek Osmanlı devletinin resmi giyim ihtiyaçlarını ve gereçlerini ikmal eden yabancı firmalarının temsilcisidir. Fakat bir taraftan da American Levant Agency kanalıyla gemi acenteliği işleri bağlantılıdır. Bu şirket, İstanbul'da Osmanlı Bankası, Banque Russe, Selanik Bankası ve Dalmedico & Co ile çalışmaktadır.

<sup>(\*)</sup> Günümüzde Alman Seferetinin çevresindeki Karim Yahudi Cemaati Mezarlığı'nın bulunduğu arsanın, 3770 metrekairelik bir bölümünde yer alan iki katlı ahşap Mehmed Paşa Konağı'yla 1732 tarihli Topçubaşı Abdül Mümin Ağa Çeşmesi'ni, 8 Eylül 1865'te Prusya adına Kont Brassier de St. Simon ancak bir Osmanlı vatandaşının aracılığıyla satın alabilmişti.

Sultan Abdülaziz'in iradesiyle 1868 yılında resmen Prusya adına tapuya kaydı yapılan bu konağın yerine inşaası düşünülen Prusya Sefareti'nin imar planı, 1870 yılında mimar Hubert Goebbels tarafından hazırlandı. 1871/72'de inşa kararı alınmış olmasına karşın Elçi Radowitz, Prusya Sefareti'nin burada değil 1874-77 yılları arasında Ayazpaşa'da inşa edilmesini sağlayacaktı. Bu sıralarda Alman Çocuk Yuvası olarak kullanılan konak ise 1885'te terk edilmiş bir durumdayken çok geçmeden yıkıldı.

Prusya Sefareti'nin Tarabya'daki yazlık konutunun inşaatı için Constantinople Land and Building Company'e, 60,750 Mark peşin bedel yanı sıra 147,200 Mark değerindeki bu arsa da verilmişti. İşte bu arsada 1892 yılında başlanılan binanın inşaatı 1894 yılında tamamlandı. Toplam 6650 metrekairelik bir alana oturan 49 daireli yeni barok tarzındaki binanın sahibi Ankara-Bağdat şimendifer hattının, Rumeli, Anadolu, Suriye, Bağdat, Ege, Samsun Demiryolları'nın inşaatını da yapan Ser-kurenâ Ali Beyzâde Mehmed Nahid Bey'di.

1895 yılında yalnızca Theodore Reppen'e ait C. J. Reppen Vapur Acentesinin kiracı bulunduğu Nahid Bey Apartmanı'nın, 1896 yılında hemen hemen tüm daireleri kiralandı. Kiracılar arasında Sultan II. Abdülhamid'in dış hekimi Hantz von der Heyde, Topçu Baş Komutanlığı'ndan Vinicombe Paşa ve Albay Atkinson Bey, Duyûn-ı Umûmiyye Genel Müdürlüğü danışmanı Casimir Sosnowsky Stocki, İngiliz Konsolos yardımcısı G. P. Devey yanı sıra Osmanlı Bankası, Şark Demiryolları Şirketi memurları, mühendisler, işadamları ve tüccarlar bulunmaktaydı.

Kaynak: o.pera.istanbul@gmail.com

Avedikyan Kardeşler, İzmir'lidir. Dede Avedikyan 1848'de her türlü mal ithalatıyla başladığı ticareti, çocuklarına Avedikian Frères ile tanınan şirketiyle emanat etmiştir. Gülbenkyan Kardeşler şirketi (Gulbenkian Bros. & Co.) İstanbulluysa da, New York 225 Fifth Avenue'ye çoktan ailece yerleşmiş bir firmadır.

America-Levant Line, Ltd.'nin İzmir'deki acentesi T. Bowen Rees ve şirketi Messrl T. Bowen Rees & Co. Ltd.'dir. America-Levant Line, New York, Philadelphia ve Akdeniz limanları arasında tarifeli seferler yapmaktadır.

İstanbul'da 1855 yılında kurulmuş ilk Norveç'li levanten firma, Theodore Reppen'e ait Theo. Reppen Co.'dur. Theodore Reppen, kökleri Norveç'e giden Avrupa ulusları karışımının simgesi bir levantendir.

Theodore Reppen, The United Steamship Co. Ltd. (Kopenhag) The Swedish Levant - Line (Gothenburg), The Northern Steamship Co. Ltd. (St. Petersburg), Otto Thorsen's Line (Christiana) ve The Odessa - London ve Odessa - South America Line (Odessa) firmalarının gemi acentesidir.

Yine Theodore Reppen, Hamburg'da kurulu The Nordischer Bergungs-Verein, Stokholm'de kurulu Bernings och Dykers Atkiebolaget "Neptun", Kopenhag'da kurulu Em. Z. Xwiter Bjergning Enterprise gemi yedekleme ve kurtarma şirketlerinin de temsilcisidir.

Venedik'in kuzeyinde Palmanova'dan İstanbul'a göç eden Jonga de Millet ailesi ve torunu Aldo Baldini ailesinin öyküsünü de bu esere ilave ettim. Ancak Baldini'ler vapur acentesi olarak ticaret yapmadılar. Sadece Haliç'te gemi onarımında etkin bir yerleri olduğu görülmekte.

Baldini'ler Kuzey İtalya'lıydılar; Trieste ve Venedik'te yaşamlarını sürdürmekteyken gemicilikle ilgili ticaret gemilerinin tek uğraşısı olmuş. Aile kökenleri ise Venedik'in yüz kilometre kuzeyinde bir bölge olan Palmanova. Baldini ailesinin İstanbul'a göç eden ilk ismi Jonga de Millet, Aldo Baldini'nin dedesidir.

Aldo Baldini, bu tarihî süreci anlatırken, İtalyanlarla Türkler arasındaki çok ilginç bir ticarî ilişkiyi işaret ediyor ve diyor ki: *"Çok gerilere gidelim. Batı Roma'nın çöküşü nedeniyle Pisa'dan Venedik'ten Cenova'dan birçok insan o dönemin güçlü devleti Bizans'a göç ediyorlar. Bu insan akışı, Doğu'yla kurulan bir köprü olmuştur. Constantinopolis'de Cenevizlilerin koloniler kurmaları bu döneme rastlar.*

*Pisa, tarihsel süreçte giderek değerini kaybediyor ve 1131'de iyice ticareti gücünü kaybediyor. Bu gerileme ticaretin Venedik'e kaymasına neden oluyor.*

*Venedik artık Constantinopolis ile çok güçlü ticarî bağların bulunduğu bir liman kentidir. Haçlı Seferleriyle Doğu topraklarında, fakat özellikle liman kentlerinde yerleşen Avrupalılar buralarda zamanla bazen yerli Hıristiyanlarla, çoğunlukla kendileri gibi Avrupa'dan göç etmiş ailelerin kızları veya erkekleriyle evlenerek, yeni bir ulus kavramı ortaya çıkartıyorlar. Bu karışım levanten dediğimiz toplumu yaratmıştır.*

*Bizans İmparatorluğu'nun başkenti olan İstanbul, güçlü kalelerle ve surlarla çevrili olduğundan yaşam için büyük güven vermektedir. Levantenler de burada giderek artan bir toplum haline gelmişlerdir.*

*Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX. Yüzyıl ikinci yarısından başlayarak harp gemilerini İtalyan tezgahlarında inşa ettirmeye başlaması, İtalyan gemi inşa sanayinin gelişmesinde önemli bir kaynağı oluşturmuştur. Dedem Jonga de Millet'in gemi saçı imalatı yapan fabrikasının önemli bir pazarı da Osmanlı donanmasından gelen siparişlerdir."*

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul, özellikle Venedik'li, Cenova'lı İtalyanların ikinci vatani olmuştur ve bu kentin ticaret yaşamında çok önemli bir paya sahiptirler. Artan İtalyan kolonisi nedeniyle de 1863'te İstanbul'da İtalyan Hayırseverler Klübü kurulmuştu. Bu kulübün amacı, İstanbul'a yerleşmiş fakir İtalyanlara yardımcı olmaktı ve kurucuları arasında Jonga de Millet de vardı.

Jonga de Millet, 1895'te gemi kazanları ve diğer gemi parçaları ve donanımları imal eden fabrikasında elli işçi çalıştırmaktaydı. Fabrikanın 12 beygirlik bir motoru olması, o dönem için son derece ilgi çekici bir endüstriyel büyüklük olarak görülmektedir. Fabrikanın kayıtlarına göre ayrıca dört torna ve beş matkap tezgahı olan bir fabrika.

Dikkati çeken bir diğer levanten firma ise *Société d'Heraclée* 'dir. Yanko Bey Yoanidis, Leonidis, Zarifi, Gaston Auboyneau ve Albert Cazes bu isimler *Société d'Heraclée*'nin kurucularıdır ve bu şirketin çıkardığı kömürü gemilere pazarlamaktadırlar.



1892 yılında kurulan Ereğli Şirket-i Osmaniyesi-Société d'Heraclée Bender-Ereğli Şirketi'dir ve merkezi İstanbul'da olmakla birlikte ülkenin diğer bölgelerinde de şube açmak yasal yetkisi verilmişti. Kurucuları Yanko Bey Yoanidis, Leonidis Zarifi ve Osmanlı Bankası Müdür Yardımcısı Gaston Auboyneau idi. Şirketin imtiyaz sahibi Yanko Zarifi daha ileride tüm haklarını bu şirkete devretmiştir. Kaynak: Osmanlı Bankası arşivi

Ereğli'deki kömür madenleri yakınında olan Zonguldak'ta bir limanla bir rıhtım inşa etmeyi amaçladıkları gibi, asıl amaçları ocaklardan çıkartılacak kömürü gemilerle pazarlamaktı. Aynı doğrultuda kömürün nakliyle ilgili olabildiği kadar, yolcu taşımacılığını da içeren bazı demiryollarını inşa edecekler ve işletmesini yapacaklardı.

Bu amaçları gerçekleştirmek üzere kurulan *Société d'Heraclée*'ye verilen imtiyaz fermanı 20 Aralık 1891 (11 Cemaziyelahir 1311) tarihlidir. Osmanlı Bankası'ndan alınan ve sermayenin yüzde yüzde 10'unun ödendiğini belirten beyanname üzerine şirket, 18 Mayıs 1896'da Paris'te kurulmuştur. İmtiyaz süresi, herhangi bir nedenden dolayı feshedilmedikçe veya uzatılmadıkça kırk iki yıldır.

Şirketin yönetimi yönetim kurulu sorumluluğundaydı. İlk yönetim kurulu üyeleri, kurucu üyelerden başka her biri levanten kişiler olan Baron de Nervo, Mösyé Berger, Comte D'Amoux ve Mösyé Levi Lekolt'ten oluşuyordu. Sayıları beş ilâ on sekiz kişi arasında değişebilen yönetim kurulu üyeliğine aday olabilmek için şirketin yirmi hisse senedine sahip olmak lâzımdı. Bu sayı, genel kurul üyeliği için yirmi beşti.

10 milyon Franklık bir kuruluş semayesiyle tesis edilen Soci  t   d'Heracl  e'nin her hissesi 500 Frank değerinde yirmi bin hisseden oluşuyordu. Genel kurulun sermayeyi yüzde elli artırma hakkı vardı. Şirket ayrıca gerekli gördüğünde tahvil çıkarta ve piyasaya sürme yetkisine sahipti. Hisse senetleri, yarı bedelleri ödeninceye kadar ilk sahipleri adına yazılı, daha sonra hâmiline yazılı olacaktı. Şirketin normal hisselerinin dışında iki bin adet de kurucu hisse senedi vardı. Bu hisse senetlerinin sahipleri şirketin işlerinde oy sahibi olmayıp sadece k  rdan pay almaktaydılar.

Bu şirketin adının Soci  t   d'Heracl  e olarak ifade edilmesi, o devirde Ereğli yerine d'Heracl  a gibi bir Yunanca adın kullanılmasından ileri geliyordu ve Ereğli, Karadeniz'e çıkan gemiler için kömür ikmal limanıydı.

İstanbul'da yerleşik olan Albert Cazes şirketi, Albert Cazes & Co vasıtasıyla kömür brokerliği yapardı ki, günümüzde yakıt ikmalcisi ve bunker ikmalcisi olarak tanımlanmaktadır. Albert Cazes, vapur donatanı ve gemi acentesi olan firmaların çok geniş bir yelpaze ticaret yaptıklarına dair diğer bir  rneği teşkil etmektedir. Bu şirketin Burgaz, Dedeağaç, Kavala, Midilli ve Rodos'ta Şubeleri bulunuyordu.

İstanbul'da Canacaris firması arşivinde Albert Cazes'in bir broŐürüne ve dosya kayıtlarında bir de yakıt ikmal sözleşmesine rastladım. Bu belge Canacaris & Fils Co.'dadır ve halen Aldo Campaner başkanlığında muhafaza edilmektedir. Bu belge N.A. Canacaris & Fils ile merkezi Pire'de olan Messrs. Georgandis Bros isimli Yunanlı armat  rl  k firması arasında iki yıllık kömür ikmal anlaşmasıdır. Sözleşme uyarınca Georgandis Kardeşler'in gemileri Karadeniz'de Herekl  a-Ereğli'den Albert Cazes & Co. kömür ikmal şirketi vasıtasıyla ikmal yapacaklardır.

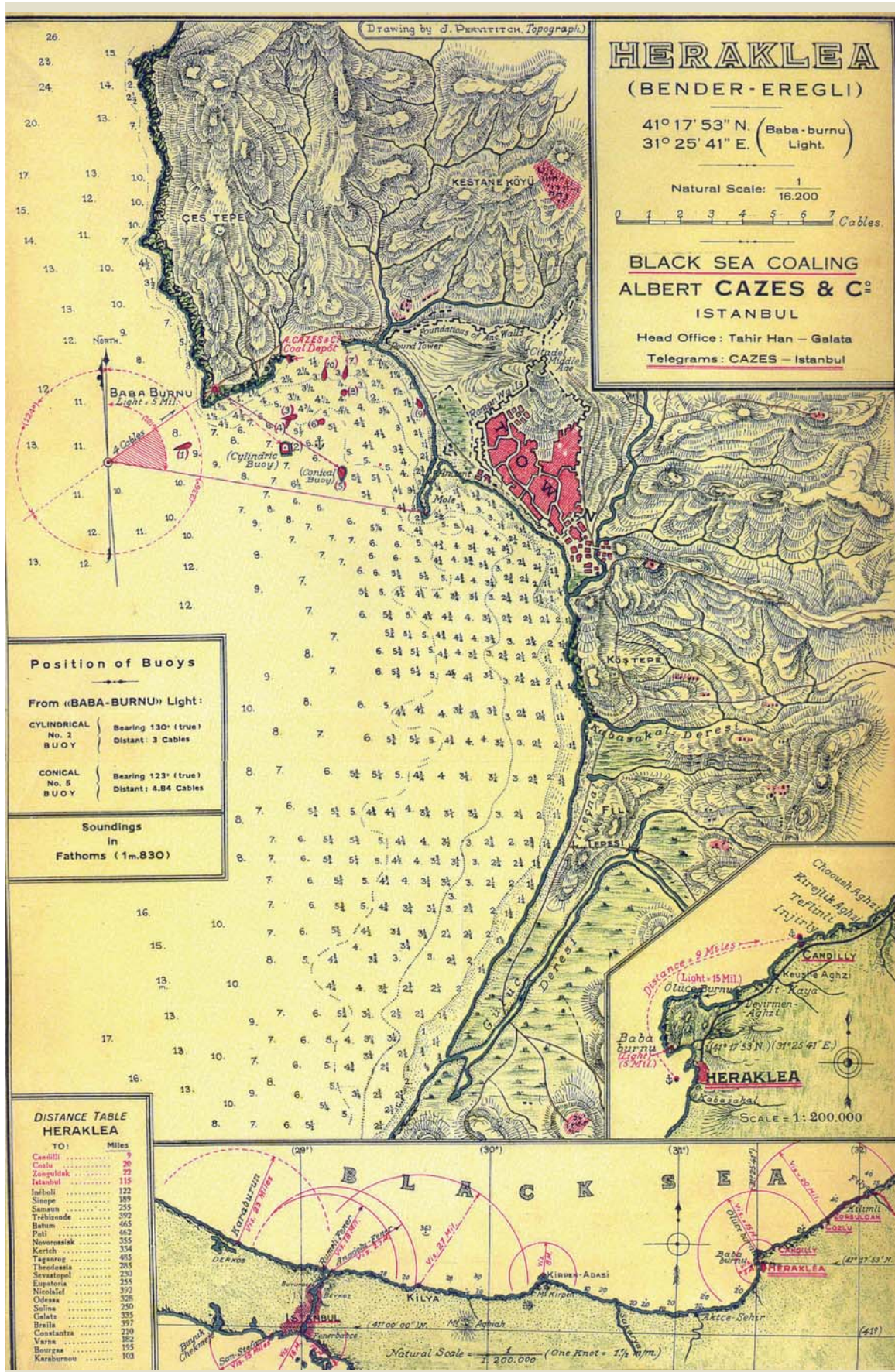
Sözleşmede ilginç olan bir madde, kömür yükleme sırasında iŐ chilerin çalışma verimliliğinden ve disiplinlerinde Albert Cazes'in hiÇbir sorumluluk almayacağı tarzındadır.

Albert Kazes & Co. Galata, Rihtım Cad. Tahir Han'da kurulu bir acentedir, fakat çoğunlukla gemilere kömür ikmalı yapan bu yakıt ikmal şirkettir.

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. Karamyan 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.





Albert Cazes & Co.'nun Heraklea/Bender Abbas kömür ocaklarının yerini gösteren deniz haritası üzerine yapılmış broşür kapağı.



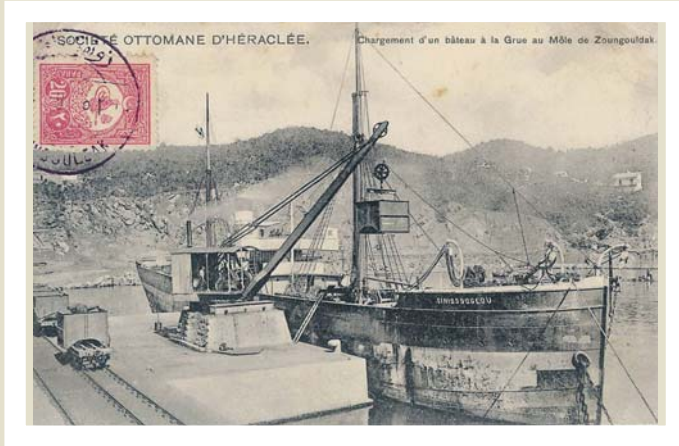
## Malta'lı Callus ve İngiliz Millingen ailesi

XIX. Yüzyıldan gelerek İstanbul ve İzmir'deki vapur donatanları ve acenteleri hakkında Callus ve Millingen ailelerini o dönemin acentelerine yeni bir örnek olarak eklemek istiyorum; Malta'lı Callus ailesi 1830 yılı içerisinde İzmir ve İstanbul'a yerleşerek, Osmanlı levantenleri arasında anılmaya başlanmışlardır. Callus'lar, Griscti, Sceberras, Caleja, Puhalski ve Van Millingen aileleriyle akrabalık ilişkileri vardır.

Callus'lardan Andreas Pasquale Annunziaso Callus 27 Mayıs 1811'de Malta'nın Zebbug kasabasında dünyaya gelmiştir. Zebbug'da yelkenli gemilere branda dokunan yüz iğnelik iplik atölyesi vardı. 1813'de adayı saran feci veba salgınında 4000'e yakın kişi öldü. Bu salgına Cellus'lar da kurban verdiler. Napolyon Savaşlarının açtığı derin ekonomik krizle daha zor yıllar yaşanırken Callus ailesinden Andreas 1829 yılında 18 yaşında iken Malta'dan İstanbul'a göçetti.

Andreas Callus önce Galata'ya yerleşti ve burada gemiciler için kumanya ve ikmal işleri yapan gemi kumanyacılık işine başladı. Bu işi çok hareketli bir liman kenti olan İzmir'de de yapmasının kârlı olacağını görek aynı servisi İzmir'de de kurdu.

Erkek kardeşleri Emmanuel daha sonra yıllarda kömür madenleriyle tanınan Zonguldak'a yerleşmiş ve bu liman kentinde gemilere kömür ihracatlığıyla acentelik yapmıştır. Diğer kardeşleri; John, Charles, Gauthier, Pierre and Theresia'nın 1843 yılı çevresinde İzmir'de evlilik yaptıkları ileri sürülmüşse de kilise kayıtları bulunamamıştır.



Callus ailesinden Emmanuel Callus Zonguldak'ta rıhtım ve liman inşaatını üstlenen firma Société d'Heraclée ile yakın ilişkisi kurduğu gibi gemilere kömür ikmal ve gemi acenteliği ile tanındı.



Zonguldak Domuz Burnu Kömür Ocağı'nı çalıştıran Fransızlar ve aileleri

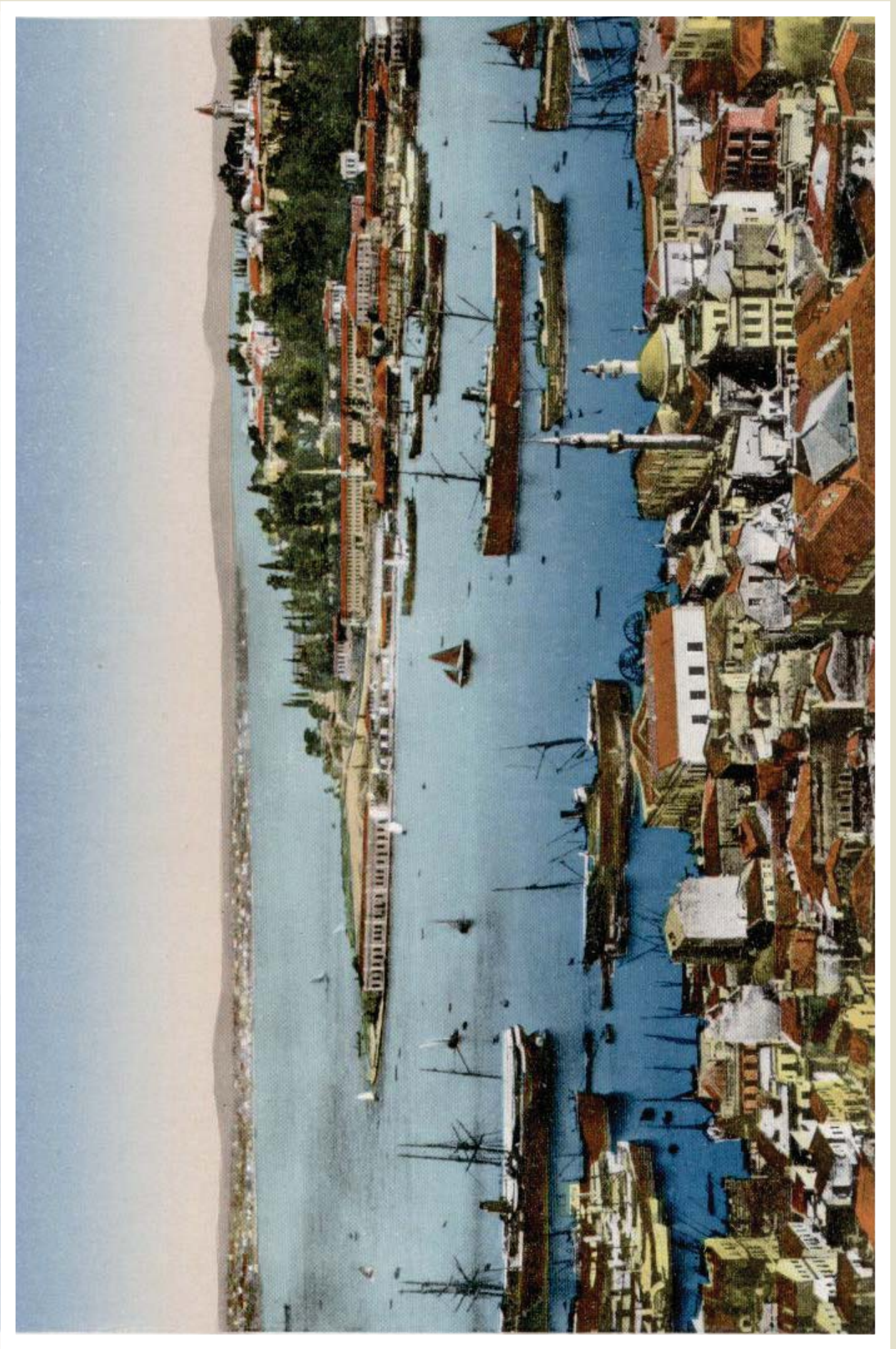
# I.DÜNYA SAVAŞI SONRASINDA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ

I. Dünya Savaşı sona ermiş, Osmanlı İmparatorluğu tarihe karışmış ve yerine Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur. Böylece 1925 yılı Mayıs kayıtlarına baktığımızda İstanbul'da faaliyet gösteren gemi acenteleri şöyle verilmektedir:

- *A. John Galani, Merkez Rıhtım Han, Galata.*
- *A. Cabaud (Theodore N. Curmussi'nin varisi) ve White Star, White Star*
- *Dominion & Red Star düzenli hat firmalarının genel acentesi; Merkez Rıhtım Han, Galata.*
- *C. Vuccino, Cité Français, Galata.*
- *D. Brazzafolli, Mumhane, Galata.*
- *Dabcovich & Co., Eski Lloyd Han, Rıhtım Cad. Galata.*
- *Danon & Danon, Kendros Han, Galata.*
- *Eustathopoulo, Nap. & Sons. Kara Mustafa Sokak, Ali Ekber Han, Galata.*
- *Edward La Fontaine & Sons; Mehmed Ali Paşa Han. No. 56-57 Galata.*
- *Jacob Lupovitz, Voyvoda Cad. Voyvoda Han, Galata.*
- *James. W. Whittall. Ltd., Aşirefendi Cad. Sansar Han, Sirkeci.*
- *Lourent Reboul, Galata.*
- *Mango Foscolo, Mango & Co. Ltd., Hovagimyan Han, Rıhtım Cad. Galata*
- *Manuelidis G.A., Bros, Cité Français, Galata.*
- *Nahum & Gormezano., Büyük Kınacı Han, Galata.*
- *Pauer, E.C. & Co. Soc. An. Commerciale Fiumana, Erzurum Han No. 21-22, Galata.*
- *Rizopoulos, C.P. & D. G. Araboğlu, Rıhtım Cad. No. 46, Galata.*
- *Tagaris T.P. Merkez Rıhtım Han, Galata.*
- *The Turkish American Shipping & Trading Co., Hayri Araboğlu & Co. Arabyan Han VI Galata.*
- *Victor Algranti, Yeni Han, Sirkeci.*
- *Walter Seager & Co., Çinili Rıhtım Han, Galata.*

Bu firmalar, Amerika bağlantılı seferleri olan gemi acenteleridir. Ayrıca ilk kez gemi kumanyacılık firması olarak Dabcovich & Co., firmasının kayıtlı olduğu görülmektedir.





*Kaynak: Sultan II. Abdülhamid Yıldız Albümleri Koleksiyonu, Yadigâr-ı İstanbul Albümü  
No. 90486,1890-1908, Fotoğraf - Jules Sandoz.*

İstanbul'daki ticaret, bankacılık vs sektörünün 1925 yılındaki tüm firmaları ve sahiplerinin isimleri aynen bu sayfalara naklettiklerim tarzında devam etmektedir.

Bu firmaları adresleri ile vermek yerine, yüzlerce adresten bazılarını da isimleriyle yazarsak şöyle bir liste ortaya çıkacaktır;

*Amar S., Muradyan Kevork, Pervanides C., Thomas Griffiths, Sarantis Frères, Abazoğlu Jean, Authomelides E.G., Komvopoulo, M.B., Ciğerciyan V.D., Francis, Salvador, Howard Edgar B., Lambrinides. J. & Co., Margaritoff, Demetre M., Gülbenkyan, Obradovich, Franz., Franco Lazzaro, Yoannidis Sprio...*"

1925 yılında kayıtlı vapur donatanları ve acenteleri mevcut belgeye göre şöyledir;

- *Algranti, Victor, Yeni Han, Sirkeci- İstanbul.*
- *Arachingi, René, Merkez Rıhtım Han., Galata-İstanbul.*
- *Athanassiades, Bodossaki;Hovagimyan Han, rıhtım Cad., Galata- İstanbul.*
- *Brazzafolli D., (Lloyd Triestino), Mumhane, Galata- İstanbul.*
- *Dabovich & Co., Eski Lloyd Han, Galata- İstanbul.*
- *Eustathopoulo, Nap. & Son., Kara Mustafa Sokak, Ali Ekber Han, Galata- İstanbul.*
- *Foscolo, Mango & Co. Ltd., Hovagimyan Han, Rıhtım Cad., Galata- İstanbul.*
- *Galani, John A., Merkez Rıhtım Han, Galata- İstanbul.*
- *"Intercontinentale", Seyr-i Sefain Han, Karaköy, Galata- İstanbul.*
- *La Fontaine, Edward, & Sons; Elalemci Han, Galata- İstanbul.*
- *Lupovitz, Jacob., Voyvoda Sokak, Voyvoda Han, Galata- İstanbul.*
- *Manuelides, G.A., Bros., 19-29 Cité Français, Rıhtım Cad., - Galata- İstanbul.*
- *Nahum & Gormezano, Büyük Kinacıhan 41, Galata- İstanbul.*
- *Pauer. E.C., & Co., Soc. An. Commerciale Fiumana, Erzurum Han 21-22, Sirkeci- İstanbul.*
- *Reboul, Laurent., Galata- İstanbul.*
- *Rizopoulos, C.P., & Araboğlu, Rıhtım Cad. Tahir Han No.46, Galata- İstanbul.*
- *Rouso & Danon, Phaliron Han, Galata- İstanbul.*
- *Tagaris, T.P., Merkez Rıhtım Han, Galata- İstanbul.*
- *Vuccino C. & G., Cité Française, Rıhtım Cad. Galata- İstanbul.*
- *Whittall, J.W., & Co. Ltd., Sansar Han, Galata- İstanbul.*

Bu listede yer alan Intercontinentale Transport & Communication Co. hem stimli gemiler brokerlik ve forwarding firmasıdır, hem de gemi acentesidir. Yine çoğunluk gemi acentelerinde görüldüğü üzere kömür ihracatçısı ve gemilere kömür ikmal "Bunker" firmasıdır. Depolama yapmaktadır ve sigorta brokerliği ve acenteliği vardır. Bu şirketin Douane Sokak Mesadet Han'da ve Sirkeci Garı civarında 14 No'lu deposu olduğu ilanlarında görülmektedir. Intercontinentale Transport & Communication Co. diğer vapur donatanları ve acentelerinin XIX. ve XX. Yüzyıl başlarındaki ticari yapılarını vermek açısından bir örnek teşkil etmektedir.





J.W.Whittall & Co. Ltd. tüccar, banker, gemi acentesi ve sigorta acentesi, madenci ve muhtelif maden pazarlamacısı tüccar olarak ticaret yaşamında tanınıyordu. Fakat çok önemli bir faaliyeti ise Lloyd's of London adına Lloyd's Agent olmasıydı. James Whittall zamanla Lloyd's Agent olarak tüm haklarını günümüzde Vitsan olarak devam eden İlkay Bilgişin'in başkanlığındaki geleneksel bir uzmanlığa devredecektir.

J.W.Whittall & Co. Ltd. Royal Mail Steam Packet Co.; Pasific Steam Navigation Co.; The Moss Seamship Co. Ltd. ; Hidivyal Mail Line; Royal Exchange Assurance Corporation; Phoneix Assurance Co. Ltd; London Salvage Association; Osaka Marine & Fire Insurance Co.; Japanese Steamship Lines ve diğerlerinin Türkiye genel acentesiydi. Fakat diğer taraftan da her türlü hububat, deri, fındık, madenler ve sair tarım ürünleri veya hayvani ürünler ihracatı yapıyordu.

Bu süreçte, İskenderun ve Mersin, İstanbul'daki acentelerin tâli (yardımcı) acenteleri olarak çalışmaktadırlar. Açıkçası, yabancı denizcilik firmalarının Türkiye genel acenteleri daima İstanbul'dadır. İstanbul'daki acenteler, Mersin ve İskenderun'da yardımcı acenteler tayin etmişlerdir.

Herbiri Türkiye'nin deniz ticareti dünyasında derin saygın izler bırakmış olan İskenderun'lu Makzume ailesinden kuzen olan Lyonel Makzume, Antoine Makzume, 1880 yılında gemi acenteliğine başlamış olan Abdullah Boutros ve oğlu Emile Boutros ile torunu 1926 oğumlu Ernest Boutros, İtalya'dan göçetmiş Alfredo Levante, Toni Kokolakis, Mersin'de İskender Albert Botros ve Hanri Atat, Jan Taşçı, Remon Kumdereli, Mişel Şaşati gibi aile firmaları dikkati çekmektedir.

Makzume ailesinin İskenderun'a yerleşim tarihleri ise XIX. Yüzyıl sonlarına rastlamaktadır. Emil Makzume'nin 1923'de başlattığı deniz acenteliği, oğlu Antoine Makzume'yle gelişme göstermiş ve üçüncü kuşak Erol Makzume ve eniştesi Bahriye Nazırı ve müteakiben Sultan Vahdeddin'in Seryaveri olan Ahmed Avni Paşa'nın(\*) torunu Semih



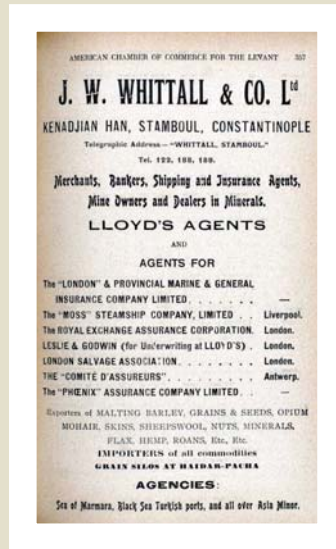
Baki ile günümüze ulaşmıştır. Lyonel Makzume'nin ise günümüzde devamı olan büyük oğlu Raymond Makzume, İskenderun'da Lam-Lyonel A.Makzume Vapur Acentesi AŞ olarak deniz acentesi geleneğinin temsilcisi olmuştur.

İskenderun'un sosyo-ekonomik tarihinde saygın bir yeri olan Abdullah Boutros ve Oğulları Müessesesi Koll. Şti'nin kuruluş tarihi 1880'dir. Abdullah Boutros'un kurduğu gemi acentesinin merkezi İskenderun'da olmasına karşın, Lazkiye, Beyrut, Tripoli ve Paris'te şubeleri vardı.

İskenderun'un Fransız mandası altında bulunduğu yıllarda devam eden gemi acenteliği faaliyeti 1932'de Abdullah Boutros'un oğlu Emil Boutros'a geçti ve İskenderun'un 1938'de Hatay vilayetiyle birlikte Türkiye'ye katılmasını takiben yurtdışındaki şubeleri kapatarak Mersin'de bir şube açtı.

Abdullah Boutros'un torunu olan Ernest Boutros, 1948'te başlattığı devrim kavramındaki yeniden yapılanma çalışmalarıyla Ets. A. Boutros & Fils - Boutros Maritime & Transport SA adı verilen şirketi tamamiyle uluslararası bir seviyeye çıkartmıştır. Ancak 1987'de bir trafik kazasında vefatından sonra oğulları Emil Boutros ve Aksel Boutros yönetimine geçmiş bulunmaktadır.

Yeniden İstanbul'da Vapur donatanları ve Acenteleri konusundaki değişime bakarsak; I.Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle 1919 yılında yapılan genel kurul toplantısında Compagnies Des Messageries Maritimes acentesi temsilcisi E. Lebussiere başkan seçilmiştir. 1921 yılında bu görevi Societea Italiana di Servisi acentesi temsilcisi Quintino Fonzi Cruciani'nin üstlendiği görülmektedir. 1928 yılında ise Compagnies Des Messageries Maritimes acentesi temsilcisi Laurent Reboul başkan olarak göreve başlar ve tam 33 yıl, 26 Ocak 1961'e kadar göreve devam ederek, herhalde erişilmez bir rekora imzasını atmış olur.<sup>(\*)</sup>



(Solda) İstanbul'daki American Ticaret Odası bülteninde yer alan J.W.Whittall & Co.Ltd. acentesinin seri ilanlarından biri.

(Sağda) Edwin ve eşi Lilly Whittall (Evlence tarihi 1887) Moda'daki köşkerinin bahçesinde(Yıl 1947)

Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

(\*) Avni Paşa Anlatıyor, Osman Öndeş, Timaş Yayınevi, 2012.

## II. Dünya Savaşı koşullarında

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivinde II. Dünya Savaşı 1941 yılına ait ilgi çekecek bir belge bulunmaktadır. Bu belge *"İkinci Teşrin 1927 Tarih ve 1218 Numaralı ruhsatname ile teşekkül etmiş olan Şambır Maritim De Kompanyi Dö Navigasyon Etranger Cemiyeti'nin 28 Haziran 1938 Tarih ve 3512 Numaralı Cemiyetleri Kanunu ahkâmı dairesinde tadil edilen Nizamnamesi"* ni içermektedir.

Bu belge aslında kuruluş yılı 1902 olan Cemiyeti değil, 1927 yılında yeniden teşekkül etmiş olan Cemiyetin başlangıç tarihi olarak vermektedir ki, asıl olan tarih 1902'dir.

1927 tarihi esas alındığında, yeniden teşekkül etmiş ve herbiri için meslekleri hanesinde "Vapur Acentesi" yazılı olan Cemiyet'in Müessisleri (Kurucuları), şöyledir:

- Ali Hayri, İkametgâhı Uluköy Hayri Bey Yalısı, Tabiiyeti Türk.
- Dimitri Mango, İkametgâhı Beyoğlu Aruzlar S.Rizzo Apt., Tabiiyeti Yunan.
- Laurent Reboul, Bomonti, Halaskârgazi Nimet Apt., Tabiiyeti Fransız.
- Konstantin Siskidi, Beyoğlu Tünel Geçidi Tünel, Tabiiyeti Türk.
- Reginald Whittall, Kadıköy, moda Devriye Sokak No.48., Tabiiyeti İngiliz.
- Domenico Brazzafoli, Vefat etmiştir, Tabiiyeti İtalyan.
- Fonzi Cruciani, Vefat etmiştir, Tabiiyeti İtalyan.
- Josef Silberman, Vefat etmiştir, Tabiiyeti Türk.
- Mihail Fole, Vefat etmiştir, Tabiiyeti Romanya.
- Walter Seager, Vefat etmiştir, Tabiiyeti İngiliz.

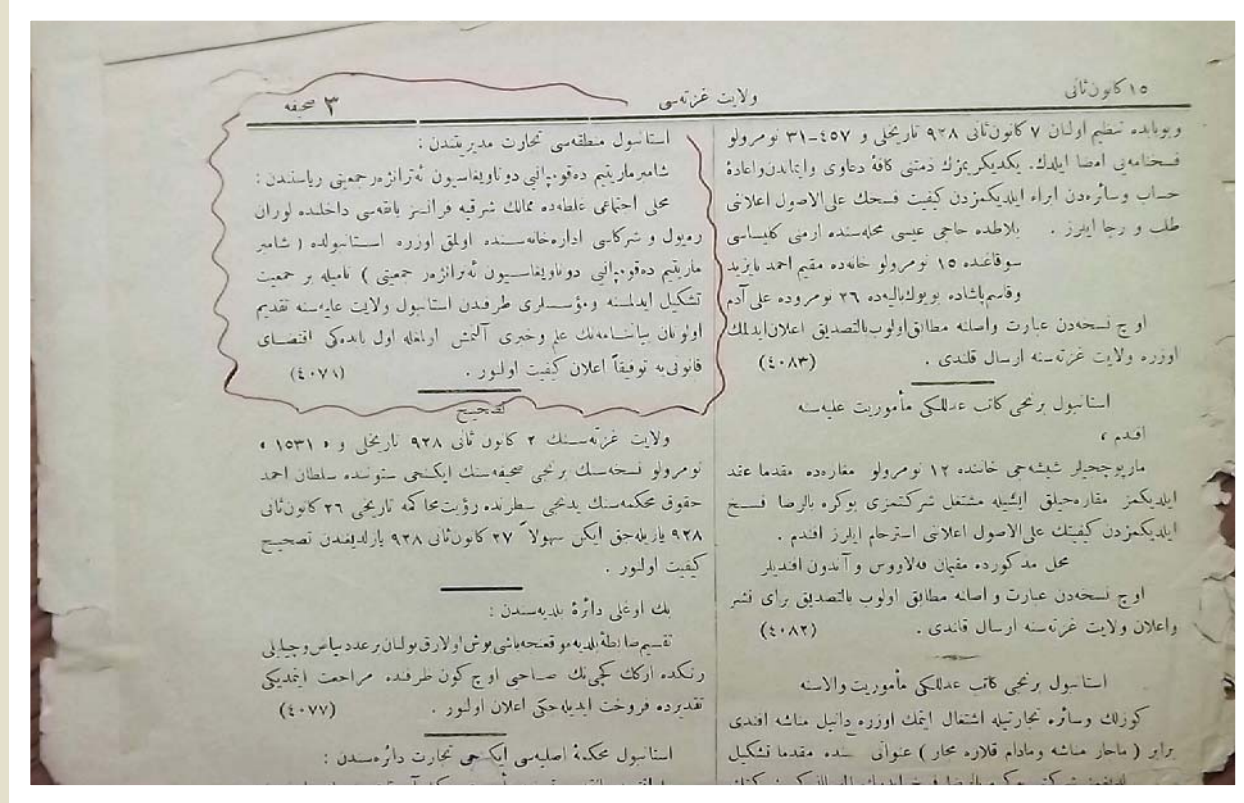
## Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

27 Ocak 1961'de yapılan seçimlerde Hugh La Fontaine başkanlığına seçilmiştir. Üç yıl süreyle başkanlık yapan Hugh La Fontaine sağlığının giderek bozulması nedeniyle 30 Ocak 1964'de görevini Gabriel Couteaux'e teslim eder.

1970 tarihinde yapılan Genel Kurul toplantısıyla çok önemli iki karar alınmıştır. Bu kararlardan biri, derneğin isim değişikliği kararı onaylanmış ve *"Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği"* ismi kararlaştırılmıştır. Aynı toplantıda yapılan başkanlık seçiminde Kaptan Metin Leblebicioğlu başkanlık görevine getirilmiş ve bu görevi büyük bir feragatle ve başarıyla sürdürmüştür. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 2002 yılı sonundaki üye sayısı ise 134 olarak açıklanmıştır.

Derneğin arşivinde on iki adet karar defteri vardır ve bu defterlerden birincisi 24 Mart 1927 tarihidir. Bu defterde kararlar iki sütun halinde, Osmanlıca ve Fransızca olarak kaydedilmiştir.

9 Ekim 1928 tarihli 11. No'lu karar 159'uncu sayfada yer alır ve ilk defa Lâtin harfleriyle ve Türkçe olarak yazılmıştır. Bu tarihten sonra *"Şambır Maritim de Kampany dö Navigasyon Etranger Cemiyeti Zabıt Defteri"*ndeki tüm yazışmalar Türkçe ve Fransızca olarak devam etmiştir.



Cemiyetin 15 Kanunusani(Ocak)1928 tarihli İstanbul Vilayeti Gazetesi'nde yayınlanan ilanı ile şu duyuru yapıyordu;(Metin kısmen günümüz Türkçesiyle verilmiştir) İstanbul Bölge Müdürlüğü'nden; Chambre Maritime Des Companie De Navigation Etranger Cemiyeti Başkanlığı'ndan: Mahalli toplantı yeri Galata'daki Fransız Bankası dahilinde Laurent Reboul ve Ortakları idarehanesinde olmak üzere İstanbul'da (Chambre Maritime des Companie de Navigation Etrangères Cemiyeti adı ile bir cemiyet teşkil edilmiş ve kurucuları tarafından İstanbul Vilayeti'ne takdim olunan beyannamenin belgesi alınarak bu husustaki işlemlere uygun olarak ilanı duyurulur.

Kaynak- Osman Öndeş arşivi.

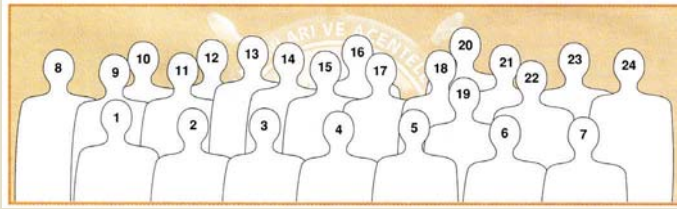


6 Kasım 1970 tarihiyle başlayan Altıncı Defter'le birlikte, cemiyetin adının "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" olarak kaydedildiği görülmektedir. Kasım 2002'de yüz yıllık bir maziyi geride bırakan "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği"nin Yönetim Kurulu Başkanı Metin Leblebicioğlu, XXI. Yüzyıl başlarında bu görevi genç kuşaklara bırakırken, Başkan Yardımcısı Ruhi Duman, Sekreter - Coşkun Yurtkoru, Muhasip üye - Kenan Türkantos; Üyeler-Vural Onur, Timuçin Pekar, Recep Düzgüt'ten oluşuyordu. Dernek Müdürü ise Cavit Kaplan'dı. Derneğin yedek üyeleri- Mahmut Aydın, Cengiz Abas, İbrahim Koral, İbrahim Sipahi, Emin Eminoğlu, Ekrem Erdem, Cevdet Başaçık'tı.

Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Étrangères Constantinople'e ait 1902'den başlayarak 1927'ye kadar olan belgelerin olmayışı ve ayrıca çeyrek asırlık süreci görüntüleyen fotoğraflarını bulunmayışı, tarihin kaydedilmesi açısından ciddi bir kayıptır. Gabriel Couteaux'nun görevden ayrılırken istenilen her belgenin alınmasına müsaade etmesine karşın, tüm belgelerin kendi şirketinin raflarında kalmasından ve zamanla yok olup gitmelerinden ileri geldiği ifade edilmiştir.

Derneğin 1906'dan sonra bilinen genel Kurul fotoğrafı, Kasım 1934'te yapılmış Genel Kurul Toplantısı sonrasında çekilmiş olan fotoğraftır. Beyoğlu'nda Femina fotoğraf stüdyosunda çekilmiş olan fotoğraftan yararlanarak yapılan tespite göre, Oda'nın 27 üyesi vardır. Fotoğraftaki sıralamaya göre, bu üyeler; C. Mohak, Q. Malioğlu, J.W.Kernick, A. Bonetta, Laurent Reboul, A. Hayri, J. Laster, C. Siskidi, C. Dabcovich, R. Ferri, V. Karinski, C. Doros, Marcello Campaner, Dimitro Mango, Roland Whittall, Hugu La Fontaine, I. Bakladieff, C. Bennet, A. Sovelli, C. Palmieri, A. Canacaris, S. Efremides, C. Hakkı, B. Araboğlu, D. Anagnostopoulo, E.Joannides, M. Hattem'dir.





Arşiv kayıtlarında tespit edilen ilk fotoğraf 1906 tarihli. Bu fotoğraf genel kurul toplantısı nedeniyle çekilmiştir. Kayıtlara göre bu fotoğrafta yer alan üyeler soldan itibaren ön sıradakiler; 1-P. Lampros, 2-Alfred Silley, 3-Emille Barbours, 4- C. Decha, 5- W.Petche, 6- J.Seymiri, 7- Timothée Reboul, (Arka sıra); 8- N. Aperguis, 9- B. Ardunas, 10- L. Tourter, 11-C.Noykoff, 12- James W. Whittall, 13- W. Seager, 14- R. Lendemann, 15- Théodoridi, 16- G. Schrimph, 17- Theodore Reppen, 18- Bodgan De Jugovich, 19- F.Rizzo, 20- Laurent Reboul, 21- G. Doros, 22- Dimitri Mango, 23- James La Fontaine, 24- Theo C. Curmissi.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi

# CHAMBRE MARITIME DES COMPAGNIES DE NAVIGATION ÉTRANGÈRES CONSTANTINOPLÉ İSTANBUL YABANCI GEMİ ŞİRKETLERİ DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKANLARI

Osmanlı İmparatorluğu'nun son çeyreğinde yabancı armatörlük şirketlerinin İstanbul'daki şubelerinde görev yapan temsilcilerinin 6 Kasım 1902 tarihinde hayat bulan "*Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Étrangères Constantinople - Yabancı Gemi Şirketleri İstanbul Deniz Ticaret Odası*"nın kurucuları hakkında yaptığım çalışmadan elde ettiğim bilgiler şöyledir;

Aile bağlarını saptayabildiğimiz ilk yönetim kurulu üyelerinden Timothée Reboul'un aile kökleri 1682 yılına Marsilya'ya kadar gidiyor. İzmir'e göçeden ilk Reboul ise Alexandre Jean Baptiste Gaspard "Timothée" Reboul.

4 Ağustos 1800'de Bouches - du - Rhone, Cote d'Azur'de dünyaya geldi. İzmir'e göçetti ve 1 Haziran 1825'de Bornova'daki Saint Policarpe Kilisesinde Elisabeth Helene Séraphine ile evlendi. Reboul ailesinin bir grubu İstanbul'a yerleşti. 6 Mart 1857 tarihinde 56 yaşında İstanbul'da öldü.

1902 yılında yönetim kurulunda yer alan Timothée Reboul, 1912-1914 yılları arasında "Dersaadet Şambir Maritime de Campani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti"nin başkanlığını üstlendi. Böylece kuruluştan itibaren ilk başkan M. Charles Dechaud'dan sonra yönetim kurulu başkanlığını üstlendi. İstanbul'da vefat etmiştir. Mezarı Feriköy'deki Latin Katolik Mezarlığındadır.

Timothée Reboul'dan sonra yönetim kurulu başkanı seçilen E. Laboussiere Messageries Maritimes'in Vapur Acentesi'ydi.

1921-1928 yılları arasında başkanlık yapan Quintino Fonzi Cruciani'nin şirketi Galata'da Rıhtım Han'daydı.

1928-1933 ve 1933-1961 yılları arasında iki dönem yönetim kurulu başkanı olarak görev yapan Laurent Reboul, Reboul ailesini seçkin bir temsilciydi. Bu aileden Jean César Reboul Beyoğlu'nda açtığı ünlü Reboul Eczanesi ile tanınmıştır.

Reboul Eczanesinin yer aldığı Rumeli Han, Ragıp Paşa'nın Afrika ve Anadolu Pasajları ile birlikte inşa ettirdiği üç handan biridir. Cephesi barok ağırlıklı, neo-Klasik vurgulu eklektik tarzda bezenmiştir.

Reboul ailesinden Laurent Reboul tanınmış bir vapur donatanı ve acentesi olarak Messageries Maritimes Vapur Acentesi ile yoluna devam ederken, aynı zamanda Voyvoda Caddesi (Bankalar Caddesi)'ndeki Selanik Bankası'nın hissedarıydı ve yönetim kurulu üyeleri arasında yer alıyordu.

11 Eylül 1961 Salı günü İstanbul'da vefat etti. Vefatı üzerine Selanik Bankası adına Milliyet Gazetesi'ne verilen ilanla "Selanik Bankası İdare Meclisi Reisi ve azaları mesai arkadaşlarından Bay Laurent Reboul'un 11 Eylül 1961 Salı günü vefat ettiğini teessürle öğrenmiştir.

Mütevaffanın yüksek bilgisi, engin tecrübesi ve işlere derin vukufu bundan böyle eksikliğini bize daima açığı ile hissettirecektir. Ufulü bütün kendisini tanıyanları ve Selanik Bankası camiasını elem ve teessüre garketmiştir" deniliyordu.

Laurent Reboul'ün vefatı üzerine başkan seçilen Hugh La Fontaine, Whittall ailesiyle akrabadır.

Akrabalıkları evliliklere dayanır; Charlton Whittall ile Frederick La Fontaine'in kızı Helen La Fontaine'in İzmir'deki evliliklerinden; Frederick James Whittall, Edward Walter Whittall, James Charlton Whittall, Adelaide Fanny Whittall, Mary Constance Whittall, Wilfred Augustus Whittall, Oscar Whittall, Luise Alice Whittall, Helen Branche, Jane Edith Whittall, Theophanie Augusta ve Blanche Innocense Whittall adını verdikleri 12 çocukları oldu.

Whittall ve La Fontaine akrabalığına ait birdiğer örnek ise; James Whittall ve Magdalen Blanche Giraud'un üçüncü kızı Jane Whittall'dür. 1842 yılında Bornova'da dünyaya geldi. Üçüncü çocukları Charles Wilkinson, 1901'de Edward Augustus John La Fontaine ve Blanche Magdalen Whittall'ün kızı Magdeline La Fontaine'le evlendi. Bu ailenin tek çocuğu oldu. Richard Edward Wilkinson adını verdiler. 1924'te İzmir'de İngiliz konsolosu iken Frederick de Cramer ve Mary Whittall'ün kızı Thelma de Cramer'le İzmir'de evlenmişlerdir.

Richard A. Wilkinson, 1944'te Edna Bryce'la evlenmiş ve bu evlilikten 1945'te Richard Charles Wilkinson, 1950'de Michael Edward Wilkinson ve 1960'da Mary Wilkinson dünyaya gelmiştir. Merkez Deniz Acentesi'nin kurucusu ve başkanı, efendiliğin simgesi Charles Frederick Wilkinson bu ailenin Türkiye'deki son temsilcisidir.

M.Charles Dèchaud 1912 yılına kadar on yıl süreyle başkanlık yapmıştır. 1912'de yapılan seçimlerde Timothée Reboul başkanlığa seçilmiş, fakat başkanlık döneminin Balkan Savaşı'na rastlaması ve ardından I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle, Timothée Reboul, 1919 yılına kadar görevde kalmıştır.

### ***Gabriel Couteaux hakkında***

Yaptığım araştırmalarla yaşamları hakkında belgelere ulaştığım isimlerden biri de Gabriel Couteaux olmuştur; Son derece faal bir işadamydı. Couteaux ailesi Çarlık Rusya'sından kaçarak İstanbul'a göçetmişti. 1926 yılında Türkiye ile Belçika arasındaki ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel ilişkilere destek olmak amacıyla İzzet Akosman, Afif Tektaş, Willi Marguery ile birlikte "*Türk Belçika Ticaret Derneği*" ni kurmuştur.

Trieste'li bir İtalyan olan *Giacomo Anderlich* tarafından 16 Mart 1838 tarihinde kurulmuş olan İstanbul Harbiye'deki Artigiana Düşkünler Evi'nin bir süre Yönetim Kurulu Başkanı olarak çok etkin hizmetler vermiştir. Gabriel Couteaux Türkiye ile Belçika arasında ticaret işbirliği yönünde işadamlarından İzzet Akosman'la birlikte Türkiye Belçika Ticaret Odası'nın kurucuları arasında yer aldı. Kimsesizlerin barınması adına sosyal faaliyetlere katıldı. Bunlardan biri İstanbul Harbiye'de bulunan Artigiana Düşkünler Evi'dir.

16 Mart 1838 tarihinde Trieste'li bir İtalyan olan Giacomo Anderlich tarafından kurulmuş olan ve Sultan Abdülaziz, Avusturya İmparatoriçesi Arşidük François Charles, Arşidük Maximilien, Bavyerya Başpiskoposu gibi ünlü insanların destek verdiği düşkünler evi ilk zamanlarda kimsesiz çocuklara hizmet vermekteydi.

1950-1960 yılları arasındaki yönetim kurulu başkanı ve aynı zamanda Belçikalı iş adamı olan Gabriel Couteaux'nun etkili çalışmaları sonucunda eski müstakil küçük evler yıktırılarak yerlerine 1500 metrekarelik bir bahçenin etrafında, daha modern ve daha kullanışlı bir bina inşa edilmiştir.

Gabriel Couteaux'nun kendi adıyla anılan Couteaux Han, Karaköy'de Yolcu Salonunun karşında sağdaki köşedeki handı.

Aynı zamanda Belçika fahri konsolosuydu. Son derece efendi ve kibar ve geniş kültürü olan bir şahsiyetti. Rusça dahil dokuz lisanı mükemmel konuşur ve yazardı.

Gabriel Couteaux Gemi Acentası devrinin öndegelen deniz ticaret firmalarındandı. American President Line, Japan Osaka Line, Messagerie Maritime, Paquet, Fabre Line, Prudential Line gibi büyük kumpanyaları temsil ediyordu.

İstanbul'lu gemi acentası Laurent Reboul ile ortaklaşa bir de armatörlük denemesi olmuştur. Sahip olduğu gemi *Thoroy* 1893 yılında Newcastle upon Tyne Tersanesi'nde inşa edilmişti. Geminin inşa sırasındaki adı *Snowflake*'di. 1913'de eldeğiştirmiş ve *Kremlin* adı verilmiştir. Üçüncü kez 1922'de satıldı ve *Velløy* adı verildi. 1925 Ağustos ayında Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S isimli Norveç armatörlük firması tarafından satın alınarak *Thoroy* adını aldı.

1940 Nisan ayında Almanlar Norveç'i istila ederken Müttefik Kuvvetler'e katılacak şekilde İngiltere'de bir limana sığınmıştı. II. Dünya Savaşı yıllarında Transatlantik kovoylarında yer aldı ve Alman U-Bot'larının saldırılarından kurtulmayı başardı. Ocak 1941'de Alman bombardıman uçaklarını saldırıları sırasında yara aldıysa da, onarılarak yeniden seferlerine başladı. 8 Nisan 1947'de Laurent Reboul & Gabriel Couteaux ortaklığına satıldı ve gemiye *Anne de France* adı verildi.

### **Belçika ve İngiliz Ticaret Odası'nın üyesi**

Çeşitli ticaret alanlarında faaliyet gösteren Gabriel Couteaux, Belçika ve İngiltere Ticaret Odalarının seçkin yönetim kurulu üyelerindendi.

Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyılın ikinci yarısında, özellikle 1870'lerden itibaren İstanbul, İzmir, Beyrut, Şam ve Selanik gibi önemli liman kentlerinde Avusturya-Macaristan, Fransa, İngiltere, İtalya, Amerika Birleşik Devletleri ticaret odaları kurulmuştur.

İstanbul'da önce Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Sefareti bünyesinde Dersaadet Avusturya-Macaristan Ticaret Odası faaliyete geçmiştir. 1874'de ise bağımsız bir birim haline gelmiş olan Dersaadet Avusturya-Macaristan Ticaret Odası'nın daha sonraki yıllarda Beyrut, Şam ve Selanik'te de benzer şubeleri kuruldu.

İstanbul'da, Fransa tarafından kurulan *Chambre de Commerce Française d'Istanbul*, 1885 yılında faaliyete geçti. Bu Oda'nın fahri başkanı aynı zamanda Fransa'nın İstanbul'daki büyükelçisiydi. Odanın fahri heyeti ve bir de idare meclisi vardı. Üyelerin bir kısmı Levanten tüccarlardan oluşuyordu ki, ancak yarım asır sonrasında Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği olarak yeniden şekillenecek olan *Chambre Maritime Des Compagnies de Navigation Etrangères*'i 1902 kuranlardan Gabriel Couteaux da bu üyelerden biri olarak görülmektedir.

Oda yönetim kurulu Fransa'nın dış ticaretinin gelişmesine ilişkin yasalar, tüzükler ve kararlar doğrultusunda çalışmakta, görüş bildirmekte, Fransız tüccarlarının çıkarını sınırlayanlara veya ihlâl edenlere uyarıda bulunduğu gibi, durumu doğrudan Fransız resmî makamlarına da iletmekteydi. Fransız bayraklı ticaret gemilerinin bazı malların navlunlarına ait tarifeleri rekabetçi kılmak üzere düşürmesi, Fransız postalarının eşya örneği nakliyatını özel tarife tâbi tutması gibi konular hakkında oda tarafından yöneltilen başvurular Fransız hükümeti tarafından dikkate alınırdı. Oda'nın faaliyetleri arasında, Fransa'nın ihracatının teşviki ve geliştirilmesi amacıyla her yıl bir miktar Fransız gencine Türkiye'de iş bulmasını ve bu gençlerin ticarethanelere yerleştirilmesi de yer almaktaydı.

"The British Chamber of Commerce of Turkey - "Türkiye, İngiliz Ticaret Odası" ise 1887'de kuruldu. Osmanlı kavramında "Dersaadet İngiliz Ticaret Odası"na yalnız İngiliz uyruğunda bulunanlar veya bir İngiliz işletmesini temsil edenler üye olabiliyorlardı. Bu kural odanın yalnız İngilizlerden oluştuğunu akla getirirse de, Dersaadet İngiliz Ticaret Odası'na kayıtlı bulunan ve sayısı 120'yi bulan üyelerin çoğu İngiliz değildiler. Belçika uyruklu Gabriel Couteaux gibi, İzmir'li gemi acentesi sahibi Van Der Zee ve La Fontaine'in İngiliz Ticaret Odası'na üye olabilmeleri özel bir yasa sayesinde olabilmektedir.

### ***Gabriel Couteaux'ya tanıklık eden bir Macar***

Ömrünün yirmibeş yılı Nusaybin - Karkamış'ta geçen bir hırvat mühendisin oğlu Eskişehir doğumlu Remi Marinçiç, Gabriel Couteaux Gemi Acentasında göreve başlaması sayesinde, denizle devam eden uzun bir maziye de tanık olmuştur. Zamanla bu şirketin acenta müdürü olarak sorumluluklar da üstlenmiştir.

Gabriel Couteaux ile ilgili birdiğer isim ise yine Kadıköy'lü Akavi'lerdir; Osmanlı İmparatorluğu'nun bir eyaleti olan Beyrut'tan işbulmak amacıyla İstanbul'a göçeden Akavi ailesinden Mişel Akavi İstanbul'a geldiğinde henüz beş yaşındaydı. Mişel Akavi İstanbul'da büyüdü Genç yaşlarında aşık olduğu kız, yine ünlü bir gemi acentesi olan Fransız asıllı Reboul ailesinden Laurent Reboul'un kızkardeşiydi.

Raboul ve Akavi ailesinin evliliğinden doğan Jan Akavi ise, annesinin ve babasının yaşamına ait anıları şöyle aktarmıştı: "*Annem Ivonne Reboul ailenin en büyük kızıydı ve 1889'da İstanbul'da dünyaya geldi. Kardeşleri Laurent Reboul, Gil Reboul, Jacques Reboul'dü. Gemi Acentası olan Laurent Reboul'dür.*

*Dedem ve anneannem Kadıköy'de çarşı içinde Hacı Bekir Şekerci dükkanının yanındaki evde otururlardı. Annem de o evde dünyaya gelmiştir. Laurent Reboul annemden iki yaş küçüktür. 1910 civarında gemi acentası olarak başlamıştır. I. Dünya Harbi sonrasında Gabriel Couteaux ile ortaklık kurdular.*

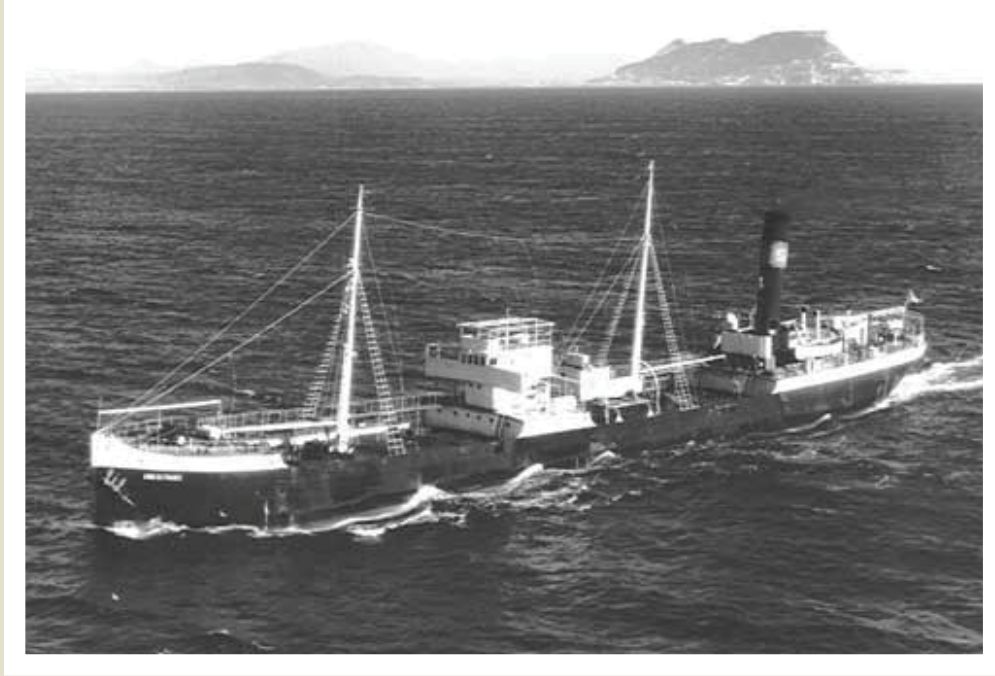
*Couteaux'larla Reboul'ların uzaktan akrabaydılar. Laurent Reboul gemi acentesi İstanbul'daki en eski acente sayılır. Sonra Gabriel Couteaux ile birleşince, şirketin adı L. Reboul & G. Couteaux Gemi Acentası olmuştur.*

*Laurent Reboul otuz seneye yakın Chambre Des Maritime Pour Etrangeres - Yabancıları için Deniz Ticaret Odası'nın Başkanlığını yapmıştır. Vefatından sonra bu görevi Gabriel Couteaux üstlenmiştir."*

Jan Akavi 1920'de Kadıköy'de Bahariye'deki Saint Josef Lisesi'nin yanındaki sokakta yer alan evlerinde dünyaya geldi. Bahariye o yıllarda Çevizlik olarak anılıyordu.

Gabriel Couteaux ve Laurent Reboul ailelerinin evleri bir zamanlar Moda gibi tamamiyle levantenlerin tercih ettiği semtlerden olan Fenerbahçe'deydi. Couteaux Konağı'nın 2001 yılında restorasyondan sonra boş olarak muhafaza edildiği bilinmektedir.



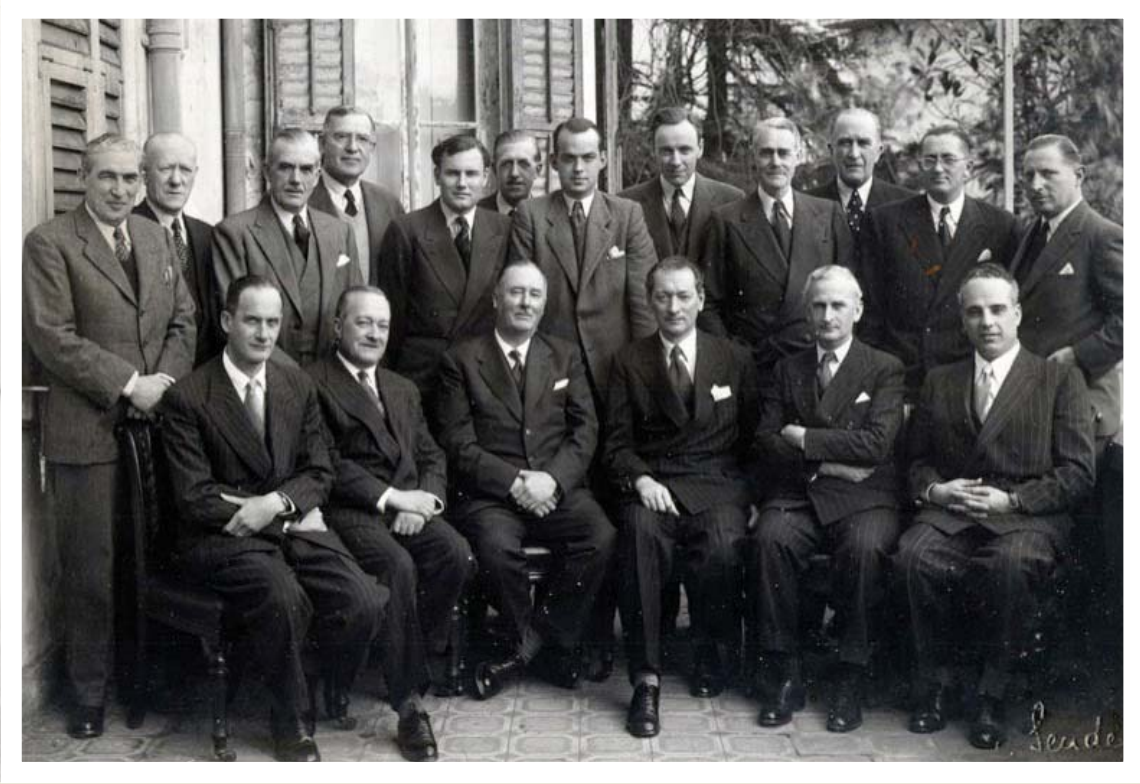


8 Nisan 1947'de Laurent Reboul & Gabriel Couteaux ortaklığına satılan Thoroy isimli 1893 inşa gemiye Anne de France adı verildi. Fotoğraf geminin Anne de France adıyla Marmara'da seyrederken çekilmiştir.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi

Couteaux Konağı, yıkılmış olan Belvü Oteli sırasında iki yol ağzında yer alır. 1900 yıl başlarında Fenerbahçe-Kalamış Caddesiyle kesişen sokaktan denize doğru olan 40 dönümlük araziye sahipti. Yüksek bahçe duvarının çift kanatlı, geniş tahta kapılı bu kırmızı boyalı konağın ilk sahibi Galata Rıhtımı inşaatında çalışmak üzere İstanbul'a gelerek Fenerbahçe'ye yerleşmiş olan Belçikalı mühendis Cingria idi. Eşi Anna Cingria ise Fransız uyruklu idi.

Yavuz Sultan Selim Vakfı'na ait olan bu arazi 1873-74 tarihli bir temessük senediyle Madame Anne Cingria'ya satılmıştı. Burada inşa edilen konak tamamiyle Osmanlı mimarisi tarzındaydı. Alt katı dikdörtgen büyük ölçekli Malta taşlarıyla döşenmişti. Ahşap merdivenle çıkılan sofada sağlam soltu geniş odalar bulunurdu. Her odada yatak koymak için çift kapılı yüklükler ve dolaplar vardı. Odaların zemini parke yerine enli Romanya keresteleriyle döşenmişti. Mutfak bahçedeydi ve yüksek bir tuğla örülü bacasıyla uzaklardan bile fark edilirdi. Bu baca günümüzde korunmuş olarak dikkatleri çekmektedir.

Bu caddenin kenarındaki iki katlı ahşap ev de Cingria ailesine aitti ve Karmelit Rahibeleri oturmuştur. Cingria ailesi yazın Fenerbahçe'de kışın Beyoğlu Alyon Sokağı'ndaki evlerinde otururlardı. XX. Yüzyıl başlarında İstanbul'un kalburüstü levanten tüccarlarının, bankerlerin, isim yapmış levanten doktorların tercih ettiği bir sokak olan Alyon Sokağı'nda aynı zamanda Osmanlı Bankası müdürlerinden bazılarının evleri vardı. Sokağa adı verilen Antuvan Alleo Efendi Fransız uyruklu bir bankerdi ve Naum Tiyatrosu'nun hissedarlarındandı.



*İngiliz Ticaret Odası'nın 1953 yılındaki dış ilişkiler komitesi üyeleriyle yaptığı bir toplantısı  
Soldan sağa: Eddie la Fontaine, Thomas John Victor Ferid Tucker, Jack Kernick, Kenny Whittall, Harry Downing, Bilinmiyor, Cuthbert Evelyn Binns ve  
Edith Mildred'in oğlu Victor Middleton Binns, Sidney Nowill, W.J. Perkins, Hugh La Fontaine, Tony, Osmanlı Bankası Genel Müdürü Richard Coleman.  
Otururlar: Laurent Reboul, Belçikalı saygın işadamı ve gemi acentesi Gabriel Couteaux, Başkan Percy Johnson, Başkan Yardımcısı Donald Riddle.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi*

### **Laurent Reboul, Gabriel Couteaux ve Pascal Serres'in yakın dostlarından Av. Jak Hatem**

Vapur Donatanlar ve Acenteleri Derneği'nin bir dönem yönetim kurulu üyesi, Laurent Reboul, Gabriel Couteaux, Pascal Serres ile yakın dostlukları ve uzun yıllar Hukuk Danışmanı olan Jak Hatem mütevazı bir kumaş tüccarının oğlu olarak 1892 yılında Kuruçeşme'de doğmuş. Aslında ailesinden kimse onu hukukçu olmaya yönlendirmediği halde, doğasından gelen bir ilgiyle zamanla hukuk alanına yönelmiş.

Öğrenimini Vefa İdadesi'nde yapan Jak Hatem mezun olduğunda ise onaltı yaşındaydı ve hukuk öğrenimi görmek istiyordu. Fakat bu büyük arzusuna rağmen, hukuk fakültesine girmek istediğinde, yaşının küçük olması nedeniyle üniversiteye kabul edilmedi.

Üstelik de ailesine de yardımcı olmak istiyordu. Zira ailede biri kendisinden daha küçük olmak üzere kardeşlerine ve genç yaşta rahatsızlanmış olan babası nedeniyle de çalışarak ailesine bir katkı sağlamalıydı.

Kuruçeşme o yıllar, hep bir büyük mahalle yaşamının hakim olduğu, insanların büyüklü küçüklü birbirleri tanıdığı ve hatta kocaman bir aile olarak yaşam sürdürdükleri senelerdir.

1910 yılında Hukuk Fakültesinde öğrenime başladı ve üç yıl süren bu öğrenimini başarıyla tamamlayarak avukat oldu. Lisana karşı büyük bir yeteneği vardı. Fransızca, İtalyanca dillerine hakimdi. İngilizcesi ise daha azdı.

Mahkemelerde babasının yaptığı savunmaları dinlediğini söyleyen oğlu İzzet Hatem; *"Çok başarılı bir hatip olduğu kuşkusuzdur. Bildiği yabancı diller sayesinde, diğer hukuk yasalarını inceleyebiliyor veya bu dillerde hazırlanmış dava konularını üstlenebiliyordu."* der.

Osmanlı Türkiyesi'nde yabancı hukuk büroları rahatlıkla kendi kuralları ne ise istedikleri gibi hareket edebiliyorlardı. Bu hukuk bürolarından birinin adı Şaber Manas Ethinasyan Hukuk Bürosu'ydu.

Jak Hatem bu hukuk bürosunda stajyer olarak çalışmaya başlamıştır. Demek ki o büro zamanında İstanbul'da özellikle deniz ihtilaflarıyla meşgul olduğundan Jak Hatem'in deniz hukukuyla olan ilişkisi bu şekilde başlamıştır ve Cumhuriyet'in ilanına kadar bu büroda çalışmaya devam etmiştir.

Cumhuriyet'in ilanı ile yabancı hukuk büroları kapanmış ve bunlardan birikisi temsilcilik halinde çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Bunlardan biri Avukat Perkins Hukuk Bürosu'dur.

Yabancı hukuk büroları kapanınca, Jak Hatem yasaların verdiği bir hakla çalıştığı büronun başındaki tek isim olmuştur.

Herşey dünyada bir kısmettir ve bu büroyu Türk hukukçusu ve Türk avukatı olarak geliştirmek için büyük bir azimle çalışmaya devam eder. Haliyle o yılların koşullarında iki katip, bir yardımcı, bir stajyerden ibaret bir hukuk bürosu haline gelirler.

İzzet Hatem'in dedesi Simonton Hatem de elli yaş civarında vefat etmiştir. Bununla birlikte Jak Hatem, bir taraftan kendine intikal eden hukuk bürosunu yeniden yapılandırırken, diğer taraftan da ailesine bakmak gibi büyük bir sorumlulukla karşı karşıya kalmıştı. Kız kardeşi kendisinden on dokuz yaş daha küçüktü.

Daha büroya yeni başlamışken birgün bir İngiliz sigorta şirketinin müdürü kendisini ziyaret etmek ister. Jak Hatem haliyle o kadar genç yaşta hukuk bürosunun başına geçmiştir ki, adam şaşırır ve "Seninle değil, babanla görüşmek istiyorum." der.

Jak Hatem'in cevabı adamı daha da şaşırtmıştır.

Der ki; "Babamla görüşmeniz maalesef olanaksız. Size cevap veremez. Kendisi mezardadır!"

Zamanla mesleğinde önemli başarılar sağlamış ve devrinin çok değerli bir hukukçusu olan Bension Galin'le ortak olmuştur. Böylece hukuk bürosunun adı Jak Hatem ve Bension Galin Hukuk Bürosu olarak değiştirilir.

Bension Galin'in hukuk bilgisi çok kuvvetliydi, buna karşılık mahkemelerle müvekkillerle olan ilişkilerde ise Jak Hatem çok başarılıydı. Çok ahenkli bir çalışma düzeni kurmuşlardı.

Jak Hatem oğlu İzzet Hatem'i doğrudan Bension Galin'in yanına vermiştir.

İzzet Hatem, avukat bir babanın ve müzisyen bir annenin ikinci oğlu olarak 1929 yılında İstanbul'da dünyaya geldi. Öğrenimini Galatasaray Lisesi'nde yaptı. Son dört yılını gündüzlü öğrenci olarak sürdürdü. Babası ileride hukukçu olması gibi bir telkinde bulunmamıştır. Babası sadece Galatasaray Lisesi'ne girmesini sağlamakla ömrünce değerini takdir edeceği bir imkanı sağlamıştır.

İzzet Hatem şöyle anlatmıştır; *"Galatasaray Lisesi'nde ana dilim Türkçe olduğu kadar Fransızca da olduğundan derslerde bir zorluk çekmedim. Bu nedenle İngilizce dışında da Almanca öğrenmeye özen gösterdim. Buna karşılık Tepebaşındaki Casa D'Italia'nın gece kurslarına katılarak İtalyanca öğrendim. Herşeye rağmen lisanı iyi konuşmanın bir cesaret işi olduğuna inanırım.*

*Ancak yaşam hukukçu olmak gibi bana bir yön göstermesine karşın, müziğe karşı da derin bir tutkum vardı. Lise yıllarında Galatasaray Lisesi Müzik öğretmeni olan ünlü Prof. Seyfettin Asal'ın öğrencisi olarak keman çalardım. Lisede klasik ve caz orkestralarının dört yıl şefliğini dahi yapacak seviyeye geldim.*

*Liseyi bitirdiğimde Cenevre'de hem hukuk fakültesine ve hem de konservatuara kaydolmak istedim ve bu konuda gerekli kayıt işlemlerini de yaptırdım. Ancak babam birgün beni karşısına aldı ve yorulmaya başladığını söyledi.*

*Ağabeyim de Fransa'da Sorbonne'de hukuk öğrenimi görmüş ve hukuk doktoru olmuştur. Fakat avukat yapmalık istememiştir. Babam ağabeyimin tercih ettiği yaşam şekline çekinerek, bana dönüp dönmeyeceğimi, veya ne zaman döneceğimi sorduğu gibi, dönüşümü dahi beklemesinin mümkün olamayacağını anlattı. Zira üniversitede ağabeyim gibi bir bilim adamı olarak kalmak durumunda, bu kadar uzun bir süre dayanamayacağını imâ ediyordu."*

Kendisine şu öğütü verir; *"Eğer İsviçre'de hukuk öğrenimi yapmak istiyorsan, inanıyorum ki her zaman olduğu üzere çok başarılı olursun. Hatta ağabeyin gibi doktorluk payesi alacak şekilde mesleğinde ilerlersin. Ama eğer Türkiye'de bir hukuk adamı olmak istiyorsan, hukuk öğrenimini Türkiye'de yapmalısın."*

İzzet Hatem şöyle devam eder; *"Babamın söylediklerinin ne kadar doğru olduğunu yaşamım boyunca hep takdir etmişimdir. Bir yerde hukuk tatbikatçılığı yapacak kişinin hukuk öğrenimini Türkiye'de yapmasında yarar vardır derim.*

Hukuk öğrenimim sırasında, o dönemin çok ünlü bir gemi acentesi olan Laurent Reboul ve Gabriel Couteaux Gemi acentesinde çalışarak hem para kazandım ve hem de denizcilik mesleğinin pek çok alanında deneyim elde ettim.

Bu acentede öğrenciliğim sırasında konşimento kestim, manifesto doldurdum, navlun sözleşmeleri hazırladım. Bu acentenin çok genç yaşta vefat eden müdürleri Antuvan Yarımca Ermeni Katolik bir beydi. Son derece zeki ve öğretmekten zevk alan bir kişiliğe sahipti. Bana daima yardımcı olmuştur.

Bay Couteaux'nun kızı, bir rastlantıyla bir Fransız subayıyla evlenmiştir. Öyküsü ise şöyledir; Bir Fransız savaş gemisi İstanbul limanını ziyaret ettiği günlerde, gemiye halkın ziyaret etmesine müsaade edilirdi. Gabriel Couteaux'nun kızı da bu ziyaret sırasında Pascal Serres isimli bir Fransız subayıyla tanışıyor. Bu tanışıklık sonradan mutlu bir yuvaya dönüşmüştür.

Pascal Serres bir zamanlar yine bu aileye ait Perfektüp'de görev almıştır. Couteaux'da hatırladığım birdiğer isim Bay Manzini'dir. Çok yetenekli bir şahsiyetti.

Gabriel Couteaux Gemi Acentesindeki yaşam çok hızlı geçiyordu. Geceleyin Boğazdan transit geçen gemilere çarmıktan tırmanır acenta adına kaptanın kuryesini verirdim.

Benim deniz hukukuyla ilişkim belirttiğim üzere hemen her alanda elde ettiğim deneylerle de çok kapsamlı bilgi birikimi yaratmıştır. O zaman Laurent Reboul ve Gabriel Couteaux Gemi acentesi ayrıca ticaret işlerinde de çok faaldi. Örneğin Citroen Otomobillerinin ve Michelin Otomobil lastiklerinin Türkiye genel acentesiydiler. Gibbs acentesiydiler. Hatta birgün Mösyö Reboul beni çağırdı ve Citroen otomobillerini pazarlayan memurun çok hasta olduğunu belirterek, onun yerine görev yapmamı istemişti.

Laurent Reboul ve Gabriel Couteaux Gemi Acentesi'yle Citroen Otomobilleri acenteliğimiz aynı binada, fakat ayrı katlardaydı.

De Chevaux olarak tanınan bir Citroen modeli vardı. Adeta sardalya kutusuna benzerdi. Böylece Citroen otomobillerini satmak suretiyle ilk kazandığım parayla ilkkez bir otomobil sahibi oldum. Ama yine de babamla annemin evinde birlikte otuyordum.

Hukuk stajımı babamın yanında yapmadım. O zaman büromuz Karaköy 'de Tünel'in çıkışındaki yokuş olan Billur Sokak Billur Han'da Çituris isimli matbainın üstündeydi. Sonradan Çituris Biradeler Matbaasının yerinde Mayer Saatçi dükkanı açılmıştır.

1953 yılında avukatlığa başladığımda babam büroya devam ediyordu. Bir müddet sonra giderek faal bir yaşamdan çekilmeye başladı. Faal bir insan olmasına karşın, yaşamdan adeta kendini çekmesiyle hata etmişti. Bension Galin'le hukuk bürosundaki çalışmalarına devam ettim. Fakat Bension Galin altmış üç yaşında bir kalp krizi sonunda vefat etti.

Büronun büyüklüğü altıyüz metre karelik bir kattı ve babamla ortağı bir odada otururlardı. Ben de bir stajyer avukatla ve katiplerle bir diğer odaya paylaşırdık. Yanımızdaki büroda da zamanın en ünlü ceza avukatlarından ve babamın en yakın arkadaşlarından Salih Rıza Dağ Bey vardı. Çok tanınmış bir avukattı. Döviz suçlarında çok güçlü bir isimdi. Ayrıca dünya güzellik kraliçesi Keriman Halis'in de kocasıydı! Ceza hukuk stajımı Salih Rıza Dağ Bey'in yanında yaptım.

Yedek subaylık görevinin ardından babamın bürosunda çalışmaya başladım. Aradan geçen bunca yıl sonrasında, o yılların çalışma tarzına bakıyor ve hayli etkileniyorum. Çalışma yöntemleri artık tamamıyla değişmiş durumda. O yıllarda Londra'dan postayla bir dosya gelir. Dosyayı incellersiniz, kitapları karıştırırsınız, görüş belirtirsiniz. Yeniden postayla geri gönderilir. Çok acele cevap vereilecekse telgrafla cevap verilir. Fakat telgrafla bir dava dosyası mütalaasını yazmaya imkan olmadığından Boe Code kitabıyla kodlama yapılırdı. Muhtelif kod yöntemleri vardı.

Haberleşmeyle ilgili bir anımı nakletmek isterim. Türkiye'ye teleks cihazı ilk geldiği günlerde, PTT'ye müracaat ederek bizim büro için de teleks cihazı almak istediğimizi bildirdim. Postahanedeki memur avukat olduğumu görünce *"Bey sen avukatsın, teleksi ne yapacaksın!"* diyerek dilekçemi reddetmek istedi. Lâf anlatmak için çok uğraşım. Zannediyorsam Türkiye'de teleks alan ilk avukat ben oldum.



Babamın İngilizcesi zayıf olmasına karşın Whittall'lerle çok yakın dostlukları vardı ve bazı işlerini babama verirlerdi. Cumhuriyet'in ilanından sonra da J.W.Whittall & Co. şirketi faaliyetine devam etmiştir. Oysa Royal Insurance gibi yabancı şirketler faaliyetlerini sona erdirmişlerdi. Diğer taraftan P&I Klüpleri veya himaye ve Tazminat klüplerinin temsilcisi Avukat William Jackson Perkins Müşavirlik Bürosu vardı. Avukat Perkins'in bürosu yine Billur Sokak'ta bizim karşıımızdaki bir handaydı.

İzzet Hatem'in anılarında bahsettiği Avukat Perkins'in Whittall'in akrabası William Jackson Perkins olduğunu yazmalıyım. Perkins 1876 yılında İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Florence Philippe Whittall İstanbul'da 1923 yılında Millicent Edith Whithhouse'la evlenmiş ve bu evlilikten 1925'de Glen Letitia Perkins,

1927'de Philippa Perkins, 1932 'de Benjamin William Jackson Perkins dünyaya gelmiştir. Benjamin William Jackson Perkins İstanbul'da hayli itibarlı ve tanınmış bir emlak komisyoncusuydu.

### **İngiliz Avukat Perkins**

İzzet Hatem'in anlattığı üzere Üstad Avukat Perkins 1958 yılında İngiltere'ye dönmeye karar verdi ve Milford, Surrey'e yerleşti. Temsil ettiği tüm temsilcilikler de Whittall'lere geçti. O sırada Whittall'erin şirketinin başında Feyhan Sporel'in büyükbabası dostlarının "Kenny" olarak çağırdıkları Kenrick Edward Whittall vardı.

Kenny Whittall Türkiye'de çok ünlü bir isimdi ve yardımcısı ise yeğeni Roland Whittall'dü. Genç bir avukat olarak İzzet Hatem J.W.Whittall Co.'da Kenny Whittall'ün yanında da çalışmıştır.

İzzet Hatem bu anısını şöyle anlatmıştır; "Bana P&I Klüplerin temsilciliğini aldıklarını işaret ederek 'Babanızın yanında çalışmanıza gerek kalmayacak. Biz P&I Klüplerin temsilciliğini aldık. P&I Klüp davaları için sizi önereceğim.' demişti."

*Biz P&I Klüplerinin hepsinin değil, fakat mühim bir bölümünün hukuk temsilcisi olduk. Whittall de birara Osman Yücesan'la ortaklık kurdu. Sonra da İlkay Bilgişin'e şirketin hisselerini sattılar. Sonunda Roland Whittall İngiltere'ye göçetti.*

*Laurent Reboul ve Gabriel Couteaux Gemi acentesi o yıllarda Prudential Line, Grimaldi Line, Pathe Line, Fabre Line gibi armatörlük firmalarının Türkiye genel acentesiydiler. Couteaux'nun yeğeni Bernard Couteaux bir zamanlar Hamburg'daki bürodaydı.*

*Babam Jak Hatem, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin hukuk danışmanı olarak da görev yapmıştır.*

*Son olarak Near East Shipping Agency konusunu anlatmak isterim. Aldo Campaner İngiltere'den döndüğünde, şirketin genel müdürü Amerika'ya yerleşmek üzere ayrıldığından bu şirkete genel müdür olarak katılmaya davet ettiğimi söylemek isterim."*

İzzet Hatem'in anılarından kaydettiklerim sadece Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneğinin tarihi açısından değil, tüm Türk deniz ticareti ve deniz hukuku tarihimiz açısından da çok önemli belge olmaktadır.

# GEMİCİLİK FİRMALARIYLA VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ ARASINDAKİ BAĞLAR

The Levant Herald Tribune gazetesinin her sayısı gemi acentalarının temsil ettikleri vapur şirketlerine ait reklamlarıyla doludur. Bu gazete incelendiğinde, tarifeli sefer yapan gemilerle ilgili sürekli reklamlar verildiği görülecektir. Bu bakımdan o yılların gemicilik hareketini de bir anlamda belgeleriyle takip etmek mümkün olabilmektedir.

İlanların ilginç bir yanı ise, eğer armatörlük şirketi İtalyan ise ilanının İtalyanca, Fransız ise Fransızca ve İngiliz ise İngilizce verilmesidir. Bazı ilanlar tamamıyla İngilizce'dir.

Navigazione Generale Italiana Societa Riunite genel acentesi Rizopoulos, C.P. & D. G. Araboğlu'dur ve Cité Français No. 46 Galata adresindedir.

Navigazione Generale Italiana Societa Riunite'nin Trieste, Marsiglia, Odessa ve Braila isimli dört gemisinin İstanbul'a varış haberi verilirken, İstanbul'dan hareket edecek olan Marsiglia, Trieste, Odessa ve Braila'nın hareket limanları ve tarihleri de duyurulmaktadır.

İlanda yer aldığı üzere, Trieste gemisi Venedik, Ancona, Bari, Brindisi, Pire limanlarına uğrak yaparak her hafta salı sabahı İstanbul'da olmaktadır.

Mersiglia gemisi ise Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Messina, Catania, Pire, Selanik, İzmir limanlarını takiben İstanbul'a gelmektedir. Avdetinde yük durumuna göre Ege'de Scio adasına da uğrak yaptığı belirtilmektedir.

Deutsche Levant - Linie programlı hat taşımacılığı yapan Alman armatörlük şirketinin Türkiye genel gemi acentesi Galata'da Küçük Millet Han adresindeki Agelasto Sfezzo & Co. firmasıdır. Deutsche Levant - Linie o süreçte Kl. Reichenstr 21, Hamburg adresindedir ve ilandan anlaşılacağı üzere genel müdürü M. Johns Koime'dir.

Hamburg'da kurulu Deutsche Levant - Linie'nin Anvers'teki acentesi G.Tonnelier, Syra ve Pire acentesi E.Frangopoulos, İzmir acentesi Paul Milberg, Selanik acentesi Ch.Campbell ve Galatz ile Braila acentesi Stuart Newman Co.'dur. Bu ilan sayesinde hem İzmir'de Paul Milberg adıyla bir gemi acentesinin olduğu görülmektedir ve hem de önemli bir Osmanlı limanı olan Selanik'teki gemi acentesi Ch.Campbell ortaya çıkmaktadır.

Aslında bu araştırmanın bütünlük kazanması Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin kuruluş yılı olan 1902'de Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu hudutlar içerisindeki tüm liman kentlerini kapsayacak şekilde belgelendirilmek suretiyle bütünlük kazanacaktır.

Tespit ettiğimiz belgelere dayanarak örneklere devam ettiğimizde, Deutsche Levant - Linie Hamburg, Anvers, Pire, İzmir, Selanik, Dedeoğaç, İstanbul, Burgaz, Galata ve Braila uğraklarını sürdürmektedir.

Gemiler, şirketlerinin isimleri kadar kaptanları da gemiler kadar önem taşımaktadır. Bu nedenle her ilanda muhakkak geminin kaptanın adı verilmektedir.

Bir örnek verirsek; Panhellenik Vapur şirketine ait stimli vapur Thraki, süvarisi Kaptan D. Calamides kumandasında 26 Temmuz 1890 Pazartesi günü akşam saat dörtte Pire limanından hareketle Samsun, Kérasunde - Rize, Trabzon ve Batum için yük alacaktır. Yine stimli vapur Ionia, Kaptan A.Sliaris komutasında 23 Ağustos Salı günü sefere çıkmaktadır.

Thrak gemisinin İstanbul'daki genel acentesi ise Galata, Büyük Millet Han No.33'deki M. Ets. Zicaliotti Gemi acentesidir.

Merkezi Liverpool'da olan İngiliz ve "Pervaneli stimli gemiler şirketi" The Papayani Line Akdeniz ve Karadeniz hattında dokuz gemiyle muntazam posta seferleri yapmaktadır. Grand Halil Paşa Han No.2, Galata'daki genel gemi acentesi Doros Brothers - Doros Kardeşler vasıtasıyla yapılan seri ilanlarda hep "*Gemilerde yolcular için mükemmel bir istirahat ve ikram servisi olduğu*" açıklanırken, gemilerin isimleri kadar yine her geminin süvarisinin adı da verilmektedir.

İlandaki gemi ve kaptan isimleri şöyledir:

<b>Stimli gemi</b>	<b>Tonu</b>	<b>Süvarinin adı</b>
<i>Agia Sofia</i>	3.500	<i>D.Cruickbank</i>
<i>Arcadia</i>	2.500	<i>F.B.Dobram</i>
<i>Ararat</i>	2.500	<i>Willam Draper</i>
<i>Britannia</i>	4.500	<i>George Rogers</i>
<i>Laconia</i>	2.500	<i>C.H.Bell</i>
<i>Macadonia</i>	3.500	<i>B.W.Marsh</i>
<i>Platain</i>	3.000	<i>William Wlike</i>
<i>Palm</i>	3.000	<i>Worthington</i>
<i>Roumelia</i>	2.000	<i>T.T.Edwards</i>

Avrupa'ya vapurla yolculuk büyük itibar gördüğü gibi, en tercih edilecek ulaşım ve seyahat şeklidir. Bu nedenle vapur şirketleri arasında ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Compagnie Marseillaise De Navigation A Vapeur - Fraissnet & Cie yaz ayları sefer programıyla her Salı akşam saat 1'de Soulina, Galatz ve Braila'dan; her Salı günü akşam saat 5'te Rodos, İzmir, Syra adası, Pire ve Marsilya uğraklı yolcu sefer programını bildirmektedir. Bu seferin süresi dokuz gündür.

Şirketin her Cumartesi günü akşam saat 5'teki sefer programı ise, Çanakkale, Selanik ve Marsilya uğraklı olup sefer süresi yedi gündür.

Selanik'e direkt seferler Cumartesi akşamı başlamakta ve Pazartesi sabahı Marsilya'ya ulaşılmaktadır.

Birinci sınıfta Marsilya veya Lyon bileti 250 Frank, İkinci sınıfta 178 Frank'tır.Karadeniz limanları muntazam posta seferlerinin oluşu da dikkat çekicidir.

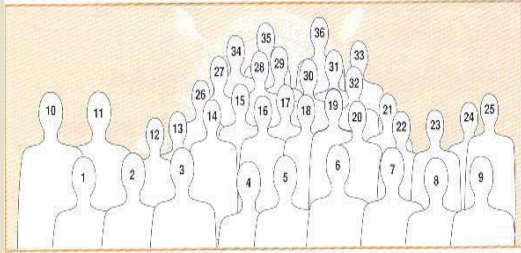
Çömleki Caddesi No.14 adresindeki gemi acentesi C. J. Reppen'in şirketi C. J. Reppen & Cie'nin temsil ettiği La Societe Unie Des Bateaux A Vapeur - Det Forenede Dampskiesselskab - Kopenhag armatörlük şirketine ait seferler Odessa, Trabzon uğraklıdır. Galata, Halaçyan Han 1, 2, 34'de kurulu Gilchrist Walker'in temsil ettiği Ahdeek, Sam Waller, Gwedoline, Juan, Rhone, Orchis, Octa, Bolderaa, Avoca stimli vapurları Londra, Antwerp ve İstanbul, Trabzon, Samsun, Odesa uğrakları yapmaktadır.

Nakliye sigorta şirketleri de giderek daha ciddi boyutlara uzanan deniz taşımacılığını sigorta amacıyla İstanbul'da şubeler açmaktadırlar. Bunlardan İtalyan "*L'Universo- Compagnia Italiana D'Assicurazioni Contro I Richi Dei Trasporti*" Antonio Rossi'yi Türkiye genel acente müdürü tayin etmiştir.

The Levant Herald Tribune'da yer alan ilan 1 Temmuz 1890 tarihlidir ve 3 Milyon Lire sermayeli 8, Via Carlo Alberto Milano adresinde kayıtlı L'Universo nakliye sigorta şirketinin İstanbul'da bir genel acentalık kurmak kararıyla Senyör Antonio Rossi'yi genel müdür tayin ettiği duyurulmaktadır.

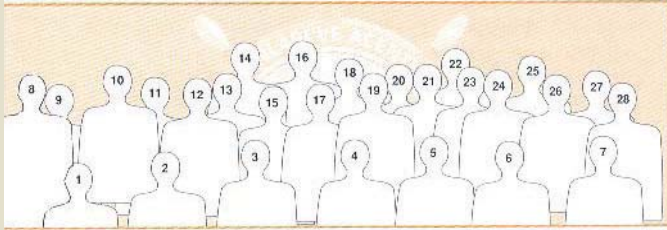
L'Universo'nun Alberto Rossi'yi tayin ve İstanbul'da genel acentelik açma kararına ait ilanda şirketin başkanı A. Villa ve Genel Müdürü A.Holtz imzaları yer almaktadır.

Ecnebi Seyrisefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti'nin 28 Şubat 1953 tarihinde gerçekleştirdiği Genel Kurul Toplantısı Park Hotel'de yapılmıştır. Bu genel kurula katılan üyeler; Calust Mohak, Hüge La Fontaine, İzzet Akosman, Dimitri Mango, Laurent Reboul, Marcello Campaner, M. Sipahioğlu, Hakkı Lugal, Marcel Balin, Christopher Dabovich, George Besi, C. Siskidi, S. Litopoulos, A. Zaphiridiadis, J.W.Kernick, C. Milovich, P. Penjenk, Willie Sparco, J. Bon, O. Ehrenstein, S. Efremides, A. Canakaris, H. Özerdil, Y. Kövess, Dimitri Zervoudakis, J. Bugeja, M. Balich, F. Cancis, C. Triandafilidi, E. Başak, A. Araboğlu, E. Joannidi, G. Syngros, A. Laster, Alex Dabovich, H. Geelmuyden olarak saptanmıştır.



*Ecnebi Seyrisefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti'nin 28 Şubat 1953 tarihinde gerçekleştirdiği Genel Kurul Toplantısı Park Hotel'de yapılmıştır. Bu genel kurula katılan üyeler (Önsıra oturanlar soldan: 1-C. Mohak, 2-Huge La Fontaine, 3-İzzet Akosman, 4-Dimitri Mango, 5-Lourent Reboul, 6-Marcello Campaner, 7-M. Sipahioğlu, 8-Hakkı Lugal, 9-M. Balin, (Arka sıra soldan); 10-C. Dabcovich, 11-Jean. Besi, 12-C. Siskidi, 13-S. Litopoulos, 14-A. Zaphiridiadis, 15-James William Kernick, 16-C. Milovich, 17-P. Penjenk, 18-Willie Sparco, 19-J. Bon, 20-O. Ehrenstein, 21-S. Efremides, 22-A. Canakaris, 23-H. Özerdil, 24-Y. Kövess, 25-D. Zervoudakis, 26-J. Bugeja, 27-M. Balich, 28-F. Cancis, 29-C. Triandafilidi, 30-E. Başak, 31-A. Araboğlu, 32-E. Joannidi, 33-G. Syngros, 34-A. Laster, 35-Alex Dabcovich, 36-H. Geelmuyden.*

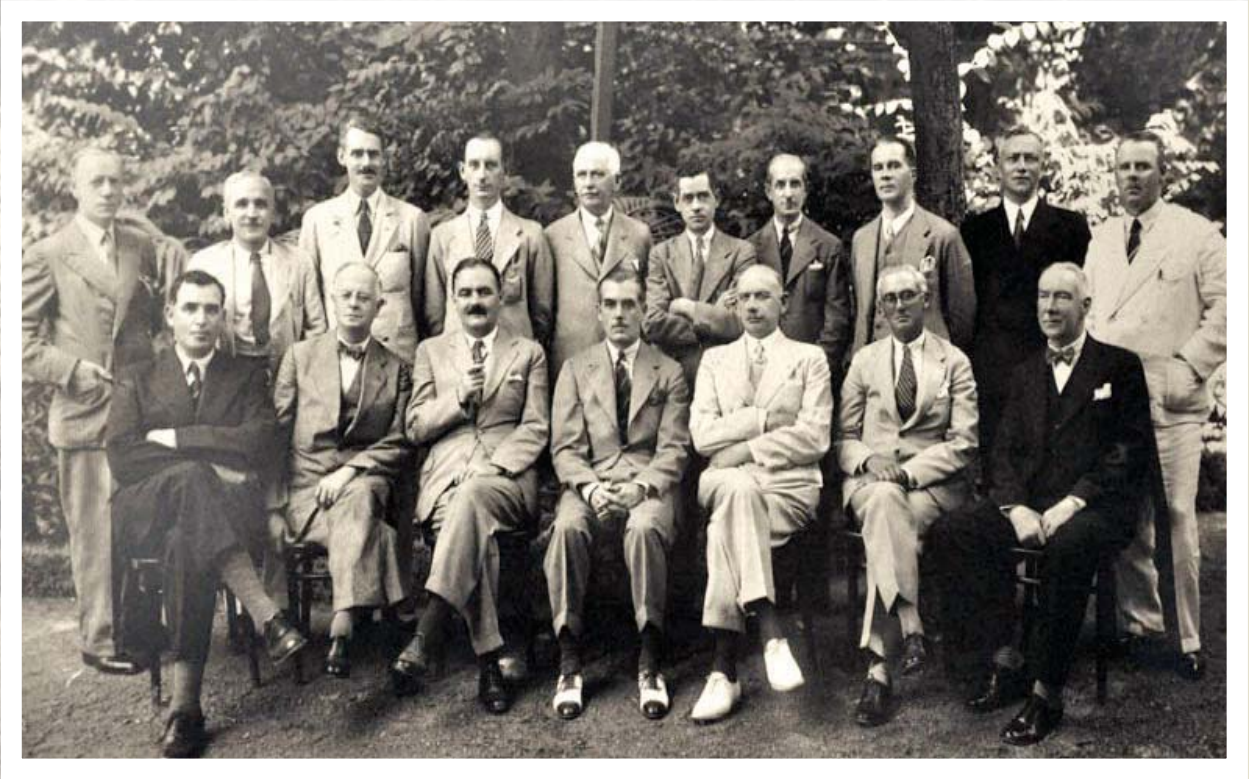




4 Nisan 1968 tarihinde gerçekleştirilen Genel Kurul Toplantısına katılan üyeler veya temsilcileri (Soldan oturanlar) 1-Willie Sperco, 2-C. Milovich, 3-Marcello Campaner, 4-Gabriel Couteaux, 5-C. Raziwonowicz, 6-M. Eriş, 7-Huge E.La Fontaine, (Ayakta olanlar soldan) 8-Calust Mohak, 9-J. Birim, 10-Ayhan Keyman, 11-Pascal Serres, 12-Cezmi Serter, 13-H. Ançer, 14-Remon Buzuru, 15-S. Voynas, 16-Charles Wilkinson, 17-O. Ehrenstein, 18-R. Ersu, 19-Fernando Romano, 20-A. Gatt, 21-İzzet Hatem, 22-M.D. Marchi, 23-C. İkiz, 24-L. Kovess, 25-M. Balich, 26-Dimitris Zervoudakis, 27-Felix Franchi, 28-Yanni Hacakis.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi

Arşiv kayıtlarında görsel belge olarak yer alan bir diğer fotoğraf 4 Nisan 1968 tarihinde gerçekleştirilen Genel Kurul Toplantısı sırasında çekilmiştir.

Bu Genel Kurul Toplantısına katılan üyeleri gösteren bir fotoğraf da mevcut. Bu fotoğraf sayesinde genel kurula katılan üyelerin kimler olduğunu anlayabiliyoruz. Bu fotoğrafta yaptığımız tespitlere göre yeralan vapur acentelerinin temsilcileri 1 -Willie Sperco, 2 - C. Milovich, 3 - Marcello Campaner, 4 - Gabriel Couteaux, 5 - C. Raziwonowicz, 6 - M. Eriş, 7 - Hüge E.La Fontaine, 8 - C. Mohak, 9 - J. Birim, 10 - Ayhan Keyman, 11- Pascal Serres, 12 - Cezmi Serter, 13 - H. Ançer, 14 - Remon Buzuru, 15 - S. Voynas, 16 -Charles Wilkinson, 17 - O. Ehrenstein, 18 - R. Ersu, 19 - F. Romano, 20 - A. Gatt, 21- İzzet Hatem, 22 -M. D. Marchi, 23 - C. İkiz, 24 - L. Kovess, 25 - M. Balich, 26 - Dimitrius. Zervoudakis, 27 - Felix Franchi, 28 -Yanni Hacakis'den meydana gelmekte.



*İstanbul'daki İngiliz Ticaret Odası üyeleri ve İngiliz tüccarlar.  
Gabriel Couteaux (Oturanlar soldan ikinci)  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi.*

# OSMANLI DEVLETİ'NDE YABANCI TİCARET ODALARI

Avrupa kökenli olup da İstanbul, İzmir gibi büyük limanlardaki gemi acentelerinin faaliyetleri nedeniyle yabancılara ait Ticaret Odalarıyla çok yakın ilişki içersindedirler. Bu odaların batılılar tarafından diğer ülkelerde ticaret odaları kurulurken özellikle kendi uyruklarında olan çok sayıdaki tüccarın bulunduğu ülkeleri değil, ticari ilişkilerin gelişmesine gerek ve olanak bulunan ülkeleri tercih ettikleri görülür. Bu bağlamda, Türkiye de yabancıların ticaret odaları kurduğu ülkelerin başında geliyordu. 1870'lerden itibaren başta İstanbul olmak üzere İzmir, Beyrut, Şam ve Selanik gibi önemli liman kentlerindeki ekonomik odaklaşmayı dikkate alarak buralarda ticaret odaları kurmaya başladılar.

Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyılın ikinci yarısında, özellikle 1870'lerden itibaren İstanbul, İzmir, Beyrut, Şam ve Selanik gibi önemli liman kentlerinde Batılı devletlere ait ticaret odaları kurulmuştur. İstanbul'da önce Avusturya -Macaristan İmparatorluğu Sefareti bünyesinde Dersaadet Avusturya-Macaristan Ticaret Odası faaliyete geçmiştir. 1874'de ise bağımsız bir birim haline gelmiş olan Dersaadet Avusturya-Macaristan Ticaret Odası'nın daha sonraki yıllarda Beyrut, Şam ve Selanik'te de benzer şubeleri kuruldu. Bu odalar bir süre sonra faaliyetlerini sona erdirmişlerdir.

Dersaadet Avusturya- Macaristan Ticaret Odası, Avusturya- Macaristan İmparatorluğu adına adeta resmi bir daire gibi yetkilerle donatılmıştı. Bu yapısıyla Avusturya - Macaristan Ticaret Nezareti'ne ticari durumla ilgili raporlar hazırlıyor ve ülkedeki ticaretle ilgili haberleri ve bilgileri aktarıyordu. Faaliyeti ve görevi İstanbul'daki Avusturya- Macaristan uyrukluların çıkarlarının sefaret ve konsolosluk nezdinde temsil edilmesi ve bu toplulukla ilişkide bulunmak, bilgi vermek ve görüş bildirmekten oluşuyordu.

İstanbul'da Fransa tarafından kurulan Chambre de Commerce Française d'Istanbul, 1885 yılında faaliyete geçti. Bu Oda'nın fahri başkanı aynı zamanda Fransa'nın İstanbul'daki büyükelçisiydi. Odanın fahri heyeti ve bir de idare meclisi vardı. Üyelerin bir kısmı Levanten tüccarlardan oluşuyordu. ancak yarım asır sonrasında Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneği olarak yeniden şekillenecek olan Chambre Maritime Des Compagnies de Navigation Etrangères'i kuranlardan Gabriel Couteaux da bu üyelerden biri olarak görülmektedir.

Oda yönetim kurulu Fransa'nın dış ticaretinin gelişmesine ilişkin yasalar, tüzüklür ve kararlar görüş bildirmekte, bunlardan Fransız tüccarlarının çıkarını sınırlayanlara veya ihlâl edenlere uyarıda bulunduğu gibi, durumu doğrudan Fransız resmî makamlarına da iletmekteydi. Fransız bayraklı ticaret gemilerinin bazı malların navlunlarına ait

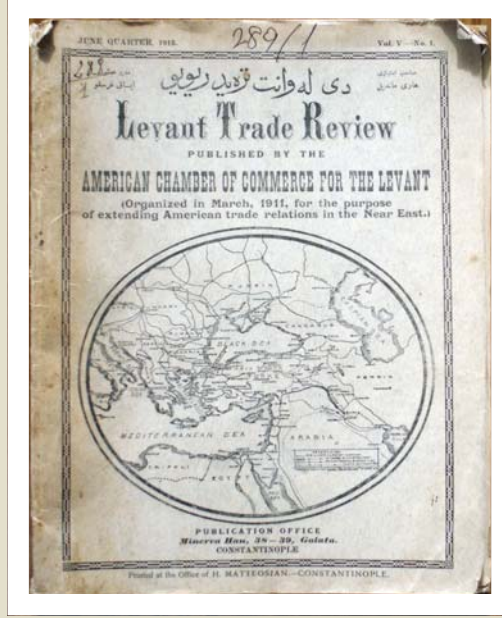
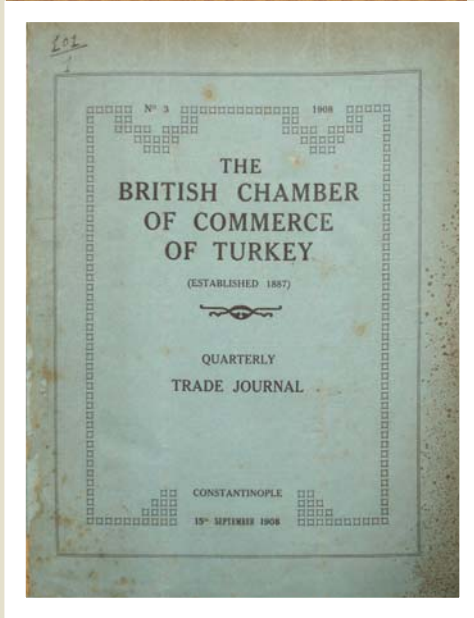
tarifeleri rekabetçi kılmak üzere düşürmesi, Fransız postalarının eşya örneği nakliyatını özel tarife tâbi tutması gibi konular hakkında oda tarafından yöneltilen başvurular Fransız hükümeti tarafından dikkate alınırdı.

Oda'nın faaliyetleri arasında, Fransa'nın ihracatının teşviki ve geliştirilmesi amacıyla her yıl bir miktar Fransız gencine Türkiye'de iş bulması ve bu gençlerin ticarethanelere yerleştirilmesi de yer almaktaydı.

Oda Yönetim Kurulu, her türlü ticari ve iktisadi soruna ilişkin yılda bini aşkın mektup alıyordu ve bunlara yazılı yanıt veriliyordu. Birçok Fransız şirketi, fabrikası ve ticarethanesi tâli üye sıfatıyla odaya üye olduklarında, oda bunlara Türkiye'deki müşterilerinin itibar derecelerine ve faaliyetlerine ilişkin bilgi verir ve Türkiye'de temsilcilikler sağlardı.

Aslî üyelerin Fransız uyruğunda olması koşulu vardı ve Yönetim Kurulu bu üyeler arasında yapılan seçimle oluşturulurdu. Yedek üyeler, çalışmayan Fransızlardan ve Fransa'da ve Fransa dışında bulunan, yani odanın kapsamı dışında kalan tüzel kişilerden oluşuyordu. Faaliyet sahası muhabir üyeler vasıtasıyla İmparatorluğun pek çok bölgesine kadar uzanmaktaydı.

Chambre de Commerce Française d'Istanbul- Dersaadet Fransız Ticaret Odası'nın dışında İzmir'de de 1889 yılında bu kez Chambre de Commerce Française d'Smyrna - İzmir Fransız Ticaret Odası kurulmuştu. Bu Oda'nın yapısı Dersaadet Fransız Ticaret Odası'na benziyordu ve 120'ye yakın üyesi bulunan Oda'nın yıllık yaklaşık 5,500 frank geliri vardı.



*The British Chamber of Commerce of Turkey- Türkiye'deki İngiliz Ticaret Odası bülteni "Trade Journal"(1908) ve (Sağda) American Chamber of Commerce for the Levant- Levant için American Ticaret Odası bülteni "Levant Trade Review"(1915).  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi*



## Camera di Commercio Italiana in Turchia - Türkiye'de İtalyan Ticaret Odası<sup>(\*)</sup>



Quintino Fonzi Crociani  
Kaynak: İtalyan Ticaret Odası

İtalya Ticaret ve Sanayi Meclisi 1883'te yabancı ülkelerde ticaret odaları kurma kararını alarak ilk ticaret odasını İstanbul'da kurmuştur. I. Dünya Savaşı sırasında Dersaadet İtalya Ticaret Odası'nın üye sayısı 340'a ulaşmıştı.

İtalya'nın yurtdışında ilk ticaret odasını İstanbul'da kurmuştur. İtalya hükümeti, ticaret odası kurma işini kişilerin girişimine bırakmış ve bu iş için gereken geliri de bu kişilerin sağlamasını talep etmiştir. Ayrıca İzmir'de de bir oda kurulmuştur.

Odanın ilk faaliyetleri arasında, gerçekleştirdiği etkinlik haberlerinin, Pazar hakkında bilgilerin, ticarî anlaşmaların bulunduğu, gümrük bilgilerinin verildiği, yeni projelerin açıklandığı ve Oda'nın üyelerinin listesinin bulunduğu "La Rassegna Italiana" adlı resmî derginin koleksiyonu, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1885 ve sonrasına ait Osmanlı-İtalyan ticaret ilişkilerine dair çok önemli bir kaynak eser olmaktadır.

İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası - Camera di Commercio Italiana di Constantinopoli tarafından aylık olarak neşredilen La Rassegna Italiana'nın 1895-1925 yıllarına ait tüm sayıları, günümüzde Tepebaşı'ndaki İtalyan Kültür Merkezi- Casa d'Italia koleksiyonunda yer almaktadır.

Bu dergi, İtalyan Ticaret Odası'nın resmî neşriyatıydı.

Tamamiyle İtalya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki siyasi, ticarî, kültürel menfaatlerini ve İmparatorlukta olaylar kadar, iktisadi bağlantıları, üretim ve yük hareketlerini veriler ve haberler halinde veren La Rassegna Italiana dergileri, son derece önemli bir belge olmaktadır. Neyazıktır ki, bu koleksiyon halen Türkçeye çevrilmemiş durumdadır.

1897 baskısında Genel Yayın Yönetmeni Carmelo Melia'ydı. Oda'nın adresi Pera, Asmalımescid No.15 olarak verilmekte. Baskı ise F.Loeffler Matbaasında yapılıyordu.

1925 baskısında Oda'nın adresi Galata - Voyvoda Cad. No.17 Azaryan Han, Tel. Pera-2268 olarak verilmektedir.

(\*) Centoventicinque anni in Turchia- Türkiye'de Yüzyirmibeş yıl broşürü.



İtalya limanları kadar, İtalyan armatörlük şirketlerine ait gemilerin Osmanlı limanlarına yaptıkları düzenli seferlerin, İtalyan denizcilik kültürünün ve deniz ticareti bağlarının yoğunluğu dikkate alındığında La Rassegna Italiana sadece genel iktisadi ve sosyal haberler açısından değil, gemi hareketleri, limanlar, vapur donatanları ve acenteleri açısından da adeta yaşayan resmî bir kaynak özelliğini taşımaktadır.

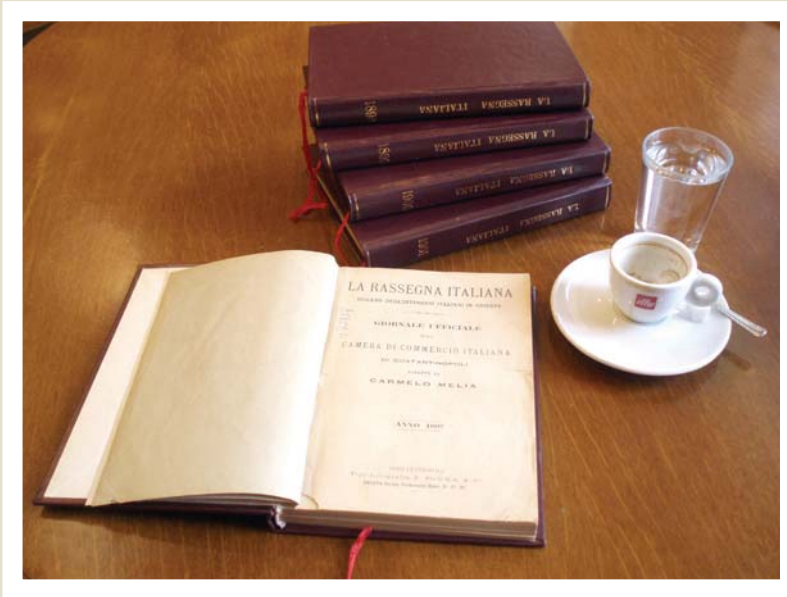
Ayrı bir çalışma gerektiren bu kaynağı, Casa d'Italia'da birkaç kez incelemek ve fotoğraflayarak kaydetmek imkanını buldum. Örneğin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanlarından Quintino Fonzi Cruciani'nin fotoğrafı ve hakkındaki haberler bu sayılarda mevcut.

Dergilerde Osmanlı İmparatorluğu kentlerindeki Oda üyeleri, meslekleriyle ve şirket adresleriyle verilmekte.

Örneğin 1896 sayılarında İstanbul'daki üyeler arasında Foscolo Mango -, Vapur donatanı ve acentesi, aynı zamanda, "Negozianti di carbon fossile e sensali Marittimi - Kömür Tüccarı ve Denizcilik Brokeri" olarak Galata Sandalacı Han adresinde yer almaktadır.

Yine diğer meslek alanlarından birini vermek isterim; ünlü mimar Cavellieri Alessandro Vallury, Firuz Ağa 119, Pera adresinde belirtilmektedir.

İtalya'ya ihraç edilen veya İtalya'dan ithal edilen mal türleri ve mal değerleri kadar toplamları da Vilayetlere ve bağlı liman kentlerine ait tablolar halinde verildiğinden, çok küçük gibi görünen bazı limanlar ve o bölgedeki ekonomik üretim gücü çeşitleriyle, bu kez İtalya ağırlıklı olarak ortaya çıkmaktadır.



*İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası- Camera di Commercio Italiana di Constantinopoli'nun resmi yayını La Rassegna Italiana Dergisi'ydi.*

## ***İnebolu Limanı***

Bir örnek seçerek vereceğim; Trabzon Vilayeti İnebolu Limanı'nın 10 Şubat 1896 tarihi itibarıyla bir aylık ihraç malları, La Rassegna Italiana di Constantinopoli sayılarında yer alan iktisadî verilerden birini oluşturmaktadır.

İnebolu'da biranlamda vapur donatanı ve acentesi olarak dikkati çeken bir isim; günümüzde Active Shipping CEO'su Ahmet Korman ailesinin anne tarafından köklerini teşkil eden Battalzâdeler'den Battalzâde Mustafa. Yine birdiğer isim, Orhan ve İlhan Karavelioğlu ailesinin dedeleri olmakta.

İnebolu'dan İtalya'ya sevk edilen mal türleri şöyle: Et, Zapotoka, Balmumu, Kereste, Ceviz, Fasulye, Elma gibi muhtelif taze meyve, Buğday, Arpa, Yün ve Tiftik, Damarlı Kereste, Fındık ve Kestane, Deri, Sarı ve Ketan Tohumu, Halı, Yerel ürünler.

Derginin sayılarında İtalyan armatörlük şirketlerinin İstanbul'a ve diğler limanlara uğraklı gemilerine ait sefer ilanlarını, bu şirketlerin vapur donatanı ve acentesi adreslerini reklamlar halinde bulmak mümkün.

Örneğin; "Navigazione Generale Italiana" nın ilan tarihinde, İstanbul'a gelecek olan Da Trieste, Da Braila, Da Marsiglia, Da Odessa, Da Batum gemilerinin uğrak limanları ve varış, tarihleri verilmekte. İlandaki vapur donatanı ve acentesinin adresi Mumhane Cad. Cité Français No.16, Galata'dır.

Da Batum gemisi, Trabzon, Kerassunde-Giresun, Samsun, İnebolu limanlarına uğrak yapmaktadır.

Kastamonu Üniversitesi öğretim üyelerinden Doç. Dr. Mustafa Eski şöyle bilgi vermekte; İnebolu'da Battalzâdeler gibi Abdipaşazade, Karagüllezzade, Koyunağazade, Tunoğlu gibi eşraftan başka aileler de var. Bunlar da ticaretle uğraşıyorlar. O zamanlar ticaretle uğraşan kişilerin mutlaka denizcilik tarafı vardır.

Koyunağazadeler'den Mehmet ve Hamdi Öner'in Kalkavanlar'ın İnebolu acenteliğini yaptığını İnebolu'daki dostlarımdan dinledim. Abdipaşazadelerden İsmail Hakkı İşeri'nin akrabaları halen İnebolu'da ticaretle uğraşırlar. İnebolu'dan İskenderiye, Marsilya, İspanya, Almanya, İngiltere ve Hollanda'ya en çok elma ve yumurta ihracatı yapılıyor. Keresteyi de dahil edebiliriz.

### ***İstanbul Limanına bir yılda 9,360 ticaret gemisi uğrak yapıyor***

İngiliz Ticaret Odası'nın 1908 sonu verilerini içeren bir raporu var. Bu rapor aynı zamanda Oda'nın aylık bülteniyle verilmiş. Rapor'da yelkenli gemiler hariç olmak kaydıyla 1907'de İstanbul Limanına sefer yapan stimli gemi sayısı 9,360 ve elleçlenen yük toplamı 14,694,685 ton olarak verilmekte. Bu, gerçekte limanı olmayan İstanbul'da hemen en ilkel koşullarda gerçekleştirilmesine rağmen ticaretin ve yük hareketinin büyük olduğunu göstermekte.

1908 sonu verilerine göre ise bir önceki yıla nazaran 1,157 gemi daha az uğrak yapmış ve 8.473 ticaret gemisiyle 12,757,066 ton yük elleçlenmiştir. Böylece 1907 ile 1908 yılları arasında 1,937,619 ton gibi azalma vardır.

İstanbul Limanı'na sefer yapan İngiliz bayraklı gemiler; 1906'da ve 1907'de toplamın %37'sini ve yük açısından tonajın yüzde 47'sini gerçekleştirmişlerdir. 1908'de toplamın %32'sini ve yük açısından tonajın %41'ni gerçekleştirmişlerdir.

İstanbul Limanı'na 1908 yılı sonu verilerine göre uğrak yapan gemiler hakkında bir de cetvel yapılmıştır. Bu cetvel şöyledir;

Bayrak	Karadeniz'den gelen ve Karadeniz'e giden		Akdeniz'den gelen ve Karadeniz'e giden		Akdeniz'den gelen ve Akdeniz'e giden		Karadeniz'den gelen ve Akdeniz'e giden		Toplam		1907 sonu toplamı	
	Gemiler	Yük (Ton)	Gemiler	Yük (Ton)	Gemiler	Yük	Gemiler	Yük tonu	Gemiler	Yük	Gemiler	Yük
Osmanlı	144	68,748	42	24,872	97	37,255	42	24,935	325	155,810	-	-
Bulgar	49	9,626	53	38,951	1	1,164	51	37,656	154	87,397	-	-
Alman	-	-	169	325,031	14	27,761	168	324,335	351	677,127	352	587,512
Amerikan	-	-	-	-	2	536	-	-	2	536	-	-
İngiliz	33	9,197	1,287	2,564,626	62	101,761	1,294	2,559,785	2,686	5,235,369	3,505	6,792,251
Avusturya	26	13,190	165	338,976	1	1,204	165	338,976	357	693,076	412	793,189
Belçika	-	-	73	105,342	45	32,739	70	101,781	188	239,862	-	-
Danimarka	-	-	11	16,186	10	13,171	11	16,186	32	45,543	-	-
İspanya	-	-	8	13,484	-	-	8	13,484	16	26,968	-	-
Fransa	-	-	32	65,691	3	5,721	32	64,852	67	136,264	-	-
Yunan	141	76,021	769	909,725	394	106,905	758	906,659	2,062	1,999,310	2,129	2,181,577
Hollanda	-	-	23	47,782	27	28,526	23	47,782	73	124,090	-	-
İtalya	-	-	92	108,393	1	1,194	91	108,225	184	217,812	299	409,334
Norveç	-	-	14	24,129	-	-	14	24,129	28	48,258	-	-
Romanya	63	61,097	69	96,352	-	-	69	98,650	201	256,099	-	-
Rusya	4	2,911	119	332,426	-	-	120	225,132	243	460,469	-	-
İsveç	-	-	15	26,931	-	-	15	26,931	30	53,862	-	-
										Diğerleri	1,399	1,641,632
Muhtelif düzenli												
Hat gemileri	196	192,702	532	858,872	226	401,418	520	816,222	1.474,5	2.299,214	1,534	2,289,190
1908 toplamı		8,473 gemi ve 12,757,066 ton elleçlenen yük										
1907 toplamı		9,630 gemi ve 14,694,685 ton elleçlenen yük										

Hollanda adına ilk ticaret odası 1903 yılında İzmir'de açılan Hollanda Ticaret Odası'dır ve ikiyüzden fazla üyeye sahiptir. Hollanda'nın İzmir başkonsolosu, Oda'nın fahri başkanıydı.

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 301

**SCHENKER & Co.,**  
**International Transport Co.**  
 Constantinople, Sirkedji, Kaprulu Han 34-37  
 Tel. Number 133-138  
 Cable Address: SCHENKER-Constantinople

Shipments with forwardings to and from all parts of the world.

INSURANCE, STORAGE, CUSTOM-HOUSE AGENTS, CLEARANCE OF STEAMERS, ENCASMENTS ETC., ETC.

Head Office: LONDON, E. C. 2, Bishopsgate 91-93

PRINCIPAL BRANCH ESTABLISHMENTS:  
 Aden, Alexandria, Antwerp, Amoy, Batavia, Baku, Barcelona, Basle, Belem, Bombay, Bremen, Buenos Aires, Calcutta, Canton, Cebu, Chemnitz, Constantinople, Constantine, Hankow, Harbin, Hongkong, Kobe, London, Lyons, Manila, Mexico, Moscow, Odessa, Peking, Philadelphia, Ploesti, Porto, Rangoon, Rotterdam, Saigon, San Francisco, Shanghai, Singapore, Soerabaya, Suez, Tientsin, Yokohama.

Representative for France:  
**A. NATURAL, LE COULTRE & C<sup>e</sup> S. A.**  
 General representatives for the United States of America  
**UNITED STATES FORWARDING COMPANY**  
 GENERAL FORWARDING AGENTS  
 55 Broadway, NEW-YORK

Cable Address: UNFORWARD Cable: ABC 34 & Larkes Scott's 110  
 with Branch: CZECHOSLOVAK FORWARDING COMPANY-NEW-YORK

LEVANT TRADE REVIEW

ing of the foundation for the new era, the era of solid reconstruction after the devastations of the war. "The business is reacting in this spirit and the developments cannot be looked for. The process is one that is taken step by step. But I believe that we can look for improving conditions as a movement of the very near future, carrying with them the hope of generally improving conditions everywhere."

**Letter from Persia**

The following letter to the Chamber was written from Teheran in early February:

"Since the occupation of Baku by the Bolsheviks in April, 1918, the route to Persia through the Caucasus has been closed and all commercial traffic stopped. Heavy stocks of goods destined for Persia, as well as raw products from Persia for Europe, have been seized in Baku and probably lost forever. Little also is known concerning activities in that region, and there is no hope of resuming trade through that territory very soon. "At present all imports and exports follow the route through Bagdad and the Persian Gulf. The route in the interior is secure but transport charges are very heavy, and on account of the political situation and uncertainty many of the local merchants have been selling at a loss. Much of the standard currency, and on account of the depreciation of this metal there has been an unfavorable reaction in foreign exchange, and rates will not reach the former level. Business is passing through the crisis that is doubtless manifest elsewhere also. Exports from America and Japan are few at present, on exchange is unfavorable. Only cotton goods and articles of prime necessity are finding a market."

**THEO N. CURMUSI**  
 Established in 1870  
 Steamship, Forwarding and Custom House Broker  
 Director of the American Chamber of Commerce for the Levant  
 General Agent of the NAVIGAZIONE A VAPORE TRIESTINA of TRIESTE  
 Regular Passenger and Cargo service from PATRAS to NEW YORK THROUGH TICKETS & BEL ISSUANCE  
 Correspondent of the AMERICAN EXPRESS COMPANY, Forwarding Dept.  
 PROPRIETOR OF BONDED STORES

Offices: TEHRAN, BAHMAN, GALATA QUAY.  
 Telephone: Pera 604.  
 Private Telephone: Pera 3362.  
 Telegrams: CURMUSI CONSTANTINOPLE.

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 371

Established in 1890  
**MORENO ALGRANTI**  
 Sirkedji Yeni-Han  
 Constantinople

Telephone: St. 749  
 Télégr. Adr: MORENO-Constantinople

Steamship-Agency, Chartering, Insurances  
 FORWARDING AGENCY

Reception and delivering at Domicile  
 Despatch, Loading, Unloading, Warehousing,  
 Custom-Clearances

Through rates for Transports to all Countries by Sea and Rail - Through Bills of Lading to all parts of the world by transshipment at central ports of Europe to inland towns of the Continent, or the United States of America, connected to Railway Lines.

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 377

**ROUSSO & DANON**  
 Established in 1901

NEW-YORK Park Row Building.  
 PIRÆUS Hippocrate Street.  
 CONSTANTINOPLE Phaleron Han, Galata  
 SMYRNA Rue Maltese.

SHIPPING AGENTS

IMPORT AND EXPORT

Importers of:  
 Oleo Oil, Cotton Seed Oil, Food Stuffs, Shoes, Sole Leather, Upper Leather and Iron Goods.

Telegraphic Address:  
 ROUSSAN NEW-YORK.  
 ROUSSAN PIRÆUS  
 ROUSSAN CONSTANTINOPLE  
 ROUSSAN SMYRNA

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 379

**CHR. G. BASIOTTI**  
 STEAMSHIP AGENT

GENERAL FORWARDING AGENT  
 MARINE INSURANCE BROKER

COAL CONTRACTOR:  
 American Coals (Prices, c. i. f. any Levant Port)  
 Broker for the sale, purchase, construction, and chartering of steamers.

HEAD OFFICE:  
 PIRÆUS (Greece), Karaiskaki Square.

BRANCH OFFICES:  
 Patras, Volo, Saloniki, Syra, Cavalla, Constantinople (Galata), Smyrna, Galatz, Constanza, Braila, Barcelona (Spain), New York (U.S.A.)

NEW-YORK OFFICE:  
 15-25 Whitehall Street.

CONS.PLE OFFICE:  
 Marine Han, Galata (on the quay)

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 383

TELEPHONE: FOSCOLO, CONSTANTINOPLE TELEPHONE: CONSTANTINOPLE, PERA 596/5

**FOSCOLO, MANGO, & Co. Ltd.**  
 (Established over 40 years)  
 Steamship Agents, Coal Importers  
 General Merchants and Commission Agents

Exporters of:  
 Tobacco, Mohair, Seeds, Fruits, etc.

Agents for the UNITED STATES SHIPPING BOARD LINES

Agents for the  
**Furness, Withy & Co. Ltd., Lines**  
 FURNESS-PRINCE LINE: Regular Service from New-York to the Levant.  
 FURNESS-JOHNSTON LINE: Regular Service from Liverpool to Greece, Constantinople and the Danube.

Agents for the  
**Royal Netherlands Steam Navigation Co., Amsterdam.**  
 Regular Service from Amsterdam to Greece, Constantinople and the Danube.

Large Stocks of British and Turkish Coals Always Available.

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 399

CABLE ADDRESSES: METAXA CODES: A. B. C. LIEBES



**ZISSI N. METAXA & SON.**  
 Established in 1892.  
 MEMBERS OF THE AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT.

GENERAL STEAMSHIP AGENTS  
 BROKERS & TIME CHARTERERS.  
 Merchants, Importers, Exporters  
 COMMISSION & INSURANCE AGENTS

AGENCIES ALL OVER THE LEVANT.

Every facility for conducting Shipping operations. **STEVEDORES**  
 Loading and discharging attended to by our own staff in the shortest time, lighters.

ADDRESS:  
 MERKEZ NICHITIM HAN No 15, 16, 20 III PL. GALATA  
 CONSTANTINOPLE  
 Correspondence invited.

AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE FOR THE LEVANT 413

Cable Address: "Theodoridi" Braila Codes Used: "WATER" Twenty-Third Edition

**THEODORIDI & Co.**  
 BRAILA, GALATZ, SULINA, CONSTANTA (Roumania) and CONSTANTINOPLE. Tehnicli Nicheim Han  
 STEAMSHIP OWNERS & SHIPPING AGENTS

Mr. A. THEODORIDI, Director at large of the American Chamber of Commerce for the Levant in Roumania,  
 MANAGERS of the "MARITIMA"  
 Soc. Anon. Romana de Navigatie si Bicaj

COAL IMPORTERS:  
 The ANGLO-ROUMANIAN TRADING Co., Ltd.  
 BUCHAREST, 5 Strada Stavropoleos  
 Cable Address: TRADING BUCHAREST

Société Générale des Pays Danubiens pour le Commerce et l'Industrie  
 BUCHAREST, 3 Strada Stavropoleos

INDUSTRY:  
 "LABOR" Soc. Anon. Romana pentru Industrie si comert,  
 BUCHAREST, 19 Strada Regala

**THEO. REPPEN,**  
 CONSTANTINOPLE  
 NORWEGIAN FIRM, ESTABLISHED 1855

AGENT FOR REGULAR LINES:  
 The United Steamship Co. Ltd. . . . . COPENHAGEN.  
 The Swedish Levant Line . . . . . GÖTTENBURG.  
 The Northern Steamship Co. Ltd. . . . . ST. PETERSBURG  
 Otto Torsens Line . . . . . CHRISTIANIA.  
 The Odessa-London and Odessa-South America Line . . . . . OSLO.

SALVAGE AGENT FOR:  
 Bringsigs och Dykars Aktiebolag "NEPTUN" . . . . . STOCKHOLM.  
 Ros. Z. Zwiizer's Bergings og Entrepren. . . . . COPENHAGEN.

COAL CONTRACTOR - INSURANCE AGENT.  
 STEAMERS CLEARED for speeds of 100 Composites  
 BRANCHES: BOGHAN, DEREGAZID, CAVALA, MITLLEME, BODOSTO

İngiliz ve Amerikan Ticaret Odalarına verilen reklamlarda vapur donatanı ve acentası olan şirketlerin aynı zamanda gemi ve yangın sigorta şirketi acentası, kömür brokeri ve ikmal şirketi, ithalat ve ihracat firması olarak faaliyet gösterdikleri görülmekte.  
 Kaynak: Osman Öndeş arşivi

Amerika Birleşik Devletleri 1891'de merkezi İstanbul olmak üzere Memalik-i Şarkıye Ticaret Odaları adı altında ticaret odasını kurmuştur.

American Chamber of Commerce adıyla faaliyet gösteren Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Odası'nın ayrıca Beyrut, Bağdat, Atina, Halep, Mersin, İzmir, ve Trabzon'da şubeleri bulunuyordu.

Amerikan Ticaret Odası 1891'den itibaren aylık aralıklarla "*Levant Trade Review*" adı altında ticaret dergisi yayınlamayı sürdürmüştür. Bu derginin yönetim merkezi 1915 yılına kadar Galata'da Minerva Han 38-39 adresindeydi. Dergi H.Matteosyan Matbaasında basılıyordu. Ağustos 1924 tarihli nüshasındaki yayın adresi İstanbul'da Galata, Yıldız Han olarak yazılıdır.

Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçen bir diğer oda, 1913'te kurulan Dersaadet Rus Ticaret Odası'ydı.

Yunanistan da İstanbul'da 1891 yılında Yunan Sefirinin girişimiyle Dersaadet Yunan Ticaret Odası'nı kurdu. I. Dünya Harbi öncesinde üye sayısı 140'a ulaşan odaya üyeler 15 frank aidat öderlerdi.

Daha önce New York'ta Amerika- Belçika Ticaret Odası'nı kuran Belçika'nın New York şebkenderi Edward Seve tarafından 1890 yılında İstanbul'da Belçika Ticaret Odası'nı kurduysa da bu odanın ömrü çok kısa oldu.

Hollanda adına ilk ticaret odası 1903 yılında İzmir'de kuruldu. Bu Oda'nın 200'ü aşkın üyesi bulunuyordu ve Hollanda'nın İzmir konsolosu Oda'nın fahri başkanıydı.

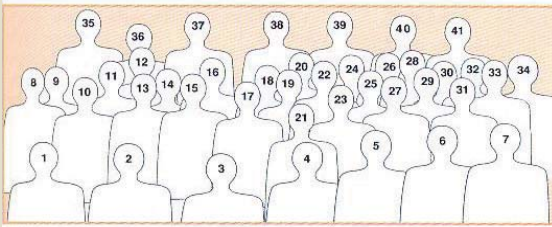
Ticaret odalarının dışında, XIX. Yüzyıl İstanbul ve İzmir gibi liman kentlerinde vapur donatanları ve acenteleri tarafından kurulmuş meslek odalarının varlığı bir gerçek olduğuna göre, vapur donatanları ve acentelerinin meslek odalarına ait ilk ve en kapsamlı bilgiler bu eser vasıtasıyla belgelenmektedir.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 1970'li yıllardan itibaren, Türkiye'deki Avrupalı göçmen tüccar toplumun muhtelif nedenlerle azalması, yurtdışına göçler gibi nedenlerle değişime uğramıştır. 23 Nisan 1973'te Pera Palas Otel'de yapılan Genel Kurul toplantısına katılan üyeler, yine geleneksel şekilde bir araya gelerek bir anı fotoğrafı çektiler.

Genel Kurula katılan üyeler; Kalust. Mohak, Ali Rıza Kınay, Willy Sperco, B. Schembri, Gabriel Couteaux, İhsan Tezcan, Dimitrius Zervoudakis, Bahri Divan, H. Aritiadis, E. Aşkın, Ayhan Sungar, D. Akbıyık, Pascal Serres, Vural Onur, O. Akhun, Alex Dabcovich, A. K. Özcan, Doğan Akyürek, V. Konstantinidis, E. Saver, Ahmet Koral, Dernek Müdürü Cavit Kaplan, Yanni Hacakis, İzzet Hatem, Cem Şaşmaz, A. Nosmidis, Asaf Güneri, G. Cosentino, Cavit İkiz, Remon Buzuru, M. Berker, A. Berker, Nejat Enön, C. Arslan, J. Birim, İbrahim Erey, E. Beksaç, Fernando Romano, Metin Leblebicioğlu, Felix Franki'dir.

Bir yıl sonraki Genel Kurul Toplantısı yine Pera Palas Hotel'de yapılmıştır ve bu toplantıya katılan mevcut üyelerden ayrı olarak, bu toplantıda Ömer Zaimoğlu, Sebahattin Özyaseminler, İskender Erey, Yılmaz Soysal, Yunus Arıkan gibi isimlere rastlanılmaktadır.





23 Nisan 1973'te Pera Palas Otel'de yapılan Genel Kurul toplantısına katılan üyeler (Otururlar soldan); 1- C. Mohak, 2- Ali Rıza Kınay, 3-Willy Sperco, 4- B. Schembri, 5- Gabriel Couteaux, 6-İhsan Tezcan, 7-D. Zervoudakis, (Arka sırada ayakta soldan); 8- Bahri Divan, 9- H. Aritiadis, 10- E. Aşkın, 11-Ayhan Sungar, 12- D. Akbiyık, 13- Pascal Serres, 14-Vural Onur, 15-O. Akhun, 16-Alex Dabovich, 17- A. K. Özcan, 18-Doğan Akyürek, 19-V. Konstantinidis, 20-E. Saver, 21- Ahmet Koral, 22- Cavit Kaplan, 23-Yanni Hacakis, 24-İzzet Hatem, 25- Cem Şaşmaz, 26- A. Nosmidis, 27-Asaf Güneri, 28- G. Cosentino, 29- Cavit İkiz, 30- Remon Buzuru, 31- M. Berker, 32- A. Berker, 33- Nejat Enön, 34- C. Arslan, 35-J. Birim, 36- İbrahim Erey, 37- E. Beksaç, 38- Fernando Romano, 39- Metin Leblebicioğlu, 40- Felix Franki.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi

# NORD



Bremen merkezli Norddeutscher Lloyd'un İstanbul ve İzmir limanlarına tarifeli sefer yapan yük-yolcu tip posta vapuru Schleswig'i İzmir Limanında gösteren 12 Kasım 1904 tarihli bir resim

Kaynak: Osman Öndeş arşivi

SMYRNA

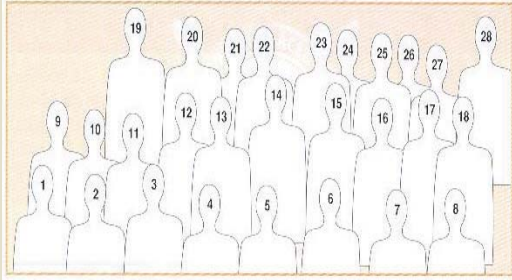
Dampfer „SCHLESWI



DEUTSCHER LLOYD  
BREMEN.



G<sup>6</sup> den 12. November 1904.



Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 1979 yılı Genel Kurul Toplantısı'nın yapıldığı Pera Palas'da bir araya gelen üyeler (Önsırada oturanlar soldan);  
1- Ayhan Sungar, 2-Charles F. Wilkinson, 3-Alex Dabovich, 4- C. Mohak, 5- İhsan Tezcan,  
6- Metin Leblebicioğlu, 7- E.Amiral Sezai Orkunt, 8- Fehamettin Öztamur, (Arka sıra soldan)  
9-Kemal Özcan, 10- Remon Buzuru, 11- Metin Işın, 12-Tamer Algan, 13- Uğur Uzunhekim,  
14-Ayhan Keyman, 15-İzzet Hatem, 16- Sebahattin Özyaseminler, 17-Hristo Malomat,  
18-Ömer Zaimoğlu, 19- Haralambos Yordanidis, 20-Jonathan Beard, 21-R. Romano,  
21-Nihat Yalap, 22-Felix Franki, 23-Cavit Kaplan.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi



1979 yılı Genel Kurul Toplantısı'nın yapıldığı Pera Palas'da bir araya gelen üyeler; Ayhan Sungar, Charles F. Wilkinson, Alex Dabovich, Kalust Mohak, İhsan Tezcan, Metin Leblebicioğlu, Amiral Sezai Orkunt, Fehamettin Öztamur, Kemal Özcan, Remon Buzuru, Metin Işın, Tamer Algan, Uğur Uzunhekim, Ayhan Keyman, İzzet Hatem, Sebahattin Özyaseminler, Hristo Malomat, Ömer Zaimoğlu, Haralambos Yordanidis, Jonathan Beard, R. Romano, Nihat Yalap, Felix Franki ve Cavit Kaplan'dan oluşmaktadır.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 18'nci Olağan Genel Kurul Toplantısı 19 Nisan 2002 Cuma günü üyelerin büyük katılımıyla Kalyon Otel'de yapıldı.

Genel Kurul'da yeni yönetim kurulunun seçimlerine geçildi. Böylece yeni yönetin kurulu; Metin Leblebicioğlu, Ruhi Duman, Coşkun Yurtkoru, Arif Kenan Türkantos, Vural Onur, Timuçin Pekar ve Recep Düzgüt'ten oluştu.

Yönetim Kurulu müteakiben yaptığı toplantıda görev bölümü yaptılar ve Yönetim Kurulu Başkanı: Metin Leblebicioğlu, Başkan Yardımcısı: Ruhi Duman, Genel Sekreter: Coşkun Yurtkoru, Sayman: Arif Kenan Türkantos, Üyeler: Vural Onur, Timuçin Pekar, Recep Düzgüt seçildiler.



Fotoğraftaki isimler: Başkan Metin Leblebicioğlu, (Soldan sağa) Arif Kenan Türkantos, Recep Düzgüt, Timuçin Pekar, Ruhi Duman, Coşkun Yurtkoru, Mahmut Aydın, Vural Onur, İbrahim Koral, Cavit Kaplan, Cengiz Abas.

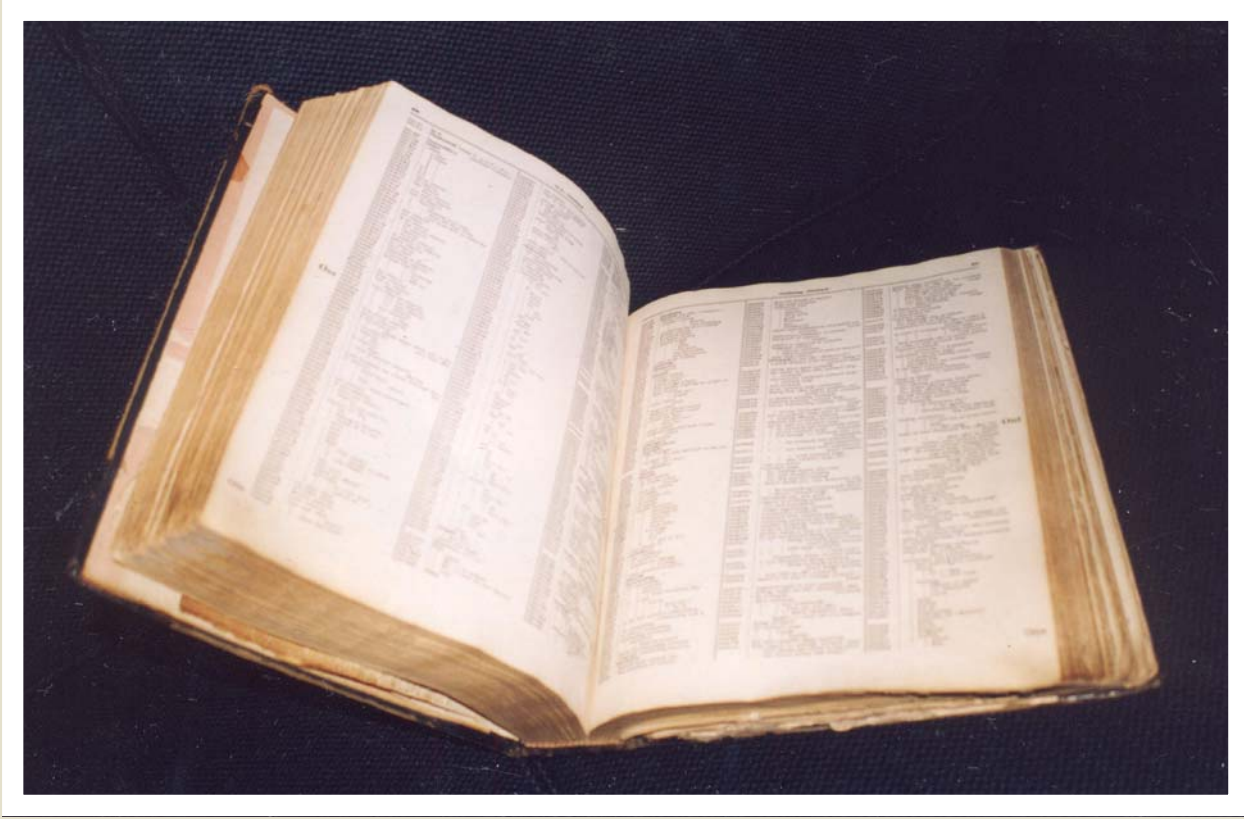




*Stimli ve yelkenli gemiler Haliç'te  
Kaynak: Jean Weinberg, Photo Français<sup>(\*)</sup>*

<sup>(\*)</sup> "La Lumiere- Photo Bromure Chrome d'argent" cam üzerine çekilmiş Photo Français imzalı fotoğraflar, Stüdyo Güvenç, Cihan Güvenç tarafından bilgisayar ortamına kazandırılmıştır.

## BOE CODE KİTABIYLA HABERLEŞME



*Acentelerin haberleşme amaçlı kullandıkları Boe Code Kitabı  
Kaynak: Aldo Campaner arşivi*

## ***The New Bode Code***

Zamanla tüm dünyada şifreleme veya kripto gibi gizli yazışma alanında resmen mucize yaratan kişi Conrad Boe, Norveç'li çok varlıklı bir armatörün oğludur. Tanınmış bir gemi acentası ve brokeri olarak mesleğine devam ederken, özellikle şirketi tanker armatörlüğüne de girmiştir.

Tüm kolaylıklarına rağmen, vağur donatanı ve acentesi, limanlar, armatörlük şirketlerinin, ayrıca brokerlik firmalarının yoğun olarak kullandıkları bu yeni haberleşme kitabı günümüz haberleşme teknikleriyle karşılaştırıldığında, nasıl bir cehennem azabı olduğu görülecektir.

Conrad Boe, acentelerin haberleşmelerinde telgraf masraflarının önemli bir gideri meydana getirmesi yanında, telgraf mesajlarına yapılan zamların daha da ağır bir maliyet teşkil etmesini dikkate alarak inanılması gerçekten çok güç bir şifreleme keşfini gerçekleştirmiştir.

*"The New Boe Code-Commercial Traffic and Shipping Code"* adını verdiği kod kitabını 1899'da tamamladığında, bu kitapta İngiliz alfabesi esas tutularak her biri 5 harften oluşan 55,000 blok yaratmıştı. Her kod veya bir blok haline getirilmiş beş harf, bir cümleyi meydana getirmekteydi. Örneğin *"Offer you firm with reply tomorrow"* demeniz için "NKHPO" yazıyordunuz.

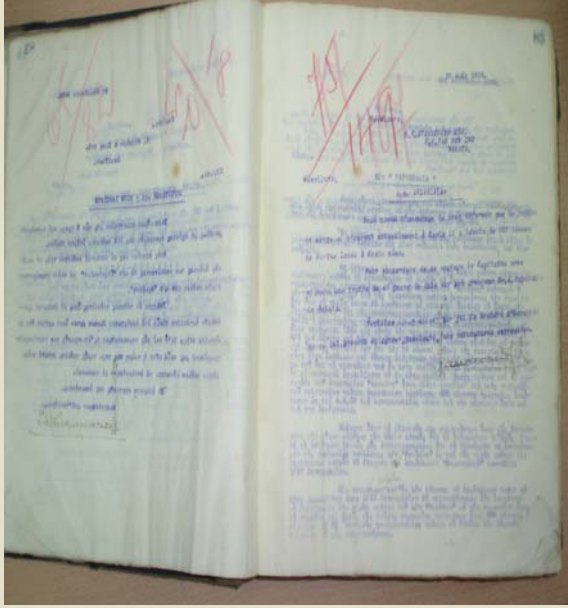
Yine başka örnek; *"Charterers have the right to telegraph out on cargo and definite reply to be given from here by"* cümlesi için DYATR kodu yazılıyordu.

Conrad Bod, denizcilik yazışmalarını İngilizce kodlamak suretiyle tanımlaması imkansız gibi gelecek bir yazışma dili yaratmıştı.

Altıncı baskısının yapıldığı 1925 yılında Conrad Boe böylelikle İngilizce yapılacak her yazışmayı 88,125 blokla anlatır hale gelmişti. Bunların 50,000 bloklu kısmı İngiliz alfabesindeki 26 harfin akıllara sığmayacak gibi değişik sıralanmasıyla meydana getirilmişti. 7,200 bloklu kısmı şehirler, insanlar ve olabilecek tüm coğrafi yerlerin adlarını içermekteydi. The New Code basıldığında büyük boyda 1077 sayfalık bir kitap meydana geldi. Kitabı "Conrad Boe Ltd, Oslo, Norway. Shipbroker and Chartering Agents." adına yayınladı.

Bununla da kalmadı. Haberleşmede gerek gördüğü ihtiyaçlar doğrultusunda gemilerin özellikleri, bazı numaralar ve bir ticari mesaja yeralabilecek hertürlü adres ve özellikleri içeren ek kodlar üretti. Böylece 5 harflik bir kodla on kelimelik bir anlatımı sağlayabilmekteydi. The New Boe Code'a ek olarak yayınladığı *The "Q" List* ek kod kitabıyla kod sayısı 88,125'e ulaştı.

*The "Q" List*, The New Boe Code ile kullanıldı. Ana kitap zamanla 1,077 sayfayı aştı. Her iki kitap giderek artan telegraf masraflarını azaltmak, postayla gönderi yapıldığında toplamı önemli bir maliyet teşkil eden posta pulu giderlerini olabildiğince aşağılara çekmek amacıyla geliştirilmişti. Toplamında gemilerin limana varışı, limandan ayrılışı, derinlik cetvelleri, yakıt tüketimi, gemilerin süratleri, gemilerin adları ve mevkileri, yükleme ve tahliye limanları, navlunlar, gemicilikle ilgili akla gelebilecek her kelime ve faaliyet, denizcilik şirketlerinin adresleri, brokerlik ve stedeavorluk firmaları ana kitabın kod dilini meydana getiriyordu.



Postahane vasıtasıyla gönderilecek olan telgraf veya hertürlü yazılı evrak özel pelür kağıda daktilo edildikten sonra, yine Otto Enke Cottbus imalatı özel pelür kağıtlardan oluşan bir kalın deftere presle bastırılmak suretiyle kopyalanıyordu. Sağda görülen sayfalar bu Kopya Defterinde Canacaris'in yaptığı yazışmalardan ikisini göstermektedir.  
Kaynak: Aldo Campaner arşivi

"The "Q" List'de ise beş harflik her koddaki muhakkak bir Q harfi vardı ve 231 sayfaydı. Bu kitapta telsiz radyo istasyonları, ticaret ve armatörlük şirketleri, düzenli hat şirketleri, gemi acenteleri, brokerler, sigortalar, gemi isimleri, yedek kod tümeleşleri Q kodlarının telgrafla gönderilmesi sırasında meydana gelebilecek hatalı harf kullanılması nedeniyle doğru kodu bulmayı sağlayacak "Table for Correction of Mutilated Q Code Words" veya "Mutilation Table" vardı.

Karşılıklı iki sayfadan oluşan bu tablolar inanılması imkansız gibi gelen binlerce harf düzenlemesinden meydana gelmektedir. Gerekçesi ise şudur; Boe Code'la gönderme yapılırken bir koddaki harf yanlış yazılmış olabilir veya postahanedeki telgraf memuru doğru verilen metne rağmen bir harfi yanlış yazmış ise, alıcı firma mesajda bir bozukluk görür ya da mesaj bütünü bakımından anlaşılmaz olur. O zaman "Q" Code Words'un "Olsa olsa, benzetme, düzeltme cetveli" diyebileceğimiz bu iki sayfası açılır.

O zaman, mesajı çözebilmek için soldaki sayfada hepsi iki harften oluşan "The Two First Letters"- "İlk İki Harf" cetvelinden hatalı olabilecek ilk olası harfi bulacaksınız.

Bu cetvel yan yana 26 sütundur, altalta 26 satırdır. Her sütun a'dan z'ye İngiliz alfabesinin ayrı çiftleştirmelerinden oluşur. Bu değişik çiftleştirmelerin toplamı 676 ayrı iki harflik tümeleş demektir.

Sağ sayfada altalta iki cetvel vardır. Üstteki cetvel "The Third Letter"- "Üçüncü Kelime" başlığını taşır ve hersütunda ayrı olmak kaydıyla yan yana ve alt alta 4 harf bulunur. "The Third Letter"- "Üçüncü Harf" cetvelinde de 26 harfin 676 değişik düzenlemesi yapılmıştır.

Altteki cetvel "The Two Last Letters"- "Son iki harf" başlığını taşır. Yanyana ve alt alta 26 sütun ve satırdan oluşur. Fakat burada aa, bb, cc gibi tamamıyla başka bir düzenleme kullanılmıştır. Bu cetveldeki iki harfli kod düzenlemesi yine İngiliz alfabesi esas alınarak diğer iki cetvelden tamamıyla ayrı bir mantıkla inşa edilmiştir.

Tüm bu inanılmaz kompozisyonlar, telegrafla gönderilen mesajdaki beş harflik bir kod hatalı ise, doğrusunu bulmak içindir. Adeta bir logaritma cetveline benzemektedir.



### **Özel telgraf şifre kitapları**

Özellikle armatörlük firmaları çalıştıkları acentelerle şifreli yazışma da dahil olmak üzere Conrad Boe'nun "*The New Boe Code*" kitabından hareketle kendi kod kitaplarını düzenlemişlerdir. Canacaris'ten intikal eden ve her biri denizcilik dünyası için son derece önem taşıyan arşiv belgeleri arasında yeralan 1914 tarihli "*Private Telegraphic Code*" kitabı, İngiliz McNabb, Rougier & Co., şirketinin Çarlık Rusya zamanında Odesa, Rostoff- on- Don, Taganrog ve Noverorssik'deki acentalarıyla yapacağı yazışmalar için düzenlenmiştir. Bu şifre kitabının kapak sayfasında "*Beş harflik şifrenin kullanıldığı Kod kitabı'nın telif hakkı E.L. Bentley, Esq., 7, East India Avenue, London E.C.*" açıklaması yer almaktadır.

Vapur Donatanları ve Acenteleri için "Boe Code" kitapları 1930 yılına kadar tek haberleşme aracı oldu. 1930'da teleks ilk olarak Almanya'da kullanılmaya başladığında, artık postahaneler yerine şirketler giderek şifrelenmiş mesajlarını teleksle göndermeye başlamışlardır. Ancak teleksin Türkiye'de kullanılır hale gelmesi 60'lı yılları bulmuştur.

### **Evraklar nasıl yazılır ve arşivlenirdi - Otto Enke Cottbus Typographie et Litographie**

Şirketlerde evrak yazmak için genelde Rumca, İngilizce ve Fransızca klavyesi olan üç ayrı daktilo bulunurdu. Acentelerde asıl yazışma dili İngilizce olmasına rağmen, Rumca yazışmaların da hayli olduğu görülmekte.

Firmalar arası resmi sayılabacak yazışmalar Fransızca yapılırdı.

Bazı daktilolarda tuşlar Yunanca- Latin Harfler olmak üzere düzenlenmişti. Bir klavye ile daktiloda sadece Yunanca yazılabiliyordu. Bu daktiloların şeridleri en az iki misli daha genişti.

Canacaris ve Mahdumu Deniz İşleri şirketi arşivinde Adler marka 1927 yapımı bir daktilo bu şekildedir. Ayrıca 1920 yapımı Muldivo Mentor Walther WSR 160 tip mekanik hesap makinesi devrinde işlemlerin nasıl yapıldığına dair tanıklar olarak saklanmaktadır.

Acentelerde Osmanlıca "Arapça klavye" harfler olan daktilolar da bulunurdu. Ancak bunlar Osmanlı resmi makamlarıyla yapılacak yazışmalarda sadece gerektiğinde kullanırdı. Bu dahi zorunlu olmayıp şirketler yazışmalarını Fransızca veya kısmen İngilizce yapmayı tercih ederlerdi.

Hazırlanan yazıdan kopya çıkartmak da başlı başına ayrı bir işlemi gerektirirdi. Daktiloda yazılan evrakın kopyasını almak için "Otto Enke Kopya Evrak Defteri" olarak bilinen özel defterler vardı. Kopyası çıkartılacak evrak Otto Enke Kopya Evrak Defteri önce boş bir sayfaya yerleştirilir ve altına bir kauçuk levha konulurdu. Kağıtın üstüne ise özel namlendirilmiş mürekkep içeren bir levha ve onunda üzerine nem geçirmeyen başka kauçuk levha konduktan sonra Otto Enke Defteri kapatılır ve doğruca Pres (Baskı) aletine yerleştirilirdi. Pres'in manivelası çalıştırılmak suretiyle Evrak Defteri sıkıştırıldığında evrakın kopyası defterdeki boş sayfaya çıkmış olurdu.



Kopyalama tamamlandıktan sonra, asıl evrak sayfası postahane vasıtasıyla postalanır veya şifrelenmiş halde yine telgraf olarak gönderilirdi.

1930'lardan başlayarak postahane idareleri The New Code'la şifrelenerek yazılmış açık şekilde yazılmış metnini de talep etmeye başlamışlardır. Buradaki gerekçe herhalde devlet aleyhine bir yazışma yapılıp yapılmadığını görmek olabilir.



Evrak kopyalama presi (Fotokopi cihazı)  
Campaner koleksiyonu



İlk daktilo makinelerinden



Şirketlerde evrak yazmak için genelde Rumca, İngilizce ve Fransızca klavyesi olan üç ayrı daktilo bulunurdu. Acentelerde asıl yazışma dili İngilizce olmasına rağmen, Rumca yazışmaların da hayli olduğu görülmekte. Firmalar arası resmi sayılabilecek yazışmalar Fransızca yapılırdı. Kopyalamada ise bir nevi fotokopi makinesi diyeceğimiz pres kullanılırdı.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi



1909 Model Adler daktilo makinesi ve hesap makinesi  
Mario Campaner koleksiyonu.



# MAZİSİ XIX. YÜZYILDAN GELEN VAPUR DONATANI VE ACENTESİ ŞİRKETLERDEN BAZI ANILAR

## *Avusturya-Macaristan kökenli Luca Dabcovich ve Dabcovich & Co.*

Diğer liman kentlerindeki gemi acentelerine ait tarihsel öykülere geçmeden önce, asıl oluşumun bir liman metropolü olması nedeniyle İstanbul'da odaklandığını hatırlayarak, yaşamsal bir öyküyle devam etmek isterim.

Bu öyküyü anlatan, Alex Dabcovich vapur donatanı ve acentesi olarak mesleğini çok iyi bilen mükemmel bir insandı.

Dabcovich & Co 1855'ten beri var olan bir deniz acentesiydi. 1989'da 133 yıllık bir maziye ulaşmış olan mazisiyle Dabcovich & Co. şirketini, ilk kez o yıllardaki son kuşağı ve son temsilcisi Alex Dabcovich Bey'le sohbet ederek anlatmak ve yayınlamak istemiştım.

Alex Dabcovich'in aile ve meslek anılarını şöyle anlatmıştır; "Dabcovich firmasının mazisi 1855 yılına kadar gider. Kurucusu dedemin amcasıdır. Fakat kuruluşa ait ayrıntıları bize nakledecek herhangi bir belge maalesef mevcut değil.

Babam Luca Dabcovich'ten kalan bilgilere dayanarak söyleyebileceklerim şöyle; Bizimkiler İstanbul'a Karadağ kıyılarından gelmişler. Atalarım Avusturya-Macaristan kökenliydi. İstanbul'a kendisinden önce gelerek yerleşmiş olan dayısı veya amcası, hep onun için güvence teşkil etmiş. İstanbul'da akrabasının yanında çalışmaya başlamış. Firma dedemin amcası tarafından kurulmuş.

Dedemin amcasının adı Sava Dabcovich. Doğduğu şehir, Yugoslavya'da Sarifgard, yani Sultanların Şehri olarak tanınıyormuş. İstanbul'un Sarifgard oluşu aynı zamanda, refah ve zenginlik anlamına gelmektedir.

Dedem Luca Dabcovich, bu aileden İstanbul'a göç eden ikinci Dabcovich'tir ve amcamın yanında çalışmaya başlamış. O yıllara ve onların yaşamına ait elimizde pek bilgi bulunmuyor. Ancak dedem 1917'de 57 yaşında vefat etmiştir. Demektir ki 1860 doğumlu. İstanbul'a delikanlı bir yaşta geldiğine göre, 1875 yılı olabilir. Ne yazık ki aile belgeleri fazla değil. Sadece Ortadoks mezarlığında "Dabcovich" ismi yazılı bir mezar bulduk.

Zaman geçtikçe dedem amcasının vefatı üzerine işi devralmış. O yıllarda İstanbul limanına gelen yelkenli gemilere çıkıp acenteliklerini deruhte etmek, fakat daha fazla kumanya ve diğer ihtiyaçlarını sağlamak, işinin asıl yoğunluğunu teşkil etmiş. Yine o devirde, acente olarak verdiği hizmetin bedelini, verdiği malların hesabını tutar, faturasını çıkartır ve geminin kaptanına verip, parasını aynı günün akşamı veya ertesi günü almış. Bu suretle, gemiyle acentelik ilişkisi sona ermiş. Yani, günümüzde olduğu üzere, sürekli acentelik anlaşması mevcut değilmiş. Bu haliyle, acentelik yapmanın nasıl yorucu ve mücadeleci bir iş şekli olduğunu ortaya koyar. Nitekim, yeniden yelkenli bir kayığa binecektir. İstanbul'un Marmara Denizi açıklarından gelmekte olan bir yelkenli ticaret gemisini gözleyecektir ve ilk hamle yapan kendisi olursa, acente de kendisidir. Bunu beceremez de, kendinden önce bir başkası yelkenliye çıkmışsa, en aşağı dört saat kürek çekerek yeniden Salacak'ta karaya çıkacaktır. O gün işsizdir!

Babam Christof Dabcovich de benzer koşullarda çalışmış. 1918/1920 yıllarında Harem'deki bir kayıkhanede ifte kreklı bir sandalı olduğunu, bunun Lâtin yelken donanımlı bir sandal olduğunu söylemiştir. Sabahın alacakaranlığında bu kayıkhaneden yaz kış demeden Marmara'ya aılırmış. Çok meşakkatli çalışma koşulları içerisinde iş yaparmış.

I. Dünya Savaşı yıllarındaysa Alman İmparatorluğu savaş gemilerine kumanya ve benzer ikmal işleri yapmışız. Babam Christof Dabcovich. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun daveti üzerine askere alınmak üzere İstanbul'dan ayrılmış. Askerliğini Bosna'da yapmış. Derken 1917 yılında büyükbabam Luca Dabcovich vefat etmiş. Babam Christof Dabcovich de askerde olduğundan, acenteyi büyükannem Clara Dabcovich üstlenmek zorunda kalmış.

Burada bir hususu açıklamak isterim; büyükannem Clara Von Barbesitein Prusyalıydı. Prusya'nın Rubin kentindendi. Kardeşi ticaret gemilerinde kaptandı. Gemisinde kardeşiyle birlikte seyahat ederken İstanbul limanına uğruyorlar. Gemi İstanbul'da kaldığı sırada dedem Luca Dabcovich'le tanışıyorlar ve birbirlerine aşık oluyorlar. Böylece Clara İstanbul'da kalıyor ve Clara Dabcovich olarak yeni bir yaşama başlıyor. Bu evlilikten biri erkek olmak üzere ikisi kız, biri erkek  evlatları dünyaya geliyor. Çok başarılı bir resim sanatçısıydı. Bazı tabloları bizim koleksiyonumuzda yer almaktadır.

Babamın askerliği müddetince Clara Dabcovich Avusturya sefaretine giderek ailede hiç erkek fert kalmadığını, kendisinin de tek geçim kaynağı olan bu acenteyi yrtemediğini, çocuklarıyla ilgilenemez hale geldiğini ve batmak üzere olduklarını söyleyerek, oğlunun serbest bırakılmasını rica ediyor.

Avusturya Sefiri bu talebi yerinde bularak gerekli müracaatı yapıyor ki, babam Christof Dabcovich hemen terhis edilerek İstanbul'a dönmesine müsaade ediliyor. Babam bu öyküyü anlatırken, kendisinin terhis edilmesinin hemen ardından, görevi olduğu taburun cepheye sürüldüğünü ve hepsinin bir baskın sırasında öldüklerini söyledi.



(Solda) Luca ve eşi Clara Von Barbesitein Dabcovich. (Sağda) Alex Dabcovich.  
Kaynak: Dabcovich Ailesi arşivi.



1954'de buzlar Boğaz'ı kapatmıştı.  
Kaynak: Selahattin Giz arşivi

Babam bu safhada işi kumanyacıliktan gerçek acente servisine dönüştürüyor. O yıllarda telgraf ve telefon gibi uygar haberleşme araçları firmalara girmeye başlamıştı. Devamlı deniz acentelikleri de artık bu sektörde süreklilik kazanıyor. Böylelikle Halcyon Line Röchling, Menzell, Torm Linen armatörlük firmalarıyla acenteler arasında "Tercihli Acente" anlaşmaları yapılıyor. 1925-30 yılları arasında, Almanya'dan, Danimarka'dan temsilcilikler alınıyor. Bu firmalar Kontinant ve İstanbul ve hatta Karadeniz uğraklı muntazam hat taşımacılığı (Tarifeli posta seferleri) yapıyorlar. Bunlar, yük- yolcu taşınması yapan bir anlamda posta gemileridir.

Bu hatlar konferans dışı şirketlere aitti. Almanya'da Deuschle Levante Linie, Atlas Levante Linie, Swedish Orient Line o yıllarda bir konferans tesis ettiler. Bunlar konferans dışı çalışan firmalardan rahatsız oluyorlardı ve devre dışı bırakılmak üzere bu şirketleri satın almaya başlıyorlar.

Bizim acenteliğini yaptığımız Torm Lines de bu arada satılmıştır. Bu yüzden Dabovich firması işsiz kalıyor. Babam bunun üzerine Almanya'ya gidiyor ve orada evvelden tanıdığı Seetrans firmasıyla birlikte bir armatör arıyor. Sonunda Herald Schult'u buluyorlar. Bu şahsın hayli yaşlı üç gemisi vardır. Herald Schult, sonra Deutsche Orient Linie firmasını kurmuştur. Bu şahsı ikna ediyorlar ve İstanbul'a konferans dışı bir hat açıyorlar. Ancak, Schult'u ikna edebilmek için babam "İlk sene bu hat zarar ederse yüzde ellisini ben ödeyeceğim!" diye güvence veriyor.





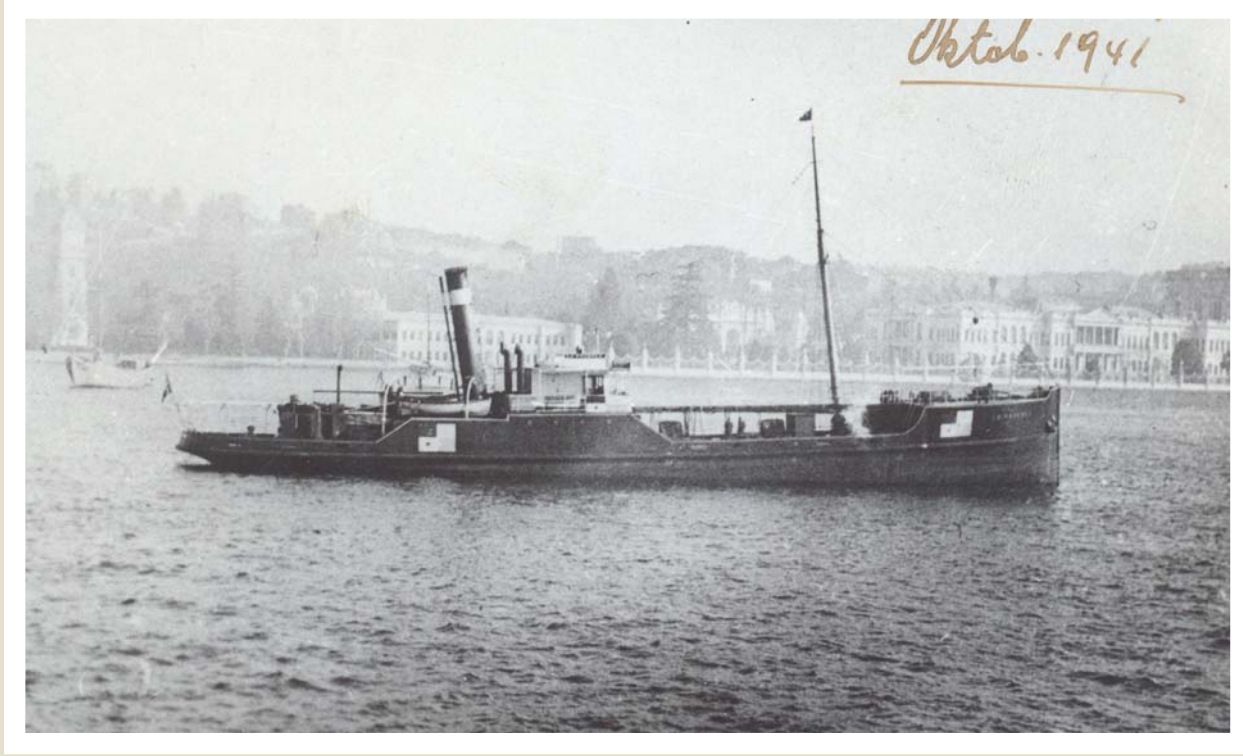
*Istanbul Limanı yetersiz kalınca Karaköy - Galata Rıhtımlarında gemiler birbirinin üzerine aborda ediliyorlardı. Yükleme boşaltma ise çoğunlukla mavnalarla yapılıyordu.*

Hat çalışmaya başlıyorsa da, ilk sene zarar ediyorlar. Babam sözünü yerine getiriyor. İkinci sene ise konferans hattına rakip oluyorlar. O kadar ki, istedikleri gibi navlunları saptayan bu firmalar, karşımızda bizimle anlaşma yapmak zorunda kalıyorlar. Böylelikle Almanya'da konferans firmalarıyla babam bir anlaşma imzalıyor.

1939 yılına kadar bu hat devam ediyor. II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle Dabcovich firması yeniden işsizliğe sürükleniyor. Tam yedi sene firma işsiz kalıyor. Çanakkale Boğazı kapalı, Ege Denizi'nde hayat mevcut değildir. Ayakta durabilmek için bir Alman Alege nakliye firmasıyla çok kısıtlı ölçülerde işbirliği yapıyorlar. Yaban domuzu etini Türkiye'den demiryoluyla Almanya'ya ihraç ediyorlar. O yıllarda Luca Dabcovich, Nuri Andak ve Refik Koray'la ortaklaşa armatörlük firması kuruluyor. Bu armatörlük şirketiyle birlikte satın aldıkları ilk gemilerine *İhsan* adını veriyor.

S.S. İhsan gemisi Türkiye limanları arasında yük ve bazen yolcu da taşırdı. Arada sırada Bulgaristan'ın Burgaz limanına kadar yük taşımacılığı yaptığı olurdu. Ardından Neveser, Halep ve Basra gibi gemilerin neredeyse karinasından istifade edilerek inşa edilmiş derme çatma bir gemiyi satın alıyorlar. Bu motor bozması geminin adı *Kırlangıç*'ti.

Ben 1924 yılında İstanbul Kandilli'de dünyaya geldim. Alman Lisesi'nden mezun olduğumu ifade etmeliyim. Elga Mathilde Elizabeth Schulze ile büyük bir aşk duyarak evlendim.



Aile fotoğraf arşivinde (Ekim 1941) M/S İhsan'ın bir fotoğrafı üzerinde şunlar yazılıdır: "1942 yılı Aralık ayı ikinci yarısında yayınlanan Fortune Tax-Varlık Vergisi konulmasını takiben 4 Ocak 1943 tarihinde Podima yakınlarında karaya oturdu ve kayboldu. Bu kazada çarkçıbaşı, bir gemici ve 30 göçmen kayboldu."  
Kaynak: Dabovich ailesi arşivi.

1947'den beri Dabovich firmasının tüm sorumluluğu bana ait olmuştur. Doğal olarak Kandilli'de yaşamak bana denize ait çok yüce bir duyguyu da aşıladı. Ama ailemin de denize olan tutkusu, bizim çok daha mutlu olmamızda büyük etkindir. Barok tipi 14 metre boyunda yelkenli ve motorlu tekneyle çok uzun deniz gezileri yapmışızdır. Hatırlıyorum 1954'de buzlar Boğaz'ı kapatmıştı. Babam yazıhaneye inemedi. Şirket vapurları da çalışmıyordu. Bu sayede babamla birlikte çok keyifli bir gün geçirdim.

Babam pek bir yere çıkmaz, işiyle Kandilli arasında çizilen bir dünyada yaşardı. Pazar günü bile yazıhaneye gider çalışırdı.

İstanbul, çocukluğumda kalabalık bir kent değildi. Beş yüz bin civarında bir nüfus yaşardı. Taksim'den Harbiye'ye kadar boş arsalardan geçerdik. O zamanlar İstanbul halkı birbirine karşı çok daha saygılıydılar ve çok kişi birbirini tanırdı. Her yere yayan gidilirdi. Arada faytonları hatırlıyorum. Bana göre bugünün İstanbul'u aşırı bir kalabalık baskısı altında ezilmiş ve kişiliğinden çok büyük değerler kaybetmiştir. İstanbul'un ilk seyahat şirketlerinden Nata'nın Müdürü Ziya Bey de Kandilli'de İsmail Paşa Köşkü'nde otururdu.

Büyükbabam Luca Dabovich Kandilli'deki köşkü bir Alman mühendisten satın almıştır. Bu köşkü inşa ettiren o yıllarda Krupp adına Bağdat Demiryolları şirketinde çalışan önemli mühendislerdenmiş. Bizim ilk oturduğumuz

semt Galatasaray'da Tomtom Mahallesi'ndeymiş. Dedem Galatasaray'dan Galata'daki işyerine faytonla gider gelirmiş. Yayan yürümeyi hiç sevmezmiş. İşte herhalde hareketsizlikten dolayı, 57 yaşında vefat etmiş. Fakat çok iyi bir gurme olduğu anlatılırdı. İyi şarap, iyi yemek ve iyi araba meraklısı bir adam!

İşin şaşırtıcı yanı, babam Christof Dabcovich ise, ya doğal olarak ya da babasının hareketsizliğine tepki göstererek her yere yürüyerek gider gelirdi. Fakat o da, 69 yaşında vefat etti.

### **Rıhtım Caddesi, sahilde bir kumsallık iken**

Babam Rıhtım Caddesi'nin yerinde rıhtım değil, kumsal bir sahilin uzandığını anlatırdı. Yelkenli teknelerle Bozcaada'dan şarap gelirmiş. Kuma çekilen fiçılar hamallar tarafından mahzenlere taşınmış. Halen Karaköy Yolcu Salonu'nun Tophane tarafına doğru soldaki ilk sokağın adı Şarap İskelesi Sokağı'dır.

Buradaki iskeleye Bozcaada'dan gelen yelkenliler yanaşır ve şarap fiçilerini bu iskeleye boşaltırlarmış. Bu rıhtımda çok sayıda meyhane olduğu anlatılır.

Benim çocukluğumda ünlü bir Tokatlı Meyhanesi vardı ki, çekme rakısı ve şarabıyla İstanbul'un sosyal yaşamında aklımda kalan en renkli eğlencelerin karnaval şölenleri olduğunu söylemeliyim. Kurtuluş'tan Pera'ya kadar, akın akın kadınlı erkekli kafiler renkli ve albenili giysiler içerisinde, fakat herkes maskeler takmış olarak eğlenirlermiş. 1918 sonrasında maske takmanın yasaklandığı söylenir. Bu yasak, karnavalların sonunu getirmiş.

### **Varlık Vergisi'nin yok ettiği bir armatörlük yatırımı**

İhsan gemisi 1942 yılı sonuna kadar çalışabildi. Son seferini Bulgaristan'ın Burgaz limanına yapmıştı. O senenin Aralık ayında Varlık Vergisi çıktı. Dabcovich ailesine 45,000 liralık Varlık Vergisi cezası gelmişti. Babam tüm servetinin elinden gitmekte olduğunu ifade ederek, "Battık" diyordu. Fakat o günlerde Bulgaristan'da yük boşaltan ve yük alan İhsan gemisine, oradaki büyükelçinin ısrarı ve resmen talebi üzerine Türk göçmenlerin alınması tebliğ ediliyor. Babama kaptan tarafından iletilen telgraf üzerine babam da "*Gemimizin yük taşımaya müsaade edilmiştir, yolcu taşıyamaz. Ancak, olağanüstü hâl nedeniyle, elçilik resmî evrak verirse, bu göçmenleri alabiliriz*" diye kaptana telgraf çekiyor.

Bunun üzerine göçmenleri alan İhsan gemisi İstanbul Boğazı açıklarına kadar gelmesine rağmen, pervanesine bir demirli mayının çelik kablosu sarılınca, fırtınalı bir denizde hareket edemez hale geliyor ve karaya sürükleniyor. Gemi tamamıyla elden çıkarak tam kayıp oluyor ve göçmenlerden otuzu da maalesef boğularak ölüyorlar. Aile fotoğraf arşivinde M/S İhsan'ın bir fotoğrafı üzerinde şunlar yazılıdır: "*1942 yılı Aralık ayı ikinci yarısında yayınlanan Fortune Tax-Varlık Vergisi konulmasını takiben 4 Ocak 1943 tarihinde Podima yakınlarında karaya oturdu ve kayboldu. Bu kazada çarkçıbaşı, bir gemici ve 30 göçmen kayboldu.*"

Bulgaristan'dan Türkiye sefreti ve hükümet kanalıyla Türkiye'ye gönderilmek istenilen göçmenlerin bir kısmı Nazilerden kurtarılmak istenen Türk uyruklu Yahudi ailelerden oluşuyordu.

Geminin batmasıyla gerçekleşen sigorta bedelinin tamamı Varlık Vergisi'ne gitmiştir. Kırlangıç motorunu da yine Varlık Vergisi yüzünden satmak zorunda kaldık. Bu motor da Marmara Adası açıklarında batmıştır.

Çok zor koşullara rağmen ve Türk bayraklı ticaret gemiciliğini güçlendirmek anlamını taşıması asla önemsenmediğinden, Dabovich ailesinin armatörlük çabaları, Varlık Vergisi'yle durduruluyor ve armatörlük heyecanı da öldürülüyor. Zaten Türk bayraklı gemiler son derece yaşlıydı, bakımları da çok büyük masraflara mâl oluyordu. Elde kalan birkaç geminin de yok edilmeleriyle, bu yükleri taşıyacak yabancı bayraklı gemiler boşalan pazarda yerlerini aldılar. Varlık Vergisi'nin Türk armatörlük yaşamına yaptığı olumsuz etkiye örnek teşkil eden bu olay, tarihe intikal eden, ama gelecek kuşaklarca da değerlendirilmesi gereken bir gerçek olarak hatırlanmalıdır.



*Yıl 1958- Karaköy-Galata ve Salıpazarı'nın köşesine kadar dar bir şeritte yanaşacak yerbulabilen birkaç gemi en ilkel koşullarda yükleme boşaltma yapmaya çalışıyor.  
Kaynak: Selahattin Giz arşivi.*





24 Mart 1984 Etap Marmara Otelinde yapılan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Genel Kurul toplantısı sonrasında verilen yemek davetinde (Soldan) Pascal Serres, Nino Gianetti ve Alex Dabovich.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi.



Salıpaazarı önlerinde şamandıralara bağlı sıra sıra gemiler. İstanbul gibi bir mega kentin limanı yok!  
Kaynak: Selahattin Giz arşivi.



Çocukluğumda babamın nasıl çalıştığına büyük bir dikkat gösterirdim. Evimiz Kandilli sırtlarında olduğundan, Boğazdan geçen gemiler zaten en çok sevdiğim oyuncaklarım gibiydi. Kandilli sırtlarındaki evimizi hep sevdim ve bu evde yaşamaktan mutluluk duydum. Üst kat bir gözetleme kulesi gibidir.

Çocuk yaşlarımdan kalan bir anı, belleğimde yer etmiştir. 1928/29 kışında İstanbul Boğazi buz kitleleriyle kaplanmıştı. Babam da o gün yazıhaneye gidemedi. Fakat ikimiz de yerimizde duramıyorduk. Alman Lisesi'ni bitirdiğimde

Deniz Ticaret Mektebi'ne girmeyi hayal ediyordum. Fakat savaş koşulları benim bu öğrenim hayalimi gerçekleştirmeme engel oldu. Alman Lisesi'nden sonra Bebek'teki Amerikan Koleji'ne girerek İngilizce'mi ilerlettim. Ardından tercümanlık yaptım. Gemi işleri açılınca, Dabovich firmasında görev verdiler ve böylece kendi şirketimizde çalışmaya başladım. Benim Dabovich'te resmen çalışmaya başladığım yıl 1947 Şubat ayıdır. O yıldan bu yana hep Dabovich'te çalışmama devam ettim.

Firmada babamın yanında çekirdekten eğitim gördüm. Babam 1960'da vefat ettiğinde şirketin tüm sorumluluğu bana kaldı. Başlangıç yıllarında oğluyum diye bana hiçbir ayrıcalık göstermedi. İlk senelerde şirketteki görev yerim odacıdan bir üst mevki gibiydi. Onun direktifleriyle kurye işi yaptım. Evrakları firmadan alır firmalara taşırdım. Her kademedeki görev yaparak, deniz acenteliğinin nasıl bir meslek alanı olduğunu yaşayarak öğrendim. Bununla birlikte, lisan öğrenmeye karşı olan yatkınlığımdan dolayı, büyük bir zevk alıyor ve devamlı yeni lisanslar öğrenmeye özen gösteriyordum. Almanca'dan sonra, Fransızca'mı çok ilerlettim. Zaten evimizde Fransızca konuşuluyordu. İngilizce'mi gerek kolejde ve gerekse acentelikteki haberleşme sebebiyle ilerletmem daha da kolay oluyordu. Zaman ilerledikçe, babamın sekreteri olan müdürümüz Yuvannidis 1959'da vefat edince onun yerine müdür oldum.

Öğrendiğim lisan sayısı neticede dokuz olmuştur. Yunanca, İtalyanca, Almanca, İngilizce, Sırpça, Fransızca, Norveççe ve haliyle anavatan dilimiz olan Türkçe konuşmakta ve yazmaktayım. Lisan zenginliğinin işimi geliştirmede büyük yardımı olduğunu belirtmek isterim.

Firmamız sadece Dabovich değildir. Nitekim, P&I Club temsilcisi olan Theo. Rappen Successors & Italico ve Poseidon firmaları bize aittir. Italico adını İtalyan firmalarına daha sevecen görünmek amacıyla düzenlemiştik.

Gerçekten çok önemli İtalyan armatörlük firmaları sırf bu firma adına bakarak bize acentelik vermişlerdir. Posaidon'u ise tatil ettik. Theo Rappen bizim çok eski bir meslek arkadaşımızdı. Bu şahıs aynı zamanda Norveç'in başkonsolosuydu.

Theo Rappen kereste tüccarıydı ve işi gücü seyahat etmektir. Bir anlamda gerçekten bir gezgindi diyebilirim. Bu nedenle babam yanında ikinci konsolos olarak tayin ettirmişti.



*Eminönü sahilleri boyunca yük bekleyen mavnalar.  
Kaynak: Jean Weinberg, Photo Français.*

### ***İstanbul'un uluslararası anlamda limanı yoktu***

Gemilerin yanaşarak yükünü boşaltacağı veya yük alacağı bir limanı yoktu.

Gemiler zorunlu olarak Karaköy- Sirkeci arasına ve Dolmabahçe Sarayı yakınlarına kadar döşenmiş şamandıralara baştan kıçtan bağlanırdı. Gemilerin şamandıralara bağlanması başlıbaşına bir zaman kaybıydı. Galata rıhtımında çok eski ve hemen hiçbir işe yaramaz bir iki stimli vinç vardı ki, zaten çoğu zaman o da çalışmazdı. Yükleme veya tahliye etmek tamamiyle gemi vinçleriyle yapılırdı.

Bunun içinde acente olarak mavnacılar cemiyetiyle devamlı işbirliği içerisinde olurduk.

Günlük konuşmalarımız, yazışmalarımız hep “ *Mavna geldi.. Mavnalar geldi mi.. Römorkör bulabildik mi..*” gibi aslında son derece lüzumsuz işlerin peşinde uğraşmakla geçirdi. Vapur Donatanları ve Acenteleri olarak İstanbul'a liman yapılması için verilen uğraşın değeri muhakkak hatırlanmalıdır.

Aile anılarına gelince; babam birçok ebeveyn gibi benim yaşam tarzımı beğenmezdi. Zira haftanın yedi günü işinin başındaydı. Sabah, akşam mesai saatleri gibi bir iş ve çalışma sınırlaması yoktu. İş başladığı saat neyse, yaşam da babam için o saatte başlar ve işi ne zaman biterse o saate kadar çalışırdı veya çalışılmalıydı. Biz delikanlı olduğumuz yıllarda, biraz da gençliğimizi yaşamak isterdik. Babam buna karşıydı ve yaptıklarımı beğenmezdi. Cumartesi ve Pazar günleri de çalışırdı. Haftanın diğer günlerinden farklı olan yanı, sadece yarım gün çalışmasıydı.

O yıllarda telefon yok, teleks yok. Tüm haberleşme mektupla veya telgrafla yapılıyordu. Böylesine yavaş ve ilkel bir haberleşme ortamının, babamın kendini daha fazla çalışmaya zorlamasında etkisini olduğunu düşünmüşümdür.

Deniz konusunda babamla çok iyi anlaşıyorduk. Yine de her baba-oğul arasında olduğu üzere, kendimi babamdan daha ileri görürdüm. O ise kendini daha oturmuş bulurdu. Gençler her zaman her şeyi daha iyi bilir kısır döngüsüne rağmen, babama olan saygım kusursuz şekilde ve sonsuzdu. O çok iyi bir öğretmendi. Benim yetişmemi sabırla, dikkatle ve üstün bir şekilde sağladı.

1947'de yanında odacıdan sonra gelen bir memur olarak başladıktan sonra, 1951'den itibaren yurtdışına gönderdi. Orada temsil ettiğimiz armatörlük firmalarını ziyaret etmek gibi bir görevim vardı. Bu seyahatlerde çok önemli armatörlerle ve üst kademe yöneticileriyle tanışmak fırsatını yaratan babamdır. Bu sayede çok önemli deneyimler kazandım.



*Haliç'te Kalafatçılar sahili boyunca kıçtankara bağlanmış ticaret gemileri ve mavnalar  
Kaynak: Sultan II. Abdülhamid devri Yıldız Fotoğraf Albümü'nden Yadiğâr-ı İstanbul Albümü, Albüm No.90476,  
Fotoğraf- Abdullah Freres.*

### **Christof Dabcovich'in yaşamından bazı kesintiler**

Bir vapur donatanı ve acentesinin bir asır önceki meslek yaşamına baktığımızda, hangi koşullarda hizmet verebildiklerini Christof Dabcovich'in yaşamından bir kesitle resmedebiliyoruz. Bu yaşamı bana Alex Dabcovich şöyle anlatmıştı; "Babam Kandilli'den Üsküdar'a kadar yaz-kış, yağmur kar demeden yürür ve Üsküdar'dan vapura binerdi. Doktoru kendine 'Uzun ömür istiyorsan, yürüyeceksin. Ölmek için yürüyeceksin!' demiş. Nitekim inanılmaz bir şekilde yürüyüşler yapardı. Her sabah 06: 50'de evden çıkar, tabana kuvvet Üsküdar'a giderdi. Senede 330 gün asgari bu mesafeyi iki yönlü olarak aşardı.

Öylesine sıkı bir tempoyla yürürdü ki, bu yürüyüşü öylesine ayarlardı ki, geçtiği semtlerde onu tanıyanlar arasında 'Bay Dabcovich şu dakikada önümüzden geçecek!' diye iddiaya girişenler olurmuş. Üsküdar Vapur İskelesi'ne vardığında muhakkak ayakkabılarını boyatacak kadar bir zaman kalırdı. Kendisi programına ayakkabı boyama saatini de eklemişti. Ayakkabıları pırl pırl boyandıktan sonra vapura binerdi ki, herkes böylesine giyimine dikkat eden bir Christof Dabcovich görsün isterdi.



*Ancak Kandilli'den 07: 30'da kalkan vapur 08: 35'de Üsküdar'a geldiğinde babam da bu vapura bindiğinden, Kandilli'den vapura binenler babama hayretle bakmaktan kendilerini alamazlarmış. Zira 9 kilometrelik yolu yayan alan Christof Dabovich'in ne kadar hızlı yol aldığı pek akla sığacak gibi değildir!*

*Bununla birlikte aynı mesafeyi 53 dakikada tamamladığı da olmuştur. Akşamleyin ise yorgunluğuna bakmaksızın aynı şekilde eve yürüyerek dönerdi.*

*Yarım gün çalıştığı zamanlardaysa, saat 13: 00'de evde olurdu. Yemeğini yer, biraz istirahat eder, sonra bahçeye çıkar, önüne gelen toprakla zevkle meşgul olurdu. Bazen epey derin çukurlar açtığını da hatırlarım. Ertesi gün ise bir başka yerde çukur açar, oradan çıkan toprakları, bir gün evvel açtığı önceki çukura doldurdu. Bu hayli şaşırtıcı toprak uğraşısını, kendi dünyasındaki kavramıyla kültüf fizik olarak izah ederdi. Velhasıl babam idman yapmadan duramazdı."*

Bu hanın üstkatında bir zamanlar Berkin Deniz Acentesi vardı. O da sonsuz sessizliğe bürünen şirketinin ardından bu dünyadan göç edip gidiverdi.

Kayhan Berkin, bir zamanlar vergi rekortmeni olacak kadar da başarılı bir deniz acentesiydi.



*Römorkörün peşinde çekilen yüzlerce mavnalardan ikisi.*



## ***Gemilere nasıl hizmet veriliyordu***

O yıllarda limana yanaşmak diye bir alışkanlık yok. Zaten böyle bir teknik imkan da yok. Gemiler Sirkeci'de kıçtan kara bağlanırlardı. Karaköy, Salıpazarı arasında ise, deniz ortasında şamandıralar vardı. Gemiler buralara baştan kıçtan bağlanırdı. Bizler de Varka denilen, hantal ve küçük mavnalarla, inanılmaz bir ağır hareketle kürek çekilerek gemilere gidip gelirdik. Son derece yorucu zahmetli bir seyahat biçimiydi bu!

Hele denizli havalarda pek sıkıntı çekerdik. O yılları hatırlayan ve hayatta olan Milovariç'ten bahsetmek isterim. Çarlık Rusyası'ndan kaçıp İstanbul'a gelmiş ve sonra 1918 senesinde firmamıza memur olarak katılmıştı. I. Dünya Savaşı yıllarında büyük annemin acenteyi yönetmesine pek akli ermemiş bir toplumun kadının çalışması karşısında hayretini hep Milovariç'ten dinlemiştir.

1926'dan önce limanda yükleme boşaltma işleri, daha fazla Yugoslavya'dan gelen göçmenler tarafından yürütülürdü. Bunların bir hamallık ve bir anlamda stevedorluk loncaları vardı. Açıkçası devlet tekeli yoktu. Yugoslavya'daki işsizlik bir taraftan, bir de Lloyd Triestino'nun İstanbul'a olan muntazam hat taşımacılığı hatırlanırsa, bu şirket yetkilileri işlerini daha düzgün yürütebilmek için, Yugoslav işçileri teşvik etmiş ve daha fazla sayıda Yugoslav göçmenin İstanbul'a yerleşmesini sağlamıştır. Bu lonca işçileri Lloyd Triestino'nun gemilerine bakarken boş kaldıklarında diğer gemilerin de işlerini üstlenirdi. Böylelikle güçlü stevedorluk sistemi kurmuşlardı. Hatta yine o yıllarda mavnası olan, işçi tutan kişiler de limanda benzer işleri alabiliyorlardı.

Bir diğer ilginç konuyu anlatmak isterim; Lloyd Triestino, Avusturyalı bir firmaydı. Davet ettiği işçiler ise Karadağlı Sırlardı. Aralarında sık sık anlaşmazlıklar çıkardı. Bu kavgaların dedem zamanına kadar gittiğini hatırlatmak isterim. O kadar ki, dedem her iki taraf için hakem tayin edilmiştir.

Bu nedenle sonunda hem Avusturya-Macaristan İmparatoru Franz Josef tarafından ve hem de Karadağ Prensi tarafından nişanla ödüllendirilmiş tek kişidir.

Dedem için söyleyeceklerime gelince; Almanca, Sırpça, Türkçe, Fransızca, Yunanca bilirmiş. Başka lisanları da biliyor muydu, bu konuda bilgim yok.

Babam, dokuz lisanı ana dili gibi konuşurdu. Türkçe, Almanca, Fransızca, İspanyolca, Sırpça, Rusça, Yunanca ve İngilizce, İtalyanca bildiği, yazdığı ve çok güçlü şekilde kullandığı lisanlardı. (\*)

---

(\*) Bay Alex Dabovich'le yaptığım bu söyleşiyi, 1998 yılında kayda aldığımı hatırlatmak isterim. Osman Öndeş

# GEMİLER, LİMANLAR VE ACENTELER BAĞLAMINDA MAVNALARIN ÖNEMİ

Özellikle İstanbul Limanında olduğu üzere İzmir Limanında ve Türkiye'nin kıyısı olan her uğrak noktasında gemilerin yanaşacağı rıhtımların ve vinçlerin olmayışı nedeniyle bir asırdan fazla gemi, liman ve acente bağlamında mavnaların önemli önsıralarda gelmiştir.

Mavnalar ve Mavnacılık Osmanlı'dan günümüze kaybolmuş bir denizcilik mesleği olsa da, Deniz ticareti tarihi ve kültürü içerisinde çok özel bir önemi ifade etmektedir. Mavna ve Mavnacı Esnafı'nın tarihi altı asra yakın bir süreçte anlatılabilirse de, stimli gemilerle beraber gelen Mavna ve Mavnacı Esnafı tarihi, bu eserin araştırma hedefleri içine girebilmektedir.

Geniş bir yelpaze içinde bu konuyu izlemek, okumak ve istifade etmek isteyenler Deniz Ticaret Odası Kültür Yayınlarından olan *Mehmet Mazak* 'ın yazdığı "*Osmanlı'dan Günümüze Kaybolmuş Denizcilik Mesleği- İstanbul Mavnaları*" başlıklı ve konusunda benzersiz olan eserde olabilecek en kapsamlı bilgileri ve belgeleri bulabileceklerdir.

Bu konuda bizim de yapabileceğimiz, mezkûr eserden gemiler, limanlar ve acenteler bağlamındaki bazı kısımları özet olarak bu esere kazandırmak olmuştur.

Ticari yaşamda mavnaların iki tür faaliyet sahaları olmuştur. Bunlardan biri gemilerden karaya, karadan gemilere ticari eşya yükleme ve boşaltma işi, diğeri ise bir iskeleden diğeri iskeleye eşya nakli işidir. Gemilerden veya karadan yapılan yüklemeler veya tahliyeler, mal yurtdışından geliyorsa, gümrük muameleleri bitinceye kadar bu mavnaların Haliç'te sıralar halinde haftalarca beklemesi olarak anlaşılmalıdır.

Osmanlı döneminde mavnalar, mavnacı esnafının taşıdığı her türlü ticari eşyanın miktarına göre adlandırılırlardı. Buna göre, çoklukla gelen mallar için hizmet verecek mavnalar halk arasında "*Arab Mavnası*" olarak bilinen büyük mavnalardı. Tüccarın 10-15 tonluk malları için salapuryalar yapılmıştır ki, bunlardan biraz daha büyük olup, 20-25 ton mal alabilenlere "*Orta Kayık*" denilmiştir. *Ton üzerinde olmayan, ufak hacimli malların naklinde kullanılan mavnalar "Su Kayığı" ve "Piyade Kayığı" adları verilmiştir. Dört ayaklı hayvanların nakli için kullanılanlar ise; "At Kayığı" veya "At Mavnası" olarak adlandırılmışlardır.*

Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrinde kethüdalık yöntemi farklı uygulamalara sahne olmuştur. Esnaf baş kethüdalık mevkileri padişah emri ile saray mensuplarına tevcih kılınmıştır. Bu durum, esnaf arasındaki düzeni olumsuz etkilemiştir. Baş Kethüdalığa, üç beş kuruş kazanmanın menfaatinde olan, mavnacılık mesleğine ve bu mesleğe dair uygulamalara kayıtsız kişiler getirilmiştir. 1910 senesine kadar süren kethüdalığın yürürlükten kaldırılması ise, yine aynı tarihte düzenlenen esnaf cemiyetleri talimatnamesi hükümleri gereği gerçekleşmiştir. Böylelikle, mavnacılık kethüdalığı da uygulamadan kalkmıştır.

Lonca yöntemi, mavnacılığı ilgilendiren tüm hususlar, esnafın meslek dışından olanlarla çekişmelerinin çözüme kavuşturulmasına olanak veren bir uygulama olmuş ve loncaların kararları emir kabul edilmiştir.

### **Mavna İskeleleri**

Osmanlı'da iskele ve rıhtımların bakım ve onarım giderlerinin devlete ait olduğu görülmektedir. İskelelerin onarımı ve yenilenmesi ile ilgili bir belgede devletin bu konuyla ilgili düzenlemelerinden bahsedilmektedir. Buna göre İstanbul'da bulunan kayıkçı ve mavnacı esnafı vergilerine liman idaresince zam yapıldığından bahisle, adı geçen esnaf kethüdası mührüyle verilen bir dilekçe üzerine emanet ve Bahriye Nezareti tarafından konuyla ilgili yapılan değerlendirmeler anlatılmaktadır.

Eminönü'nde mavnacıların iskelesinin yıkılmaya yüz tutmuş olduğu ve bu durumun hayvan naklinde sorunlara neden olduğundan bahisle yenilemek için gereken iki bin iki yüz seksen kuruşun hazineden karşılanması talep edilmektedir.

Yine Osmanlı dönemi mavnacılarının faaliyette bulunduğu iskeleler Yağkapanı, Unkapanı, Hatapkapu, Sebzehane, Eminönü, Hasköy, Üsküdar İskeleri olup, ihtiyaca göre bazı yerlerde sadece nöbet yerleri oluşturulmuştur.

1910 senesinde çıkarılan "*Esnaf Cem'iyetleri Ta'lîmât-nâme-i Umumisi*"yle mavnacılar lonca yönteminden cemiyet yapısına geçmişlerdir. Çıkarılan bir talimatname ile mavnacılık kethüdalığı da dahil olmak üzere bütün kethüdalıklar kaldırılmış, lonca yönetimi yerine cemiyetçilik, lonca heyeti yerine meclis idaresi getirilmiştir.

Meşrutiyet'in ilan edilmesi takiben oluşturulan esnaf cemiyetlerine beraber Mavnacı Esnaf Cemiyeti'nin teşekkülü üzerine, mavnacı esnafının işlemlerinin limanla ilişkisi kesilerek, Şehremanatine geri iade edilmiştir. Fakat aylık vergi adıyla liman başkanlığına önceden belediyeden döndürülen gelir Şehremanatine devredilmeyip, bu verginin alınması eskisi gibi liman başkanlığına bırakılmıştır.

I. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle İstanbul Limanı'ndaki ticari faaliyetlerde çok hızlı bir büyüme meydana gelmiştir. Limandaki bu yoğunluk bir yönüyle deniz trafiğine yansımıştır. Artan deniz kazaları, dönemin günlük basınında sıkça yer alan haberler haline gelmiştir. Bu kaza haberlerinden biri Mısır bayraklı Rahmaniye vapurunun yükleme sırasında şamandıradan kurtularak İsmail adlı Osmanlı vapurunun üzerine sürüklendiği ve buarada iki gemi arasında sıkışan bir mavnanın ezildiği, kazada iki kişinin hayatını kaybettiği duyurulmaktadır.

I. Dünya Savaşı öncesi 1200-1300 arasında olan mavna ve salapurya sayısı, savaş koşulları içerisinde büyük kayıplara maruz kaldığından azalmıştır. Kullanılabilen mavna ve salapurya sayısının Mütareke sırasında yarıyarıya düşmüş olmasına rağmen, esnaf, ticari faaliyetini yine de yerine getirmeye çalışmıştır.

Birdiğer konu da Mavnacıların yabancıların faaliyetlerini önleme çabalarıdır. Bunun devlet açısından sorun teşkil ettiği, resmi yazışmalardan açıkça görülmektedir. Konuyla ilgili bir belgede, rıhtıma yanaşan vapurlardan yolcu ve eşyanın şirket tarafından duba benzeri nakil araçlarıyla ihracına sandalcı ve mavnacı esnafı tarafından karşı konulması üzerine, rıhtım şirketi tarafından adı geçen duba kaldırılarak nakliyatın mavna ve sandallarla yapıldığı anlatılmaktadır. Aynı belgede ayrıca, *Dersa'âdet Rıhtım Şirketi* tarafından Dersa'âdet Rıhtımına gelecek gemiler kıçtan palamar verecek ve baştan şamandıraya bağlanarak yükünün şirketçe gemilere yaştırılacak dubalarla nakli hususunun kararlaştırıldığından bahisle, mavna ve sandalcılar tarafından buna karşı konulmaması

için belirtilecek günde zabıta memurlarının hazır bulundurulması ve herhangi bir uygunsuzluğun meydana gelmemesi hususuyla ilgili olarak arzuhalde bulunulduğu belirtilmektedir.

### ***Rıhtımlar inşa edildikçe mavnacılar iş kaybetme kaygısıyla sorun çıkartıyorlar***

Başka bir belgede ise mavnacı esnafı tarafından bir Rus gemisinin acentesi engellendiğinde acente mavnalarının rıhtıma yanaştırılmamakta olmasından dolayı adı geçen esnaf ile şirket arasında meydana gelen ihtilafın giderilmesine yönelik görüşmelerin bir neticeye vardırılmasından bahsedilmektedir.

Der-saâdet (*Saadet Kapısı, İstanbul*) rıhtımlarının imtiyazı verilerek inşaata başlandıktan sonra, Karaköy Şarap İskeleyi'ne yanaşacak Messageries Maritimes gemilerinden dolayı esnafla Rıhtım şirketi arasında çıkan anlaşmazlık üzerine, rıhtımların inşaatının bitiminde, mavnacı esnafın korunması için gerekli önlemlerin alınmasına yönelik girişimler devam etmiştir.

Der-saâdet Rıhtım şirketi tarafından inşaatı üstlenilmiş olan Şarap İskeleyi'ne Messageries Maritimes Vapurculuk Şirketi gemilerinin yanaştırılmasına teşebbüs edilmesinden dolayı, mavnacı esnafı tarafından rahatsızlık duyularak istirhamda bulunulmuştur. Şirket tarafından inşası icap eden depolar yapılmadıkça, gemilerin doğrudan rıhtımlara yanaşamayacaklarından dolayı, depolar yapıncaya kadar gemilerin şamandıralara bağlamaya devam etmeleri ve depolar inşa edildikten sonra da mevcut sandalçı ve mavnacı işçilerinin işsiz kalması söz konusu olacağı için, bunların rıhtım ve gemi şirketleri tarafından hamallık vesaire hizmetlerde istihdam edilmelerinin şimdiden güvence altına alınması hakkındaki kabine toplantısında karar alınmıştır.

Bu karara göre; Galata'dan İstanbul yönüne, ikinci olarak İstanbul'dan Galata yönüne eşya ve mal, üçüncü olarak rıhtıma yanaşmış diğer bir gemiden eşya aktaran, dördüncü olarak demiryolu ile sevk edilecek bütün mal, beşinci olarak köprülerden ihraç olunacak mal, altıncı olarak rıhtıma yanaşmış bir vapurdan çıkarılacak ve sahilten bu gibi başka gemilere nakledilecek mallardan ibaret olduğuna ve bunlardan başka gemilerin baştan şamandıraya ve kıçtan rıhtıma yanaştırılacağını ve şirketin işlerde mavnacıları istihdama gayret edeceğini ve henüz yabancı gemi şirketlerinin kendi mavnaları ile icra etmekte oldukları nakliyatı adı geçen şirket, gemiler rıhtıma yanaştığı günden itibaren men ederek, mavnacı esnafı vasıtasıyla mevcut faaliyetini icra edeceğini rıhtım şirketinin vaad etmesiyle birlikte, liman dahilindeki tüm ticari eşya nakliyatını yerine getirme işinin sandalçı ve mavnacı esnafına ait olacağı karar altına alınmıştır.

Rıhtıma gemilerin yanaşmasından dolayı cereyan eden tartışmaları sonlandırmak üzere alınan yazılı kararlar Der-saâdet Rıhtım Şirketi tarafından kabul ve güvence verilerek 21 Ağustos 1894 tarihinde şirketin İdare Meclisi üyelerinden ve müdürlerinden Mösyö Girane ve Mavnacı esnafı reisi tarafından mühürlenerek ortak karara varıldığı açıklanmıştır. Bu şekilde mavna ve salapuryacı esnafının ihtiyacı ve istirhamı İstanbul Limanı'nda mevcut mavna iskelelerinin ve her iskeleye mahsus numara adedinin eskisi gibi korunması ve esnaftan olmayıp, esnaf iskeleleri numarası bulunmayan vasıtaların liman dahilindeki nakliyatta kesinlikle çalışmaması ve numara adetlerinin ihtiyaç olmadıkça ve esnafın kararı ile hükümet tarafından onaylanmadıkça arttırılmaması ve azaltılmaması ve geçmişte bazen tecrübe ve icat edilmek istenildiği halde başarılı olunmadığı üzere keza ihtiyaç duyulduğu anlaşılacak ve esnafın kararı ile hükümet tarafından onaylanmadıkça iskele dahi kurulmaması hususlarının ve esnaf nazarında eskiden beri yürürlükte olan örf ve adetlerin eskisi gibi genel geçer olduğu hususlarının sağlamaştırılması ve bunun resmi kararlarla hükümetçe de ilan edilmiştir.

# The Anatolian Steamship Co.,

LIMITED.

WEEKLY LINE OF STEAMERS FROM  
CONSTANTINOPLE TO HERACLEA, ✽  
ZOUNGOULDAK AND BARTIN ✽ ✽ ✽

For freight and passage apply to the Traffic Agents:—

**BLAIR, CAMPBELL & CO.,**  
Tchetcheian-Han, Galata, CONSTANTINOPLE.

Telegraphic Address: "CARRIER, CONSTANTINOPLE."

**MACNAMARA & CO.,**  
General Commission and Insurance Agents,  
GALATA, CONSTANTINOPLE.

ESTABLISHED 1873.

## ADVERTISEMENT RATES.

The following rates have been provisionally fixed for Advertisements in this Journal:—

Whole Page	-	-	-	£2	0	0
Half Page	-	-	-	1	0	0
Quarter Page	-	-	-	0	10	0

All communications respecting spaces should be made to the Secretary, BRITISH CHAMBER OF COMMERCE OF TURKEY, Constantinople.

"The Anatolian Steamship Co.'nun American Ticaret Odası'nın Levant Trade Review 15 Eylül 1908 tarihli sayısındaki bir ilanı; İstanbul'la Heraclée (Karadeniz Ereğlisi), Zonguldak ve Bartın iskeleri arasında haftalık düzenli yük ve yolcu seferleri. The Anatolian Steamship Vapur Donatanı ve Acentesi Galata'da Çeteciyan Han'da Blair, Campbell & Co.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi.



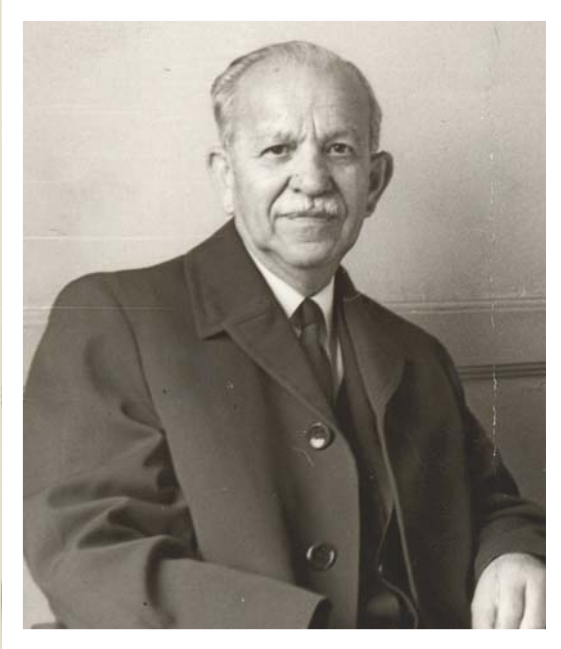
# ANATOLIAN STEAMSHIP CO.'NUN VAPUR DONATANI VE ACENTESİ GALATA'DA ÇETECİYAN HAN'DAKİ BLAIR, CAMPBELL & CO.

XIX. Yüzyıldaki resmi daha geniş bir açıda çizilebilir adına, örnekleme devam ediyor; American Ticaret Odası'nın Levant Trade Review yayınının 15 Eylül 1908 tarihli sayısındaki ilanlardan biri The Anatolian Steamship Co.'ya ait.

Bu armatörlük ve gemi acentesinin adı Blair, Campbell & Co. Adresi Galata'da Çeteciyan Han'da.

Bu şirketin mensuplarından olan Jasper Streater'in ailesi İngiltere'de Sussex'den 1864 yılında İstanbul'a göçetmişlerdi. Bu ailenin ilk kuşak ismi Jasper Streater'dir. Oğlu da Jasper adını almıştır ve Muvaffak Menemencioglu'nun kızı ile evlenmiştir. Torununun adı Osman Streater'dir.

Dede Jasper Streater Galata'daki *Blair, Campbell Co.* denizcilik firması ve acentasında yönetici olarak görev yapmıştır. *Blair, Campbell & Co.* şirketinin gemileri İstanbul, Karadeniz Ereğlisi, Zonguldak, Bartın iskeleri arasında haftalık aralıklarla yük- yolcu seferleri yapardı. Jasper Streater ayrıca Tekirdağ'da gemi acentesiydi.



Demetrius John Zervudakis

## **Andrea Vermez'in anlattığı Demetrius John Zervoudakis ve Remon Buzuru**

Remon Buzuru Türk denizcilik dünyasının son derece renkli simasından biriydi. Son yıllarını Toulon'da geçirdi ve orada vefat etti.

Dostlarından Ahmet Koral, Remon Buzuru'yu başlangıç yıllarında Karaköy'deki Anadolu Sigorta Hanı K.2'deki Willy Sperco Deniz Acentesi'nde çalışırken tanımış.

Birbaşka isim; Willy Sperco, İzmirli Fratelli Sperco'nun ünlü yazar olan oğlu. Eserleri arasında Çelik Gülersoy Vakfı tarafından neşredilmiş "Yüzyılın Başında İstanbul" ve Bilgi Yayınevi tarafından çeviri olarak yayınlanmış "Mustafa Kemal Atatürk" başlıklı eserleri var.

Fratelli Sperco, Lucien Arkas'ın babasını 1943'de acentasına davet eden ünlü bir deniz acentesi ve tüccar İtalyan aile.

Remon Buzuru, Sperco'dan sonra Rıhtım Caddesinde sonradan Sönmez Denizcilik genel merkez binası olan Hovagimyan Han'ın birinci katındaki Demetrius John Zervoudakis'in acentesine katılmış. Eşi Yugoslav asıllı Marie Reine Hanım. Kendisi Latin Katolik mezhebindedi. Bebek'te bahçe içindeki evi yeni sahibi tarafından hemen hemen hiç değiştirilmemiştir. Andrea Vermez, bu evde Remon'un çok zengin bir kitaplığı olduğunu hatırlıyor.

Andrea Vermez anılarındaki Remon'u şöyle anlatıyor; "Ben işe 1964 yılında Hellenic Lines'in Türkiye'de ofisi Türk Helen Seyrisefain şirketinde başladım. Bu şirket Necatibey Caddesinde Demirhan'daydı.

Şirketin müdürü Demetrius John Zervoudakis'ti. Kendisinin ayrıca Rıhtım Caddesindeki Hovagimyan Han'ın zemin katında Zervoudakis Vapur Acentesi vardı. Remon Buzuru bu acentede çalışırdı. Benim Remon'la tanışmam böyle olmuştur. Zervoudakis İngilizce bilmezdi ama, İngiliz vatandaşıydı.

Öğle saatlerinde Zervoudakis kendi acentesine giderdi. Biz de Remon'a telefon eder, gelip gelmediğini sorardık. Yıllar sonrasında Hellenic Lines acenteliği Alex Dabcovich'in Dabcovich & Co. acentesine verince, ben de Scanadinavian Near East Shipping'in acentesine geçtim. Bu şirketin başında bir İngiliz olan Mr.Yardley vardı. Sonradan Aldo Campaner'in başında olduğu Yakın Doğu Gemi Acentesi olarak yaşamına devam etmiştir.

Remon Buzuru ise George Besi'nin yine Hovagimyan Han birinci katındaki Comptoir Maritime şirketine geçti. Açıkcası zemin kattan bir üstündeki kata geçerek mesleğini sürdürmek gibi bir değişiklik yaşadı.

Ayhan Songar da aynı şirketteydi. Sonradan genel müdür olmuş ve rahatsızlanarak genç yaşta vefat etmiştir.

1974'ün başında Asaf Güneri'nin başkanlığında Zihni Vapur Acenteliği ve Zihni Denizcilik başarılarıyla dikkatleri çekmeye başlamıştı. Fakat bu şirketten ayrılan Ercan Kaptan Delta'yı kurunca Zihni yeniden kadrolaşmaya başlamıştı.

Asaf Güneri şirketine katılmamı teklif etti ve bu ekibin başında Remon Buzuru olacağını söyledi. Yıllarımız Zihni'de bir bütün içersinde ve çok büyük başarılarla tanık olarak geçmiştir. Fakat yıllar değişimler getiriyor. Biz de Necdet Aksoy'la beraber Akmar şirketini kurduk. Remon Buzuru bir yıl kadar bize yardımcı olmuş ve yaşlandığını ileri sürerek, aslında Toulon'da yaşayan oğlunun davetine uyarak Fransa'ya göçetmiştir."

Andrea Vermez'in bir gözlemi de var. Diyor ki; "Haberleşme için sadece telgraf imkanı vardı. Bir mesaj göndermek için Karaköy, Galatasaray postahanelerinde nice saatlerimiz geçmiştir. Eğer geç kalındıysa, Sirkeci'deki Büyük Postahane gece açık olurdu.

Remon Buzuru'ya bir konuyu anlatın. Yarım saat içersinde o konuyu, en ayrıntılı şekliyle, hangi dilden isteniyorsa, Rumca, İngilizce, Fransızca, Almanca, İtalyanca en mükemmel şekilde yazmış olurdu. Çok ilginç bir tarafı da yazması nekadar mükemmel ise, konuşarak ifade etmesi de o derece zayıf kalırdı.

Seyahat etmeyi çok severdi ve ömrü hep böyle seyahatlerle geçtiğinden dünyanın neresine giderse gitsin, muhakkak çok önemli dostlarıyla buluşur ve böylelikle iş ilişkilerini büyük kolaylıkla tesis ederdi.

Seyahat programlarını da büyük bir ustalıklarla hazırlardı.Kendisiyle seyahatin hudutsuz bir zevk olduğunu ifade etmek isterim. Oğlu Bernard'ın Toulon'a yerleşmesi, ailece tek çocuklarının peşinden Fransa'ya göçlerini kaçınılmaz yapmıştır.Yoksa Bebek'teki yaşamını çok seviyordu.

### ***Osmanlı'da Rum deniz esnafı, aynı zamanda gemi sahipliğiyle dünyaya açıldı.***

Vapur Donatanları ve Acenteleri tarihini anlatırken, Osmanlı'da deniz esnafının çok büyük kısmını meydana getiren Rum deniz esnafını ayrı bir bölüm halinde incelemek ve hatta bir başka eser meydana getirmek gerekir. Osmanlı'da Rum esnafı dediğimizde, Osmanlı İmparatorluğu hudutları dahilinde olan Chios (Sakız Adası) Rum armatörlerin dünyaya yayıldığı ve haliyle Yunan deniz ticaret filosunun yaratıldığı bir ada olarak görülür.

Nitekim Sakız Adalı armatörler, dar bir denizcilik toplumu olmalarına karşın, Londra ve New York'a yerleşmişlerdi. Bu adadan yetişen armatörler arasında dört aile grubu zamanla dünyaca ünlü isimler haline gelmişlerdir. Fakat en güçlü aile grubu Sakız Adası'nın kuzey- doğusunda bulunan ve küçük bir ada olan Oinoissai'den gelmiştir. Bu grup içindeki armatörler; Lemos, Pateras, Hadjipateras ve Lyras'tır. Diğer aile grupları ise Kardamyla'nın ufak bir köyündendir. Bu köyde doğmuş ve dünyaca ünlü armatörler olarak tanınmış olanlar; Livanos, Carras, Xylas ve Frangos'du. Daha sonraki grupta Andreades, Fafalios, Los, Pittas, Margaronis ve Michalenos vardı.

Fenerli bir Rum ailenin çocuğu olan Cosmas Arvanitides XX. Yüzyılın ilk onbeş yıllık sürecinde önce deniz esnafıyla işe başlamış ve süratle gemi sahibi olarak güçlü filo kurmuş bir isimdir.

Deniz ticaretinin oluşumunda her Karadenizli denizci ailenin uğraşları gibi, bir taraftan yelkenli teknesiyle Rusya'dan tuz, gazyağı gibi malları getirip kıyıboyu seyrederek tüccarlık yaparken, diğer taraftan da yük taşımacılığı yapan o fedakar insanlar gibi, Cosmas Arvanitides de lambalar için gazyağı ithal eder ve pazarlardı. Daha sonraki yıllarda Siderides'le birlikte Kassian'ların kaptanları Rethymnis ve Pneumaticos'u finanse ederek filolarını büyütmüşlerdir.

İstanbul'lu birdiğer deniz esnafı S.Siderides ailesi de Fener semtinden gelmektedir.

Leonidas Zarifis İstanbul'da çok büyük banker olarak tanınmıştır. Aynı zamanda vapur donatanı ve acentesiydi, fakat armatörlüğe de büyük önem verdi. Kaptan A. Palios Zarifi'nin gemilerinden tanınmış ünlü bir kaptandı. Onun adalardan geldiği yazılıdır. Zarifi'nin kızkardeşiyle evlenerek Leonidas Zarifis'in eniştesi olan Eugenios Eugenides ailesi yazları Heybeliada'yı tercih ederlerdi. Güçlü bir armatör olarak isim yapmıştır.

İstanbullu dördüncü armatör Destouni Kardeşler'di.

Vapur donatanı ve acentesi olarak faaliyet gösteren Rum deniz esnafı İstanbul Limanı dışında, Zonguldak, Samsun, Trabzon limanlarında, Selanik ve Beyrut'ta da etkin isimler olarak görülür.

Her liman kentinin salnamelerinden istifade ederek, birkısını bu esere naklettim veya bu salnameleri çalışmış olan değerli üniversite hocalarımızın makalelerinden veya eserlerinden aktararak bu esere ilave ettim. Böylece örneğin Samsun veya Trabzon limanlarına ait sayfalarda Osmanlı Rum deniz esnafları hakkında göreceli olarak daha ayrıntılı bilgilere ulaşılmış olacaktır.

Yararlanabildiğim kaynaklar, The Levant Herald gibi o devir medyası ve İstanbul'da, ABD., İngiliz, Rus, Alman ve Fransız ve haliyle İtalyan ticaret odalarının süreli yayınları ve denizcilik camiamızdan genç yaşlarda tanık oldukları isimlere ait anılar olmuştur. Fakat salnameler hemen tamamıyla kusursuz şekilde tüm meslek erbânı firmalarıyla ve isimleriyle verdiği için, genel bir fikir edinmek mümkün olabilmektedir.

### ***Kosta Şönef'in anılarından***

Gemi acentelerinin yaşam ve meslek öykülerini verirken, XX. Yüzyıl ortalarındaki vapur donatanları ve acentelerinde meydana gelen değişimleri resmetmek adına Kosta Şönef "*Şark Ekspres Gemi Acentesi*" öyküsüyle birlikte bu yaşamı anlatmıştır.

Schoneff ailesi Galata'daki yaşamın renkleri içersinde yer almaktadır. Okul yıllarında Saint Benuva'da okumuştur. Yaz aylarında ise Heybeliada'da yaşamakta ve gemi acentesi Milovich'te bir kâtip kavramında çalışarak harçlığını çıkartmıştır.

Şöyle der; "Milovich Bey çok hoşsohbet biriydi. Bana ayda 100 lira veriyordu. Ama ben adaya gidip gelmek için ve diğer masraflarım nedeniyle ayda 200 lira harcamak zorunda kalıyordum. Galata'da doğdum ve çocukluk yıllarımın semti Galata'ydı. İşyerimiz, başlangıçta Fındıklı, Rıhtım Caddesi'nde iken müteakip yıllarda Cihangir'de devam ettik. Babam çok iyi bir marangozmuş. Maalesef ben altı yaşımıdayken vefat etti.

Constantino Milovich'in acentesinde bana iş verilmesi, annemin müdürlüğünü yaptığı Mandel Kürkevi'nin sahibi Bay Mandel ile dostlukları nedeniyledir. Mandel, Türkiye'nin bir numaralı kürkçü mağazasıydı. Fakat aklıma koyduğum, acentelik işini öğrenmekti. Milovich'de çalışmaya başlamam böyle olmuştur. Ben bu acenteye katıldığımda Bernard Stamboli bu şirkette benim şefimdi. Milovich'in yazıhanesi Adriatica'nın karşı köşesindeydi. Öylesine kendimizi işe verdik ki, peşpeşe gemilere giderdik. Sabahlara kadar soluksuz çalışırdık. Gemi yüklemesinin ve tahliyesinin başında bulunurduk hep.

Türk armatörlerinin gemilerine yük bağlamaya başlamıştık. Bu amaçla Türk armatörlerinin yazıhanelerini dolaşır ve onlarla bir taraftan dostluklarımızı ilerletirken, diğer taraftan da gemilerine yük bulmak için büyük çaba sarfederdik.

Bu armatörlerden bazıları; Faik Zeren, Necati Pehlivanzade, Ziya Kalkavan ve Halis Kalkavan, Talat Sadıkoğlu, Ali Sohtorik, Nuri Cerrahoğlu, İrfan Cerrahoğlu, Kırılangozade'lerdi.

İşimiz gücümüz telgraflaydı. Geceyarıları Sirkeci Postahanesi'ne gider, telgraf çekerdik. O yıllar, acentelikte olmayan servisleri sunmaya başladık. Bu arada o dönemlerdeki Gemi Klas Survey kuruluşlarının sörveyörleri

olan Kaptan Kövess ve Nikitin Beyler'in armatörlerimizle olan tatlı sert klas yenileme mücadeleleri nostaljik anılarının baş köşesinde yaşamaktadır.

O yıllarda meslekdaşlarımızdan Asaf Güneri çok başarılı bir hizmet ağı kurmak suretiyle bu sektörde adını duyurmuştur. Onun ilk ofisi Hovagimyan Han'ın sırasındaydı. Sonra Tophane'de eski adı Şükür Han olan şimdiki Zihni Han'a geçmiştir. Asaf Güneri olayları ve mesleği çok kapsamlı görebilmiş bir kişidir. Asaf Güneri'nin yetiştirdiği kişiler Zihni okulunun deneyimleriyle başarılı olmuşlardır.

Gemi acenteliğindeki başlangıç yıllarımızda haberleşme olanakları son derece ilkel. Vapur pozisyonlarını şapirograf denilen bir nevi mürekkeple ıslatılmış kağıtlara kopyalamak suretiyle yapardık. Bunun için Bankalar Caddesi'ndeki dükkanların birinden özel bir mürekkebi vardı. Bunu kullanarak Türk vapurlarının pozisyonlarını Avrupadaki brokerlere geçerdik. Ama nasıl, haydi yine Sirkeci'deki postahaneye koşarak, ya da Galata'daki postahane de sıraya girerek...

## ***Fransız Belfante, İtalyan Catoni, İngiliz Beard ailesinin İskenderun'da kurduğu Catoni Gemi Acentesi***

Jonathan Beard'le temsil edilen Catoni Deniz İşleri AŞ, Catoni adıyla mazisi iki asır önceye kadar uzanan üç ayrı ailenin öyküsünü oluşturmakta. Catoni'nin köklerini takip ettiğimizde önce bir başka isme Belfante'ye yönelmeliyiz.

Belfante, Fransa'dan ve Korsika Adası'ndan 1820 yılı dolaylarında İskenderun'a göçeden bir Fransız'dır. Belfante'nin kızı İskenderun'da Augustine Joseph Catoni isimli bir gençle tanışıyor ve birbirilerine aşık oluyorlar. Bu aşk mutlu bir evliliğe dönüşüyor.

Belfante'nin neden Fransa'dan kaçtığıнын öyküsü de heyecan verici olmalıdır.

Belfante, Fransa'da Napoleon savaşları sırasında kralcılarının tarafını tuttuğundan Korsika Adası'na kaçır ve oradan Mısır Hidivi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın topçu birliğine katılır. Mısır ordusunda müteakip yıllarda Halep'te görev yapar ve ordudan ayrıldıktan sonra İskenderun'a yerleşir.

Catoni ailesi de bir göçmendir. Zira İtalya prensliklerinin birleşmesi sürecinde, İtalya Birliği'ne karşı çıkan ve haliyle yenilen İtalyan prensliklerini tutmuş olmasından dolayı, ailece İtalya'dan Kıbrıs'a kaçarlar ve armatörlük işlerine girerler. Augustine Catoni, 1823'de Kıbrıs'ta dünyaya gelir ve büyüdüğünde ailesi tarafından şirketlerinin bir ofisini açmak üzere İskenderun'a gönderilir.

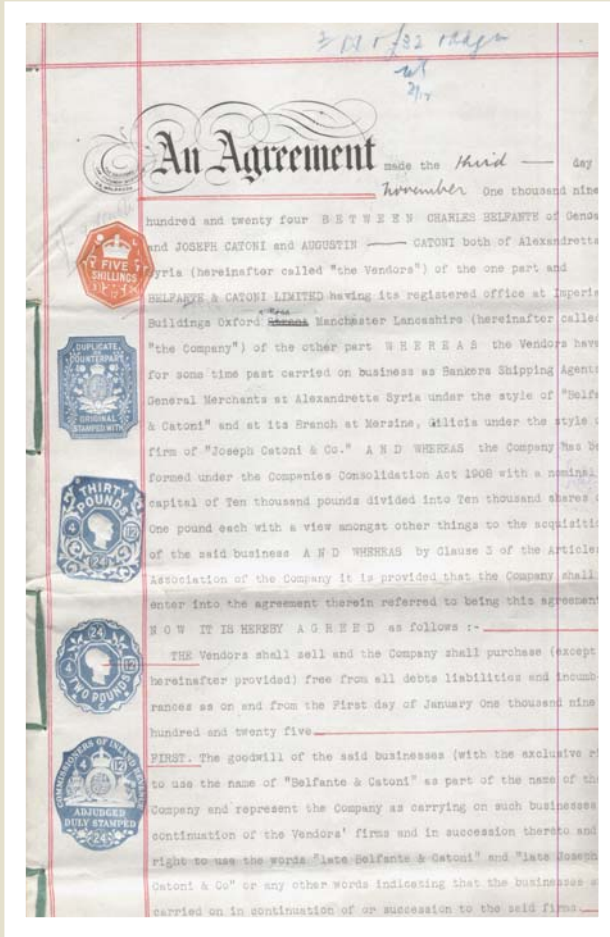
Augustine Catoni, İskenderun'da Belfante'nin kızıyla bu süreçte tanışıp ilişkileri çok ileri gidince, evlilik hazırlıkları daha da hızlanır. Bu evlilik Catoni ve Belfante ailelerinin ortak bir şirket halinde çalışmalarını kararına kadar giden mutlu bir sonu da hazırlar ve 1840'de Bay Belfante, yani, Augustine Catoni'nin kayınpederi Türkiye'den ayrılarak Fransa'ya döner. Fakat kendisi gemi acentesi olarak geride Messageries Maritimes başta olmak üzere hayli sayıda ciddi ve güçlü armatörlük firmalarının temsilciliğini bırakmıştır.

I. Dünya Savaşı'na giden yolda, Avrupa'da ve Amerika Birleşik Devletleri'nde sanayi devrimi meydana gelmektedir. Özellikle Büyük Britanya İmparatorluğu'nun Osmanlı imparatorluğu'na olan ihracatı 1914 yılı başlarındaki



istatistiklere göre, son yüzyılda yüzde ikibin artış göstermiştir. Orta Doğu'da Osmanlı imparatorluğu daha hızlı şekilde çöküş içersindedir. Sanayi gücü olmayan Osmanlı imparatorluğu'nun dışa bağımlılığı ise alabildiğine artmaktadır. Böylelikle Türkiye'ye çok daha fazla ithal yükü gelmektedir.

Belfante ve Catoni, stimli yük gemilerine verdikleri başarılı servislerden büyük gelirler elde etmişlerdir. Özellikle Augustine Catoni, İskenderun'da İngiltere Konsolosu tayin edildiği gibi, 3 Haziran 1885'de Lloyd's Agent atanmıştır.



Catoni, Beard ve Belfante şirket sözleşmesi  
Kaynak: Jonathan Beard aile arşivi

Zamanla Augustine Catoni, oğlu Joseph Augustine Catoni'yle işbirliği yapmıştır. Zira Joseph Augustine Catoni de ayrı bir acente sahibiydi ve Asiatic Steamship Co. tarafından kurulmuş Prince Line'in ortakları arasında bulunuyordu. Bu şirketin Suriye, Lübnan, Filistin ile Mısır limanları bağlantılı seferleri vardı.

1914'de Saraybosna'da patlayan bir tabanca, Avusturya Macaristan Veliahdı Ferdinand'ın suikaste kurban gitmesine neden olunca, Osmanlı imparatorluğu da Almanlar'la birlikte savaşın içerisinde kalır. Savaş koşulları karşısında Asiatic Steamship Co. gemilerine el konulmuş ve Catoni ailesi, gemilerini kaybetmiştir. Bu arada İngiliz hisseleri de yok olmuştur. Böylesine koşullar karşısında Joseph Catoni Mısır'a gider ve İngiliz ordusuna yazılır. Diğer tüm yabancılar gibi Catoni ailesi de I. Dünya Savaşı sonrasında yeniden işlerini kurmak için çoğunlukla Beyrut'ta yerleşirler.

Catoni 1927'de Beyrut'ta yeniden gemi acentesi olarak faaliyete geçti. Gus olarak tanınan üçüncü kuşak Augustine Joseph Catoni, iş hayatına girdi. Babasının İngiliz ordusuna katılması gibi o da 1939'de II Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle İngiliz Donanması'na katıldı. Türkiye tarafsız kalmasına rağmen, Beyrut, Fransız Vichy hükümeti güçlerinin denetimi altındaydı. O zaman değişen dünya koşullarına ayak uydurmak için Catoni, ailesinin yapısında değişiklik yapılmasının kaçınılmazlığını farkettiler.

Catoni Group of Companies'i askıya alırken, yerine British Maritime Agencies Levant Ltd'i kurdu. Beyrut'da Ellerman, Moss, Hutchison Lines'in ve Prince Line'in acentesi oldu.

15 Aralık 1947'de Lloyd's Mersin acenteliği de kendisine verildi. 2 Ocak 1963'de Beyrut'ta aynı hakkı aldı. Ve 4 Kasım 1953'de Lattakia'da Syrian Maritime And Transport Agencies SAS'i kurdu.

Catoni adı, "Gus" Catoni'nin 1969'da Beyrut'ta vefat etmesiyle sessizliğe büründü. Fakat 1946'da Norah Beard'le evlenmiş olması nedeniyle, kayınbiraderi Hugh Beard, Catoni'nin yönetim kurulu başkanı oldu.

### ***Hugh Beard***

Beard ailesi, Orta Doğu'da yabancı isimler değildi. Hugh, 1923'te Damascus'da dünyaya gelmişti. Babası Stanley Beard 1906'da İskenderun'a yerleşmiş ve o yıllardan sonra giderek büyüyen bir kapasiteyle, İngiltere'deki McAndrews ve Forbes firmaları için meyhan kökü (Liquorice) ticareti yapıyordu. Lawrance of Arabia ile yakın sohbetleri oldu. Birinci Dünya Savaşı yıllarında ikamete mecbur edildiği İzmir'de diğer Levantenler ve İngiliz aileleri gibi Gülbenkian da arkadaşları arasındaydı.

Başkan olarak görevi almasından sonra Hugh Beard, Joseph Catoni And Co. isimli firmanın ortaklık koşullarını yeniden düzenledi ve şirketi İskenderun'da 1938'de yeniden yaşama geçirdi. Şirket 1962'de Catoni Maritime Agencies adını aldı. Firmanın faaliyet alanı Suriye, Lübnan ve Ürdün'e kadar genişledi. 1980-90 yılları arasında Lübnan'da patlak veren savaş, şirketin buradaki çalışmalarını hemen hemen yok etti. 1984'de Norah Catoni vefat etti. Bir yıl sonra, 1985'in ilk aylarında ise Hugh Beard de vefat etti.

### ***Belgelerde yazılı olanlar***

Catoni'nin tarihçesini incelediğimizde ailenin eşyaları arasında yer alan

bir sandık nice yıllardır açılmamış ve kocaman bir asma kilitle de korunmaya alınmış. Bu sandığın üzerinde şöyle bir yazı bulunuyordu; "*Catoni ailesinin zâti eşyaları*".

1963'den bu yana bu sandık açılmamış. Bir gün Jonahthan Beard'in babası Hugh Beard oğluna "Aile belgelerinin yer aldığı sandıkta fotoğraflar da var. Bu fotoğraflar 1930'dan bu yana ailenin yaşamına ait albümlerdir. Bu sandıkta neler olduğunu biliyor musun?" diye sorar.

Sandıkta ailenin ve şirketin tarihi diyeceğimiz belgeler vardır. Böylece şirketin ve ailemizin tüm belgelerini koruyarak günümüze taşır.

Beş değişik zarf ve dosya haline getirdiğim belgelerden yararlanarak, Beard ailesinin 18.yüzyılda İskoçya'da yaşayan MacLeod Clan'ı olduğunu bir kez daha anımsadım. Clan kelimesini Türkçe'ye çevirdiğimizde karşımıza aşiret kelimesi çıkıyor. Clan'ın İngilizce'deki anlamı ise büyük bir aile fakat çok iyi öğrenim görmüş, geniş saygın muhiti olan bir büyük aile topluluğu anlaşılmalıdır. MacLeod Clan'ının yaşadıkları Dunvegan Castle veya Dunvegan Şatosu günümüzde de yaşamını sürdürmektedir.

Bu ailenin, kökleri yedi asır geriye gitmektedir ve Dunvegan Castle en az yedikez restore edilmiştir. Belgeler, MacLeod'ların Dunvegan'a onüçüncü yüzyılda İzlanda'dan göçettiklerini göstermektedir. Onbeşinci yüzyılda Dunvegan Castle, MacLeod'ların düşmanı olan Macdolands of Sleat'lerce bir süre işgal edilmiştir. MacLeod ailesi Isle of Sky'in en eski ailesi olarak bilinmektedir.

Aile, İskoçya'nın kuzeyindeki Isle of Sky isimli küçük bir adadan İngiltere'ye göç ediyor. MacLeod klanı olarak Dunvegan Castle'ı inşa ediyorlar. İngiltere'deki yaşamlarında aile adları Beard olarak değişiyor. Fakat ailenin tüm merakı, tutkusu yine denizler oluyor. Bu tutku, çok doğaldır ki, atalarının çok hırçın doğa koşulları içersindeki adalardan gelmiş olmasından ileri gelmektedir.

### ***Isle of Skye'dan Newcastle'a***

Onsekizinci yüzyıl başlarında İngiltere'de Newcastle'a yerleşiyorlar ve orada gemiciliğe başlıyorlar. Beard ailesi artık bir armatördür ve yelkenli ticaret gemileriyle giderek daha uzun yolculuklara çıkıyorlar. Belgeler, Newcastle'deki Beardler'in Uzak Doğu'ya, Çin'e kadar seferler yaptıklarını göstermektedir. Uzak Doğu'dan örneğin çok cazip olan çay getirilmektedir. Tea Clippers denilen narin, yüksek hız yapabilen yelkenli ticaret gemileri, o çağda doğmuştur.

Nedense bu ailenin bir oğlu, gemiciliği sevmeyi. Bir İsviçre tutkunuydu. Zira dağları seviyordu ve İsviçre'de mühendislik öğrenimi görmek istiyordu. Bu gencin adı Jonathan Beard'in dedesi *Stanley Beard* 'dir.

Stanley Beard, öğrenimini makine mühendisi olarak tamamladıktan sonra, Krupp Demir Çelik fabrikalarında göreve başlıyor. Krupp Grubu o sıralarda, Bağdat Demiryolları'nı inşa etmektedir.

Bağdat Demiryolu projesi için Bağdat'a gönderiliyor. Görevi ise proje mühendisliği ve koordinatörlüktür. Fakat yaşamının en önemli bölümü İskenderun'daki yaşam çizgisiyle değişiyor ve orada son buluyor.

Demiryollarında devam eden çalışmalarından sonra, 1906 senesinde Halep'den İskenderun'a geliyor. O yıllarda İskenderun sakin bir sahil şehridir ve çok önemli bir limandır.

***İskenderun'dan tüm dünyaya ulaşan bir bitki;  
Meyan kökü ya da cola türü içeceğin ana maddesi...***

İskenderun, doğayla bütünleşmiş bir sahil kasabasıdır o yıllarda. Burada yabani bir bitkinin, Batı dünyasında Kola türü içeceklerin ana maddesi olduğunu saptıyor. Bu bitkinin adı *Meyankökü* veya *Liquorice*'dir. Deve kervanlarıyla, İskenderun, Gaziantep, Maraş ve civar yörelerin dağ yamaçlarında yetişen bu bitkiyi toplayarak İngiltere'ye sevkediyor ve kısa zamanda Londra'da kurulu *McAndrews* ve *Forbes* isimli firmalar adına bu işi yapmaya başlıyor.

Stanley Beard'in yaşamında 1914 senesi hayli önemli bir anıyla yüklüdür; Bir gün askerler evine geliyorlar ve yeterli eşyalarını alarak hazır olmasını talep ediyorlar. Alıp İzmir'e götürüyorlar. Osmanlı imparatorluğu I Dünya Habri içersindedir ve İngiliz olması nedeniyle de Stanley Beard, İzmir'de Kadifekale'de iskâna mecbur ediliyor. Fakat, İzmir'deki yaşam kalede mahpusluk değildir. Hatta Whittall'erin küçük kızıyla evlenir.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra Stanley Beard yeniden İskenderun'a dönüyor.

1906'da kurduğu meyan kökü toplama, işleme tesisinin adı, artık *Forbes* olarak anılmaktadır.

Meyan kökü toplama ve sevkiyatı öylesine büyük bir hacme ulaşıyor ki, herbiri seksen deveden oluşan iki deve kervanı, Suriye ve Irak bölgeleri dahil olmak üzere, devamlı olarak meyan kökü toplama ve İskenderun işleme merkezine ulaştırma gibi yoğun bir çalışma sürdürüyorlar

Josef Catoni'nin oğlu Augustine Catoni'dir ve Catoni Gemi Acenteliğinin kurucusudur. II. Dünya Savaşı'ndan hemen soraki yıllarda Josef Catoni'nin oğlu Augustine Catoni ile Stanley Beard'in kızı evlenmiştir.

Bu evlilik olayından önce de Catoni'lerle Beard birlikte ticaret yapmaktaydılar. Çok etkin ticaret faaliyetleri içersinde oldular. Lübnan'da ilk petrol rafinerisini kurdular. Irak'ın ilk boru hattı bu limana bağlandı. Bunları hep Catoni - Beard ortaklığı başardı. Lazkiye'deki aynı konda gerçekleştirdikleri yatırım Catoni-Beard'in eseridir. Suriye'deki diğer yatırım Baniyas'tadır. Irak hampetrol boru hattı projesinin tamamı Catoni ailesine aittir. İskenderun Körfezi'ndeki Irak hampetrol boru hattı projesinin gerçekleştirilmesi yine Catoni ailesinin başarısı olmuştur. Josef Catoni 1969'da vefat etti.



*Soldan- Spiros Skuras, Amerikalı Senatör., Türkiye'nin Washinton Büyük Elçisi Melih Esenbel ve eşi Emine Esenbel, Spiros Skuras'ın oğlu ve Prudential Lines'ın Yönetim Kurulu Başkanı oğlu Skuras Jr.*  
*Kaynak: Emine Esenbel, Emil Boutros, Osman Öndeş arşivi.*



## BİR ZAMANLAR KARAKÖY'DEKİ "KUTO" COUTEAUX HAN



*Prudential Lines'in Türkiye adı verilen Lash tipi konteyner gemisi Yıl- 1971*

*Kaynak: Emine Esenbel, Emil Boutros, Osman Öndeş arşivi.*

Gabriel Couteaux'nun kendi adıyla anılan "Kuto" Couteaux Han, Karaköy'de Yolcu Salonu'nun karşısında sağ köşedeki handı.

Gabriel Couteaux Gemi Acentesi'ne ait anıları olan sayılı kişilerden biri de Remi Marinç' dir.

Saint Josef Lisesi'nde öğrenimini tamamladıktan sonra, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinde öğrenime başlar. Fakat, üç yıllık öğrenimden sonra kaderini denizlerle bağlayan bir yeni yaşamın başlangıç noktasına gelmektedir.

Hukuk Fakültesinin üçüncü senesinden sonra dördüncü sınıfa başlamak üzere iken, öğrenir ki eğer askere giderse, altı ay Ankara'da yedek subayda okuyacak ve ardından da altı ay yedek subay olarak görev yaptıktan sonra terhis olacak. Bunun üzerine, yedek subaylık öğrenimini gördükten sonra, yedek subay olarak Erzurum'a tayin olur.

Remi Marinç şöyle anlatır; "Ankara'nın sıcağında bunalmışım. Erzurum'un soğuk havasına dayanamaz hale gelmişim. Yedek subaylıktan sonra, teyzemin İstanbul'da bir tanıdığı vardı. O da Gabriel Couteaux'nun akrabasıymış. Yıl 1952!

Hiçbir mesleğim yoktu. Babamın mesleği nedeniyle ben hep Anadolu'da yaşadım. Zaten doğum yerim Eskişehir'dir. Ben İstanbul'u yatılı öğrenci olarak geldiğimde, "Aa.. İşte İstanbul bu şehirmiş." diyebildim ve İstanbul'lu oldum.

Ailem Türkiye Suriye hudutunda biryerlerde yaşıyordu. Zira babam Nikola Marinç demiryollarının yol mühendisi idi ve Devlet Demiryollarının sorumlu mühendisi idi. 300-400 kilometreyi bulan bu demiryolunun bakımı, onarımı hep babamın sorumluluğundaydı ve bu görevde yirmi sene çalıştı. Bu hattın merkezi o yıllarda Halep'te idi.

Ailemizin öyküsünü daha başlara götürürsek, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu yıllarına dönmemiz gerekecektir. O yıllarda haliyle Hırvatistan gibi bir bağımsız devlet yoktu. Türkiye'ye ailemizden gelen ilk kişi ve aile reisi Büyükbabam Franz Marinç'di. Türkiye'de Konya'ya yerleştiler ve Osmanlı tabiyetine geçtiler. Evimizde büyükbabamın başında fesli bir fotoğrafı vardır.

İki metreye yaklaşan boyu ile son derece heybetli bir görünümü olan yakışıklı bir insandı. Çocukları, yani babam Nikola Marinç ve kardeşi Alexander Konya'da dünyaya geldi.

İki erkek kardeş, İstanbul'dan iki İtalyan kızkardeşe aşık oluyorlar. İtalyan kızlar da Roma'dan göçeden aileleriyle İstanbul'a gelmişler. Bu çok ilginç bir rastlantıdır.

Birlikte Anadolu'ya geçiyorlar. Anadolu'da çalışmaya gidiyorlar ve Konya'ya yerleşiyorlar. Babam, bu iki kızkardeşten biri olan annem Anette ile evleniyor.

Babamın kardeşi tünel uzmanı idi. Babam ise demiryolu mühendisiydi.

Babam, annem Anette ile evlendikten sonra Eskişehir'e yerleştiler. Ben de Eskişehir'de dünyaya geldim. Ağabeyim Claude Marinç de Eskişehir de dünyaya gelmiştir. Evimizin Eskişehir'de Porsuk Çayı kenarında olduğunu anımsıyorum. Müteakip yıllarda babam Konya'ya tayin oldu. Zaten babam Konya doğumludur. Almanların hayli inşaatları vardı. Almanlarla bina inşaatlarında görev aldı. Bu işler sona erdiğinde, o yıllarda Anadolu'da demiryolu inşaatlarını üstlenmiş olan Fransız firma temsilcileri babama Karkamış Nusaybin'e kadar olan demiryolunun bakım, onarım ve işletme sorumluluğunu verdiler. Babam böylece Nusaybin- Karkamış arasında yirmi beş yıla yakın çalıştı.

Babam ve annem iyi öğrenim görmemizi istediler hep. Onun içindir ki ağabeyimle beni İstanbul'da Saint Josef Lisesi'nde yatılı olarak okuttular. İstanbul'a bu şekilde gelmiş oldum.



*Soldan; Ernest Boutros, Prudential Lines Genel Müdürü Edward Camuti, Jan Akavi ve Gabriel Couteaux, Pramont Flim Stüdyolarını ve Prudential Lines'ın kurucusu ve Onur Başkanı Spiros Skuras'ın daveti nedeniyle New Orleans'da denize indirilecek Lash Türkiye isimli Lash tipi konteyner gemisinin töreninde- Yıl 1971. Kaynak: Emine Esenbel, Emil Boutros, Osman Öndeş arşivi.*

İstanbul'da ailem olmadığı için Saint Josef Lisesi'nde Freres'lerde kalırdım. Akşam öğrencilere nezaret ederdim. O yıllarda diğer taraftan da hukuk fakültesine devam ederdim. Üçüncü sınıftan sonra yedeksubaylığı tercih ettim ve sonunda Gabriel Couteaux acentasına katıldım.

Teyzemin İstanbul'da tanıdığı bir hanım, Couteaux'nun akrabası olduğundan beni tavsiye etmiş ve böylece 1952 yılında Gabriel Couteaux Acentesi'nde çalışmaya başladım.

Deniz acentesindeki işlemleri öğrenmek için çok büyük gayret sarfettim. Couteaux gemi acentesi o yıllarda Fransızların Messageries Maritimes ait turistik yolcu gemilerinin de acentesiydi. Compagnie General Transatlantic gibi çok ünlü şirketler vardı. France transatlantiği İstanbul'a geldiğinde büyük bir ilgi yaratmıştı. Fakat ne yazık ki, turistik gemilerin yanaşacağı başka limanlar yoktu.

Couteaux aynı zamanda Amerikanın American Presidential Line, Osaka Cho Shing Line'ı de temsil ederdi. Türkiye'ye gelen ilk Lash gemileri olan Prudential Line çok büyük bir armatörlük şirketi idi.

Gabriel Couteaux sosyal yaşamında Belçika fahri konsolosuydu. Son derece efendi ve kibar ve geniş kültürü olan bir şahsiyetti. Rusça dahil dokuz lisanı mükemmel konuşur ve yazardı. Couteaux ailesi Çarlık Rusya'sından kaçarak İstanbul'a göçetmişti."

### **Venedikli Marcello Campaner'in İstanbul'lu oğlu Aldo Campaner**



(Sağdan) Aldo Campaner, Pericles Panagopoulos ve Gino Campaner

Gerek Campaner ailesinin yaşam ve meslek öyküsünü ve gerekse gemi acentalığına ait tarihsel geçimi konuşurken Yakın Doğu Deniz Acentesi'nin başkanı Aldo Campaner şöyle bir tablo resmetti; "Babam Marcello Campaner'dir. Kendisi Lloyd Triestino'nun, Adriatica'nın en büyük şubesini temsil etmekteydi. Fransız Messagerie Maritimes'in de bir şubesi var, bunları örnek olarak veriyorum. Bu şirketler arasında Oda, doğal olarak tamamıyla yabancı şirketlerin aralarındaki işbirliğinin ve çalışma düzeninin tesis edilmesi amacıyla kurulmuştu.



Beni de yönetim kurulu'na aldılar. Bu Oda'da konuşmalar ve yazışmalar Fransızca yapılıyordu. Sadece yazışmalar son yıllarda Türkçe yapılmaya başlamıştır. Bu Oda'da La Fontaine, Whitthall gibi İngiliz temsilciler de yer almaktaydılar. Charles Wilkinson'un patronu olan Kernick Carnik ve Charles Wilkinson vardı.

1950 başlarında ilk olarak Kaptan Cezmi Serter katıldı. Babasının Denizcilik Bankasında Kiralama Müdürü olduğunu hatırlıyorum.

Cezmi Serter'den sonra, yeni yeni kurulmaya başlayan Türk gemi acentelerini hatırlıyorum. Bunlardan Nihat Bey ki firması sonradan kapanmıştır. Yabancılar için Deniz Ticaret Odası üyeleri olan yabancı kumpanyalar, artık çalışmaların böyle bir yapıda devam edemeyeceğini gördüklerinden, Oda'nın başına bir Ermeni vatandaşımız olan Bay Kalust Mahak'ı atadılar.

Bay Mahak'ın babası Osmanlı Devletinde Temyiz Mahkemesi Başkanı olarak görev yapmış son derece itibarlı bir kişi idi ve Osmanlı devrinden buyana saygın bir İstanbul ailesi olarak tanınıyordu. Yaşlılığı çok üzüntülü geçen ve sağlığı son derece bozulan Bay Mahak, perişan bir halde İtalyan Hastahanesinde vefat etmiştir.



Marcello Campaner  
Kaynak: Campaner arşivi.



### ***Marcello Campaner'in İstanbul'daki yaşamının öyküsü***

Babam Marcello Campaner, Venedik'ten İstanbul'a I. Dünya Savaşı sonrasında gelmiştir. İtalya'da dört yıl topçu subayı olarak teğmen rütbesiyle görev yapmıştı. Hatta alnında bir şarapnel yarasının izlerini taşırdı. Yaralandığı o gün başındaki subay şapkası evimizde bir anı olarak saklı durmaktadır. Bu şapkanın üzerinde şarapnelin açtığı delik görülür. İstanbul'a geldiğinde yirmidört yaşındaydı. Son derece vatanperverdi ve Türkiye'yi çok sevdi. İstanbul'un işgal yıllarına da tanık oldu. İngilizlerin, Fransızların, halka yaptığı aşağılayıcı tavrıdan son derece şikayetçi idi. Bir keresinde bir İngiliz subayından kamçı yemiş. Zira tramvay hareket halindeyken koşarak binmişti. İngiliz subay da kamçıyı yapıştırmıştı.

İstanbul'daki İtalyan kolonisi tarafından son derece sevildi ve tanındı. Öyle ki, İtalyan sefirinden bile daha fazla daha itibarı olan bir şahsiyet haline gelmişti. Bu paye onun o yıllarda İstanbul'da yaşayan İtalyan kolonisi üzerinde yarattığı etkiden, kişiliğinden ve sorunlarına yardımcı olmasında ileri gelmektedir. İstanbul'a gönderilmesinde üç ay sonra, Taksim'de gezerken işgal kuvvetlerine ait izci grubu ile karşılaşmış. İngiliz, Fransız ve Yunanlı izci grupları, kafilelerinin başlarında İngiliz, Fransız ve Yunan bayrakları ile İstanbul'da gösteri yapıyorlar. Ama İtalyan izci grubu ve İtalya bayrağı yok! İtalyan Büyükelçiliğine müracaat ediyor ve ilk İtalyan izci örgütünü İstanbul'da kuran Marcello Campaner oluyor.

Mussolini devrinde bu izci teşkilatının, faşist bir gençlik kolu haline dönüştürüldüğü bilinir.

Babam Marcello Campaner'in çalıştığı İtalyan denizcilik şirketinin başveznedarı, annem Maria Casati'nin babası Ludvico-Ludvig Casati'ydi. Ludvig Bey'in babası İtalyadan kaçarak Osmanlı İstanbul'una yerleşmişti. Annesi ise Hırvat kökenliydi. Ludvico Bey'in yani dedemin eşi ise Maltalı güzel bir hanımdı. İtalyadan gelmiş yakışıklı bir damad adayı, karşısında bir de güzel İtalyan kızı görünce, İstanbul'dan ömrü boyunca ayrılmayacağını anladı ve sonunda evlendiler.

Evimiz Tepebaşı'nda halen ABD konsolosluk binasının arka tarafında ve Şişhane ile Haliç'e bakan yüzündeydi. Bu ev yıkılmış ve yerine işhanı yapılmıştır. Ben bu evde dünyaya geldim.. Sonra kızkardeşim dünyaya geldi."

### ***Yakın Doğu Deniz Acentesi'nin öyküsü***

Aldo Campaner İstanbul'da İtalyan Lisesi'ni 1942 bitirdikten sonra, babası hukuk öğrenimi görmesini öğütledi. Fakat savaş yılları idi ve birinci sene öğrenimi için trenle İtalya'ya gitti. Padova'da hukuk fakültesinde okumaya başladı. 15 Haziran 1943 tarihinde yaz tatili nedeniyle İstanbul'a avdet ettiyse de, on beş gün sonra Mussolini yakalanmış ve feci bir şekilde katledilmişti. İtalya tamamiyle bir kaosa sürüklenmiş durumdaydı.

İtalya, Müttefik Kuvvetlerle teslim anlaşması imzalayarak, savaştan çekildi. Fakat İtalya yine de kaynıyordu. Resmen bir ana baba günleri yaşanıyor. Aldo Campaner şöyle anlattı: "Buyüzen İtalya'ya dönemedim. Bu koşullarda İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ne müracaat ettim. Prof. Ferit Saymen isimli muhteşem bir hoca vardı. Bana çok yardımcı oldu. Şubat ayında birkaç imtihana alındım ve başarılı olunca Hukuk Fakültesi ikinci sınıfına kabul edildim ve 1947 yılında mezun oldum. Fakülteden mezun olmuşum ama, ne yapacaktım. Diğer taraftan babam Marcello Campaner şirketin müdürüydü ve Adriatica gemileri çok daha sıklıkla İstanbul ve İzmir uğrakları yapmaktaydılar. Babam Adriatica'ya bir yazı yazarak, benim bu şirkette görev almam için

müracaat bulundu. Fakat öylesine katı kuralları vardı ki, baba oğulun aynı şirkette çalışmasını kabul etmiyorlardı. İtalya'da şirket merkezinde çalışmamın mümkün olabileceğini de belirtmekteydiler. Babam bu yazışmaları benden habersiz yapmıştır. Çok ilginçtir ki, ben bu belgeyi nice yıllar sonrasında, babamın evrakları arasında bulunca çok şaşırđım!

### ***Canacaris & Fils firmasında ilk denizcilik deneyimleri***

Babam o zaman bana İtalya'daki merkezde çalışıp çalışmak istemediğimi sordu. Doğrusu ben İtalya'da çalışmak istemedim. O zaman bir çözüm bulmak zorundaydık. O sırada Van der Zee acentesinden ayrılmıştım. Ama babamın çok yakın arkadaşı olan bir tanıdığı vardı. Ünlü Orientalist ressam Amadeo Preziosi'nin akrabası Rita Castelli'nin kuzeni olan Bay Pietro D'Andria o sıralarda Canacaris & Fils gemi acentesinde müdür olarak görev yapıyordu. Yeşilköy'de otururdu. İki de o yıllarda Yeşilköy'lü olduklarından babam sohbet sırasında bana iş bulmak için ne yapacağını şaşırdığını söyleyince, Bay Pietro D'Andria, Canacaris'te çalışabileceğimi söylemiş. Böylece ben ilk denizcilik deneyimlerime Canacaris & Fils firmasında başladım. Canacaris o yıllarda çok küçük bir acenteydi ve çoğunlukla Yunan armatörlerine hizmet vermekteydiler.

Yunanlı armatörler II. Dünya Savaşı sonrasında yapılanma içersindeydiler ve son derece ucuz fiyatlarda verilen Victory sınıfı gemileri alarak büyük bir açlık içersinde olan dünya limanlarına muazzam yüklerle çalışarak hızla büyümekteydiler. Benim ilk deneyimim Victory sınıfı gemiler olmuştur.

Çok iyi İngilizcem de vardı. Pietro D'Andria ise, son derece enerjik bir kişiydi. Londra'da brokerlik şirketi kurdu ve biz de brokerlik yapmaya başladık. Ardından Türk armatörlerinin gemilerine yük bulmaya da başladık ve öylesine başarılı olduk ki, neredeyse hemen tüm armatörlük şirketlerinin brokerlik şirketi biz olduk. Hatta D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ, Yozgat, Çoruh gibi Liberty sınıfı gemileri satın almıştı. Birkaç tanker de satın almışlardı. Böylece broker olarak bu piyasaya girdim. 1948 yılı başarımızın doruk noktasıdır ve bu sıralarda İbrahim Kalkavan Bey'le tanıştım. Şirketi Kefeli Hüseyin Han'daydı. Onun yanında Ömer Zaimoğlu vardı. Bütün gün Londra'dan kodlu telgraflar gelirdi. Kodlu telgrafları çözmek başlı başına bir âlemdi. Şirketin sahibi olan Apostolos Canacaris Bey o zaman bana bu yükler için gemi bulmamı söyledi.

Apostolos veya Apostol Canacaris Bey'in çocuğu olmamıştı ve pek akrabası filan da yoktu.

İlk zamanlar telefonla gemi bulmak istedimse de, Apostol Bey, derhal karşı çıkar ve "Senin yüzünü görmeleri lazım!" derdi. Hakikaten 1948-1958 yıllarında hersabah armatörleri ziyaret ederek işe başladım. Devamlı gittiğim armatörler arasında Kalkavanlar, Sadıkdadeler, Sirkeci'de Yelkenciler, Ruşen Sad vardı.

1958'de Apostol Canacaris vefat etti. Fakat kalp hastası olan Canacaris Bey bir vasiyette bulundu. Şirketinde çalışan dört kişiydik. Biri bendim. Diğerleri Bay Mişel Karitopulos'du. Yanni Hedakis vardı ki, birkaç sene sonra vefat etmiştir. Bir de Stelyo Vadka vardı. Canacaris vasiyet ederek, bizlere şirketin hisselerini dağıttı. Bana şirketin yüzde kırkını vermişti. Annesine de yüzde yirmilik hisse bıraktı ki, o yıllarda haliyle sağlığı yine de yerindeydi. Canacaris & Fils şirketi büyüyerek devam etmiştir.

### ***İzmir, Mersin ve İskenderun***

İskenderun ve Mersin gibi liman bölgeleri, tamamıyla tâli acentalar olarak görev yapmışlardır. Örneğin babam İzmir'de Lucien Arkas'ın kayınpederi olan Zandonaki'yi tayin etmiştir. Zandonaki bir İtalyan'dı. O yıllarda Antalya da önem taşıyordu. Mersin'de Emilio Levante'yi atamıştır. Tam hatırlayamamakla beraber; üç kardeştiler. Bunlardan Rinaldo Levante İstanbul'a yerleşmiş ve daha ziyade sigorta işleri yapmıştır. Oğlu David Levante "Levante-Mar" isimli bir turistik yolcu gemi acentası kurarak çalışmış, fakat ne yazık ki intihar etmiştir. Alfredo Levante ise bunların kardeş çocuğuydu ve İskenderun'da yaşıyordu. Oğlu Edoardo Levante ve onun oğlu da Alfredo Edino Levante'dir.

### ***Quintino Fonzi Cruciani***

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin kurucu üyeleri arasında yer alan Quintino Fonzi Cruciani Societa di Servizi Marittimi'nin temsilcisi olarak Fonzi Cruciani Vapur Acentesi sahibiydi. Bu acentenin adresi Rıhtım Cad. Rıhtım Han Kat.1 Karaköy'dü.

Quintino Fonzi Cruciani İtalya'nın Bari kentinde dünyaya gelmiştir. Cruciani ailesi 1870 yıllarında İstanbul'da Cihangir civarında yerleşmiştir. Bir oğlu vardı. Temsil ettiği Società Italiana di Servizi Marittimi - Sitmar 1913'de bir İtalyan devlet armatörlük şirketi olarak kurulmuştu. 1936'da yine İtalyan devlet denizcilik politikaları doğrultusunda Societa Anonima di Navigazione Adriatica'ya bağlanmıştır.

Cenova, İzmir, İstanbul, İskenderiye, Venedik düzenli seferleri yapan bu şirketin Filosundaki gemilerden 4,041 dwt'luk *Albania* 1897 N.Odero fu A., Sestri Ponente'de inşa edilmişti. En büyük gemisi 1915 inşa 11,300 dwt'luk Blohm & Voss, Hamburg inşa *Ausonia*'dan sonra 1928'de Ansaldo SA. Sestri Ponente'de inşa edilmiş ve yine aynı isimle 12,955 dwt'luk gemi olmuştur. *Constantinopoli* adını taşıyan 1898 N.Odero fu A., Sestri Ponente inşa gemi 4,041 dwt'luk bir gemiydi. Bu gemi La Valeoce firması adına inşa edilmişti. 1914'de Società Italiana di Servizi Marittimi'ye satılmış ve geminin adı aynen korunmuştur. 1933'de hurdaya çıkartılmıştır.

Quintino Fonzi Cruciani I. Dünya Savaşı yıllarında bu şirketin müdürü iken 1920 ve sonrası yıllarında Marcello Campaner yardımcısı olarak görev almıştır. Kısa boylu, ince yapılı bir kişiydi. Şirketin kapanması üzerine 1933'de İtalya'ya dönmüştür. Oğlu birsüre Bari'de acente olarak çalıştı.



## İSTANBUL BOĞAZI'NDA VAPUR HİZMETLERİ



Büyükdere, Sarıyer sahilinde yelkenli tekneler. Jean Weinberg, Photo Français.  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Vapur Donatanları ve Acentelerinin İstanbul Boğazı kuzey girişinde gemilere hizmet götürmeleri son derece önemli bir ticari faaliyeti meydana getirir. Bu konuda Salim Düzgit Bey tarihin en renkli tanığıdır.



Salim Düzgüt 8 Mayıs 1966'da Büyükdere Vapur İskelesi'nde kiraladığı yerde İstanbul Boğazi Vapur Hizmetleri firmasını hizmete açtı (solda). Büyükdere'de sifitah olarak 10 lira kazanmıştı. Bu banknotu hatıra olarak çerçeveleterek sakladı. O çerçeveye şöyle yazmıştı; "Hiçbir olay devamlı olmuyor. Neyin, ne zaman, nasıl olacağı Emr-i ilâhî'de saklı. Her şey anında değişmeye mahkûmdur. Onun içindir ki, bütün işlerini doğru dürüst, bilinçli, kârını zararını her şeyi düşünerek yap ve hayatını ona göre yönlendir."

Yazlıhanesini çok yeni kurduğu günlerde fotoğraf Rusya'dan İtalya'ya direk ve kömür taşıyan Halis Kalkavan gemisinin önünde çekilmiş ve şöyle devam etti; "O yıllarda çok sıkı gümrük kuralları var. Transit olan gemilere hizmet vermeye çalışıyorum. Başka hiçbir iş yok. Ziya Kalkavan'ın oğlu Sefer de gemide imiş. Ziya Bey'in eşi Süreyya Hanım daha on onbeş yaşlarda olan oğlunu özlemiş ve gemiye gidip oğlunu görmek istiyordu. Fakat gümrükçüler öylesine sert tavır takındılar ki, gemiye gitmesine müsaade etmediler. Ben bu duruma çok üzüldüm.

Ben de yeni acenteyim. Kimseyi dinlemedim, motorla götürdüm. Son derece memnun oldu. Sonra kıyıya geldik. Çantasından çıkartıp bana 10 liralık bir banknot uzattı. Sadece yardım amacıyla hareket ettiğimi ve para alamayacağımı söyledimse de itiraz etti ve bana on lirayı verdi. O kağıt parayı hatıra olarak ömrüm boyunca sakladım. Bu para benim aynı zamanda Büyükdere acentesi olarak kazandığım ilk para olmuştur."

Salim Düzgüt'in anılarını teybe kaydettim. Şöyle anlatıyordu; "Boğaz acentesi olarak ilk yıllarda yaptığımız Boğazdan geçen gemilerin isimleri dürbünle okumak ve acentesine telefonla haber vermektir. Bir de posta, mektup gibi haberleşme evrakları sandallarla, sonraları motorlarla gemilere götürülür ve mektup veya evrak alınarak acentelerine teslim edilirdi.

Dünyada bir kural vardır; geldik gidiyoruz. Nankörlük en fena şeydir. En büyük günahlar, Hakk'a karşı gelmektir. Ben nankör olmadım ve daima vefa duygusuyla yaşadım.



Bizim büyüklerimiz Rize'li. Babam daha 13 yaşında iken Ruslar Rize'yi de işgal ettiklerinde kimseye bir kötülük yapmamalarına rağmen, babaannem dahil bir takaya binip Rize'de ayrılmışlar. Yelken kürek, zaman zaman buldukları bir kıyıda tekneyi karaya çekip kalafat yaparak iki ayda karşlarına çıkan Poyraz Köyü'nde bu yolculuğu sona erdiriyorlar. Dört kardeşim Poyraz'da doğuyor. Kardeşlerim; Mustafa, Zehra, Semahat, Münevver, sonra ben, Nurhan ve Mehmet.

Babamın 1935'de Anadolu Kavağı'na yerleşmesi de ilginçtir. Bir halk deyişi vardır; *"İstanbul kırk kulplu kazan, sen de tut, sen de kazan.."* Ama Anadolu Kavağı İstanbul'un içi değil!

Babam önce balıkçılık yapıyor. Tuttukları balıkları Poyraz'dan takasıyla İstanbul'a götürür ve alışverişini Mısır Çarşısı'ndan yaparmış. Orada Dimitri isimli bir kasaptan da et almış. Bakkal Dimitri babamı *"Poyraz'lı Recep"* diye tanımış. Babam ailece Poyraz'dan çıkıp Anadolu Kavağı'na geliyor. Yine birgün Mısır Çarşısı'na gittiğinde bakkal Dimitri *"Ooo Poyraz'lı Recep hoş geldin"* deyince, *"Bana artık Poyraz'lı deme. Ben Poyraz'dan çıktım. Yakına Anadolu Kavağı'na geldim"* diye bir anlamda İstanbul'a yakınlaştım demeye getirmiş.

Bakkal Dimitri ise *"Gele gele oraya mı geldin.. Biraz daha içerilere, İstanbul'a gel"* diye imâda bulunmuş.

Babamın Anadolu Kavağı'nı tercih etmesinin sebebi Şirket-i Hayriye Vapurlarının uğrak yapması. Yoksa Poyraz Köyden saatlerce yayan yol alıyorlar. Kavak'ta kimsede motor yokken, babamın Nuhrevan adında bir motoru var.

İlk Nuhrevan takasını Rize'de inşa ettiriyorlar. Vinçle bir posta vapuruna yükleniyor ve İstanbul'da Ayvansaray'a götürüp motor taktırıyorlar. Taka denize indirilirken bir genç kız seyrediyormuş.. Herhalde çok beğendi ki *"Nuhrevan olsun"* demiş. Babam da teknesine Nuhrevan adını koyuyor. Biz bu ismi hep koruduk.

Ben Anadolu Kavağı'nda doğdum. Fransızca eğitim veren 42 no'lu ilkokula yazıldım. Okuldan ayrı zamanlarda hep para kazanmak için kendime hep kazanç kapıları aradım. Mesela denize dökülen kok kömürleri deniz karaya vurur ve ben de kömürleri toplar satar, harçlık çıkartırdım. Çok pratiktim; para kazanmak bana daha cazip geliyordu. Okulu bıraktım ve dayımın vasıtasıyla bir firmada işe girdim. Bana çok iyi para veriyorlardı. Daha fazla kazanmak amacıyla bu yerden ayrıldım. Şirket-i Hayriye vapurlarına kaptan olmak istiyordum.

İmtihanalara girdim, fakat gözümde bozukluk saptadıklarından bu şansımı kaybettim. Anadolu Kavağı'nda ilk Boğaz acenteliğinin nüvesini kurmuş olan Kemal Özgen ve İsmail Esen isimli iki müteşebbis vardı. İsmail dört lisan bilen biriydi. Bunlar motorlarını çalıştıracak birini arıyorlarmış. Ağabeyim beni öneriyor, ama az paraya çalışmayacağımı da anlatıyor.

Beni çağırdılar. Bu iş biraz zordur, ama parası boldur diye cesaretlendirmek istediler. Yapacağım iş motoru kullanmaktan ibaretti. Bana bir ay müsaade veriyorlardı! Motor dedikleri içinde altmış senelik felaket bir Kelvin makineyle çalışan ahşap küçük bir tekne. Şanzımanı öylesine sarsılıyor ki, tutmazsan boşa alıyor.

İsmail Esen beş lisan biliyor dedim ya, o zamanlar mahallelerde hep çoğunluk Rum aileler komşularımızı. Derken Beyaz Ruslar ve Levanten İtalyan aileler vardı. Komşuları, akranları böyle olunca bu dilleri şakır şakır konuşur olmuştu.

Kemal Özgen'in yanında işe başladım. Birden motora hakim olunca şaşırıldı. Hatta bir ara *"Eyvah bu Karadenizli işimizi elimizden alır"* diye de söylenmiş.



*Salim Düzgüt şöyle diyor, "Büyükdere Acenteliği'ni kuran Kâmil Özgen'dir. Fotoğrafta elleri bağlı duran kişi İsmail Esen'dir. İlk Okul üçüncü sınıftan ayrılmış. Beş lisan bilirdi. Sağındaki Kâmil Özgen'in ise hiç tahsili yok, ama üç lisan bilirdi! Boğaz'da ilk onların motoru oldu. Ben onların yanında yetiştim."*  
Kaynakça: Salim Düzgüt.

Yaşamları bir maceradır. Bu dünyaya gelip de beş kardeş evlenmeden öbür dünyaya göçen çok nadir bir aileydiler. Züriyetleri toprak oldu gitti. Çok varlıklı aileydiler. Tüm varlıklarını hayır kurumlarına bıraktılar. Ben onları yaşlılıklarında ve toprağa verilirken hiç yalnız bırakmadım. Mezar taşlarına da doğum - ölüm tarihleriyle hiç evlenmeden bu dünyadan göç etmiş bir aile olduklarını yazdırdım.

Hiçbir sosyal güvenliğim olmaksızın 500 lira maaşla işe başladım. Gemilere sadece mektup götürüyoruz. Bu işi icat edenler Kemal Özgen ile İsmail Esen. İkisi de Anadolu Kavaklı.

1920-25 gibi seneler. O yıllarda Boğaz'da kılavuzluk yok. Yalnızca İtalyan, Rum ve Ermeni kılavuz kaptanlar Anadolu Kavağı'ndan sandala biniyorlar, kürek çekilerek gemilere ulaşıyor ve gemiyi Boğaz'dan geçirip peşin para alıyorlar. Tabii o zamanlar Boğaz'da öylesine gemi trafiği filan yok. Günde 3-4 gemi geçiyor! Sandalcılar da "Gemiyi sen kaptın, ben kaptım"

yarışını yapıyorlar ve hatta kavgalar oluyor. Kılavuz Kaptanlar Anadolu Kavağı'nda Hristosmos'un kahvesinde oturuyorlar. Günümüzde bu kahvehane binası İstanbul Boğaz Komutanı'nın lojmanı olarak kullanılmakta.

Kılavuz kaptanlar arasında tek tük Şadan Kaptan, Halil Kaptan gibi Türk kaptanlar da var. Kemal Özgen ve İsmail Esen aslında sandalcılar. Anadolu Kavağı'ndaki Cenevizli'lerden kalmış kalenin tepesine çıkıyorlar. Ufukta gemileri gözlüyorlar. Hatta gemiyi görmeden önce dumanı görülüyor. O gemiyi kolluyorlar, sahile gelip kılavuz kaptana gemi gelmekte olduğunu söylüyorlar. Kılavuz kaptanı sandalla alıp Garipçe mevkiinde gemiyi beklemeye başlıyorlar.

Böylece Kılavuz Kaptandan para alıyorlar.

Hükümetin o yıllarda bir kılavuzluk teşkilatı bu bölgede yok. Zaman zaman da başka kürekçilerle takışmaları oluyor. Öğleyin gördükleri gemi dumanı ardından gemi yatsıda Garipçe'de oluyor. Öylesine rekabet oluyor ki, bazen birbirlerinin küreklerini saklıyorlar.

Derken bir gün geminin kaptanı bir mektup uzatarak acente Miloviç'e verilmesini istiyor. O yıllarda İstanbul'da en az otuz ecnebi acente vardı. Acentelik Koçtuğ ile başlamıştır. Müthiş bir ekibe sahiptiler. Sonra Cerrahoğlu, sonra Asaf Güneri acentelik teşkilatı kurmuştur.

Miloviç'e gönderilmek istenen mektup yeni bir iş kapısını açıyor ve giden gelen mektup sayısı hızla artıyor. Mektuplar sandıkta dururdu. Bir vapur geldiğinde mektubu alıp gemiye götürürlerdi. Ben sandığı acente motoruna taşıdım. Duvarlara her mektup için levhalar yaptım.

Ardından acenteler bunlardan fatura istiyorlar. Onlar da Kemal Özgen- İsmail Eren Vapur Acentesi diye bir fatura düzenliyorlar. Bir de demirli gemiye gümrükçüyü götürüyorlar. Yakın zamanlara kadar Büyükdere - Sarıyer transit gemiler için demir yeri idi. Türk limanlarına gidecek gemiler Büyükdere - Sarıyer'de işlem görürlerdi.

Bu iş Kavak'ta dürbünle gemi gözlemekle başlıyor. 1961'de ben onların yanına girdim. Mevcut motor çok ilkeldi ve iki kez yangın çıktı. Bunun üzerine Paşabahçe'de kömür taşıması yapan S/S İnal vapurunun sahibi olan Armatör Ahmet ve Ferit İnal'ın satmak istediği bir motoru buldum.

Çok efendi, varlıklı kişilerdi. Paşabahçe'den pek çok yer onları tapulu malıydı. Her akşam gelir Kemal Bey'le yemek yerlerdi. Her ikisi de bekar olduğundan kafa dengiydiler. Kemal Özgen'i ikna ettim ve Paşabahçe'de duran motoru satın aldım.

Bu motor sayesinde çok rahat ettik. Rus gemilerinde Kiril alfabesi kullanıldığından gemilerin adlarını okumak için bu alfabeyi dahi öğrendim. Yine da gemilerin adları bordada Lâtin harflerle yazılıyordu. Bunlar dahil, bütün gemileri okuyor, deftere yazıyor ve acentelerine bildiriyorduk. O yıllarda mektuplar çok önemli yazışma evraklarıydı. Bazen 100'den fazla mektup birikiyordu. Benim görevim ulakçılık yapmaktı.

Paşabahçe'de birçok vakıf işleri yapmış olan İnal ailesi adına Ahmet Ferit İnal Lisesi vardır. Sonraki yıllarda yeğeni Ahmet Aksu liseye Felsefe bölümü ilave ettirmiştir. İlk gemileri Licardopoulos isimli bir Yunanlı armatörden aldıkları 4,000 tonluk S/S İnal'dı. 1960 kışında Zonguldak'ta mendirek içinde fırtına sırasında batmıştır. 31 Ocak 1963'de ise eşi olan 41 yaşındaki S/S Tan şilebi Zonguldak'tan İstanbul'a 3,500 ton kömür yüklü olarak gelirken Adacıklar mevkiinde kayalara bindirerek karaya oturmuştu. Süvarisi Necati Denizer, kazanın hayatında hiç görmediği bir sisten dolayı olduğunu söylemiştir. Çarkçıbaşısı Bahri Şeran'dı. Mürettebatın hepsini Sahil Sıhhiye motoruyla kurtarmışlardı.

### **Tanıdığım ve iş yaptığım gemi acenteleri**

Boğaz acentesi olarak hemen tüm gemi acenteleriyle çalıştım. Zihnimden hiç silinmeyen ve benim meslekte ilerlememde benzersiz yeri olan kişi Bay Miloviç'ti. Müthiş bilgi sahibiydi, kendisi kazansın, ama birlikte çalıştığı kişi de kazansın isterdi. Eğer adlarıyla sayarsam, tanıdığım ve iş yaptığım Galata ve Eminönü merkezli gemi acenteleri şöyleydi; Dabcovich, Italico, Theo Reppen, Van der Zee, Madam Scembri, Telemek Alexandridis, Milovich, Edrintio, Triton, Kaptan Kuves, Siskidis, Zervodakis, Teflamba, De Marki, Olivier, Reboul, Couteaux, Gilchrisch, Schult, Comptoir Maritime, George Besi, Lodopoulos, Irina Pantgazidis, Methksa, Araboğlu, İhsan Berkin, Şark Ekspres.

Şark Ekspres'i kuranlar Costa Schoneff, Niko Palavidis ve Bernard Stamboli idi. Onlar Milovich acentasından gelmişlerdir. Arif Erten'in kurduğu Sovyetler Birliği gemilerine yönelik Transbosphore Maritime Transport Industry & Trade S.A. (Bumerang) isimli gemi acentesinde başlangıçta Ahmet Koral genel müdüdü. Sonra İhsan Tezcan genel müdür olmuştur. Bu şirkette Kaptan Oumar Abbasov, Vladimir V. Ivakhniouk, Kaptan Y.Tuğsal Ateşalp, Kaptan Mehmet Tuğcu hep genel müdür ve yardımcıları olarak yer aldılar.

İhsan Berkin'den sonra oğlu Kayhan Berkin bu acentayı üstlendi. Salıpazarı'na doğru Frank Han'ın en üst katındaydı. Aynı handa Dabcovich gemi acentası üçüncü kattaydı. Bu acentanın ben tanıştığım yıllarda başında Alex Dabcovich bulunuyordu. Muazzam bilgili bir kişiydi ve sanırım dokuz ayrı dili şakır şakır konuşurdu. Madam Schembri son derece dirayetli, konularını çok iyi bilen bir hanımdı. Acenteler arasında hanım olarak işini mükemmel yapardı.

Arif Erten'den de bahsetmek isterim; Transbosphore şirketi ile Sovyetler Birliği zamanında otuz beş sene adeta imparator gibi yaşamıştır.



Yıl 1961- S/S Halis Kalkavan gemisi Büyükdere'de demirde. Salim Düzgüt (Elinde dürbün olan) ve arkadaşı Turgut Demir.  
Kaynakça: Salim Düzgüt.

Bir gün Kemal Özgen'den 60 bin lira borç alıyor. Fakat Arif Bey, çok küçük görünen bir Boğaz acentesi sahibinin bu kadar parayı verebilmesinden hareket ederek, bu işte kazanç var olduğu kanısına varıyor ve aynı işi yapmak üzere İsmail Esen'le ayrı bir şirket kurmayı öneriyor. İsmail Esen de ikinci eşi Fethure Hanımla çok yeni evliydi. Birgün nöbetten çıktık, o Sarıyer'deki evine gitti. Akşam maalesef aniden vefat etmiş.

Arif Erten o zaman beni aradı. Ben de o sıralarda yeni evlenmiştim. Dıştan takma motorlu bir sandalım vardı. 2-3 liraya gemilere adam taşıyarak harçlık çıkartıyordum. Sarıyer Vapur İskelesi'nde bir noter vardı. O başka yere taşınınca orasını kiralayıp kahvehane olarak işletmeyi planlıyorken, Şehir Hatları İşletmesi'ne ait olan bu yeri aylığı 200 liradan kiraladım. Bizim bu yeni yerimizde gemilerden aldığımız kömürü kullanırdık. Bir kış kömür sobasını iyice yakmıştık.

Hemen tüm armatörler bizim bu yeni yere gelir, ya gemilerine gitmek için motor beklerler, ya da gemiden gelen süvari, veya çarkçıbaşıyla iş görüşürlerdi.

Şu hususu belirteyim; bu yeni yeri acentelik olarak görmüyordum. Amacım denizciler kahvesi gibi bir buluşma yeri yapmaktı. Sıtkı Koçman başlı başına muhterem bir insandı. Son derece yardımsever biriydi. Geldiğinde çalışanlarımıza çok büyük bahşişler verirdi.

Birgün Arif Erten, İsmail Esen'in vefatı üzerine acente kurmayı bana teklif etti. Kemal Özgen de beni birkaç olayda çok kırmıştı. Kendisine çok içtenlikle Arif Erten Bey'in teklifinden bahsettim. Birden kızdığını gördüm ve şirketten derhal ayrılmamı istedi.

Tüm ricalarıma rağmen samimiyetime inanmaması üzerine ayrıldım. Efendi gibi ayrılmama karşın, bazı sevimsiz konuşmalarına muhatap olmaktan dolayı daha da üzüldüm. Arif Erten benimle bir ortaklık kurdu ve Heybeliada'lı Jan Tamietti isminde beş lisan bilen bir elemanını yanıma verdi. Bir de Çanakkale'de acentelik kuracaktık. Bana şirketten %35 hisse veriyordu. Komandit bir şirket kurulacaktı ve bana maaş verecekti.

Benim yazıhanemde işe başladık. O yıllarda İstanbul'daki acenteler geleneklerine son derece bağlıydılar. Birbirlerinin müşterilerine de saygılıydılar. Böylece Arif Erten'le İstanbul Boğazı Vapur Hizmetleri Komandit Şirketi hizmete girdi. Fakat bu haber İstanbul'daki acentelere ulaştınca, hiçbiri bize iş vermemeye başladı.

Buranın kuruluşu İstanbul Boğazı Vapur Hizmetleri ile başlamıştır. Geceleri hatta balığa çıktığından el feneriyle gemilerin isimlerini okur, acentelerine haber verdiğimde üç beş kuruş bana bir yevmiye öderlerdi. Ömer Zaimoğlu, Comptoir Maritime ve birçoğu benim bu çalışmamdan çok memnun kalırlardı.

Miloviç bir gün bana "*Salim Efendi sen o adamdan ayrıl, tüm acente işlerini sana vereyim, yoksa bu haksız rekabet oluyor*" dedi. Derken Niko, Kosta ve Bernard da Şark Ekspres acentesini kuruyorlardı. Yerleri Meclisi Mebusan Caddesi Sigorta Han'da idi. Beni çok severlerdi. Bana aynı öneriyi onlar da tekrarladılar. Aradan bir yıl geçince Arif Erten ortaklığı feshetmek istediğini söyledi. Sonunda anlaştık.

1967'de Nuhrevan motoruyla servis vermeye çalışırken lisanımın olmayışından dolayı hayli sıkıntı çektim. Ama Amerikan Kız Kolejinin mezun bir hanım komşumuz vardı. O lisan konusunda bana hep yardıma koşardı.

Zamanla Miloviç, Ömer Zaimoğlu ve Şark Ekspres hep benimle çalışmaya başladılar ve 1975'de bir saç motor inşa ettik. Bu motora radar ve telsiz telefon koydum. O yıllarda telsiz telefon kullanmak yasaktı. Bu konuda dahi bana resmi makamlardan yardımcı oldular. Deniz Nakliyatı TAŞ'nin acentesi gibi gösterdiler, böylece müsaade almış oldum.

12 Eylül ihtilali olduğunda Büyükdere ve Sarıyer koylarında gemilere hizmet vermemiz nedense genel olarak yasaklandı. Zorunlu olarak Karaköy'de aynı hizmetleri vermeye başladım. O kadar donatımlı hizmet verir hale geldim ki, artık acente tüm ihtiyaçlarını benim hizmetim sayesinde cevaplandırabiliyordu. Biz Düzgüt olarak motorculuk yapmıyorduk; gerçek anlamda acente hizmeti tesis etmiştik.

### **Ömer Zaimoğlu ve eşi Türkiye'nin ilk kadın gemi acentesi Renan Zaimoğlu**

Renan Zaimoğlu, Yanya Eşrafından Nurullah Bey'in oğlu Süreyya ve Saadet Sirmen'in kızıydı. Ahmet ve Hrisanti'nin oğlu Ömer Zaimoğlu'yla evlenerek bu aileye gelin gitti. İzzet Sirmen, Sabiha Yelmer, Rifat Ozan'nın yeğeni, Necdet Yelmer ve Sedat Yelmer, Nuran Bilge'nin kuzeni, Tayyar, Mustafa Tahsin Zaimoğlu, Nermin Üçer ve Hetice Yıldız'ın yengesiydi.

Onu bu dünyadan alıp götürten rahatsızlığı nedeniyle çok kısa süren mutlu evliliklerinde İdil, Rezzan ve Süreyya adını verdikleri üç kızları olmuştu.

Milliyet Gazetesi'nin 8 Temmuz 1972 günkü nüshasında vefat haberi yayınlandı. Cenazesi Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi. Vefatının kırkıncı gününde Dolmabahçe Camiinde Mevlidi okundu.



*Renan ve Ömer Zaimoğlu Kaynak: Zaimoğlu aile arşivi*

Ahmet ve Hrisanti'nin oğlu Ömer Zaimoğlu 1918'de İstanbul'da dünyaya geldi. Galatasaray Lisesi'nden sonra İktisat Fakültesi'ne girdi. 118 öğrencisi ile 4 Mart 1937 günü öğretime başlayan Fakülte, 1939 -1940 akademik yılı sonunda ilk mezunlarını vermiştir. Fakültenin ilk mezunu (1 numaralı diploma) Adnan Altay Özbek ve ilk bayan mezunu ise (2 numaralı diploma) Fatma Zehra Bereket'tir.





*Yalının vârisi Hami Bey'in ölümünden sonra vârisleri yalıda bir mezar düzenleyerek tavanlarındaki avizeleri, içerisindeki taban halıları, aynaları ve bezemelerinin büyük bir kısmını satmıştır. Yalı, Hasip Paşa'nın mirasçıları tarafından Nazım Kalkavan'a, Nazım Kalkavan tarafından Haydarabat Nizamı Muharrem Cay'ın eşine satılmış ve 1987'de de Özdemir Sabancı tarafından satın alınmıştır. Özdemir Sabancı'nın ölümünden sonra oğlu Demir Sabancı'nın mülkiyetine geçen yalı 1990'lı yıllarda restore edilmiştir.*

Üniversite'den mezun olduktan sonra Osmanlı Bankası'nda görev aldı. Birsüre bankacılık yaptıktan sonra memur maaşının yetersiz olduğunu görerek, bankadan verilen maaşın çok üzerindeki bir maaşla Armatör İsmail Kalkavan, İbrahim Kalkavan ve Nazım Kalkavan kardeşlerden Armatör İbrahim Kalkavan'ın şirketine katıldı. Birdönem sonra bu şirkette müdür oldu.

1914 yılında dünyaya gelen Nazım Kalkavan'ın babası Rıza Kaptan İstanbul'a geldiğinde Süleymaniye'de büyük bir konak satın alıyor ve uzun seneler aile burada oturuyorlar. 1924'te Beylerbeyi'ndeki yalıya taşınıyorlar.

İlk ve ortaokulu Galatasaray'da yatılı okuyor. Sonra High School'a ve Robert Kolej'e devam ediyor. Arkasından da babasının arzusu hilâfına annesinden para alarak İngiltere'ye gidiyor. 1935'de Oxford'a girip edebiyat okuyor ve 1939'da mezun oluyor. Aynı sene arkadaşı Nasuhi Ertegün kendisini yazı birlikte geçirmek üzere Washington'a davet ediyor. Yaz sonunda tam Türkiye'ye dönecekken II. Dünya Savaşı başlıyor. Bunun üzerine Nazım Kalkavan onüç yıl gibi uzun müddet Amerika'da kalıyor.

Bu senelerde Hollywood'da savaşla ve casuslukla ilgili birçoğu İstanbul'da geçen filmler yapılıyor, Nazım da Hollywood'a giderek Türkiye hakkında yapılan bu filmlere hem danışmanlık yapıyor, hem de Türkçe konuşulan sahnelerin dubajını gerçekleştiriyor. 1945'te dünya savaşı biter bitmez Türkiye'ye dönüyor. Sonra tekrar Los Angeles'e giderek daha evvel tanıştığı Camille Chappell'le evlenip Beylerbeyi'ndeki yalıya gelin olarak getiriyor. Yedi sene evli kalıyorlar, ama çocukları olmuyor. İkinci evliliğini 1 Mayıs 1961'de Celalettin ve Meymenet

Germiyanoğlu'nun kızı Nuyan Hanım'la yapıyor. İki de ikinci evliliğini yapmışlardır ve Nuyan Hanım'ın Armatör Nazım Kalkavan'la evliliğinden kızı Billur Kalkavan ve oğlu Rıza Kalkavan dünyaya geliyor.

Türkiye'ye avdetinde sahibi olduğu hampetrol tankerinin işletmeciliği için Ömer Zaimoğlu'nu şirketine davet ederek, burada da genel müdür gibi bir görev vermiştir. Hatırlanacak olursa; ikisi de Galatasaray Lisesi'nden mezundur.

Ömer Zaimoğlu bu görevinde Mobil Oil'e kiralanmış olan Rıza Kaptan, Üsküdar, Mete ve Nazım isimli tankerlerle ilgili sorumlulukları üstlenir. Bu şirketteki yaşamında yurtdışına çok sık seyahatleri olur ve denizcilik dünyasından pek çok önemli yöneticiyle tanışır. Şirkette çalışan Süreyya ve Saadet Sirmen'in kızı Renan Sirmen'e aşık olur ve birbirlerini seven iki genç 1957 yılında evlenirler.



(Soldan) Nazım Kalkavan ve Ömer Zaimoğlu  
Kaynak: Zaimoğlu aile arşivi

1960 yılında armatör Nazım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel'in daveti üzerine kurdukları *İstanbul Vapurculuk* isimli şirketle Demirel isimli bir geminin ortağı olur ve armatörlük yaşamına katılır. Rami Seferoğlu, Nazım Kalkavan'ın şirketinde Port Captain olarak çalışmaktadır.

Empire tipi olan Demirel gemisi 1964'de şiddetli bir lodos sırasında karaya sürüklenerek karaya vurur. Gemi o kadar karaya sürüklenir ki, yolu bile kapatır durum meydana gelir. Hukuken tam kayıp sayılan gemi nedeniyle şirket iflasını talep eder ve Ömer Zaimoğlu beklenmedik şekilde işsiz kalır. O dönemde daha evvel tanıdığı Kayserili Rum armatör Vassilis Hacı Elefteriadis kendisine acentelik teklif eder.

Elefteriadis ailesi Mübadele yıllarında Yunanistan'a göçetmiş ve zamanla önemli bir tüccar ve armatör olmuştur. Karadeniz'e muntazam seferleri olan gemilerinin acenteliğini yapmasını önerdiği Ömer Zaimoğlu, kendisine çok önemli bir geçiş döneminde böyle bir teklifte bulunmasından dolayı teşekkür eder, fakat bu işi yürütmek için finansman sağlayacak imkanı bulunmadığını açıklar. Elefteriadis *"Hiç merak etme, ben her gemi için önceden ne gerekliyse nakid ödemelerini yapacağım. Senden tek istediğim benim Türkiye'deki acentem Ömer Zaimoğlu'dur diyebileyim ve işlerimi sadece sen takip et!"* der.

1964 - 65 döneminde Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği adıyla ilk acente böylece yaşam bulur. Ardından daha önceki çalışmalarından dolayı kendisini tanıyan birkaç Yunanlı armatör daha kendisini acente tayin ederler. Elefteriadis daha sonra Eletson Corp. olarak çok daha büyük bir armatörlük gücü haline gelmiştir.

İstanbul'da Avrupa kökenli aileler dışında, Bandırma'daki A.Rıza Kınay Vapur Acentesi gibi ilk kurulan iki gemi acentesinden biri olarak Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği gelişirken, bir konu ortaya çıkar; Sevk ve İdare Müşavirliği gibi bir uzmanlık kurumu kurulacağı açıklanmıştır.

Türkiye'de yeni gelişen bu uzmanlık işletmeler için son derece önem kazanmaya başlamıştır. Nitekim günün hızlı değişen teknolojisi, dünya pazarlarının küreselleşmesi, geleneksel işletmecilik bilgi ve becerilerine dayalı iş yapmayı ve ayakta kalmayı güçleştirmektedir. Bu nedenle işletmeler, bu tür ortamlar için gerekli olan deneyim, bilgi ve becerileri, outsourcing (dış kaynak) firmalarından ve danışmanlardan temin etmektedirler.

Renan Hanım açılacak imtihana girmesinde eşine ısrarcı olur ve der ki, *"Sen bana acenteyi yürütebilmem için neler yapmam gerektiğini anlat.. Ben senin yokluğunda tüm işleri üstlenirim. İş ki sen Türkiye için çok yeni olan ve geleceği çok parlak görünen Sevk ve İdare Uzmanı unvanını kazan."*

Ömer Zaimoğlu imtihana girer ve kazanarak altı ay süreyle Londra ve Finlandiya'ya hareket eder. İstanbul'dan ayrılmadan önce, 1966 gibi yılların çok basit olan imkanları içersinde eşine gemi, liman acenteliği, transit acenteliği gibi konularda birkaç sayfaya yazdığı notları bırakır.

Altı ay boyunca Renan Zaimoğlu çok zor durumda kaldığında eşine telefon ederek cevap almaya çalışır, ya da mektup göndererek cevap bekler. O sırada A. Rıza Kınay Vapur Acentesi İstanbul'da bir şube açmak istemektedir. Rıza Kınay yakın dostları olan Zaimoğlu ailesine Kınay'ın İstanbul şubesi olarak kendilerini temsil etmesini ister.

Renan Hanım, Fransa'da liseyi bitirmiş, İngilizce ve Fransızca dillerine vakıftır. Sonra Edebiyat fakültesinden mezun olmuştur. İşine son derece bağlı bir işkadınıdır. O sırada Ömer Zaimoğlu'nun Ernest Boutros'la çok eskilere giden dostluğu bir işbirliğine gider. Zira Ömer Bey 1940-1950 gibi yıllarda *Abdullah Boutros ve Oğulları Vapur Acentesi* sahibi Abdullah Boutros'la da arkadaşdır. Bu ilişkiler oğlu Ernest Boutros'la devam eder. Böylece Boutros'un İstanbul temsilcisi Zaimoğlu olurken, Zaimoğlu'nun İskenderun ve Mersin'deki işlerini Boutros üstlenir.

### ***Kendini işine adanmış bir hanım***

Renan Hanım işe dörtelle sarılmıştır. Ömer Zaimoğlu da Finlandiya'dan zaman zaman eşine yardımcı olmaktadır. Renan Zaimoğlu'nun çalıştığı bir dönemde temsil ettikleri bir Yunanlı armatörün gemisi 1966-67 yılında İstinye'de onarıma girmiştir. Fakat işçiler türlü zorluklar çıkarttiklarından geminin onarımı birtürlü bitmez ve armatör kendisinden yardım ister. Renan Hanım bir öğleden sonra İstinye Tersanesi'ne gider ve doğrudan gemiye çıkar. İşçiler karşılarında bir kadını görünce şaşırırlar. Onlara öyle ikna edici şekilde konuşur ki, geminin onarımı olabilecek en yüksek hızla tamamlanır.

O yıllarda Gabriel Couteaux, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin Yönetim Kurulu Başkanındır ve genel kurul toplantısı sırasında Renan Zaimoğlu'na yanındaki koltuğu ayırır. Renan Hanım'ı davet ederken ayağa kalkar ve *"Bu yer sadece size layık"* diyerek yanına oturur.

Ömer Zaimoğlu İstanbul'a döndüğünde Renan Hanım acentelik işlerini öğrendiğini ve eşinin Sevk ve İdare Müşaviri olarak çalışmasını önerir. Zaman zaman kendisine destek olmasını ister. Böylece Renan Zaimoğlu 1972 yılı başına kadar yanında eşinin varlığını bilerek, gerçek anlamda tek başına Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği'ni yönetir.

Ahmet Ramazanoğlu gibi Sevk ve İdare Müşavirlik Derneği'nin biranlamda kurucuları arasında yer alan Ömer Zaimoğlu ofisini Salıpazarı'nda açmıştır. Birtaraftan da önceleri Nazım Kalkavan'a ait Karaköy'deki Arzu Han'da, sonra işler daha büyünce yine Karaköy'deki Murat Muhallebici'sinin bulunduğu hanın üst katında kiracı olarak faaliyetlerine devam ederler. Kızları okuldan çıkıp bazen bu ofise gitmeyi çok severler. Daha sonra şirket İktisat Han'a taşınır.

Bu yıllar boyunca Ömer Zaimoğlu acenteliğin muhasebesini üstlenmiştir. Bazen öğle saatlerinde, fakat çoğunlukla akşamları işinden çıkarak Zaimoğlu'na gelir. Böylece karıkoca gece geç saatlere kadar şirketteki işlerini tamamlamaya çalışırlar. Neyazıktır ki, Renan Zaimoğlu çok nadir rastlanan bir beyin rahatsızlığına maruz kalır ve altı ay süren bu hastalıktan kurtulamayarak 41 yaşında vefat eder.

Budurumda Ömer Zaimoğlu Sevk ve İdare Müşavirliği'ni bırakarak eşinin kendisine emanet ettiği Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği'nin başına geçer. Kınay ile Japonların bir dünya gücü olan Nakamura Lines acenteliğini kazanmışlardır. Bu şirket Boğaz Köprüsü tüm malzemelerini taşımakta olduğundan İstanbul Limanına çok sık gemileri gelmektedir ve Ömer Zaimoğlu gemilerin beklemesini önlemek amacıyla Haydarpaşa Liman Başkanı Ziya Alkan'ın çok yakın alâkasını kazanır.



*Ömer Zaimoğlu (Soldan ikinci), o yılların tanınmış Armatörlerinden Eftim Loukides ve Navlomar/Romanya dostları, (sağbaşta) Armatör Adil Göksu.*

70'li yıllarda hem Kınay'ın ve hem de Zaimoğlu'nun işleri hızla büyümektedir. İktisat Han'daki ofis artık yetersiz kaldığından Karaköy'de kısa bir süre başka handa devam ettikten sonra, Fındıklı'da Setüstü'ndeki Palanduz Apartmanı'na taşınırlar. O yılın sonuna doğru Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği ikikez üst üste İstanbul Vergi Rekortmeni olur.

Ömer Zaimoğlu'nun Türkiye acentesi olarak temsilcilik yaptığı şirketlerden biri de Romanya'dan Navlomar olmuştur.

Şirket 1981 yılında Harbiye'deki Adlı Han'a taşınırlar. Daha önce Atilla Donat'ın katılımıyla UNM- Uluslararası Nakliyat ve Mümessillik Şirketi'ni kurmuşlardır. Kurdukları birdiğer şirket Alfa Denizcilik AŞ'dir. Bu şirket adına M.Engin adındaki bir gemiyi satın alarak armatörlük sektörüne dönüş yaparlar. Bu süreç son derece yoğun gelişmelerle geçer ve Ernest Boutros'la "Vapaş" şirketini kurarak United States Lines'in konteyner hattı acentesi olur.



S.S. United States gibi transatlantiklerle tanınan bu şirket, yolcu gemiciliğinden çekilerek konteyner gemiciliğine girmiştir. Başlangıçta finansal sıkıntılarını gizleyen şirket 1986'da aniden iflas edecek, arkasından pekçok acenteyi ve müşterisini son derece zor durumda bırakacağı gibi bazılarının da ağır borçlar altında iflasına neden olarak 1992'de tarihe karışacaktır.

İflas haberi Zaimoğlu'na bir sabah beklenmedik bir evrakla ulaşmıştır. Bu evrak şirketin iflas ettiği haberini vermektedir. Ömer Zaimoğlu son derece tedbirli çalıştığından U.S Container Lines'ın iflasından öylesine etkilenmez. Şirketin adı 2000'de American Classic Voyages olarak değiştirilse de bir yıl sonra yine iflas edecektir.

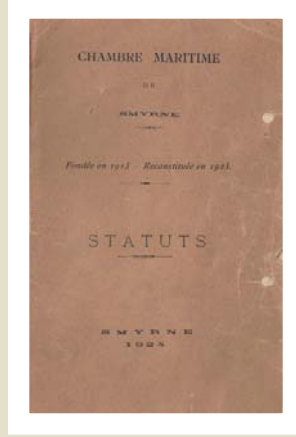
90'lı yılların başında iki dönem Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Vekili olarak görev üstlenir. Şirket olarak o sene Van der Zee'nin Türkiye temsilcisi olur. 2000'li yıllara kadar eden bu temsilcilik, şirketin sahibinin ticari yaşamdan çekilmesiyle son bulmuştur.

Turmepa'nın kurucuları arasında yer aldığı gibi, birçok önemli dernekte kurucu veya yönetim kurulu üyesi olarak yer alır. 1994-95 yılında şirket Zaimoğlu Denizcilik AŞ adını alır ve tüm aile bireyleri şirkete ortak olurlar. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Deniz Ticaret Odası'nda meslek komitesi üyesi olarak yıllarca görev üstlenmiştir.

1998'da Kınay'la olan işbirliğini ayırmış olan Ömer Zaimoğlu, M.Engin gemisi de satıldığından, bu tarihten itibaren tamamiyle özgün olarak yoluna devam eder.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 2001 yılı Genel Kurul Toplantısında meslekte 50.yılı aşmış üyelere törenle ödülleri verildi. Bu ödüle layık görülenlerden biri de Ömer Zaimoğlu'ydu. Maalesef hastanede yatıyordu ve bu ödülü onun adına kızı Rezzan Batuk aldı.

Neyazıktır ki Ömer Zaimoğlu'nun rahatsızlığı artarak devam edecek ve vefat edecektir.



*Chambre Maritime de Smyrne  
İzmir Deniz Ticaret Odası Tüzüğü'nün 1924 tarihli kapağı.  
Altsatırda Odanın 1913 yılında kurulduğu, 1  
923 yılında yeniden teşkilatlandığı belirtilmektedir.  
Kaynak: Hendrik Dutilh arşivi*

## ***İzmir'de Deniz Ticaret Odasını ilk kez İzmirli acenteler kurdular***

İstanbul'da 1902 yılında kurulan Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers'den onbir yıl sonra, 1913'de İzmir'de yine aynı gerekçelerle "Chambre Maritime de Smyrne- İzmir Deniz Ticaret Odası" kuruldu.

Kuruluşa ait tüzükten bir nusha Hendrik dutilh'in arşivindeydi. Bugüne kadar bu belgenin sadece bir nushasının günümüze intikal ettiği anlaşılmaktadır.

1908'de İzmir'e sefer yapan yük ve yolcu taşıyan stimli armatörlük şirketleri listesine baktığımızda Avrupa asıllı geleneksel acentelerden ayrı olarak Yunanlı P. Pantaleon armatörlük şirketinin acentesi, yine P.Pantaleon et Freres Ltd.'di. Hacı Davut Ferkuh armatörlük şirketinin acentesi Pr.Anatolois, A.Kiriazis, Destunis Yanulatos'du.

Rus gemilerinin acentesi G.Begleris, Karnezi'nin acentesi N. Pappas olarak verilmekte. Yine o yılların Levant Herald Tribune gibi gazetelerinde yer alan ilanlardan hareketle Yunanlı Iperokeanos Elliniki armatörlük şirketinin acentesi D.İ.Alecras olarak görülmekte.

İzmir'de faaliyet gösteren vapur acentelerini listeleyen iki rehberden biri Mihail İ. Mihailidis'in İzmir'de basılmış: *1908 Yılına Ait Dünya Ticaret Rehberi* (Pankosmios Emborikos Odigos tu Etus 1908); ikincisi, G. N. Mihail'in Atina'da basılmış: *Yunanistan Rehberi 1920* (Ellinikos Odigos) broşürleridir. Bu broşürler 1908 yılı itibarıyla İzmir'deki Vapur Donatanı ve Acentesi olan şirketleri, Armatörlük şirketlerini ve acentelerini ayrıca adresleriyle vermektedir.

Şirketin adı	Acentesi ve Adresi	Şirketin adı	Acentesi ve Adresi
P. Pantaleon	-	P. Pantaleon ve Oğulları	İoannis Papadimitrios
H. Davud Ferkuh	Pr. Anatis, A. Kiriazis, Destunis Yannulatos	H. Davud Ferkuh	N. Missir, Onisser Pasajı'nda
Rus Gemileri	G. Begleris	Rus Gemileri	G. Begleris
Hidiviye	-	Hidiviye	Efraim Kohen, Rıhtımda
Messagerie Maritime	-	Messagerie Maritime	Lui Turte
Lloyd Autrichien	-	Muhtelif şirketler	İoannis Alevras ve Ortakları
P. M. Kurcis ve Ortakları	D. İ. Alevras	T. Bouer ve Ortakları	D. Rees, Rıhtımda Liman Dairesi karşısında
Karnezi	N. Pappas	Muhtelif şirketler	Olivie ve Ortağı, Rıhtımda
İperokeanos Elliniki	D. İ. Alevras	-	D. İ. Alevras (Şirketin aynı zamanda sahibi), Rıhtımda
Panellinos	P. Tarlakis	Muhtelif şirketler	S. İliadis, Mithat Paşa Pasajı paralelinde
Paquet ve Ortakları	-	Lloyd Triestino	Piyer Dorsumet, Rıhtımda
Florio Rubattino	-	Soçiete Italiana di Serviçi Maritimi ve Soçiete di Navigaçione Pulia	Edoardo D'Andria, Rıhtımda
Fraissinet ve Ortakları	-	Muhtelif şirketler	Saluf ve Vuçinas, Rıhtımda Pastane Sapağı'nda
Deutsch Linie	-	Di Smirna Maritim Bur Limited	Zoli ve Alevras (Şirketin aynı zamanda sahibi), Rıhtımda
Leyland	-	Cooks Shipping Agency	O. H. Hansen, Rıhtımda
Adria	-	Muhtelif şirketler	Bari Kardeşler, Vilayet Meydanı'nda
Cunard Steamship	Adam Brod	Muhtelif şirketler	K. Whittall ve Ortakları, Frenk Caddesi'nde
Stamatiadu Rigino	İliadis ve Mukas	Muhtelif şirketler	V. F. Van-der-Zee, Rıhtımda
Anchor Line	-	Muhtelif şirketler (İtalyan)	Anri Sperko, Rıhtımda
Cyorien Fabre ve Ortakları	-	Maritimi Italiana	Leopoldos Missi, Rıhtımda Pastane Sapağı'nda
Hamidiye	-	Yannulatos'un İoniki Gemisi	İ. Zumbulakis, Rıhtımda
Mahsusa	-	Muhtelif şirketler (Yunan)	Andreas Arnavutoğlu
Orient Line	-	-	İliadis Th. Kardeşler, Rıhtımda Paralel Sokak
Papaglanni ve Ortakları	-	-	Barf G. P. ve Ortakları Lmt. Coya Hanı, No. 23
-	-	-	D. ve A. Varvetian, Bakırcıyan Sokağı'nda

Kaynak: 1908 için: İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Belgelere Göre Meşrutiyette İzmir), Çev. Engin Berber, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2008, s.s. 87-89 ve 1919 için: İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü (Ellinikos Odigos 1920, Atina, 1919), Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi, 1998, s. 53.21 İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914) [Taçoğlu, Hurşide (trad.)], İzmir.

1919 yılındaki kayıtlarda; İoannis Papadimitrios, Onisser Pasajı'nda N. Missir, Rıhtımda Efraim Kohen ve D.İ.Alevras, Mithat Paşa Pasajı'nda S.İliadis, Rıhtımda Piyer Dorsumet ve Edoardo D'Andria, Zoli ve Alevras, O.H.Hansen, İ.Zumbulakis, Andreas Arnavutoğlu, Bakırcıyan Sokağında D. ve A. Varvetian isimli gemi acenteleri adlarına rastlanılmaktadır.

"Chambre Maritime de Smyrne- İzmir Deniz Ticaret Odası"nın 1923 yılındaki genel kurul toplantısı 18 Ekim 1923 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu toplantı sonucunda başkanlığa yeniden Seyr-i Sefain şirketinin acentası Haşim Ramiz Bey seçilmiştir.

Başkan yardımcısı Laster Zilbermann & Co. Müdürü Jérôme Pussich, Genel Sekreter Messageries Maritimes ve Fraissinet acentesi Léonce Guys, Muhasip üye Khedivial Mail Line acentesi Richard Cohen, üyeler ; Lloyd Triestino acentesi M.M.Algardi, Societâ Italiana di Servizi Marittimi ve La Societa di Navigazione Vapore "Puglia", Maison Olivier & Co sahibi ve Ellerman Lines Ltd, General Steam Navigation Co.Ltd ve Deutsche Levante Linie acentesi Charles Maltass, La Maison W. F Van der Zee ve Furness Withy & Co. Ltd, Compagnie Royale Neerlandise de Navigation a Vapeur ve Deutsche Levante Linie acentesi Van der Zee idi.

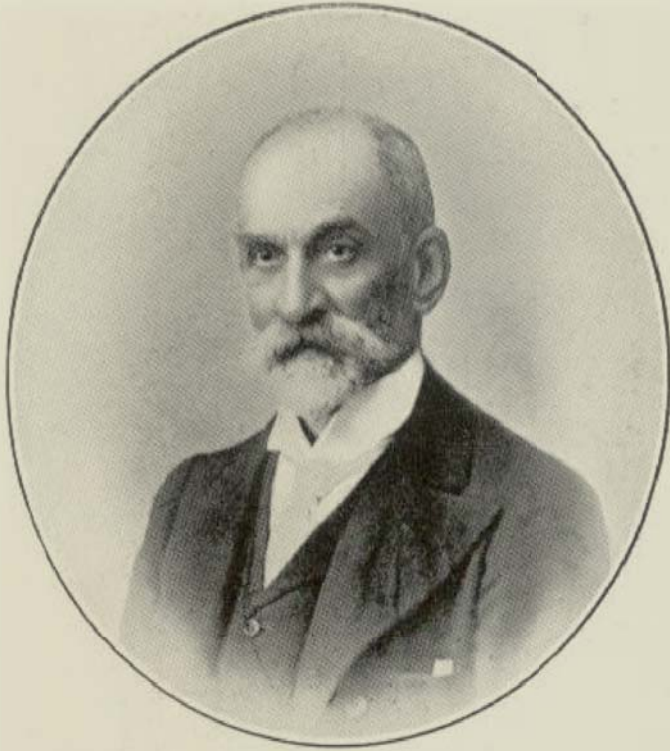
Oda 1923 yılında tüzük değişikliği yapmıştır. 27 Kasım 1923'de İzmir Valisi Aziz Bey tarafından "Vilayet De Smyrne Direction de Contentieux" resmi evrakı ve 304 Numaralı belge ile tüzük değişikliği onaylanmış ve resmiyet belgesi verilmiştir. Bu belge Emin Ali Bey tarafından imzalanarak 12 Aralık 1923 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bir hususa dikkatinizi çekmek isterim; İzmir Vilayetinin resmi yazısı Fransızcadır. Odanın yazışmaları da Fransızcadır. İzmir'in bu belgelerdeki adı da Smyrne'dir. Oysa İttihat Terakki Hükümeti'nin 1916 yılında yayınladığı bir yasayla dahi tüm yazışmaların Türkçe yapılması kanun hükmü olmuştur.

Chambre Maritime De Smyrne - İzmir Deniz Ticaret Odası üyesi acenteler şu firmalardan ve isimlerden oluşuyordu:

- *Seyr- i Sefain Vapur acentesi Haşim Ramiz Bey.*
- *America Levant Line Ltd acentesi MM.T.Bowen Rees & Co. Ltd.*
- *Maritime Orient acentesi E.Guiffroy.*
- *Cunard Steamship Co.Ltd. acentesi MM T.Bowen Rees & Co.Ltd.*
- *Deutsche Levant Linie acentesi MM Olivier & Co.(İthalat) ve W.F.Van der Zee (İhracat).*
- *Deutsche Orient Linie acentesi Pussich Jerome.*
- *Egypt Levant Line Ltd. acentesi MM. T. Bowen Rees & Co. Ltd.*
- *Ellerman Lines Ltd. acentesi MM.Olivier & Co.*
- *Furness, Withy & Co.Ltd. acentesi MM. W.F. Van der Zee.*
- *General Steam Navigation Co.Ltd. acentesi MM. Olivier & Co.*
- *Halcyon Lijn acentesi MM Dabovich & Co.*
- *Khedivial Mail Line acentesi MM. Efraim Cohen's Sons,*
- *Lloyd Triestino acentesi M.Agardi René.*
- *Lloyd Marittimo Italiano acentesi MM Danon & Cie.*
- *Lloyd Royal Belge acentesi MM. H.Sperco & Co.*
- *Messgeries Maritimes acentesi Guys Léonce.*
- *Puglia Societa di Navigazione a Vapore acentesi MM. De Andria et A. Missir.*
- *Royale Néerlandaise de Navigation a Vapeur acentesi MM. H.Sperco & Co.(İthalat) ve W.F.Van der Zee (İhracat).*
- *Societa Italiana di Servizi Marittimi acentesi MM. De Andria & A.Missir.*
- *Moss Steamship Co.Ltd acentesi Charles Whittall & Co.Ltd.*
- *Swedish Orient Line acentesi MMT. Bowen Rees & Co.Ltd.*

## İZMİR'Lİ VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ



Sir J. WILLIAM WHITTALL.

*Sir James William Whittall*  
*Kaynak: Osman Öndeş arşivi.*

İzmir'e yerleşmiş olan Avrupalı tüccarlar ve gemi acenteleri birçok malın ticaretini kontrol altında tutuyorlardı. İzmir'deki en önemli levant şirketlerinin başında Charlton Whittall tarafından 1811'de kurulan C. Whittall & Co. Smyrna şirketi geliyordu. Bu şirketin XX. Yüzyılın başlarında Türkiye'nin muhtelif bölgesinde kırk sekiz işyerine sahip olduğu görülmektedir.



Whittall ailesini İzmir'e göçettiren nedenlerin başında ticaret yapmak olmasına karşın, başka nedenler de vardı. Örneğin Edward Whittall bir botanikçiydi. Küçük Asya'da birçok vahşi çiçeği yetiştirdi ve birçok değişik baharatı keşfetti. Kuru incir ve üzüm ihracatını başlatan kendisidir. Magdelene Whittall ise halen çoğu British Museum'da sergilenen Helenistik çağa ait çok zengin bir para koleksiyonunu İzmir'deki yaşamları yıllarında meydana getirmiştir. Whittall'lerin evlilikler suretiyle akrabalarından William Maltass'ı İzmir'e getiren neden bu bölgenin Yorkshire'in yün ticareti için en büyük hayvan besi kaynağı olmasıydı.

Whittall ailesini 1827'de Fransa'dan gelen Charnaud ve La Fontaine aileleri izlemiştir. Bu iki ailenin üyeleri, İngiliz Parlamentosu'nun özel olarak kabul ettiği bir yasayla İngiliz vatandaşlığına kabul edilmişlerdi. İş yaşamına British Levant Company - İngiliz Levant Şirketi'nin ortaklarından Hayes ve Ortakları şirketi'nin bazı işlerini devralarak başlayan Charnaud ve La Fontaine aileleri, İzmir'de Whittall, Lec ve Berker aileleri'yle birleşerek kısa sürede büyük bir ticaret ağı kurmuşlardır.

1869'da çıkartılan yeni maden yönetmeliğinden istifade eden İzmir'deki birçok levanten, maden ocakları işletmeye başladılar. McAndrews ve De Forbes şirketi doksan dokuz yıl süreli iki imtiyaz sayesinde, Söke ve Nazilli yakınlarındaki linyit madenlerini işletiyorlardı. Yine bu kişilerin ayrıca manganez ve krom madenleri verdi. İngiliz J.Jackson, Tire yakınlarındaki manganez maden ocağını, J.William Wilkinson ise antimon madenlerinin sahibiydi. Wilkinson daha sonra bu hakkını Rees'e satmıştır. E.F.Abbott, 1867'ye kadar bulunan bütün zımpara taşı yataklarının işletme hakkını, yatakları bulan kişilere yüksek fiyatlar ödeyerek satın aldı. 1902'de Abbott'un elinde çeşitli yörelerde bulunan on dokuz zımpara taşı madeni vardı. Abbott'un bu konudaki en büyük rakipleri Paterson, Charnaud ve Whittall idi.

İzmir'de gemi acentesi olarak çok büyük güçleri temsil eden Whittall'ler veya Van Der Zee gibi firmalar, temelde gemi acentası olmak gibi bir gerçekçeyle denizciliğe girmiş de değildiler. Aksine ticaret yaşamları nedeniyle gemi acentesi olmak gibi bir ticarî işi de kendi alanlarına katmışlardır.

C.Whittall & Co. ve J.W.Whittall & Co.Ltd. gemi acentesi olarak yaptıkları ticaret esas olmak üzere aynı zamanda muntazam seferler yapan posta vapur şirketlerini de temsil etmişlerdir. Her iki şirket de İstanbul ve İzmir'de kurulu British Chamber of Commerce- İngiliz Ticaret Odası üyesiydiler. Fakat aynı zamanda American Chamber of Commerce- Amerika Ticaret Odası üyesi oldukları da görülmekte.

Vapur Donatanı ve acentesi olarak verdikleri ilandan anlaşıldığı üzere, tüccar, banker, gemi ve sigorta acentesi, muhtelif maden yataklarının sahibi, işleticisi ve satıcısıydılar.

Lloyd's Agent - Lloyd's acentesi olduklarını büyük harflerle duyuruyorlardı.

Gemicilik faaliyetlerine gelince şu armatörlük şirketlerinin acentesiydiler:

- *Royal Mail Steam Packet Co.*
- *Pasific Steam Navigation Co.*
- *The MOSS Steamship Company Ltd.*
- *Khedivial Mail Line.*
- *Japanese Steanship lines*

Ayrıca sigorta, finansman ve gemi kurtarma alanlarında şu firmaların Türkiye'deki temsilcisi olarak görev yapmaktaydılar:

- *The Royal Exchange Assurance Corporation.*
- *The Phoenix Assurance Company Ltd.*
- *The London Salvage Association.*
- *The Comite d'Assureurs*

Türkiye'den biralık arpa, muhtelif hububat ve tohumlar, afyon, moher, deri, koyun yünü, fındık, ceviz gibi sert kabuklu yemişler, madenler, keten, kendir, sahtiyan ve hertürlü tarım ürünleri ihraç ediyorlar, hertürlü sanayi ürünü ithal ediyorlardı.

İzmir Limanı'na gelince, İzmir'e büyük bir ticari canlılık sağlayan limanın XIX. Yüzyıl ortalarına kadar ne hinterlandıyla bağlantısını sağlayan muntazam yolları ve ne de gemilerin kolayca yükleme ve boşaltma yapabilecekleri rıhtımı vardı. 1860'dan itibaren İzmir'in ahşap iskelesinin yenilenmesine başlandı.

1862'de kaçakçılığın önlenmesi için yapılması tasarlanan sahilde bir kordon fikrinin, 1865'de sağlam ve gemilerin rahatlıkla yanaşabileceği bir rıhtım inşaatı projesine dönüştüğü görülecektir. Böylece Kışla'dan Tuz Burnu'na kadar düz bir hat üzerinde yapılması tasarlanan rıhtımın inşasına John Charnaud, George Guarracino ve Alfred Barker isimli üç İngiliz tüccarın kurduğu şirket talip olmuş ve yapılan sözleşme ile limanın işletmesi otuz yıl müddetçe kuracakları şirkete bırakılmıştı.



*İzmir'de Kordonboyu rıhtımından iki ayrı görünüm. Liman olmadığı için gemiler rıhtıma kıçtan halat vererek en ilkel koşullarda yükleme ve tahliye yapabiliyorlardı.  
Kaynak: Sabah & Joaillier*



(Üstte) Kordon Boyu ve (Altta) Pasaport rıhtımları; Tam olarak eski limanın gümrük binasıdır, Günümüzde Konak Pier alışveriş merkezidir ve etrafında nezih cafeler, restoranlar yer almaktadır. Birkaç sene öncesine kadar o bölge Gümrük olarak adlandırılırdı. Konak Pier AVM'ne dönüşmeden önce ise balık hali olarak kullanıldı. Binanın mimarı Paris Eiffel kulesi mimarı Gustave Eiffel'dir.  
Kaynak: Sabah & Joaillier



Kaynak: Sabah & Joaillier





1890 Pasaport - Gümrük Binası ve Rıhtımı  
Kaynak: Sabah & Joaillier



1890 Gümrük ve i liman  
Kaynak: Sabah & Joaillier





1890 İzmir İçliman  
Kaynak: Sabah & Joaillier

Kapitülasyonlar nedeniyle Avrupadan Osmanlı topraklarına olan göçün bir adresi de bir Osmanlı adası olan Sakız Adası olmuştur. Ancak ihracat açısından en yoğun kullanılan bölgenin İzmir, limanın da yine İzmir olduğu görülür. Sadece İzmir Limanı inşa edilinceye dek, ihraç malları Çeşme İskelesi'nden Sakız'a ve oradan da Avrupa'ya ulaştırılmıştır.

Osmanlı Türkiye'sindeki yeri öylesine önemli olmamakla birlikte, İzmir Limanı'ndan meyve, kuru meyve, bazı bakliyat türleri ve mum gibi ürünlerin yüklendiği görülmektedir. İzmir'in önemi XVII. Yüzyılda Bâb-ı Âli'nin aldığı bir karar dizisi sonucu, liman anlamında rıhtımların inşası, gümrük binasının tesisi gibi yatırımlarla güçlenmiştir.

İzmir'in liman olarak güçlenmesi Sakızlı birçok tüccarı zor durumda bırakmış ve bu tüccarların önemli kısmı Sakız'dan İzmir'e göç ederek ticari faaliyetlerine İzmir'den devam etmişlerdir. Bu tüccarlar, armatörler, gemi kiralamacıları ve kendi ticari firmalarından oluşmaktaydı.

Yunanlı Prof. Dr. Gelina Harlaftis "Yunan Deniz Ticareti Tarihi" başlıklı eserinde bu konuda ayrıntılı bilgi vermektedir.

Okurlarımızın dikkatine sunacağım husus, Sakız'dan İzmir'e göçedenlerin çoğunlukla Avrupalı levantenler değil, Osman tebaası olan Sakızlı Rum armatörlerden ve diğer tüccarlardan oluştuğlarıdır. Gelina Harlaftis, XVIII. Yüzyıl sonunda İzmir'e yerleşmiş Sakızlı tüccar sayısını 500 olarak vermektedir ve İzmir Limanındaki ithalat ve ihracat artık bir monopol halinde İngiliz, Fransız, İtalyan ve Hollandalı levantenlerin eline geçmiştir. Bu ülkeler, hükümetleri, ticaret odaları ve konsülleri vasıtasıyla ticaretin her alanındaki hükümlerini artırmışlardır. Bunun en güçlü örneği İngilizlerin Kraliçe I. Elisabeth iktidarında kurulan Levant Company adıyla bilinen ticaret tröstü ile Fransızların çok güçlü Marsilya Ticaret Odası'dır.

Avrupa kökenli olup liman kentlerine yerleşmiş tüccarlar, yerel Müslüman tüccarlarla çok yakın işbirliği içinde olmuşlardır. Bu tablodaki Müslüman tüccarlarla hatta Sakızlı Rum tüccarlar üretimlerini en ucuza pazarlayan bir kesimi meydana getirmişler ve dünya pazarlarıyla bağlantılarını sadece İzmirli levantenler sağlamışlardır.

İthal edilen malların tamamıyla Avrupalı levantenlerin elinde olması karşısında ilk kez Sakız Adası'ndan İzmir'e yerleşmiş olan tüccarlar birlik kurarak Hollandalı ithalatçılara karşı bir güç meydana getirmişlerdi. Bunlar arasında İtalyan asıllı Giustiniani, Negroponte, Baltazzi ve Rum asıllı Mavrogordato, Markopli, Schilizzi, Petrocochino, Ralli ve pek çok başkaları vardır.

XVIII. Yüzyıl sonunda yerli tüccarın birlikte hareket etmeleri karşısında Fransız levanten tüccarlar onlarla rekabet etmek yerine işbirliğine önem vermiş, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu-İngiltere karşılıklı ticaret anlaşması yürürlüğe girmiştir.

İzmirli Charlton Whittall gibi, J. B. Giraud'un Marsilya Limanı odaklı olarak acente, ithalat ve ihracat yapan tüccar kimliğinde çok büyük gelirler elde ettiğini görürüz. Bu örnekleri alabildiğine artırmak mümkündür.

Charlton Whittall ve J. B. Giraud sadece bir örnek olarak verilmiştir. Yine bu süreçte İzmirli Türkler ve Museviler gümrük işlerini üstlenmişlerdi! Gümrükçüler o devirde de çok büyük nüfuzları olan kişilerdi! Levantenler gümrüklerde işlerinin kolayca yürütülmesi için gümrük memurlarıyla çok yakın işbirliği tesis etmişlerdir.

1812'de Akdeniz'de İzmir Limanı bağlantılı hemen çoğunluk ticari mal hareketinin İngiliz ve Amerikan ticaret gemileri ile yapıldığı görülür. Hollandalı levantenler de İzmir'de çok ön sıralardaki tüccarları temsil etmekteydiler. Bunlardan en önemli olanları; P. Vansanen, A. Slaars, D. Sponte, G. Hoeting & Co., Van Lenneps, Jacques Dutilh ve oğlu Daniel Dutilh firmalarıydı.

İzmir'den Amerika'ya yapılan en büyük oranlı ihracat afyon, kök boyalar, ham maddeler, halı ve bazı işlenmiş maddelerden oluşuyordu. İzmir Limanı'nın yük hareketi sıralamasında yüzde 23,66 ile İngiliz limanları, yüzde 19,42 ile Trieste ve yüzde 12,95 payla Marsilya Limanı almaktadır. Amerika limanlarının payı ise yüzde 8,96, Livorno Limanının payı yüzde 5,47'dir.

İngiliz asıllı İzmirli levanten tüccarlar 1842'de İsveç'in İzmir konsülünün himayesinde kentte "The Bank of Symrna" isimli bir banka kurdular. Fakat Baltazzi Kardeşlerin de karşı geldikleri bu banka yatırımı müsadese gerçekleşmemiştir. 1856'dan itibaren İstanbul'da faaliyete geçen Ottoman Bank-Osmanlı Bankası gibi, birbiri ardından yabancı bankalar İzmir'de şube açmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu 1860'ta İzmir-Aidin (Aydın) demiryolu idi. İngilizlerin tarım ürünlerini İzmir Limanı'na nakletmek gerekçesiyle 1860'ta inşa edilen ikinci demiryolu bağlantısı yine İngiliz şirketi ve ortaklığındaki İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı olmuştur. Geleneksel deve kervanlarıyla mal taşınması, demiryolunun devreye girmesiyle, bu kez çevre yerleşim alanlarından demiryolu istasyonlarına ulaşacak şekilde devam etmiştir.

Edward Baltazzi 1875'te Bâb-ı Âli'den Karşiyaka (Cordelio), Menemen (Magnesia), Bella (Göztepe), Karataş, Urla, Çandarlı, Dikili ve Ayvalık iskeleleri arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere gemi işletmeciliği müsaadesi talep etmişse de, 25 yıl süreli olması istenilen bu müsaade Aziziye adı verilen şirket vasıtasıyla Osmanlı idaresince kısmen gerçekleştirilmiştir.

Körfez'de denizyoluyla yolcu ve yük taşımacılığı için yapılan bir diğer teşebbüs de Uşakizâde Sadık Bey ile ortakları Bergamalıyan, Mahmut Celaleddin Paşa, Zara Tahtayan ve diğer tüccarların iştiraki ile kurulan Hamidiye şirketi idi. Bu şirket 1884'te Körfez'de vapur işletmeciliğine başlarken, Körfez'de gemi işleten İzmirli İngiliz-İtalyan levanten ortaklığı Jolly-Carmaloy Co. sonunda gemilerini Hamidiye şirketine devredecektir.

Bu şirketinin yatırım safhasında görülen Mahmud Celaleddin Paşa, Uşakizâde Sadık Bey gibi isimler, Bâb-ı Âli'den çıkacak fermanın kolaylığı açısından dikkatli bir ticarî planlamanın tipik aktörlerini meydana getirir.

Aslında şirketin başkanı Mathios Baliozian, üyeler ise Luce Essayan, Stiphen Spartali, Hacı İsaç Diamandoğlu ile Georges Elliades idi. Bin hissedenden oluşan 50.000 lira sermayeli şirketin 12 vapuru vardı. İcra Komitesi Başkanı Yemişçizade Sabri Bey'di, Başkan yardımcısı Etienne Caraman, Sekreter üye Limoncuzade Hasan Efendi ve Veznedar Moucheğh Keşişyan Efendi idiler!

Nihayet İzmir rıhtımları 1876 Fransız Dussault Brothers Co. tarafından inşa edilmiş ve böylece büyük tonajlı gemilerin İzmir Limanı'na sefer yapmaları mümkün olmuştur.

1881 yılı verilerine göre İzmir'den yapılan ihracatın yüzde 27,75'i kuru üzüm ve incir, yüzde 14,31'i afyon, yüzde 13,89'u meşe palamudu, yüzde 10,15'i kuru incir, yüzde 34,90'ı halı, meyan kökü ve sair ürün ve mallardan oluşmaktaydı. En fazla ihracat yapılan ülke İngiltere, en fazla ithalat yapılan ülke ise Fransa idi.

İzmirli vapur donatanları ve acentelerinin arasına 1902'de Gabriel J. B. Arcas'ın katıldığı görüldü. Alman asıllı vapur Donatanları ve acenteleri sıralamada hayli gerilerde kalsalar da, 1896'da yüzde 3,5 olan Alman bayraklı ticaret gemisinin İzmir Limanı'na uğrak toplamı 1908'de yüzde 11,7 olmuştur. Böylece Almanlar, İngiltere, Fransa ve Yunan sahipli gemilerin ardından dördüncü sıraya yükseldiler.

1909'da yapılmış bir sayıma göre İzmir'in nüfusu 300,000'di. Yine bu yıldaki verilere göre 17 yabancı denizcilik şirketi İzmir limanına tarifeli olarak yük-yolcu seferleri yapıyorlardı.



(Solda) İzmir'de Thomas Rees Gemi Acentesi sahibi Willy Rees Buca'daki malikânesinin önünde. (Sağda) Egypt Levant Line Ltd.ve American Levant Line acentesi MM. T. Bowen Rees & Co. Ltd.'in bulunduğu Pasaport'taki Rees Hanı.

Kaynak: Osman Öndeş arşivi



Pasaport'ta Rees Hanı girişindeki barometre, saat motifli süslemelerin ve arkasında geniş bir ayna bulunan divanın yer aldığı dinlenme salonu. Herbiri Egypt Levant Line filosundaki gemilerin adları yazılı olan beş adet dümendolabı şekli verilmiş merdiven korkuluğu. Korkuluğun topuzu ırgatı biçimindedir. Sahanlıkta soldaki duvarda Egypt Levant Line'e ait bir gemi modeli bulunmaktadır.

Kaynak: Osman Öndeş arşivi



## Devrinin ünlü bir vapur donatanı ve acentesi; Thomas Bowen Rees ve Francis Werry



Thomas Bowen Rees şirketinin armatör olarak filosunda yeralan SS. Alpniki isimli gemi İzmir'de. Bu gemi daha sonra Remzi Beyzadeler armatörlük firmasına satılarak Hilal adını almıştır.

İzmir'de yerleşik İngiliz kökenli tüccar ve gemi acentesi ailelere örnek olarak Thomas Bowen Rees ve Francis Werry ailelerinin yaşamları dikkat çekici sayılabilir; Thomas Bowen Rees ailesi, 1853 Kırım Harbi sırasında Wales'ten İzmir'e göçetti. Amaçları, İzmir'de, başta kumaş boyası işi olmak üzere, ticaret yapmaktı.

İzmirli 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 yeralan Bucalı Thomas Bowen Rees ve İzmirli Francis Werry'nin on sekizinci yüzyıldan gelen yaşamlarını vermektedir.

"Yükselen Güneş", Osmanlı topraklarına yerleşen Avrupalı göçmenler için daima doğu olmuştur. Günümüzde bile Bordeaux'nun şarap bağlarında güneş, levanti işaret eder. Güneşin ülkesi ise Doğu Akdeniz olarak anlaşılmalıdır. Thomas Bowen Rees aynı zamanda İngiliz Egypt & Levant Steamship Co.Ltd. şirketinin İzmir genel acentasıydı.

Rees'lerin Buca'dan ve İzmir'den göç ettikten sonra yerleştikleri İskenderiye, 1940'lı yıllarda Rumların çok etkin olduğu bir Mısır kentiydi. Bu kentteki Hristiyanlar Rumca, Arapça, Fransızca, İngilizce dillerine hâkimdiler. Her biri enaz üç lisanı biliyor ve konuşuyordu.

Rumların İngilizcesi, İzmir'deki İngiliz okullarında öğrenim

görmelerine rağmen Rumca aksanlı bir İngilizceydi. Hemen hepsi çok başarılı bir gemi acentesiydiler ya da denizcilikle ilgili kumanya veya gemi adamı işleri yapıyorlardı.

John Rees, uzun zamandır İzmirli bir tüccar ve gemi acentası olan Eugene Eugenides'le orta ölçekli bir armatörlük şirketinin başındaydı ve başka armatörlük şirketlerinin İskenderiye acentası olarak hizmet veriyordu.

John Rees de İzmirli bir tüccardı. Aile 1853 Kırım Harbi sırasında Wales'den İzmir'e göçetmişti. Annesi Fransız kökenliydi. Ataları 1789 Fransız İhtilali öncesinde İzmir'e göçetmişlerdi. Bu kentten ayrılmadılar ve gelen kuşaklar on sekiz ve on dokuzuncu yüzyıl boyunca incir, kuru üzüm, halı, kuru boyalar, pamuk tekstil ticareti yaptılar.

Babasının dört kardeşi ikisi Rum, biri Rus, biri Macar, biri Fransız ve biri İngiliz olmak üzere altı eş sahibi oldular. Açıkcası ikisi ikişer kez evlendiler.

İzmirli iki aile olarak Werrys ve Rees aileleri, 1889'da evlilikler yoluyla bir araya gelecek, akraba olacaklardır. Werry'nin oğlu Francis Peter Werry de İzmir'de konsolosluk yapmıştır.



Bu dönem İngiliz İmparatorluğu'nun en güçlü yıllarını kapsamaktadır. Kıbrıs'ı ve Malta Adası'nı bu yüzyılda hudutları içine katmıştır ve Yunan Adalarında hudutsuz güç elde etmiştir.

Rees ailesi, 1914 yılına gelindiğinde İzmir'de ve İskenderiye'de başta gemi acentesi olarak son derece önemli bir iş alanının başında olmuştur. Görkemli Rees Hanı günümüzde Pasaport'ta bir banka şubesi ve kafeterya olarak kullanılan OCM-Oriental Carpet Manufacturers Ltd.-Şark Halıları İmâlat Şirketi genel merkez binasının sırasında yer almaktadır.

25 Eylül 1914 tarihi bir dönem noktası olacaktır ve Rees'ler İzmir'den ayrılmanın kaçınılmaz olduğuna karar verirler. Ardından stimilyat Dragon'la kasım ayı sonu veya aralık ayı başlarında Midilli-Lesbos Adası'na gitmek üzere ailesi, kızkardeşi Ida Gordon ve dokuz aile ferdi, sekiz çocuk, bakıcılar olmak üzere geri dönmek üzere İzmir'den ayrılırlar. Bir süre sonra Atina'ya yerleşecekler ve bu kentte 46 Stadion Caddesi'nde kendine bir ofis açacaktır.

İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'yla savaş halinde olmasına rağmen, İzmir'deki levantenlerin önemli kısmı yine de yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Örneğin İzmir'de yerleşik birçok İngiliz tüccar gibi Gordon ailesi, Werry'nin Buca'daki eski evinde oturmuştur.

Arada İngilizlerin bir kaleye hapsedilecekleri söylentileri yayılsa da Vali Rahmi Bey bunları hep yalanlamıştır. Sadece 1914'te Rees'lerin Buca'daki konağı askerî birliklerin kullanması amacıyla Askerî Vali Pertev Paşa tarafından talep edilmiştir.

### ***İzmir'de Dutilh Vapur Donatanı ve Acentesi***

Dutilh ailesinden bir grup 1790'lara doğru Rotterdam'dan Türkiye'ye ve İzmir'e geliyorlar. Gelişlerinin nedeni ise dinler savaşıdır. O zamanlar Fransa'da Protestan - Katolik harpleri vardı. Fransanın Dutilh kentinden kaçtılar ki, günümüzdeki adı Dutilh olarak bilinir. Bunun da öncelikli gerekçesi Protestanları ifade etmesinden dolayıdır.

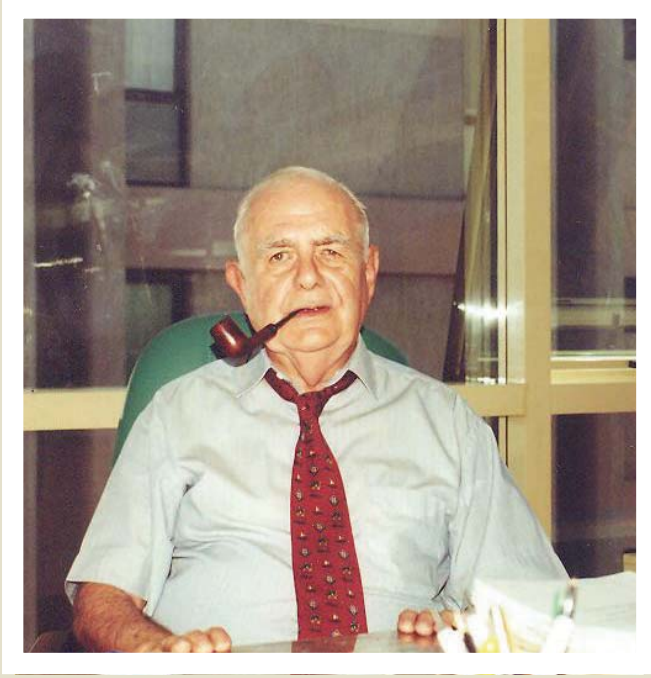
Bu aileden bazıları, bu savaşların baskısından kurtulmak için Osmanlı Türkiye'si'ne göç ediyorlar. Zira Türkiye'de bir din baskısı yoktur. İkinci unsur ise Osmanlının yabancılarla kapitülasyonlar yoluyla sağladığı hudutsuz ayrıcalık olmuştur.

Eğer Türkiye'ye Hollanda'dan kimlerin göçettiğini belirtmek gerekirse, Dutilh ailesinin tüm fertlerinin XVII. Yüzyıla kadar giden kayıtları, Hollanda'da basılan "Kökler" le ilgili kitapta ayrıntılı olarak verilmektedir.

Ailenin fertlerinden bazıları zamanla yeniden Hollanda'ya avdet etmiştir. Fakat bir kısmı İzmir'den Amerika'ya göçetmişlerdir. Trieste'ye de yerleşenler vardır. Amerika'ya göçlerin yoğunlaştığı süreçte, Hollanda'ya döndükten sonra, yenedünyaya göçeden Dutilh'ler vardır. Yine Güney Amerika'ya yerleşenler olmuştur.

İzmir'e yerleşen Dutilh'lerden bazıları bankacılık ve ticaret hayatına girmişler ve son derece başarılı olmuşlardır.

Dutilh soyadıyla anılan herbiri zamanla çok geniş bir aile topluluğu meydana getirmiştir. Hemen hepsi vapur donatanı ve acentesiydiler, ya da bankacılık alanında çok önemli mevkilere geldiler.



Dutilh ailesinin son kuşak temsilcilerinden Hendrik Dutilh

İzmir'de yaşamını sürdüren Hendrik Dutilh'in babası Maurice Dutilh 1890'da Fratelli Fragnetti - Genoa'nın İzmir'de müdürü olarak çalışırken, kendi firmasını kurma kararını alıyor. Bu firma 1900'lerde Sperco Line Triestino ile başlamıştı. Ailenin bir kısmı 1922 sonrasında İzmir'den yine Hollanda'ya dönmüşler, Hollanda'dan da başka ülkelere göçetmişler ve yine İzmir'e dönenler olmuştur.

Dutilh ailesi "Mavi Kan" olarak tanımlanan soylu bir kuşağı temsil etmektedirler. Nitekim, Rotterdam Belediye binasında Dutilh'ler gibi başka ailelerin de müzeleri vardır.

### ***Türkiye'den afyon ihracatı aynı zamanda vapur donatanı ve acentesi olan İzmir'li dört Hollandalı tüccarın elindeydi.***

Tarih boyunca haşhaşın afyonundan tıbbi amaçlı olarak, tohumundan ise gıda amaçlı olarak istifade edilegelmiştir. Haşhaş, bünyesinde 30 civarında farklı alkaloid bulundurmasına karşın esas önemi içerisindeki ticari ve tıbbî değeri olan morfin, kodein, tebain, noskapin ve papaverin olmak üzere beş başlıca alkaloidden kaynaklanmaktadır.

XIX.Yüzyıl Osmanlı Türkiyesi'nde özellikle Afyon, Burdur, Eskişehir, Isparta, Kütahya ve Uşak çevresindeki arazilerde gelişme gösteren haşhaş ekimi, Hollandalı tüccarların ABD ve Endonezya pazarlarına, İngilizlerin Çin'e ve yine Hollanda dominyonu olan Endonezya'ya yönelik afyon ihraç etmeleriyle, İzmir en önemli ihracat limanı olarak tanınmıştır. Litaratürde "Smyrna Opium" deyimi yüksek kaliteyi ifade etmektedir.

Hollanda devlet şirketi NHM başta olmak üzere, Hollandalı tüccarların İzmir'den afyon ihracatı hızlı bir gelişme göstermiştir.

İzmir'de yaşayan Hollanda kökenli tüccardan dört firmanın afyon ihracatındaki payları en yüksek bir yüzdeyi teşkil eder. Bu konuda yayınlanmış en kapsamlı eser olan Jan Schmidt'in yazdığı "From Anatolia to Indonesia: Opium Trade and the Dutch Community of İzmir, 1820-1940" başlıklı belgesel eser, 1998'de İstanbul'daki Nederlands Historisch- Archaeologisch Instituut -Hollanda Tarih ve Arkeoloji Enstitüsü tarafından yayınlanmıştır. Bu eser özellikle Hollanda'nın afyon ticaretindeki yerini ve İzmir'deki Hollandalı tüccarların bu ticaretteki etkinliklerini incelemektedir. Bu eserin Türkçeye kazandırılması halinde, Osmanlı İmparatorluğu kavramında İzmir ve çevresindeki iktisadi yaşam kadar deniz esnaflığı hakkında da ayrıntılı belgelere ve bilgilere ulaşılmış olacaktır.

Hollanda için Uzak Doğu'da afyon ihraç edilecek hedef ülke kendi sömürgesi olan Endonezya'ydı. Eserde Türkiye'de haşhaş ekiminin nasıl teşvik edildiği ve afyon kalitesinin yükseltilmesine yönelik neler yapıldığı ve nihayet İzmir'deki Hollandalı firmaların meydana getirdikleri Afyon karteli ayrıntılarıyla verilmektedir. Yine eserde afyon ihracatının İzmir ekonomisindeki yeri ve tesis ettiği yüzdesi, Hollandalı tüccarların bu ticaretten aldıkları pay, afyon yükü alan Hollanda ticaret gemileri ayrıntılarıyla yer almaktadır.

İzmir'de afyon ticareti yapan ve afyonu ABD üzerinden Hollanda Batı Hint Adalarına, Endonezya'ya ihraç eden Jacob van Lennep, Dutilh, Wissing ve Lavino isimli dört Hollanda'lı tüccar aile vardı. Afyon ticaretinden en büyük pay Hollanda Hükümeti'ne bağlı NHM şirketine aitti. İzmirli Hollandalı tüccarlar ise vapur donatanı ve acentesi, broker, ithalatçı ve ihracatçı olarak komisyon elde edecekleri her işin içinde yer alıyorlardı.

Zamanla NHM, afyonun kalitesi üzerinde şikayetlerini artırarak İzmir'li dört Hollandalı firmayı 1874 yılında safdışı bıraktı. Fakat daha kaliteli afyon sağlamak amacıyla İran'lı afyon pazarlayan firmalar dahil olmak üzere, diğer firmalarla yaptığı anlaşmalar bir sonuç vermedi.

İzmir'deki yerleşik Hollandalı ticaret firmaları afyon işindeki üstünlüklerini ve faaliyetlerini kaybettiler de, bu değişim Endonezya'ya ve ABD'ye afyon ihracatının durması anlamına gelmedi. Bukez ihracatı doğrudan kendileri sürdürdüler.

Bu tüccarlar İzmir'den ve İran'dan Endonezya'ya afyon ihracatını bir kartel halinde ellerinde tutmaya devam etmişler ve bu işten gemi acentası, broker ve alıcı, ihracatçı gibi sıfatlarla çok cazip kârlar elde etmişlerdir.

Afyon ticaretinde önsırada adı geçen İzmir'li Van Lennep ailesinden Jacob van Lennep'in 16 Nisan 1817'de özel bir yasayla İngiliz vatandaşlığına geçtiği bilinmektedir. Buradaki amacı Osmanlı idaresinde İngiliz şirketlerine tanınan ayrıcalıklardan yararlanmaktır.

## İzmir'li ve Galata'lı Baltazziler

Venedik kökenli olan Baltazzi ailesi, 1746'da Sakız Adası'na yerleşen bir Baltaszi grubu gibi, İzmir'de de çok etkin olarak görülmekteler. Bilinen ilk Baltazzi olan Evangelino Baltazzi, Vgerou Mavrocordato ile evlenmiş ve bu evlilikten George, Emanuele, Theodore, Demetrio, Giovanni ve Christina ismini verdikleri altı çocukları olmuştur. Constantino, Alex Baltazzi'nin babasıdır. Emanuele'in oğlu Aristide ise amcasıdır.

Baltazzi ailesi kayıtlarında ilk Baltazzi'lere 1204 tarihi itibarıyla "*Fenerli Baltazziler*" maddesiyle tanık olunur. Bununla birlikte Baltazzi'lerin günümüzdeki son kuşak temsilcilerinden Alex Baltazzi, aileye ait arşivindeki en eski 9 Eylül 1745 tarihli bir pasaport'un, Venedik'ten İzmir'e göçeden Mario Baltazzi'ye ait olduğunu belirtmiştir. Bu pasaport, Venedik'li Baltazzi'lerin İzmir'li Baltazzi'ler olarak Osmanlı topraklarına yerleştikleri bir tarihi de göstermektedir.

Baltazzi'lerin Venedik kuşağından Kont F. Mattei "Collezione Rare di Stemmi Gentilizi Italiano" gibi kiliseye saygılı dindar ve şerefli bir insan, şövalye, memleketinin savunucusu ve seçkin bir uygar kişi olmak gibi asalet payesine sahiptir.

"Coat of Arms" Haçlı Saint John Şövalyelerinin simgesi olarak bilinir ve Roma, Venedik ve hatta Bizans İmparatorluğu döneminde değil, Büyük Britanya İmparatorluğu kraliyet gelenekleri olarak benimsenmiş ve daha sonra Fransa, Avusturya ve İspanya'da yayılmıştır. Alex Baltazzi, asalet unvanlarının Avrupa'da çok kolaylıkla istismar edildiğini hatırlatarak, Fransız Kralı'nın metresi olan Poisson'un bir gecede asalet unvanı verilerek Madame Pompadour olarak yeniden yaratılmasını vurgular ve "*Doğrusu asalet unvanlarıyla pek ilgilenmedim.*" der.

Baltazzi'ler konusunda yapılan araştırmalarda 1480 yılında bir Venedikli kalyon komutanı olan Bernardo Baltazzi ismine rastlanılmakta. Anne tarafından Alex Baltazzi ailesinin, Sakız Adası'ndan Phanar Prensi ve bugünkü Romanya olan Moldovya ve Valechia-Eflak Buğdan Prensi Vgeron Mavrocordato gibi ünlü bir Rum diplomatla akrabalığı görülmektedir. Aileden Sakızlı Mavro ile olan evlilik sonunda Mavrogordato soyadı ya da unvanı ortaya çıkmıştır.

XVIII. Yüzyıl başlarında İzmir'e göç ederek yerleşen Baltazzi'ler Venedikliydiler. Fakat Venedik Avusturya-Macaristan İmparatorluğu hudutları içinde kalınca Avusturyalı sayıldılar. İzmir'de Franz Joseph ile evlenmiş olan Sissi, Avusturyalı Baltazzi olarak anılmıştır. Fakat Venedik İtalya'ya geçince yeniden İtalyan aslına dönmüştür. Zamanla meydana gelen evlenmelerle Baltazzi'ler de diğer milletlerden kız almak veya damat vermek suretiyle karışmışlardır. Nitekim Karatodori Paşa, Samos Adası'ndan göç etmiş bir aileden gelmektedir. Vogoridous ve Naum Paşa ailesi, Cenova-Sisam Adası akrabalıklarından gelmez. Halen İzmir'de yaşamlarına devam eden Negroponte ailesinin kökleri yine Baltazzi'lere gider. Petrocochino'lar da Baltazzi'lerdendir.

Osmanlı topraklarına göç ederek burada yerleşmiş Avrupalı tüccarlar haliyle yine ve çoğunlukla Hristiyan ailelerle akrabalıklar kurmuşlardır. Baltazzi'lerden Avusturyalı Vetseras, Von Stockau, Erdoedy, Ugarte, Bavariurus, Von Raineck sayılabilir. Rusya'ya ve ABD'ye göç eden Baltazzi'ler vardır.

Baltazzi ailesi, İzmir'de vapur acenteleri arasında yeralmalarına karşın, Osmanlı sosyo-ekonomik yaşamında bankerlik faaliyetleriyle öne çıkmışlar ve son derece zengin bir aile yapısı elde etmişlerdir. Boğaz'da çalışan ilk yolcu vapurunu İngiltere'den ithal ederek sefere başlatanlar da Baltazzi'lerdir.

Sultan'ın verdiği güvenceyle yüzde 10 pay sahibi olarak 1852'de Şirket-i Hayriye'yi kurmuşlardır. Galata Köprüsü'nün inşa edilmesi, demiryolu ve tramvayın İstanbul'a gelmesi yatırımlarında Baltazzi'ler temel rolü üstlenmişlerdir. Nihayet en önemli bir görevleri de Türk tütün şirketi "Reji"nin her bakımdan kurucusu olarak yer almalarıdır.

Türkiye'de kapitülasyonların sağladığı üstünlük ve ayrıcalıklar sayesinde muazzam arazilerin sahibi olanlardan biri de, Baltazzi'lerdir. Günümüzdeki Aliğa'nın hemen tamamı Baltazzi Çiftliği'ydi. Menemen, Foça, Turgutlu, Kemalpaşa, Tire, Edremit ve Yalova ile Mısır'da milyonlarca metrekare olan arazileri vardı. Demostene Baltazzi "*Müze-i Hümayun ve Sanayi-Nefise Mektebi*" yöneticileri listesinde yer almaktadır.

Demostene'nin üç oğlu dünyaya geldi. İki bekâr yaşlarda vefat etmiştir. Üçüncü olan Aleesandro ise Alex Baltazzi'nin büyükbabasıdır. Philip Argenti'nin "*La Noblesse Grecque De Chio - Libro D'oro*" konulu eserinde Osmanlılar zamanında Sakız Adası'ndaki bazı aristokrat aileler anlatılmaktadır.

Bu aristokrat aileler, çocuklarını iyi öğrenim görmeleri amacıyla çoğunlukla İtalya'ya göndermişler ve onların özellikle deniz ticareti öğrenimlerini artırmalarına önem vermişlerdir. Bu gençlerden bazıları, örneğin Pentada Mavrogordato, Petrocochino, Argenti, Rodokanaki İtalya'da evlenmişler ve kardeşlerini, akrabalarını ayrıca Marsilya, Londra, Trieste gibi limanlara yerleştirmekle kalmamışlar, oralarda kendi firmalarını kurmuşlardır.

Akdeniz ve Karadeniz'de deniz ticaretinin limanlardaki en kilit noktaları bu ve benzer öykülerle hep Avrupalı göçömen ailelerin yönetiminde olmuştur. Örneğin İstanbul'da Phanariot ailesi gibi, Panaris Ralli ailesinden John Ralli Odessa'da, Thomas Ralli İstanbul'da, Augustus Ralli Marsilya'da, Eustratius Ralli Liverpool'da ve diğer Ralli'ler Londra ve Hindistan'da çok güçlü bir gemi acentesi ve tüccardılar.

### **Bornovalı Giraud Ailesi**

Giraud ailesinden ilk bilinen Jean Baptiste Giraud 1761'de İzmir'e geldiğinde bekârdı. İzmir'in en eski Avrupalı göçmen ailelerinden biri olan Giraud ailesi, 1850'de Bornova'ya yerleşmişti. Giraud'lar hakkında çok özel ve sevimli öyküyü anlatan Alain Giraud, İzmir'de ABD Fahri Konsolosu'ydu. Büyükbabası Harold Giraud'un, Atatürk'ü Liliyas isimli yatında ağırladığı bilinir. Çekilmiş fotoğraflarında görülen üçüncü kişi İş Bankası Genel Müdürü Cemil Atalay ve Sedat Evliyazade'dir.

Atatürk, Savarona Yatı'nın satın alınmasından önce 1930 yılı yaz ayında Giraud'ların Ilıca'daki yazlıklarına misafir olarak gelmişti. Büyük misafirin istirahat etmesi amacıyla Giraud'lar, çocukları rahatsızlık yapmasınlar diye odalarından çıkartmamışlardı.



Harold Giraud'un baba tarafından büyükannesi Giustiniani, Venedik kökenlidir. Bu ailenin bir ferdinin, Bizansın Osmanlı orduları karşısındaki savunmasında hizmet etmiş muhafız bir asker olduğu kaydı vardır. Ailenin Bizans'tan, Venedik'ten, Sakız Adası'ndan geldikleri anlaşılmaktadır. Fransız kenti Antibes'li Jean Baptiste Giraud, Marsilya'daki bir ticaret şirketinin temsilcisi olarak 1761'de Sakız'a yerleşmiştir. Giraud'ların evlerinde akrabaları Charlton Whittall'ün yağlıboya portresi yer alırdı.

Harold Giraud 1913'te İzmir'de Osmanlı Ordusuna üniformaları sağlayan bir tekstil fabrikası kurmuştu. I. Dünya Savaşı sonrasında Giraud'lar Fransız vatandaşlığını kaybetmek durumunda kaldılar ve yaşadıkları Türkiye'de asla bir düşman olarak görülmediklerini bilerek yaşadılar.

Jean Baptiste Giraud'un mezarı İzmir'deki Katolik St.Polycarp Mezarlığı'ndadır. Büyük oğlu II. Jean Baptiste, bir Hollandalı Protestan Hochepped ile evlenmiş ve birçok diğer levantenler gibi millet ve din farklılıklarını yenerek, kendi ortak kültürlerini aynı potada birleştiren bir başarı göstermişlerdir.



Günümüzde Arkas Holding şemsiyesi altında denizcilik başta olmak üzere son yıllarda turizm, otomotiv, sanat, spor, zeytinyağı ve şarap üretimi gibi çok yaygın alanlarda etkin yatırımları başarıyla tesis eden Lucien Arkas'ın dedesi, Gabriel Arcas'ın ise oğlu olan Gabriel Jean-Baptiste Arcas ilk ticari atılımını 1902'de ithalat-ihracat şirketi kurarak başlattı. 1935'de vefat edince, bu işi oğlu Lucien Gabriel Arcas üstlendi. 1940'ta günümüzde yerinde Kilim Oteli'nin bulunduğu Pasaport'taki Cendeli Han'a taşındı.

Dört yıl sonra kendi adına bir denizcilik acenteliği kurmasıyla Arkas ailesi denizcilik ile tanışmış oldu. Levant Express'in temsilciliğini aldı ve 1945'te İzmir'de Cumhuriyet Meydanı rıhtımına yanaşan Pahang isimli gemiye Mısır'a ihraç edilmek üzere meşe palamudu yüklemek suretiyle ilk adımı atmış oldu. Kaynak: Lucien Arkas aile arşivi.

### **Venedik'li Gabriel Arcas ailesi**

İzmir'in vapur donatanları ve gemi acenteleri tarihinin çok önemli bir ailesi de Arkas ailesi olmaktadır.

Lucien Arkas'ın baba tarafından büyükbabası Gabriel Arcas 1825'te Korfu adasından İzmir'e gelmiş. Bu ada o dönemde Venedik'e aitti. Korfu'ya ise Ragusa/Venedik'ten, bugünkü Dubrovnik'ten geldikleri biliniyor.

1860'larda İzmir'den İstanbul'a geçmişler. 1880'lerde ise İzmir'e dönmüşler.

Lucien Arkas'ın anne tarafı olan Pagy Ailesi'nin atası 1711 yılında Marsilya'dan İzmir'e gelmiş.

### **Gabriel Jean-Baptiste Arcas ve oğlu Lucien Gabriel Arcas**

Günümüzde Arkas Holding şemsiyesi altında denizcilik başta olmak üzere son yıllarda turizm, otomotiv, sanat, spor, zeytinyağı ve şarap üretimi gibi çok yaygın alanlarda etkin yatırımları başarıyla tesis eden Lucien Arkas'ın dedesi, Gabriel Arcas'ın ise oğlu olan Gabriel Jean-Baptiste Arcas ilk ticari atılımını 1902'de ithalat-ihracat şirketi kurarak başlattı. 1935'de vefat edince, bu işi oğlu Lucien Gabriel Arcas üstlendi. 1940'ta günümüzde yerinde Kilim Oteli'nin bulunduğu Pasaport'taki Cendeli Han'a taşındı.

Dört yıl sonra kendi adına bir denizcilik acenteliği kurmasıyla Arkas ailesi denizcilik ile tanışmış oldu. Levant Express'in temsilciliğini aldı ve 1945'te İzmir'de Cumhuriyet Meydanı rıhtımına yanaşan Pahang isimli gemiye Mısır'a ihraç edilmek üzere meşe palamudu yüklemek suretiyle ilk adımı atmış oldu.

1953'te Mediterranean Star Line-New York, 1955'te DFDS-Danimarka, ardından Zim Lines-Haifa Akdeniz seferleri temsilcilikleri alınarak gemi sayısı artmaya ve acente giderek büyümeye başladı. Tren nakliyesi işine girildi. Öte yandan ithalat faaliyetleri devam etmekteydi. Bu şekilde yoğun bir çalışma dönemi 1964 yılına kadar sürdü.

Bu esnada yolcu gemileriyle bağlantılı olarak turizm işine de girmeyi düşündü Lucien Gabriel Arcas. 1958'de turistik yolcu gemiciliğinin ilk adımını Kuşadası'na gelen ilk yolcu gemileriyle tesis ederek, Typaldos Lines-Pire yolcu gemileri temsilciliğine başladı. Kuşadası'na liman yapılması için yazılan ilk dilekçe de kendisine aittir.

Bütün bu yıllar boyunca önce Pasaport'taki Cendeli Han'da, daha sonra Kubilay Han'da faaliyetlerini sürdürdü. O yıllarda İzmir'de denizciliğin kalbi Pasaport'ta atmaktaydı.



### **Üçüncü kuşak iş başında**

1964 senesinde, üçüncü kuşak temsilcisi olarak, Lucien Arkas bayrağı devraldı.

1963'te anlaşması imzalanan DSR "Veb Deutsche Seereederei Rostock" Türkiye temsilciliği yanı sıra turizm ve ithalat işleriyle de uğraşan Lucien Arkas, 1966 senesinde turizm ve ithalat işlerini bırakarak denizciliğe yoğunlaşmaya karar verdi, deneyimi, bilgisi ve tüm enerjisini de bu alanda kullandı.

1968'de Van Nievelt Goudriaan N.V.-Rotterdam, 1969'da Mediteranska Plovidba -Korcula/Yugoslavya, Opher Brothers-Hayfa, 1970'te Mano Seaways - Hayfa temsilciliklerini üstlendi.

1972 yılında, DSR Lines'tan İstanbul'da temsilcilik teklifi alındığında Veli Alemdar Han, Karaköy'de Arkas İstanbul Şubesi açıldı. Splosna Plovba-Piran Slovenia/Yugoslavya ile 1976'da Mercandia Rederierne-Copenhag temsilcilikleri eklendi.

Dünyada 1956'da başlayan konteyner taşımacılığı, 1978 yılında Türkiye'ye ulaştı. Arkas, İzmir'den Anvers ve Hamburg'a ilk konteynerleri DSR Lines'ın "Burg" isimli gemisine yükledi. A.C. Toepfer/Hamburg'un Türkiye'den aldığı 2 milyon ton buğday nakliyesini de Arkas üstlendi. Önemli bir gelişme daha sağlandı ve MSC "Mediterranean Shipping Company", Cenevre'nin temsilciliği alındı.

4 Eylül 1979'da Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. kuruldu ve 1980 yılı başlarında İzmir'de Yeni Han'a taşındı.

### ***Dördüncü kuşak devreye giriyor***

Lucien Arkas'ın oğlu Bernard 1991'de ve kızı Diane ise 1995'te çalışma hayatına atıldılar. Müteakip yıllarda başarılarıyla vergi rekortmenliğine koşan Arkas Grubu, 1994 yılında Lucien Gabriel Arcas'ın vefatının ardından, 2000 yılında Arkas Holding A.Ş. çatısı altında toplandı ve 2002'de Arkas Merkez Binası'na taşındı.

## ***Manchester'li Carlton ve James Whittall'ün***

### ***C.Whittall & Co. ve J.W.Whittall and Co. şirketleri***

Charlton Whittall isimli bir İngiliz 1809'da İzmir'e yerleşti ve 1811'de kendi adına bir şirket kurdu. Bu şirket gemi acenteliği işini ticaret alanında giderek yoğunlaşan faaliyetleri nedeniyle de geliştirdi. C.Whittall & Co, 1812'de British Levant Company İngiliz ticaret şirketleri kolonisi içerisinde yer aldı.

1867'de İzmir'de vefatına kadar Doğu'da kurulmuş saygın, başarılı bir Levant Şirketi olarak tanınıyordu. Altı yıllık süreçte Türkiye'de aslında erişilmez bir ticarî gücü meydana getirdi. Gemicilikle ticareti ve diplomasi alanındaki etkinliği Osmanlı İmparatorluğu'nun her yanında hissedilir oldu.

Charlton Whittall 1851'de oğlu James Whittall'ü şirketine ortak yaptı ve kendisinin vefatından sonra da James Whittall şirketin devamını sağladı.

Şirketin her alandaki büyümesi devam ederken James Whittall'ün sağlığının bozulması üzerine giderek şirkette daha az faaliyet göstermek zorunda kalmıştı. Bunun üzerine 1878'de oğulları Richard Watson, Edward Whittall ve Herbert Octavius Whittall'ü şirkete ortak aldı.

James Whittall 1883'de İzmir'de vefat etti ve üç oğlu C.Whittall & Co.'daki yoluna devam etti. Şirket 1908 yılına kadar bu yapıda yine büyüyerek ticarî yaşamını sürdürdü ve Whittall vapur donatanı ve acentesi bir imparatorluk gibi tanındı. O sene Richard Watson Whittall'ün en büyük oğlu Richard James şirkete ortak alındı. Böylece Richard James Whittall ailenin dördüncü kuşak temsilcisi olarak kendi çalışma yönetimini şirkette uygulamaya başladı.

1911'de Richard James Whittall Doğu diye tanımladığı Osmanlı İmparatorluğu'nu tarihi, coğrafyası ve ticaret yapısıyla değerlendirdiği bir rapor hazırladı. Bu raporu "The Commerce of the East and Smyrna- Doğu'da ve İzmir'de Ticaret" adını taşıyordu.

Bir nüshası arşivimde olan raporundaki değerlendirmesi şöyledir: "Doğu çelişkiler ülkesidir ve bu çelişkiler Ondokuzuncu Yüzyılın ilk yarısından bugünlere kadar devam eden koşullar izlendiğinde hiç bu kadar şaşırtıcı olamaz.

Anadolu toprakları muhtelif uygarlıkların ucuz bucaksız mimarî ve kültür kalıntılarıyla dolu bir klasik ülkedir. Likya'lılar bu topraklarda yaşadılar, Pers'ler Yunanlılar ve Romalılar bu topraklarda uygarlıklarını yaydılar ve Bizanslılar Orta Çağda imparatorluk kurdular. Fakat zaferle biten istilalar, değişik uygarlıklar birinin üzerine diğerinin üzerine muhtelemeden küçük etkiler getirerek ve birşeyler ekleyerek, çok basit kavramda da olsa o çağlara göre tarımda, sanayide, ulaşımda ve ticaretle hep devam etti. İlk çağlarda ticaret daha ziyade mal değişimi tarzındaydı. Orta çağda ticaret çok daha dikkat çekici değişimler gösterdi.

Cenova ve Venedik Cumhuriyetleri deniz aşırı ticaret alanında büyük etkinlik içersindeydiler ve Cenevolılar, Venedikliler bu topraklarda, limanlarda yoğun işbirliği tesis ettiler. Hatta giderek yerleştiler. Ticaret gemileri Batı'nın ürünleriyle yüklü olarak Akdeniz'in Doğu kıyılarına, İskenderiye'den İstanbul'a kadar tüm Levant'ı fethettiler. Ardından Cenova ve Venedik tacirleri gemileriyle Karadeniz'i keşfettiler. Günümüzde varolan deniz ticaret hukuku, bankacılık yasaları ve geleneklerinin çoğu hep bu ticaret yıllarında şekillendi.

Daha sonraki çağlarda Fransız, Hollandalı ve İngiliz tüccarlar Osmanlı liman kentlerine ve Doğu'ya geldiler ve Osmanlı Padişahının yabancılara ticaret yapmaları için çok ayrıcalıklı haklar tanıması sayesinde bu ülkede ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Suriye kıyılarına kadar küçük ticaret kolonileri kurdular.

Kraliçe Elizabeth'in saltanatı yıllarında Bâb-ı âli'ye gönderilen bir özel diplomatik heyet, 1579'da "Kiralama İmtiyazı" elde etti. Bu imtiyaz ileriki yıllarda geliştirilerek ve imtiyaz alanları daha da artırılarak "Kraliçe ile Osmanlı Padişahı arasında İngiliz'lere deniz taşımacılığındaki hakların garantisini" kavramındaki güvenceye ayrıcalık tesis etti.

İlk İngiliz sefiri William Harborne 1583'de İstanbul'da göreve başladı. Bir İngiliz konsolos İngiliz kolonisinin, gemicilerinin ve ticarî haklarının denetimini ve korumacılığını yapıyordu.

Kanuni Sultan Süleyman tarafından tanınan bu imtiyazlar 1593'de Kapitülasyonlar olarak anılmaya başlandı ve muhtelif fırsatlarda Avrupalıların yeni talepleri geldikçe yenilendi. Bu haklar Avrupalılar adına ticaret alanlarında daha da genişletildi, artırıldı.

Kapitülasyonlar, yabancı koloniler için Osmanlı Türkiyesi'nde çok rahat ticaret yapmak ve kendi yaşamlarını diledikleri gibi sürdürmek hakkı veriyordu. Böylece Avrupalıları, Amerika Birleşik Devletleri'nden gelen türlü koloniler ve misyonerler takip etti. Her koloni, kendi hukuk örgütünü kurdu ve kendi ülkesindeki sivil ve politik hakları ne ise, Osmanlı İmparatorluğu'nda da aynen sürdürdü. Çok ilginçtir: - 1869'dan itibaren yabancıların bu ülkede istedikleri gibi toprak sahibi olmalarına da müsaade edildi. Fakat arazi sahipleri anlaşmazlık halinde Türk mahkemelerine müracaat edeceklerdi.



Onyedinci yüzyıldan itibaren "Kiralama ve Ticaret Ayrıcalık Yasası" yabancı tüccarların Osmanlı topraklarına akmasına neden oldu. İngiliz tüccarlar Honourable Levant Company olarak adlandırılan kolonyel bir ticaret birliğinin üyesi ve hissedarı oldular. Bu şirket böylece iki buçuk asır yabancı tüccarlara büyük haklar sağladı.

Fakat böylesine başarılı ticarî gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yaşamına yansımada ve hiçbir değişiklik getirmede.

Charlton Whittall XIX. yüzyılın başlarında şirketini İzmir'de kurarken de ülkede ekonomik bir kalkınma görülüyordu. Tarım ürünleri ve işlenmiş ürünler ve bazı dokuma ürünleri asırlarında değişim göstermeden hemen hep en ilkel üretim yapısında ihraç edildi. Yabancı tüccarların yerleştikleri liman kentlerinden talep ettikleri malların kasabalardan limanlara ulaşması, çoğunlukla haftalar ve hatta aylar alıyordu. Yol yoktu, üretmek ve ihraç etmek oluşumu gelişmemişti.

İmparatorluğun muhtelif bölgeleri beylerbeyi adı altında ayrı yönetimlere bağlıydı ve doğrudan Sultan'a bir vergi ödeyerek kendi yaşamlarını ve saltanatları sürdürüyorlardı. Malların taşınmasında yollarda vahim saldırılar ve yağmalar her zaman olasıydı.

Yabancı tüccarlar için bu güçlüklerin yanında veba, çapulculuk, yağma ve salgın hastalıkların tehditi olanca ağırlığını hissettirmekteydi. Denizlerde gemilerle seyahat da öylesine güvenlik içersinde değildi. Korsanlık Ege'de olanca hızıyla hükmünü sürdürüyordu.

1827'de bir İngiliz hukukçu İzmir'e geldi ve bir hukukçu deneyimiyle burada yaşanmakta olan karmaşayı ve çelişkileri, bireysel çıkar tavrını gözler önüne serdi.

Hukuk yasalarının yerleşmesi ve ticaret ve insan haklarının güvence altına alınması uzun yıllar ve hatta asırlar aldı. Ancak Batılı güçler Kırım Harbi sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nun yardımına olumlu cevap verdiler ve Batı sermayesi imparatorluğa girmeye başladı. Böylece ekonomik bir hareketlenme doğdu.

Coğrafi bakımdan bulunduğu bölge nedeniyle İzmir daima ticaretin kalbi, beyni bir merkezî liman kenti oldu. Yabancı yatırımcıların getirdikleri olanaklar ülkede hemen mucizevi değişimler yarattı. Demiryollarının inşa edilmeye başlanması ve Arap Yarımadasında Mekke'ye doğru yolalan Bağdat Demiryolu, yakın yörelerdeki ekonomik yaşamı da hızlı bir biçimde etkiledi. Rıhtımların inşa edilmesiyle limanlar canlandı ve Osmanlı Bankası'nın kurulmasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun Hazine Bankası gibi işlev vermesi, finansal yapılanmanın odak noktasını meydana getirdi. Derken telefon ve telgraf haberleşmesi, kenarından köşesinden Osmanlı'nın belli başlı kentlerinde görülmeye başladı."

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1911'de saptanmış olan ticaret hacmi on milyon Sterling iken, bu toplam bir asır öncesinde o da pek iyi bilinmemekle birlikte bir milyon Sterling civarındaydı.

C.Whittall & Co. şirketinin kurucusu olan Charlton Whittall ticaret yaşamının ilk yıllarında bile son derece yaratıcı bir kişiliğe sahipti. Çok küçük bir sermayeyle, fakat faizlerin yüksek olduğu bir dönemde, kredi ve finansman zorluklarına rağmen, hatta İzmir'de varolmayan bu olanaklara rağmen yatırım yaptı. Başarısı, ısrarcı ve inançlı oluşu kadar yaratıcılığına bağlıdır.

Ticaret yaşamına Manchester'den yaptığı ithalatla başlamıştır. Zamanla ihracat işlerine de girdi ve kuru üzüm, kuru incir, meşe palamudu ve diğer tarım ürünleri ihracatına girişti. Bu ürünleri bizzat kendi kiraladığı gemilerle ve gemi donatanlığını ve acenteliğini de kendisi yaparak genişletti. Fakat ithalat, işinin en büyük payını meydana getirdi.

Elde ettiği yüksek gelire işine yatırım yaparak, çok daha güçlü bir şirket haline geldi. Ardından iki yelkenli ticaret gemisini satın alarak armatörlüğe başladı. Bu gemilerle İngiliz limanlarıyla Türkiye limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı yaptı. İzmir'de ilk gemi sahibi olan kişi Charlton Whittall'dür.

Yaşamını tamamiyle işine adanmıştır ve sistematik bir şekilde işlerini kayda almıştır. Daima yaratıcıydı ve yeniliklerin peşini bırakmadı. Böyle olduğu içindir ki, British Levant Company'nin üyesi olduğu halde, çok daha yaşlı ve eski üyeleri geride bıraktı.

James Whittall ortak olarak 1851'de şirkete katıldığında C.Whittall & Co şirketi tamamiyle güçlü bir hale gelmişti. İşler mutazam şekilde artıyor, fakat ithal ettikleri malları taksitli olarak yerli alıcılara satmaktan dolayı bazı sıkıntılarla karşılaşılıyorlardı.

Yabancı sermaye yatırımının etkisi, demiryollarının inşası, İzmir'e demiryolunun gelmesi ve ülke içinde başka yerlere de ulaşması, sahillerde gelişen haberleşme olanakları, ticaret hacimin gelişmesine yaradı. Whittall'ler Çanakkale ve Mersin'de şubeler açtılar. Demiryolu sayesinde Anadolu'daki tarım ürünlerini taşıyor hale geldiler.

1873'de Sir James William Whittall tarafından İstanbul'da J.W.Whittall & Co. şirketi kurulmuştu. C.Whittall & Co. bu kardeş şirketle kusursuz işbirliği yaptı. Sir James William Whittall, James Whittall'ün en büyük oğluydu.

Her iki şirket tamamiyle birbirinden bağımsız olsalar da, karşılıklı olarak İzmir'de ve İstanbul'da şubeleri vardı. Ticaret kavramında her alanda yatırımlara giriştiler. Mersin'de pamuk yağı fabrikası kurmuşlardı. İzmir'de kuru meyva işleme tesislerinden işledikleri incir ve üzümü İngiltere'ye ihraç ediyorlardı. Tüm bu taşımalarda vapur donatanı ve acentesi olarak kendileri yer alırlardı.

Whittall'lerin Lloyd's Agent ünvanını almaları ise 16 Kasım 1897 tarihinde yapılan bir sözleşmeye dayanır. Bu sözleşme Londra'da Lloyd's of London binasında ve James William Whittall'ün İstanbul'da Lloyd's Agent olarak atanması şeklindedir.

2 Kasım 1897 günü yapılan toplantıda Lloyd's adına başkan olarak Mr.Byas ve üye olarak: - Mr.Angels, Mr. Atkins, Mr. Baddeley, Mr. Beauchamp, Mr. Bristow, Mr. Racon, Mr. Ellis, Mr. Finch, Mr. Hardly, Mr. Lusembee, Mr. Meissner, Mr. Owen, Mr. Poole, Mr. Price, Mr. Raynes, Mr. Jimms hazır bulunmuştur.

James Whittall adının ilk tespit edildiği tarih 1696 olarak görülmektedir. Worcester kayıtlarından anlaşıldığı üzere 1696 doğumlu James Whittall bir tütün satıcısıydı ve Margeret Dumbell'le evlenmiş ve bu evlilikten onbir çocukları dünyaya gelmiştir. Beşinci çocuğu George Whittall de Worcester'de sigara, tütün işleri yapardı ve Chester'den Mary Speed'le evlenmiştir. Bu ailenin iki oğlu olmuştur. Bunlardan biri Charlton Whittall 1764'de, diğeri William Whittall 1769'da ve her ikisi de Liverpool'da doğmuştur.

Aile ağacında bilinen ilk Charlton Whittall 1789'da Chester'den Sarah Galliers'le evlenmiş ve altı çocukları olmuştur. İlk çocukları bir kızdır ve Sarah Whittall adını vermişlerdir. İkinci çocukları bir oğlandır ve kendi adını oğluna kendi adını vermişlerdir. 1809 yılında Breed & Liverpool adına İzmir'e gelen Charlton Whittall bu kişidir. 1811'de C.Whittall & Co. adında kendi şirketini kurmuştur. İşlerini öyle büyütmüş ve öylesine itibar sahibi olmuştur ki, Sultan Abdülaziz Bornova'da kendisini ziyarete gelmiş ve Mecidiye nişanıyla ödüllendirmiştir.

Eşi Magdalaine Victoire Blanche Giraud, İzmir'de tanınmış bir Fransız tüccar olan Jean Baptiste Giraud'ın kızıydı. Bu şahıs aynı zamanda eşi Helen nedeniyle İzmir'de Avusturya İmparatorluğu şövalyesiydi ve yine İzmir'deki Venedik Konsolosu Lui Contazzi'nin ortak mirasçısı olmuştur.

Whittall'ler İzmir'de tarih olurken, Giraud ailesinin İzmir'deki köklerini koruyarak saygın bir yaşamı sürdürdükleri ve ticaret yaşamında çok etkin oldukları bilinmektedir.

23 Nisan 1923'de Lozan Anlaşması'yla yeni Türkiye'nin bağımsızlığı, güveni onaylanmış oldu. Lozan, İngiltere ile Türkiye arasındaki düşmanlığın da sona erdirmesi demektir. Çok geçmeden kalan son İngiliz birlikleri ve savaş gemileri de son Osmanlı sultanını da alarak ebediyen Türkiye'den ayrıldılar.

1918 yılına geri dönersek, 5 Aralık günü Londra'daki J.W.Whittall and Co. Ltd., Türkiye'deki hisseleri satın aldı. Bu yeni şirkette hisselerin çoğu yine Whittall ailesinde kalmıştı, fakat sermaye artırımını için British Trading Corporation'le ortaklı haline geldi. İki yıl boyunca ticaret, özellikle ithalat kısmı

son derece canlı ve kârlıydı. Haziran 1920'de Hugh McKinley Whittall ordudan terhis edildiğinde İngiltere'ye kısa süren bir seyahati takiben, şirketin İhracat Departmanında görev aldı.

II.Dünya Savaşı başladığında birtaraftan savaşın getirdiği ithalat, ihracat zorluklarına rağmen, şirket yerine oturdu ve J.W.Whittall And Co. ithalat, ihracat, denizcilik ve sigorta alanlarında çok köklü bir kurum haline geldi. Fakat olağan hissedarlar 1925 'den 1946'ya kadar hiç kâr dağıtımını görmediler.

1930 başında Türkiye'de ticaret ve bütünüyle ekonomi yaşamında bir belirginlik henüz tesis olmamıştı. Whittall şirketi için de bu belirsizlik hep kararsızlığı getirdi ve o sırada William James Harter, Moda'daki evinde vefat etti.

Hugh Mckinley Whittall şirkette deneyimli olan tek kişiydi ve iki kardeşi ise henüz şirkete katılmamışlardı. Babasının kendisine vasiyet ettiği üzere şirketin yetmiş beşbin veya seksen bin sterling gibi bir değeri vardı ve şirketin hisselerini kardeşler arasında eşit bölüştürmüştü. Ailede ayrıca annesi Lilian Adeline Whittall'e düşen yıllık oniki bin sterling gibi bir gelir görülüyordu.

Whittall'ler kuşkusuz tüm bu öyküler içersinde en dikkati çekenini olmalıdır ve artık Türkiye'de değiller.



Charles Wilkinson, ve (Sağda) Ahmet Koral.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Arşivi

### **Wilkinson'lar, Gilchrist Walker & Co. ve Merkez Deniz Acentesi**

Merkez Deniz Acentesi'nin kurucusu ve başkanı olan Charles Wilkinson 1933'de İzmir Bornova'da dünyaya geldi. Babası Richard A. Wilkinson İzmir'de İngiltere Genel Konsolosu olarak görev yapıyordu.

Wilkinson ailesini tanıtabilmek için köklere doğru giderek bir tablo çizeceğim: - Bu kitapta değişik bölümlerde aynı isimlere rastlayacaksınız. Benzer tanıtlar okurlar için bir tekrar gibi görmesinler dilerim. Wilkinson ailesinin aile ağacı bu bölümde verilmektedir.

Wilkinson'ların Türkiye öyküsü 1842 yılında dünyaya gelen Jane Whittall'la Richard Wilkinson'un evliliğine kadar gider. Jane Whittall, James Whittall'la Magdalen Giraud'un üçüncü kızlarıydı. 1928'de Bornova'da vefat etmiştir.

Bu ailenin altı çocuğu olmuştu. İlk oğluna kendi adını verdi. Böylece oğlu Richard Wilkinson İzmir yerine Sierra Leone'ye göçetmiş ve orada genel vali olmuştur. Eşinin adı Edith Baird'di.

İkinci oğlu James Wilkinson, Charlton Whittall ve Helen La Fontaine'nin kızı Jane Whittall ile evlendi. Fakat çok feci bir kader onları bekliyordu. Balayı günlerinde vefat etti.

Üçüncü oğlu Charles Wilkinson'dur ve Charles Frederik Wilkinson'un dedesidir. Madeleine La Fontaine'la evlendi.

Dördüncü oğlu Frederick Edgar Wilkinson 1891'de Bornova'da doğdu. Shanghai'de yaşayan Robert Williams'ın kızı Margeret Williams'la evlenmiştir. Bu ailenin beş çocuğu olmuştur.

Beşinci çocuğu bir kızdı. Helen Wilkinson, Charlton Whittall ve Helen La Fontaine'nin oğlu Frederick Whittall 1902 yılında evlendiler.

Charles Wilkinson ve Madeleine La Fontaine, çok çocuk sahibi olma geleneğine karşı çıkarasına sadece tek çocukları olmuştur. Böylece tek oğulları Richard Edward Wilkinson, Thelma de Cramer'le evlendiğinde Richard A. Wilkinson ve Charles Frederick Wilkinson dünyaya geldi.

Bizim öykümüz Merkez Deniz Acentesi'nin başkanı ve bir dünya efendisi olan Charles Frederick Wilkinson'un anılarına dayanmaktadır.

Charles Frederick Wilkinson öğrenim için İngiltere'ye gönderildi ve 1951 yılında yeniden İzmir'e ailesinin yanında döndü. Bir yıl sonra ise İstanbul'a geldi. Akrabaları olan Giraud ailesinin yanına geldi. Moda'daki Giraud'lar, İzmir'deki günümüzde Caroline Koç'un dedesi ve anneanesi olan Giraud ailesiyle akrabaydılar.

Charles Frederick Wilkinson önce British European Airways - İngiliz Avrupa Havayolları şirketinde çalışmaya başladı. Ancak bu şirketteki çalışması birkaç ay devam etti.

Her sabah saat sekizde Moda'dan kalkan yandan çarklı bir vapurla Karaköy'e giderdi. Bu vapur pekçok yabancı ailenin dikkatini çektiği gibi, 1890 yılında Glasgow'da inşa edildiği halde altmış yıldan beri hâlâ çalışmakta olan Hâlas isimli yandan çarklı vapura büyük bir sempati duyulurdu. Moda'nın iş dünyası simaları, vapurun üst güvertesinde seyahat ederlerdi ki, hemen herkesin alıştıkları bir koltuğu olurdu ve herkes buna çok riayet ederdi.

Akşamları ise vapurla Kadıköy'e gelir, oradan tramvayla Moda'ya dönerlerdi. O yıllar başlıbaşına bir güzellik, saygı ve sükûnet demektir.

Charles Frederick Wilkinson 1952 yılı ortalarında 1887 yılında kurulmuş olan Gilchrist Walker & Co. şirketine katıldı. Bu şirkette beş yıla yakın çalıştıktan sonra, elde ettiği engin acentelik deneyimleriyle şirketten ayrıldı. Gilchrist Walker & Co gemi acentesinde Karadeniz, Marmara, Ege limanlarında herbiri yaşam deneyimi denilecek görevler almıştı. Yine Çanakkale'de temsil ettikleri bir turistik yolcu gemisinin gümrük ve liman işlemlerini süratle yerine getirmek suretiyle turistik yolcu gemiciliğine ait ilk deneyimi elde etmiş oldu. Bu gemi Çanakkale'den İstanbul'a doğru yoluna devam etti.

1958 yılında Edmond Giraud'ın kızı Denise Giraud'la 1958 yılında evlendi. Bu evlilikten 1959 yılında dünyaya gelen çocuklarına Alan Charles Wilkinson adını verdiler.

Aile birliği 1965'da bozulduğundan bir ayrılık meydana geldi. Charles Frederick Wilkinson, Seta Tabekoğlu ile evlendi ve 9 Haziran 1971'de doğan kızlarına Carol Ann Wilkinson adını verdiler.

Moda'da yaşamın hep dostlar ve tanıdık simalar arasında geçtiğini söyleyen Charles Frederick Wilkinson gençlik anılarını şöyle anlattı: "Moda bir özen demektir, dostluk ve güzellik demektir. Binaların herbiri bir estetik simgesiydi ve Moda'da asla birbiri üzerine yaslanmış beton binalar da yoktu. İlk Moda tramvayı neden yok edilmiştir, hep üzülüşümdür.



Benim daha yakın olduğum isimler arasında Hazel Whittall ve eşi Zeki Rıza Sporel ailesi vardı. Zeki Rıza Sporel, Celal Bayar'ın Cumhurbaşkanı olduğu yıllarda kendisine çok yakın dostlarıydılar. Celal Bayar İstanbul'a geldiğinde bir neden yaratılır, Hazel ve Zeki Sporel ailesiyle birlikte bizim evimize gelirlerdi.

Gilchrist Walker & Co. şirketi 1957 yılında Edward La Fontaine şirketiyle birleşti. Ben bu şirkette büyük amcam Hugh La Fontaine'in yanında genel müdür yardımcısı olarak görev aldım.

Edward La Fontaine Deniz Ticaret Odası'nda uzun yıllardan beri yönetim kurulu üyesiydi. Ben de 1969'den 2002 yılına kadar muhasip üye olarak görev yapmışımdır.

1960 yılına kadar İstanbul'a sefer yapan yük gemileri Sirkeci rıhtımına kıçtakara bağlanırlar ve gemilerden yükler mavnalara boşaltılır veya mavnalardaki yükler gemilere aktarılırdı. Bir de rıhtımlarda yer kalmazsa, gemiler Galata Körfezi'ndeki şamandıralara bağlarlar ve aynı işlemler orada devam ederdi.

Her sabah erkenden işime başlar, fakat temsil ettiğimiz Ellerman şirketine ait limandaki gemiye bir sandalla gider, akşamlara kadar yük ve evraklar peşinde koşardım. Çoğunlukla limanda şirketimizin temsil ettiği firmalara ait üç dört gemi olabiliyordu.

Fakat yüklerin tahliyesi öylesine ilkel bir şekilde yapılıyordu ki, bugünkü koşullarda azami bir günde boşalacak bir geminin yükü için üç dört hafta İstanbul limanında kaldıkları oluyordu. Hele o yıllarda Türkiye'ye çok yüksek bir ithalat rejimi uygulanmasında dolayı limanlarla yığılmalar vardı. Buyüzden 3-400 tonluk genel yükün tahliyesi üç dört hafta aldığı oluyordu.

Hiç unutmam çok ahbap olduğumuz bir İskoç kaptan bu bekmeden alabildiğine sıkılır ve her akşam karaya çıkar, Tünel'den Beyoğlu'na yürür, Le Bon pastahanesine gider, birtaraftan çayını içer, enfes Le Bon pastalarından tadarken birbirinden endamlı Beyoğlu kızlarını seyrederek bir anlamda gözlerine yağın şuh manzaradan büyük zevk alırdı.

1975 yılı geldiğinde Gilchrist Walker & Edward La Fontaine gemi acentesi büyük amcam Hugh La Fontaine'nin vefatını takiben faaliyetine son verdi. Bu şirketin adı Merkez Deniz Acenteliği olarak değiştirildi ve ben bu şirketin en büyük hissedarı olduğum gibi ve başkanlığını ve genel müdürlük görevini de üstlendim.

Merkez Deniz Acentesi, BP, P&O Cruises Co., Ellerman şirketlerinin 1930'lerden beri genel acentesiydi. 1996 yılına geldiğimizde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait Salıpazarı Rıhtımlarındaki 1 ve 2 numaralı genel antrepoları, turistik yolcu trafiğine hiç olmazsa kısmen cevap verecek şekilde onarılması için yetkilileri ikna ettik. Bu rıhtımlarda eskilerden kalmış ve hiçbir şekilde kullanılmayan ve demiryolu üzerinde monte edilmiş genel yük vinçleri duruyordu. Oysa bu rıhtımlara birbirinden lüks turistik yolcu gemileri yanaşüyor ve ortadaki manzara daha o noktada bile Türkiye aleyhine bir ilkel rıhtım görünümü veriyordu. Yaptığımız teşebbüsler sonunda olumlu şekilde sonuçlandı ve hiçbir iş yapmadan o rıhtımlarda dikili duran vinçler sökülerek nihayet oradan kaldırıldı.

Bu rıhtımlar önündeki deniz derinliği on metreden onüç metreye çıkartılmak suretiyle de dünya turistik yolcu gemiciliğinin simgesel bir lüksü olan 105,000 tonluk Princess Cruises gemisi İstanbul'a binlerce zengin turistlerle seferler yapmaya başladı. 2,800 yolcu kapasitesine sahip bu geminin İstanbul'u sefer programına alması bir büyük başarı olmuştur.

Princes Cruises sayesinde diğer şirketlere ait kruvaziyer gemiler de İstanbul'a sefere başladılar. 1999-2001 yıllarında güzel bir dönem yaşandı. Fakat küresel anlamdaki terör olayları ve ardından dünyadaki ekonomik kriz dünya genelinde olduğu üzere turistik yolcu gemilerinin Türkiye'ye olan sefer programlarını azaltmasına neden oldu.

Annem Thelma Mary "*Thelma de Cramer*", Frederick de Cramer ve Mary Whittall'ün kızıydı. 1921 yılında İzmir'e göçetmişlerdir. Babam Richard Edward Wilkinson'la İzmir'de tanıştılar ve 1924 yılında evlenerek Bornova'ya yerleştiler.

Annem vefat ettiği 1985 yılına kadar Bornova'da otuz üç odalı saraya benzeyen malikhanede yaşadı. Bu malikhane Protestan Kilisesi'nin yanındaydı.

Babamın en büyük merakı arkeolojydi. Ömrü boyunca topladığı arkeoloji konulu eserlerden oluşan binlerce kitaplık kütüphanesini Ege Üniversitesi'ne hibe etmiştir. Üniversite kendisini onur üyesi olarak ödüllendirmiş ve armağan olarak üniversitenin altın anahtarını vermişlerdir.

1960-70 yıllarında devam eden İngiliz Konsololuğu görevi emekli olmasıyla sona eren babam Richard Edward Wilkinson, İzmir'de vefat etmiştir.

Annemin ailesi 1921'de Londra yakınlarındaki Crondon kasabasından İzmir'e gelmiştir. Dedem Charles Wilkinson, Londra'da Whittall şirketinde muhasebeci olarak görev yapıyordu. İzmir'e geliş tarihini kesinlikle bilemiyorum ama 1891 olabilir.

İzmir'deki yaşama ait bir anıyı burada tekrarlamak isterim: - Kurtuluş Savaşı sırasında Mustafa Kemal'in Orduları İzmir'e yaklaşırken, Anadolu'yu işgal etmiş Yunan ordusu da bozgun bir halde İzmir'e doğru kaçıyor ve İzmir'e yaklaştıkça yolları üzerindeki birçok köy kasaba ateşe veriliyordu.

İzmir'deki koloni toplanmış ve önce eşler olmak üzere tahliye karar verilmiş. Birkısmı çok değerli olan bazı eşyalarını ve hatta altınlarını evlerinin bahçesine gömmüşler. Fakat diğerleri hiçbir vakit kalmadığından üzerlerindekiyle kaçmışlar.

Terkedilen evler yağmaya maruz kalmıştır. İzmir'e ilk dönen dedem olmuştur. Evlerin yağmaladığını görünce, büyük şaşkınlığa uğramış. Fakat İzmir'deki Bedesten'i gezerken yağmalanmış hemen tüm eşyaların orada satılmaya çalışıldığını görmüş. Nevar ki savaş koşulları içersinde sergilere düşen nice değerli eşya yok pahasına satılmak isteniyormuş. Dedem bunların hemen hepsini işte o yok bahasına değerle satın alarak eve getirmiş. Sonra İzmir'e dönüşler başladığında, komşularını davet eder, kendilerine ait bir mal varsa, kaçta kurtardıysa o değerden kendilerine teslim edermiş. Anneannem Madeline La Fontaine, Edward Augustus John La Fontaine ve Blanche Magdalen Whittall'ün kızıdır.

Moda'da Şükran Sokak'ta 13 Numaralı bir evde otururduk. Dört katlı ahşap bir evdi. Yerinde apartıman vardır. Moda'daki yaşamımızı unutmama imkan yok. La Fontaine ve Whittall ailesinin çoğunluk fertleri Moda'da yaşam sürdürüyorlardı. Evler çok geniş bahçelerle çevriliydi. Bahçelerin çiçeklendirilmesi kadar ağaçlardan meydana gelen bir ormanı anımsıyorum.

Whittall'lerin malikhaneleri denize kadar uzanan bahçeleriyle başlı başına birer saray gibiydiler. Marmara'ya doğru sahilde kotralar bağlanırdı.

Noell ailesinden de bahsetmek isterim; Noell'ler denizcilikle uğraşmıyorlardı, fakat Moda'nın vazgeçilmez saygın simalarıydılar. Sydney Noell sağlığı yerinde oldu sürece, zaman zaman İstanbul'a gelerek herhalde hasret gidermiştir.

Asıl Moda'ya yerleşmiş olan babasıdır. Yerleşme yılları 1910'dur. John Moell & Sons Scheffield Cutlers Co. adıyla bir şirket kurmuşlardı. O yıllarda İstanbul'daki sosyete evlerindeki çatal, kaşık, bıçak ne varsa üstünde John Noell & Sons markası görülürdü ve bu markalı yemek takımlarını kullanmak bir zenginlik gösterisi sayılırdı.

Yine Gillette firmasının da temsilcisi olmuşlardır. 1925'de itibaren Gillette marka jilet ithalatçısı olmuşlardır. Ayrıca Gestetner hesap makinalarının temsilcisiydiler. Artık herbiri antika olmuştur.

Şirketleri Karaköy Meydanı'ndaki Bankalar Caddesine doğru çıkan setteki Domuz Sokağı'ndaydı.

Noell'lerle akrabalığımız vardı. Noell'in annesi bir La Fontaine'di ve büyük annemin kızkardeşiydi. Ayrıca Osmanlı Bankası'nda genel müdürlük yapmış bir Whittall de vardır ki adı Edmond Whittall'dü. 1970'e kadar on yıl Osmanlı Bankasında bu görevi üstlenmiştir. Annesi de bir La Fontaine'di.

Yine Moda'daki anılara dönersek yılbaşlarına doğru Hugh Whittall'ün annesi Lilian Whittall yortularda ve kristmas günlerinde büyük bir yemek daveti düzenlerdi. Masada hertürlü, ama tamamıyla İngiliz menüsü olurdu.

Onların bahçeleri inanılmaz güzellikteydi. Edwin Whittall'ün evi hatırladığım kadarıyla hepsinden daha heybetliydi ve sınırı kıyıya kadar uzanırdı. Artık oradan yol geçmektedir ve yerine herhalde enaz beş altı apartıman inşa edilmiştir.

Moda Deniz Klübü gerçekten bir deniz klübüydü. Yelken sporları çok ilgi görürdü. Akşamları, özellikle daha sonraları ünlü bir İtalyan orkestrasıyla şenlenir ve halk Moda Vapur İskelesinde oturur bu eğlenceleri seyrederdiler.

Zaman pekçok güzelliği alıp götürmüştür.

### ***Mişel Akavi ve Laurent Reboul Vapur Acentesi***

Reboul ve Akavi aileleri tarafından kurulmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nun bir eyaleti olan Beyrut'tan işbulmak amacıyla İstanbul'a göçeden Akavi ailesinden Mişel Akavi İstanbul'a geldiğinde henüz beş yaşındaydı. Gençliği İstanbul'da geçmiştir.

Genç yaşlarında âşık olduğu kız, yine ünlü bir gemi acentesi olan Fransız asıllı Reboul ailesinden Laurent Reboul'un kızkardeşiydi. Reboul'ler ise 1810 yılında Moris adasından önce Marsilya'ya ve Marsilya'da fazla kalmadan İstanbul'a göçetmişlerdi.

Moris Adası İngilizler'in müstemlekesi olunca Reboul'lar İngiliz boyunduruğuna girmemek için kaçarak 1820'de İzmir'e geldiler. İzmir'de tavukçuluk yapmaya başladılar. Fakat daha iyi iş bulabilmek umuduyla Trabzon'a yerleştiler. Ancak Trabzon'da vapur acentesi olarak yeni bir ticaret yaşamına başladılar. *Laurent Reboul Vapur Acentesi* böylece doğdu.

Trabzon'a ait salnamelerden yapılmış derlemeleri de incelediğimizde Akavi ailesinin yaşam öyküsüyle bağlantılı bazı izlere de tanık olduğum için nakletmek isterim:

Trabzon'da donatan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren firmalar da dahil olmak üzere, ticaret yapanlara ait bazı isimler şöyle:

- Mimbıyıkzade Hacı Hüseyin - Gemicilik
- Üçüncüoğulları - Gemicilik
- Yelkenci Ömer - Gemicilik
- Hacı Agosyan İstefan Ağa - Tüccar
- Puluroğlu Nikola Ağa -Tüccar
- Merküryan Agop Ağa - Tüccar
- Sargancıoğlu Nikola Ağa - tüccar
- Kırzade Ali İsmail - Gemici tüccar
- Yunuszade Ali Şefik - Gemi Acentesi
- J.J.Hochstrasser - Gemi Acentesi, İthalat ihracat
- Carlo Fonzi - Gemi Acentesi, İthalat ihracat
- Nemlizade Mithat - Gemi Acentesi.
- Laurent Reboul - Gemi Acentesi

Nemlizade ailesinin kökleri XVI. Yüzyıla kadar gitmekte ve bilinen ilk isim Nemlizade Seyir Ağa olarak görülmekte.

Trabzon'un köklü ticaret firmalarından Hacı Ali Hafızzâde Hasan Rıza Bey tüccar ve birzaman gemi acenteliği de yapmış.



Jan Akavi

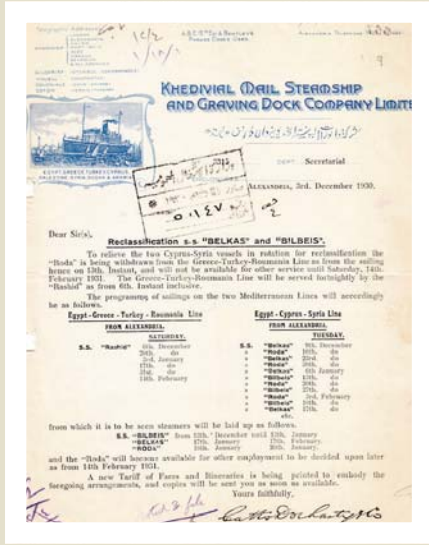
Akavi ve Reboul ailesinin İzmir-Trabzon ve yine İzmir üçgeninde devam eden yaşamlarına dönersek, 1828 tarihli bir belge, hayli bilgi vermekte.

1828 yılında henüz Fransa Dışişleri Bakanlığı adına Fransız İzmir Konsolosu olarak vekaleten Hollanda İzmir Konsolosu Jacob Van Lennep görev yapıyordu.

22 Eylül 1828 tarihli bir belgede Alexandre Timothée Reboul ve d'Elizabeth Tricon ailesinin dünyaya gelen oğlu Laurent Timothée Reboul adını kaydettirmek için Hollanda'nın İzmir konsolosluğuna müracaat ettiği yazılıdır. Jacop Van Lennep kaydı yapmak için İngiliz Konsolosu ve İzmir'li tanınmış tüccar Charlton Whittall'ü de tanık olarak davet etmiştir. Nitekim belgede yazılı olduğu üzere, tören sırasında, Charlton Whittall ve J.Keun ve D.Abro da tanıklık ettiler.

Marie Charles Josef Timothée Reboul ve onun oğlu Laurent Timothée Reboul 1885'de Trabzon'dan İstanbul'a geldiler.

Raboul ve Akavi ailesinin evliliğinden doğan Jan Akavi, annesinin ve babasının yaşamına ait anıları şöyle aktardı; "Annem Ivonne Reboul ailenin en büyük kızıydı ve 1889'da İstanbul'da dünyaya geldi. Kardeşleri Laurent Reboul, Gil Reboul, Jacques Reboul'dü. Gemi Acentesi olan Laurent Reboul'dür.



Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company Limited. Hidivyal Posta Vapurculuk Şirketi.

Dedem ve anneannem Kadıköy'de çarşı içinde Hacı Bekir Şekerci dükkanının yanındaki evde otururlardı. Annem de o evde dünyaya gelmiştir. Laurent Reboul annemden iki yaş küçüktür. 1910 civarında gemi acentesi olarak başlamıştır. I Dünya Savaşı sonrasında Gabriel Couteaux ile ortaklık kurdular.

Couteaux'larla Reboul'lar uzaktan akrabaydılar. Laurent Reboul gemi acentesi İstanbul'daki en eski acente sayılır. Sonra Gabriel Couteaux ile birleşince, şirketin adı L. Reboul & G. Couteaux Gemi Acentesi olmuştur.

Les Messageries Maritimes, La Compagnie Paquet armatörlük şirketleri Trabzon'daki yıllarda da temsil ettikleri armatörlük şirketleriydi. Paquet armatörlük şirketinin temsilciliği benim zamanıma kadar devam etmiştir. Paquet bir Fransız gemicilik şirketi idi ve Trabzon'dan İspanya'ya birçok yumurta ihraç edilirdi.

Paquet şirketi zamanla yük gemiciliğinden çekilmiş ve turistik yolcu gemiciliğine dönüşmüştür. Nitekim son yıllarda adı Cruvasier Paquet olmuştur. Messagerie Maritimes bir Fransız devlet armatörlük şirketi idi.

Jan Akavi 1920'de Kadıköy'de Bahariye'deki Saint Josef Lisesi'nin yanındaki sokakta yer alan evlerinde dünyaya geldi. Bahariye o yıllarda Cevizlik olarak anılıyordu.

Ağabeyi Josef Akavi 1919'da Kadıköy'deki Hacı Bekir Şekercisi'nin yanındaki evlerinde dünyaya gelmişti. Diğer kardeşleri Jan Akavi ve Robert Akavi Fransa'da avukattı.

Jan Akavi ilkokulu Sakızağacı Sokakta'ki Fransız anaokulunda tamamladı. Ardından Fransız konsoloslugu'nun içerisindeki Saint Louis Capusen Kilisesi'ne bağlı okulda devam etti.

Türkiye'de 1925'de eski yazıdan yeni yazıya geçişi sağlayan Harf İnkılabı olduğunda Jan Akavi'yi babası Josef Akavi ile birlikte Fransa'ya gönderdi. Fransa'nın güneyindeki Nimes kentindeki papazlar okulunda okudu. Babası aynı okulda öğrenim gördüğünden çocuklarını da bu okula göndermişti.

1938 sonunda İstanbul'a döndü ve askerlik için müracaat etti. 1940 yılında askere aldılar ve Diyarbakır'da üç buçuk sene askerlik yaptı.

Askerlik anılarını unutulmaz yıllar olarak anımsayan Jan Akavi şöyle anlatıyordu; "Savaş yıllarıydı. Her seferinde tezkere haberi ve ardından da askerliğin altı ay uzatıldığı haberi gelirdi. 1941'de Almanlar Stalingrad'a kadar gelmişlerdi. Neyse sonunda terhis edilerek İstanbul'a döndüm.



*Babamın Kapalı Çarşı'da antikacı dükkanı vardı. Onun yanında çalışmaya başladım. Fakat Varlık Vergisi Kanunuyla yaşam mahvoldu. Babam herşeye rağmen bu vatanın bizim vatanımız olduğunu söyleyerek bizlere, dayanacağını, ama bizlerin başımızın çaresine bakmamız gerektiğini söyledi.*

*O zaman Gabriel Couteaux'nın gemi acentesine katılmamı öğütlemişti. Fakat şirkette birsürü deneyimli memur arasında ezilirim diye kabul etmedim. Ama başka bir iş varsa bunu yapabilirim diye düşünüyordum. O sırada Van der Zee Gemi acentasında bir iş buldum.*

*Van der Zee'yi o yıllarda bir bankacı olan Yugoslav asıllı Redon Vanoviç temsil ediyordu. Şirketin önemli isimlerinden biri Yine Josef Vonn'du. Ayrıca ortakları arasında Vasiliadis vardı. Van der Zee firması Karaköy'de Hüdavendigar Handa'ydı.*

*Aldığım ücretin zamanla artırılmasını istedim. Zam talebini reddettikleri gibi, eşimin çalıştığını ve ikimizin elde ettiği gelirin yeterli olduğunu söylediler. Bu çok aptalca bir gerekçeydi. Anında ayrılarak Şarap İskelesi Sokağı'ndaki Constantino Miloviç'e ait Miloviç Gemi Acentesine katıldım.*

*Bu şirkette Bernard Stamboli de vardı. Onu gemi acentası olarak ben yetiştirdim. Ayrıca Miloviç'in yeğeni Roberto Miloviç vardı.*

*Miloviç Gemi Acentesi kapandığında Kosta Schoneff, Roberto Miloviç ve Bernard Stamboli Şark Ekspres Gemi Acentesini kurmuşlardır.*

*Constantino Miloviç de gemi acentalığını Laurent Reboul Gemi Acentesinden yetişerek öğrenmiş, sonra kendi acentesini kurmuştur."*

*Jan Akavi, Miloviç Gemi Acentesinde çalışırken Air France- Fransız Havayolları şirketinde gelir olanakları çok daha iyi olan bir iş bulur ve acenteden ayrılır. Air France'da üç sene kalır. Bu yaşam sürecinde bir değişim olur ve şöyle anlatır; "Fakat Laurent Reboul gemi acentesinin giderek bozuluyordu. Air France'da çok tutumlu yaşayarak para biriktirmiştim. 1953 yılında Reboul firmasına katılmak istediğimde beni İzmir'e tayin etmek istediklerini söylediler.*

*İzmir'deki gemi acentesinin tüm yetkisi bana veriliyordu. Zamanla ortak oldum ve hisselerimin oranı artmaya devam etti. Şirketin yarı hissesine sahip olduğumda Laurent Reboul vefat etmiş ve Gabriel Couteaux ile ortaklık meydana gelmişti.*

*Ortaklık hissem payı İstanbul'da yüzde yirmibeş civarındaydı. Ardından Gabriel Couteaux vefat edince, İstanbul'da Transmar ve İzmir'de Egemar isimli iki gemi acentesini kurdum.*

*Yıllar içerisinde temsil ettiğimiz Amerikan, Fransız ve diğer şirketler zamanla armatörlük faaliyetlerinden çekildiler ve çoğu da iflas etti. Prudential Lines, Messagerie Maritimes, Paquet bunların başında geliyordu. Daher de iflas etti.*

*Jan Akavi 1955-1970 yıllarında İzmir'deki Derneğin başkanlığını üstlendi. Derneğin merkezi Pasaport'taydı. Derneğin ilk yıllarından Handrik Dutilh'in babasını, Van der Zee'nin Müdürü Zakharides'i ve Maltass'ı hatırlamakta. Maltass dediği üzere İstanbul'daki Charles Wilkinson'un şirketinin İzmir'deki müdürüydü.*

İzmir'de önce Bornova'da oturdular. Fakat Bornova'da yaşamı zor bulduklarından İzmir'e göç ettiler.

İzmir'deki yaşamlarında oğlu Jan Akavi ve kızı Michelle Akavi dünyaya geldi. Oğlu Jan Akavi de babası gibi gemi acenteliğini tercih ederek, Koçtuğ'un Antwerp temsilcisi oldu. Yıllar sonrasında Koçtuğ denizcilikten çekilince Ömer Araz'la Normed Denizcilik Taşımacılık ve Tic.AŞ acentesi olarak kendi şirketlerini kurdular. Sağladıkları büyük başarılarla konteynerli düzenli hat şirketi haline geldiler ve Normed Line adını verdikleri şirketleriyle Kuzey Avrupa limanları bağlantılı çalışmaya başladılar.

Michelle Akavi 1971'de evlendikten sonra otuz yıl Hong Kong'da yaşadı. Jan Akavi'nin ifadesiyle "Kızım ve damadım mucizevi bir şekilde yeniden İstanbul'a döndüler ve Çin eşyası satan bir mağaza açtılar"

### ***Spiros Skuras ve Prudential Lines***

Jan Akavi'nin meslek yaşamında Prudential Lines ile ilgili bir anı da var.

Prudential Lines'in sahibi armatör Spiros Skuras, aynı zamanda Amerika'nın dünyaca ünlü 20.th Century Fox Flim stüdyolarının da sahibiydi. O yıllarda flim dünyasına pek çok ünlü filmi ve sanatçıyı yetiştiren müthiş bir okul gibiydi.

Prudential Lines ise, Amerika Birleşik Devletleri'nin kutulu taşımacılık devi olarak görülüyordu. Çok yeni bir konteyner sistemi geliştirmişlerdi ki bu "Lash" olarak adlandırılıyordu.

Spiros Skuras bir süre sonra hem yaşlılığı ve hem de rahatsızlığı nedeniyle şirketin yönetim kurulu başkanlığını oğluna bıraktı. O yıllarda İstanbul ve İzmir Prudential Lines'in Doğu Akdeniz'daki önemli uğrak limanları sayılıyordu.

Spiros Skuras, 1971'de New Orleans'ta inşa ettirdiği bir gemisine Lash Türkiye adını verdi. Hatta, Lash Turkey değil, ısrarla ve dikkatle *Lash Türkiye* adını yazdırttı. Geminin denize inme törenine de Jan Akavi'yi de davet etmişti.

Onur misafirleri ise Türkiye'nin ABD Büyükelçisiyle eşiydi. Yanyana durdular ve tarihe geçecek bir anı fotoğrafı çektiler.

### ***Hollandalı Van der Zee***

Hollandalı Van der Zee ailesi 1792'de İzmir'de Seydiköy'e yerleşmiştir. Seydiköy günümüzde Gaziemir olarak bilinmektedir. Ailenin birkolu Çanakkale'ye yerleşti ve Truva harabelerinde kazı yapan Heinrich Schliemann'la yardımcı olarak çalıştılar.

İzmir'deki ilk evleri 1902-1903 yıllarında Karşıkkaya'da inşa ettikleri ve günümüzde Van der Zee Köşkü olarak bilinen taş köşktür. Heinrich veya Hendrik'in asıl adı Henry'di. Yaşadığı yıllarda Almanca karşılığı olan Heinrich adıyla tanındığı görülür.

Henry van der Zee konusunda yazdığım Quentin Compton- Bishop (İngiltere), Henry'nin eşi Habdank Gorkiewicz, (Heloutka, Helka)'in büyük halası olduğunu belirterek şu bilgileri vermiştir; "Henry'nin kızı Helena van der Zee tüm aileyi anlatan anı kitabı yazdı. Bu kitap ailenin İzmir'deki yaşamını içermektedir. 'Tales of an old House' adını verdiği eseri günümüzde Van der Zee Köşkü olarak bilinen Karşıyaka'daki evleri üzerinedir.

Helka van der Zee'nin beş çocuğu dünyaya geldi. Köşkte Alman ve İngiliz dadılar dahil olmak üzere 15 hizmetkar çalışırdı. Ailenin bazı fertleri vefatlarında bu köşkün bahçesine gömülmüşlerdir.

Eşi Helka Van der Zee ve yine ünlü ailelerden Bayan Aliotti İzmir'de bisiklete binen ilk hanımlar olarak tanınmıştır. Kışlık evleri Punta- Alsancak'ta Pasaport Rihtımı sırasındaydı.

Kızları Helena, Van der Zee'nin eserinin anı sayfalarında İzmir bölgesinde sık sık cereyan eden depremlerden bahseder. 1908 Meşrutiyet İhtilali'nden başlayarak, I. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreçte de Van der Zee ailesi yaşamlarını rahat bir şekilde sürdürmüşlerdir. Henry van der Zee, İzmir'de Deniz Ticaret Odası'nın da kurucuların biridir. Armatör, çok güçlü bir vapur donatanı ve acentesi olarak faaliyet gösterirdi. Çocuklarından en küçük olanı Atina'da bir soyguncu tarafından öldürülmüştür.

W.F. van der Zee armatörlük şirketi olarak üç gemisi vardı. Bunlardan Willem Frederik'in 8 Ağustos 1914 günü Çanakkale'den İzmir'e yüklü olarak seyrederken tutuklandığına yazılı belgede şöyle denilmektedir; "1911-12 'de Türkiye- İtalya Savaşı patlak verdi. 1912'de Balkan Harbi başladı ve 1914'de I. Dünya Savaşı Osmanlı İmparatorluğu'nu içine çekti. 1912'den başlayarak Boğazlar Müttefik Güçleri gemilerine kapatılmıştı. 1914'deki sıkılaştırılan uygulamalardan Hollanda ticaret gemileri çok olumsuz şekilde etkilendiler.

*İzmir'li armatör W.F. van der Zee filosunda yeralan Willem Frederik gemisi Zonguldak'tan İzmir Gaz Şirketi adına yüklediği kömürü İzmir'e götürürken 8 Ağustos 1914 günü Çanakkale'de durduruldu! Geminin hareketi engellenmekle kalmadı, İzmir Gaz Şirketi kömürsüz kaldığından havagazı üretimi durur hale geldi!*

*Yasaklar müteakip aylarda daha ağırlaştı. W.F. van der Zee'nin sahibi olduğu ve ikisi kömür yüklü üç gemisi İzmir Limanı'nda çifte demir atılarak ve hatta zincirlerle karaya bağlanarak tutuklandığı gibi, 1871 lira ceza kesildi!"*

Araştırmacı yazar Soner Yalçın "Efendi" isimli eserinde "İlk kurşunu İzmir'de değil İsviçre'de attı" başlığı altında Van Der Zee ailesini şöyle anlatır; "Yıl 1911. İtalyan - Osmanlı orduları Trablusgarb'ta savaşıyor. O günlerde İsviçre sinemalarında Osmanlı devleti aleyhine bir film gösteriliyor. Filme tahammül edemeyen Osman Nevres Neuchatel'deki sinemanın beyaz perdesine üç kurşun sıkıyor. İkinci kurşunun adresi Bükreş !

Osman Nevres artık Teşkilatı Mahsusa'nın fedaisiydi. Teşkilata onu alan isim ise, hemşerisi Doktor Nazım'dı. Kod adı Hasan Tahsin'di. Görev yeri ise Romanya'ydı.

Balkan ülkelerinin İngiltere safında yer alması için Balkan Cemiyeti'ni kuran İngiliz Noel ve Leland Buxton kardeşler Bükreş'te bir konferanstan çıkarken Hasan Tahsin'in kurşunlarına hedef oldu. Öldürememiş, kardeşlerden sadece Leland Buxton'u yaralamıştı. Yakalandı ve beş yıla mahkum oldu. İki yıl yattı. 1916 yılında Osmanlı ve Alman orduları Bükreş'e doğru ilerlediler. Siyasi mahkumlar daha iç bölgelerde bulunan hapishanelere taşınacaktı. Mahkûmlar banliyö istasyonuna götürüldü, Osman Nevres buradan kaçmayı başardı. Yaralı ayağıyla bin bir güçlüğüyle İstanbul'a geldi.

Talat ve Enver Paşaların isteği üzerine istirahat etmesi ve muhtemel bir görevi üstlenmesi için İsviçre'ye gönderildi. 1918 yılında İsviçre'den döndü. Kısa bir süre İstanbul'da kaldı, ardından İzmir'e gitti.

1,80 boyunda, ela gözlü, daima koyu renk giyen Osman Nevres'i İzmir sokaklarında fesle dolaşırken gören olmamıştı, şapka kullanıyordu. Mondros Mütarekesi sonrası '*Hukuk-u Beşer - İnsan Hakları*' gazetesini çıkardı. Sert muhalefeti ve milliyetçi yazıları yüzünden gazetesi kapatıldı. Yılmadı, bu kez 'Sulh ve Selamet' adındaki gazeteyi çıkardı.

Efzon Alayı'na kurşun yağdırdıktan sonra kaçmaya fırsat bulamamıştı. Yunan askerleri Hasan Tahsin'in cesedini parçaladılar. Bununla da hırslarını alamadılar, Frenk Mahallesi'ndeki evini de darmadağın ettiler.

O günlerde Hasan Tahsin'in ailesinin yardımına, gemi acentesi Van der Zee'nin patronu Hollandalı Yahudi tüccar Heinrich Van der Zee yetişti. Aynı zamanda o günlerde Norveç fahri konsolosu olan Van der Zee, Hasan Tahsin'in ailesini bir süreliğine Amerikan Koleji'nde sakladı.

Heinrich Van der Zee, Türk dostu olarak tanınmıştır. Evi Karşıyaka'daydı. Halen de Van der Zee Köşkü olarak korunmaktadır.





## XIX. YÜZYIL İKİNCİ YARISINDA SAMSUNLU VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ

Osmanlı İmparatorluğu 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Karadeniz'de serbest dolaşım hakkı ilk kez Rus ticaret gemilerine tanınmak zorunda kalmıştır. Aynı hak 1784'de Avusturya'ya ve XIX. Yüzyıl başlarında da İngiltere, Fransa ve diğer devlet ticaret gemilerine verilmiştir.

Ticaret yaşamına bir örnek teşkil etmesi bakımından Samsun'da elektrik olmadığı 1880'li yıllarda gazyağının yanında yağlama yağı ve mazot gibi ürünleri de satanlar Rum, Ermeni veya birkaç Avrupa kökenli tüccar olabiliyordu.

XIX. Yüzyıldan itibaren Avrupa bayraklı buharlı ticaret gemilerinin Karadeniz'de seferlere başlamasıyla, Samsun'un dünyaca ünlü üstün aromalı tütünleri çok önemli bir ticaret ve gemicilik potansiyelinin doğmasına neden olmuştur. O kadar ki, Trabzon'dan, Ege'den pek çok göçler almış ve böylece Samsun birtaraftan da Avrupa'dan göçeden çoğunluk Fransız, İsviçre'li, Yugoslav ve İtalyan asıllı ailelerin yer aldığı bir insan mozayığı meydana getirmiştir.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından sonra Kafkas göçmenlerinin Trabzon'un yanısıra Samsun limanını da transit geçişte kullanmaya başlamaları, Kırım Savaşı ve Şeyh Şamil İsyanından sonra başlayan göç akımının 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda da devam etmesi, Samsun'u bu yüzyılın sonlarında Karadeniz'in en işlek limanlarından birisi haline getirmiştir.

Avrupalı devletler deniz ticaretini vapur şirketleri ve bunların temsilcileri olan gemi acenteleri aracılığıyla icra ediyorlardı. 1897 yılında Samsun'a tarifeli seferler yapan gemilere ait şirketler ve acenteleri şöyleydi: *Les Messageries Maritimes (Fransa) Hans Hochstrasser; La Compagnie N.Paquet (Fransa) - Jirayr Hekimyan ve oğlu; Le Lloyd Autrichien (Avusturya) - Seput; La Compagnie Russe de Navigation a Vapeur (Rusya) - Andon Kypriotti; La Compagnie Ottomane Mahsousse (Osmanlı) - Âli Bey; La Compagnie Ottomane Courdji (Osmanlı) - Arzoğlu Theodore; La Compagnie Panhellenique (Yunanistan); La Compagnie Italienne Flairo-Rubattino (İtalya) - Arzoğlu Theodore; Papayanni & Anglaise (Yunanistan) - Arzoğlu Theodore.*

Bu şirketlerden Les Messageries Maritimes, La Compagnie N.Paquet, La Compagnie Italienne Flairo-Rubattino gemileri Samsun'a haftalık seferler yaparken, diğerleri onbeş günlük aralıklarla uğrak yapmaktaydılar.

Samsun'a gelen giden vapurlara, su, kömür, kumanya veren "Deniz Bakkallığı" firmaları, ya da kumanyacılık şirketleri zamanla gemi acentesi kişiliğine bürünmüşlerdir. Gerek kumanyacılık dönemlerinde ve gerekse ileri yıllarda bu şirketlerin tamamı yabancılar tarafından temsil edilmekteydi. Örneğin Les Messageries Maritimes (Fransa)'nın acentesi yine bir Fransız asıllı Numa Daulcet'ti.

Samsun'da limana kayıtlı ilk armatörlük şirketi Kanadoğlu Aristidi ve ailesi tarafından 1910 yılında kurulan Bahr-ı Siyah Vapur kumpanyası'dır.

1912 yılı kayıtlarına göre Samsun'da faaliyette bulunan vapur kumpanyaları şöyledir: *Canakis, Lazarides; Adolf Deppe, Jirayr Hekimyan; Deutsche Levante Linie- Hochstrasser & Cie.; Khidivial Mail Steamship - C.L.Hekimyan & Sons ; Lloyd Autrichien- Del Torre ; Les Messageries Maritimes-Laurent Colomb; La Compagnie N. Paquet & Cie- Jirayr Hekimyan & Sons; La Compagnie Panhellenique- Boduroğlu Kirkor; Navigazione Generale Italiana-Markopoli; Ellerman- Giraud & Corres Pandant; Lloyd Triestino Navigazione (Trieste) - Alberto Rossi; Hochstrasser & Co- Fernand Madzar (Sonraları Samsun Deniz Tic.Ltd).*

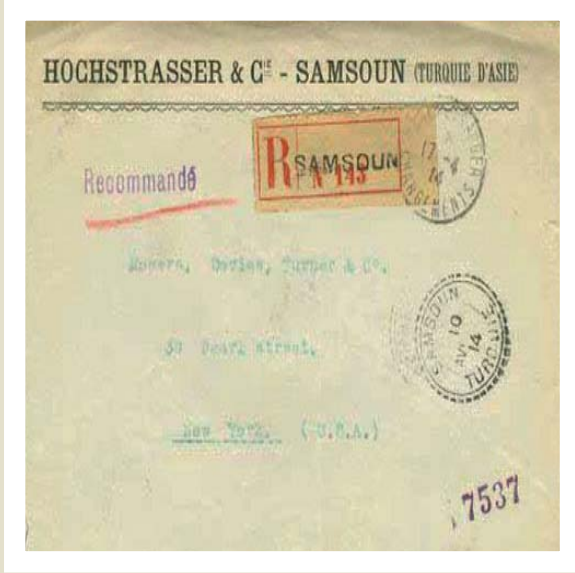
Samsun'da zamanla kurulmuş olan armatörlük şirketleri ise Yelkencizade ve Mahdumları Vapurları, Sadıkzâde Biraderler ve Şürekası Vapurları, Alemdarzâde Biraderler Vapurları, Kefelizâde Hamdi Bey Vapurları, Kırzâde ve Kalkavanzâde Vapur Kumpanyası firmalarıydı.

Yerel bir yayın olan Aks-i Sedâ ceridesinin muhtelif nushalarında bu vapur şirketlerinin ilanları yer aldığı gibi, The Journal Oriental ve Levant Herald gibi İstanbul merkezli gazetelerin yayınlarda da vapurların seferlerine ait ilanlara rastlanılmaktadır. Aks-i Sedâ'da yeralan Yelkencizâde ve Mahdumları Vapurları "Kara Deniz Postaları"na ait bir ilanda şöyle bir duyuru görülür: "*Yelkencizâde Biraderlerin Raif Bey Kaptanın süvarisi olduğu Fransuz bandıralı Anadolu Vapuru Teşrin-i Evvel'in 22 Pazar günü sabahı Saat 10'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak, İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun iskelelerine uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir. Ayrıntılı bilgi için Sirkeci'de Mesadet Hanı'ndaki Yelkenci zâde Biraderler'e müracaat. Telefon: İstanbul 1515.*"

Kırzâde ve Kalkavanzâde Vapur Kumpanyası'nın Karadeniz Postası da ünlüdür. Bu şirkete ait Aks-i Sedâ sayılarında görülen bir ilanda şöyle denilmektedir: "*İsmail Kaptanın süvari olduğu birinci sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının hertürlü istirahatı sağlanan Sulh vapuru Teşrin-i Sâni'nin 7.ci Çarşamba günü Saat Dörtte Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Zonguldağ, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a doğru gidecek ve avdetle tekmil iskelelere uğrayarak yolcu ve ticarî eşya alacaktır.*"

*Ayrıntılı bilgi için Eminönü'nde Rıhtım Hanı'nda 4 Numaraya müracaat. Telefon: İstanbul 2520."*

29 Mayıs 1933 Tarih ve 2239 Sayılı yasayla Devlet Deniz Yolları İşletmesi faaliyete geçmiştir. 24 Ocak 1944 Tarih ve 45617 Sayılı yasayla da Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü adını almıştır. Bu yasayla Türkiye limanları arasında yolcu taşımacılığı tamamiyle devlet tekeline verildiğinden, Türkiye genelinde olduğu üzere, Samsun'daki özel firmalara ait ve yolcu taşımacılığı yapan vapurlarla mal varlıkları bu devlet şirketine devredilmiştir.



Hochstrasser & Co'nun Samsun ve Trabzon başlıklı zarfları

### **Samsun'da İsviçreli Hochstrasser ve Marsilya'dan Samsun'a uzanan çizgide Madzar ailesinin acentelik öyküsü**

Yugoslavya'nın Karadağ bölgesinden gelen baba tarafından Mirko Madzar'ın dedesi Policarpe Madzar'ın babası da İzmir'de 1800'lerde Osmanlı Bankası'nda çalışıyordu. Baba tarafının İzmir'e göçetmesi daha önceki dönemlere gitmektedir.

Mirko Madzar'ın babası Fernond /Franjo Madzar İzmir'de dünyaya gelmiştir.

Anne tarafı Marsilyalı Gondron ailesindedir. İki kardeşten Victore Gondron İstanbul'a geliyor ve ardından İzmir'e tayin ediliyor. İzmir-Aydın Demiryolu inşaatında mühendis olarak çalışıyor. Diğer kardeşi ise Süveyş Kanalı'nın inşaatında mühendis olarak görevli olarak çalışmış.

Anne tarafından büyükbabası Victor Gondron, sonraki yıllarda İzmir'deki gemi acentası Messagerie Maritimes'de görev almıştır. Mirko Madzar'ın annesi Espere Gondron'la babası Fernond Madzar 1945 yılında İzmir'de evleniyorlar. Fernond Madzar askere gitmeden önce The American Tobacco şirketinde çalışmaktaydı. Askerden dönüşünde de yine aynı tütün şirketinde çalışmaya devam etmiş ve altı ay gibi geçici görevle Samsun'da The American Tobacco şirketinde tütün eksperisi olarak çalışmıştır.

1852'de Trabzon'da kurulmuş olan İsviçre'li vapur donatanı ve acentesi Holtstrasser şirketinden Samsun acenteliği için davet alarak bu şirkete katılmıştır.

Hans Hochstrasser yönetimindeki bu şirket acentalık, hat acenteliği ve transit nakliyesi yapmaktaydı. Transit yükler İran'dan Avrupa'ya doğru olan taşımalardır. Nitekim İran'dan kuru yemiş, ipekli kumaşlar, halı Trabzon limanına gelir, oradan da Avrupa'ya sevk edilirdi. Holstrasser Gemi Acentasının Trabzon'dan başka Samsun, Giresun'da da şubeleri vardı.

Ayrıca temsil ettiği hatlarda çalışan tarifeli gemilerle Avrupa'ya yönelik ihracat işeri yapardı ki, Trabzon'dan İspanya'ya önemli miktarda yumurta ve fındık gönderilirdi.

Fernond Madzar Samsun'da Hochstrasser'de çalışmaya başlamışsa da, Hans Hochstrasser şirketin tüm yönetimini kendisine bırakmıştır.

Bu yıllarda Hans Hochstrasser zaman zaman İsviçre'ye gidiyor ve kalış süresini her seferinde biraz daha artırıyordu. Kendisi İsviçre'ye dönmeyi ve yaşamının kalan kısmını orada geçirmeyi istediğini belirterek, sonunda bu şirketi Fernond Madzar'a devretmeyi teklif etmiş ve dönmek üzere İsviçre'ye gitmiştir.

1959 yılında şirket adını feshederek, yerine Samsun Deniz Ticareti Ltd. Şti. olarak yenilemiştir.

### ***Samsun Limanı'nda İtalyan Rossi acentesi***

Rossi ailesi XIX. Yüzyıl ikinci yarısında İtalya'nın Genova liman kentinde denizcilik işleri yaparak yaşamlarını sürdürüyor, üç kardeş; Bernardo Rossi, Antonio Rossi ve Paolo Rossi kardeşlerden Bernardo Rossi Doğu'ya gitmeyi ve orada ticaret yapmayı cazip buluyordu.

İstanbul'a, İzmir'e sefer yapan İtalyan ticaret gemilerinin gemicilerinden, tüccarlardan anlattıklarını dinliyor ve daha da büyük bir ilgi duyuyordu. Ayrıca Genovalıların en geniş şekilde yerleştikleri liman kenti de İstanbul'du. Bu kararını gerçekleştirerek İstanbul'a göçetti. İstanbul'da gemilerden yük taşımak ve bu amaçla mavnalardan ve römorkörlerden oluşan bir filo kurmak istiyordu.

1890'larda Bernardo Rossi İstanbul'a yerleşirken, kardeşlerinden Antonio Rossi Selanik liman kentine, Paolo Rossi ise Batum liman kentine gemi acenteliği yapmak için göç etmişlerdi.

Bernardo Rossi, Aldo Rossi'nin, büyük dedesi olmaktadır. Römorkör ve mavnalardan oluşan bir işi vardır. 1880'de Aldo Rossi'nin dedesi Alberto Rossi İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Rossi ailesi Yüksek Kaldırım'daki bahçeli evlerinde yaşamışlardır. Alberto Rossi öğrenim için İstanbul'da bir İtalyan okuluna veriliyorsa da, daha sonraki yıllarda okumaya devam etmesi için Trieste'ye gönderilmiştir. Üniversite öğrenimini ise Venedik'te tamamlamıştır.

1911'de İtalya'nın Trablusgarb'ı almak istemesi üzerine patlak veren Trablusgarb Savaşı nedeniyle İstanbul'daki mavnalar ve römorkörlere Osmanlı hükümeti adına elkonulması karşısında Bernardo Rossi ailesi İstanbul'dan ayrılmıyor ve bu kez gemi acentesi olarak yaşamlarını sürdürmeye çalışıyorlar.

Bernardo Rossi, Venedik'te üniversiteden mezun olduktan sonra, o sırada I. Dünya Savaşı patlak verdiğinden üniversitede kalıyor ve öğretim görevlisi olarak çalışmaya başlıyor.

Savaş yılları sona erdiğinde İstanbul doğumlu olması ve Türkçe bilmesi nedeniyle asker olarak kendisini İstanbul'a gönderiyorlar. O yıllarda İstanbul işgal altındadır. 1919'da ordudan terhis edilince İstanbul'da acentelik işine giriyor ve kardeşiyle birlikte Fratelli Rossi di Navigazione isimli bir şirket kuruyorlar. Bu şirketin işleri İtalya-Türkiye arasında çalışan yolcu gemilerine acentelik yapmaktır.

1920 yılı sonlarında İtalya'da Mussolini hükümeti iş başına geçmiştir. Mussolini hükümetinden Aldo Rossi'nin dedesi Bernardo Rossi'ye bir teklif gönderiliyor ve Karadeniz'de bir limanda İtalyan Konsolosu olması öneriliyor. Limanı seçmek kararı da Bernardo Rossi'ye bırakılmıştır.

Bernardo Rossi eşi Maria Rossi'yi alarak Karadeniz turuna çıkıyorlar. En çok sevdikleri liman kenti Samsun olduğundan, 1920 sonlarında Samsun'a yerleşiyorlar ve böylece Karadeniz'de ilk kez İtalyan konsoloslugu açılmış oluyor. 1927'de Rossi ailesinin oğlu Ethio Rossi İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Sonunda bütün aile Samsun'a göçüyorlar.

Samsun'da ünlü İtalyan armatörlük firması Adriatica Navigazione şirketinin de acenteliğini yapıyorlar. Bu şirketin İstanbul'daki genel acentesi Aldo Campaner'dir.

Rossi ailesi Samsun'da 1940 yılına kadar Samsun'da hem gemi acentesi ve hem de İtalyan Konsolosu olarak görev yapmıştır. Fakat Bernardo Rossi bu görevleri veren Mussolini hükümeti olduğundan II. Dünya Savaşı sonunda bu yetkilerinin hepsi elinden alınıyor.

Bernardo Rossi oğluna başına gelen bu olaylar nedeniyle bir vasiyette bulunmuş ve ticaret hayatını asla politikayla karıştırmamasını istemiştir. Aldo Rossi'nin babası 1964'de Samsun'da dünyaya gelen ilk oğlu Alberto Rossi'den sonra, ikinci çocuğuna hamile olan eşini alarak İstanbul'a geliyor. Aldo Rossi 1965'de İstanbul'da dünyaya gelmiştir.

Eski şirket kapatılmıştır. Gemi acenteliğindeki deneyimi nedeniyle önce Alex Dabovich'in Dabovich & Co. gemi acentesinde çalışmaya başlıyor. Sonradan Constantino Milović Gemi Acentesi'nde çalışmaya devam ediyor.

1970 yılında aile İtalya'ya dönme kararını alıyor. Burada onu İtalya'ya gitmeye iten asıl gerekçe İtalya'yı bir kez olsun görmek ve anavatanda yaşamak özlemi olmuştur. Böylece bir İtalyan, yaşamının orta yıllarında ilk kez İtalya'ya göçüyor ve Sardunya liman kentine yerleşiyorlar. Amacı birtaraftan da iki oğlunun İtalya'da öğrenim görmesidir.

Sardunya'da Porto Torres denilen limanda acentelik yapmaya başlıyor. Küçük bir yer olduğundan beklediği bir yaşamı burada bulamıyor. 1973'de Ravenna'ya taşınıyorlar.

Ravenna yeni büyümekte olan bir limandır. 1973'de Ravenna'ya yerleşiyorlar. Ravenna'da Aldo ve Alberto Rossi babadan gelen deneyimlerle kendi gemi acentelik ve kumanyacılık şirketini kuruyorlar. Babası 1983'de vefat etmiştir.

Aldo Rossi, babasının vefatı sırasında ticaret lisesinden öğrencidir. Başka bir seçenek olmadığı gibi, denizcilik dünyasında yaşamak kararını verir ve İngiltereye City of London Polytechnic'te denizcilik eğitimi alır. İtalya'ya dönüşünde üç yıl bir gemi acentesinde çalışan Aldo Rossi 1992'de Overseas- Denizaşırı adını verdiği kendi acentesini kurdu.



1997'de Ravenna'da Evergreen tali acentası olarak tayin edildiğinde İtalyan genel acentesinin sahibi Bay Monetti telefonla davet ederek, Evergreen adına tüm Karadeniz limanlarında genel acenteliği aldıklarını, ve Aldo Rossi'nin İstanbul'lu olması nedeniyle Türkiye genel acentesi olarak da kendisini tayin etmek istediklerini söyler ve bundan sonrasını Aldo Rossi şöyle anlatır: - *"Bu işlerle ilgilenmem üzerine 1997'de öncelikle danışman olarak ve sonradan genel müdür olarak İstanbul'a döndüm.*

*Karadeniz, Türkiye olmadan bana göre topal bir denizdir. Donatan Evergreen işlerimizden memnun olduğundan, Türkiye genel acenteliğini bize önerdiler. Türkiye kararı çıktığında İstanbul'a yerleşmem önerildi ve kendimi yeniden İstanbul'da buldum.*

*Annem Alice Rossi, Ravenna'dan otuz yedi yıl sonra önce İstanbul'a ve sonra Samsun'a gitti. Eski Samsun'u görmek istiyordu. Annem dönüşünde kentin çok değiştiğini Samsun'da sadece Atatürk'ün heykeli kaldığını söyledi!"*

Oysa düşlerindeki Samsun bir iki katlı ve bahçeli evlerle bezeliydi ve Samsun ormanlarıyla da göze gönle akardı! İstanbul'da Yüksek Kaldırım'daki evleri ise harap halde de olsa hâlâ durmaktadır.

Aldo Rossi'nin Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev üstlendiği Bosphorus Gemi Acentesindeki odasında dedesinden kalmış bir belge çerçevelenmiş olarak duvarda asılıdır. Bu çerçevede 3 Temmuz 1914'de Genova isimli römorkörlerine İtalyan Konsolosluğundan verilen Liman Belgesi bulunmaktadır. Dedesi Bernardo Rossi ve eşi Victoria Rossi fotoğrafta yer almaktadır. Römorkörün kaptanı Bernardo Rossi'dir. 20 Mart 1921'de İtalyan Krallığına Alberto Rossi şövalye ilan edilmiştir.

Lloyd's Triestino'nun İzmir'deki ilk acentesi Lucien Arkas'ın ilk kayınpederi Zandonaki firmasına aitti. Aldo Rossi şöyle anlatır; *"Arkas ailesiyle dedem Samsun'da Adriatica'nın acentesi olduğu yıllarda başlamıştır. Lloyd Triestino ve Adriatica ikisi de devlet armatörlük firması olduklarından dedem Lloyd Triestino'nun da Samsun acentesiydi. Fakat Lloyd Triestino'nun hemen hiçbir gemisi uğrak yapmazdı."*

## XIX. YÜZYILDA TRABZON LİMANI



30 Mart 1902 Trabzon Limanı Fotoğrafı  
Fotoğraf: H. Tcholakian

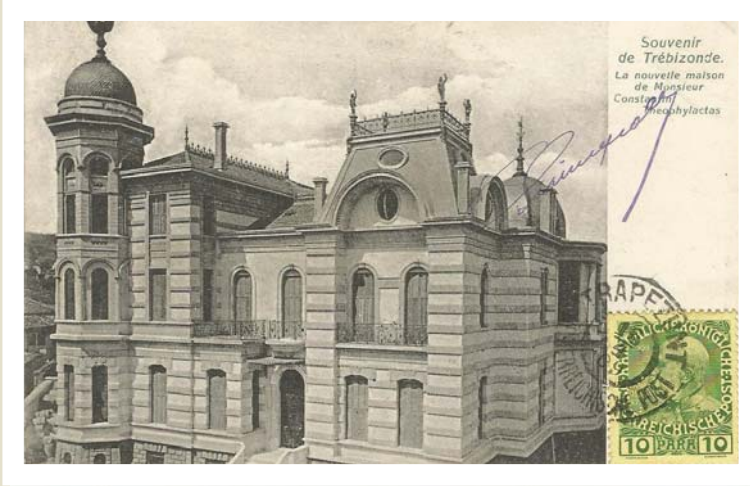
Vapur donatanları ve Acenteleri ile limanlar arasındaki ticarî bağların önemini işaret etmek adına, Osmanlı İmparatorluğu XIX. yüzyıl coğrafyasındaki limanlardan birini daha, ama bukez çok daha ayrıntılı olarak vermek suretiyle örnekleme yapmak isterim.

Trabzon limanı'nı seçmemin nedeni, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Murat Baskıcı'nın SBF Dergisi Cilt 67, No.3'de yer alan "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı.." başlıklı bir makalesi olmakta. Bu müstesna çalışmadan özetlenmiş bölümler dahi, limanların, vapur donatanları ve acenteler bağlamındaki ilişkilerinin ne denli önem arz ettiğini ortaya koymaktadır.

Trabzon limanının XIX. yüzyıldaki tarihi, tıpkı dönemin diğer önemli Anadolu limanlarındaki gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret hacmini artıran iki önemli gelişme ile yakından ilişkilidir. Bunlardan biri 1838 Balta Limanı ve onu izleyen diğer serbest ticaret anlaşmalarının yol açtığı ticaret hacmi artışı, diğeri ise uluslararası taşımacılıkta yüzyılın ortalarına doğru buharlı gemilerin kullanımının yaygınlaşmaya başlaması idi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ve özellikle İngiltere ile olan ticaret hacmi XVIII. Yüzyıl sonlarından itibaren yükselişteydi. 1838'de İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve hemen ardından onu izleyen benzeri diğer ticaret anlaşmaları, getirdikleri ticareti kolaylaştırıcı hükümlerle bu hacmi daha da artırdı. Örneğin İngiltere'nin, "Türkiye"ye pamuklu mamüller ihracatı yıllık ortalama itibarıyla 1824-1850 arasında 3.5 kat; toplam ihracatı ise yine yıllık ortalama itibarıyla 1814-1850 arasında 16 kattan fazla artmıştı. Osmanlı dış ticaretinin değerinde ise 1830-1911 döneminde ihracatta 6.8 kat, ithalatta 9.4 katlık artış meydana geldi.

Sanayi devriminin deniz ulaşımındaki yansıması buhar makinesinin gemilere uyarlanmasıydı. Buharlı gemiler uzun mesafeli deniz ulaşımını ve ticaretini kolaylaştırıcı ve dolayısıyla uluslararası ticaretin hacmini artırıcı bir etki yarattı.



Trabzonlu Banker Constantin Thophylactas'ın Yeni Konağı.  
Kaynak: Osman Öndeş

gemilerin hızla yaygınlaştığı bu dönemde Trabzon Limanına giriş yapan buharlıların sayısı da (1858-1890 arasında yaklaşık 3 kat) artış gösterdi.

1774'te Küçük Kaynarca Anlaşması'yla Rusya Karadeniz'de gemicilik yapma ve İstanbul Boğazı'ndan geçiş hakkını elde etti. Rusya'yı 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa, 1806'da Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830'da A.B.D., 1833'te Toskana, 1838'de Belçika izledi.

İngilizlerin ticarî hakları 1809'da genişletildi. 1829'da Rusya ile imzalanan Edirne anlaşması, o tarihe kadar Osmanlı yönetiminin Avrupa ülkelerine (verdiği geçiş haklarına rağmen) uygulayabildiği denizcilik ve ticaret kısıtlarını kaldırdı; Karadeniz'deki Osmanlı limanları yabancı gemilere açıldı. 1856 Paris Anlaşması ile de denetim, sıhhiye ve gümrük hakları Osmanlılarda kalmak üzere Boğazlar tüm ülkelere açıldı. Böylece Karadeniz ve Trabzon, özellikle Rusya ve İngiltere için önemli bir bölge haline geldi.

Ulaşımında stimli gemilerle sağlanan gelişme önemliydi. 1788'de Marsilya-İzmir yolculuğu yelkenli gemi ile 18 gün sürerken, 1903'te aynı sürede stimli gemilerle New York'dan İstanbul'a ulaşmak mümkün hale gelmişti.

Yüzyılın başında 200-300 (metrik) tonluk yelkenliler elverişli koşullar altında

75 günde ve yılda bir kere Londra-Odessa seferi yaparken, stimli makineli gemiler aynı yolu 20-28 günde alıyordu.

1831-1876 arasında 45 yıl gibi kısa bir sürede dünya buharlı gemi tonajı yaklaşık 103 kat artış gösterdi. Stimli

Karadeniz'in yabancı gemiciliğe açılmasından sonra 1803'te Fransa ve 1805'te Rusya şehirde konsolosluk açtı. Karadeniz'de ilk İngiliz konsolosu da 1830'da Trabzon'a atandı. Bu dönem aynı zamanda deniz taşımacılığında stim makineli gemilerin yaygınlaşmaya başlamasına sahne oldu. 1830'lardan itibaren düzenli stim makineli gemi seferlerinin başlamasıyla Trabzon ticareti hareketlendi. 1835'te Danubian Company (Avusturya-Tuna Kumpanyası), 1856'da Messageries Maritimes (Fransa), 1857'de Steam Navigation Company (Rusya) ve 1879'da Paquet (Fransa) Trabzon'a sefere başladı. Osmanlı (Tersane) Şirketi'de 1840'larda sefere başlamıştı.

Karadeniz'in yabancı gemiciliğe açılmasıyla İngiltere için Trabzon üzerinden yürütülecek İran ticareti de önemli hale gelmişti. İngilizler, hem İngiliz mallarının iç bölgelere akışını kolaylaştıracak hem de ipek ve diğer İran ürünlerinin nakliye maliyetlerini düşürecek daha kısa bir yol bulma niyetindeydi.

1836'da bir grup İngiliz iş adamının kiraladığı stim makineli gemiyle Essex İstanbul-Trabzon seferlerine başladı. Trabzon'a onbeş günde bir düzenli uğruyordu. Eylül 1836'da Crescent adlı stimli gemi de ona eklendi. 1837'de ise bir Türk ve Ferdinando adlı bir Avusturya stimli gemisi de seferlere başladı.

İngiltere başlangıçta Karadeniz hattından ümitli olmasına karşın, hükümetlerinden destekleme kredisi almakta olan Fransız Messageries Maritimes ve Avusturya Lloyd şirketleriyle rekabete dayanamayınca 1858'de Karadeniz kıyılarındaki seferlerine ara vermek zorunda kaldı. Bu dönemde Peninsular and Oriental Company 1845-1858 arasında ve daha sonra 1883-1896 yıllarında Londra Limanı merkezli Westcott & Laurance ve Liverpool merkezli Papayani 1885-1888 yılları arasında seferler yaptıysa da, bunlar İngiliz gemiciliğinin Karadeniz'de tutunmasına yetmedi.

İngiliz malları genellikle Londra veya Liverpool'dan İstanbul'a naklediliyor ve orada bekleyen Avusturya, Fransız ve Rus Stimli gemilerine aktararak Karadeniz kıyılarına ulaşıyordu.

İngiliz mallarının aktarmalı nakliyesi ve diğer ülkelerin desteklenme politikası, İngiliz şirketlerinin Karadeniz kıyılarındaki stimli gemilere sahip armatörlük şirketlerinin girişimlerinde şevk kırıcı unsurlardı.

XIX. Yüzyılda uluslararası ticarete stimli gemilerin yaygınlaşması, onların hız ve yük kapasiteleriyle rekabet edemeyen yelkenli gemilerin ticaretteki büyük paylarını yitirmesi sonucunu doğurdu. Trabzon için de geçerli olan bu hususu limanın gemi trafiği rakamlarından izlemek mümkündür.

Trabzon limanına gelen stimli gemiler ve yelkenliler 1836'da ortalama 155- 200 dwt'luk çok küçük teknelerdi. Uluslararası deniz ticaretinde büyük yelkenlilerin yanı sıra stimli gemiler de yaygınlaşmaktaydı. Stimli gemilerin ortalama tonajı 1880'de 894'e ve 1910'da 1,216'ya yükseldi. Bu durum yüzyıl içinde stimli gemilerin yük kapasitelerindeki artışı ve bu artışın aynı zamanda dönemin uluslararası ticaret hacmi üzerindeki artırıcı etkisini yansıtmaktadır.

Limana giriş yapan strimli gemi sayısı 1867-1910 arasındaki 43 senede yaklaşık 3,5 kat arttı. Stimli gemilerin hızla yaygınlaştığı dönemde 100 tondan büyük yelkenli gemi sayısı 1867'de 99'dan 1880'de 21'e inmişti. Yelkenlilerin ortalama tonajı ise 1867'de 170'ten 1880'de 238'e çıktı ve 1910'da (kıyı ticaretinde kullanılan küçük yelkenliler dahil edildiğinde) payı sadece yüzde 4,5'dü. Bu durum, Trabzon limanına giriş yapan büyük yelkenli sayısının azaldığını ve yelkenli trafiğinin temel olarak kıyı ticaretindeki küçük gemilerden oluştuğunu göstermektedir.

Trabzon limanında daha 1858'de toplam gemi sayısı içinde stimli gemilerin payı yüzde 53'le yelkenlileri geçmişti. Kıyı ticaretindeki küçük yelkenlilerin hesaba katılmasıyla toplam trafik içinde stimli gemilerin payı azalmış gibi görünse de, XX. Yüzyıl başlarında toplam tonaj içindeki paylar deniz ticaretindeki gerçeği yansıtmaktaydı:

1910'da Trabzon limanına giriş yapan gemilerin toplam tonajının yüzde 97.5'u stimli gemilere ve sadece yüzde 2.5'u yelkenlilere aitti. 1840'larda Trabzon'daki stimli gemicilikte İngiltere'nin en önemli rakip Avusturya'ydı. *Lloyd Autrichien* limana seferi olan İngiliz stimli gemilerinden birini satın almış ve rekabeti azaltmak için 1843'te seferlerini Türk stimli gemileriyle eş zamanlı hale getirmişti. Bu şirket üstünlüğünü ve seferlerinin düzenliliğiyle ahalî arasında edindiği itibarını yüzyıl boyunca sürdürdü; Sahip olduğu yük- yolcu gemileri daha iyiydi ve seferlerinde dakikti. 1860'larda Avusturya (Lloyd), Fransa (Messageries Maritimes), Rus (Russian Navigation Company) ve Osmanlı (İdare-i Mahsusa) şirketleri olmak üzere toplam dört hattın Trabzon'a düzenli seferleri vardı ve bu hatlar uzun süre devam etti. XX. Yüzyıl başlarında ise sefer yapan şirket sayısı 10'u geçmişti.

1898'de Trabzon Limanı bağlantılı Stimli yük-yolcu gemileri düzenli hatları İstanbul-Samsun, Trabzon-Batum, Batum-Trabzon, Samsun-İstanbul olarak devam ediyordu.

XIX. Yüzyılın sonlarında, sadece düzenli stimli gemi hatları bakımından dahi olsa, liman trafiğini yansıtmaması bakımından önemlidir. Buna göre haftanın her günü limana ulaşan ya da limandan kalkan ikişer (Perşembe günü üç) stimli gemi seferi mevcuttu. İstanbul'dan hareket edip Samsun'a uğrayan ve Trabzon'a ulaşan stimli gemiler buradan Batum'a gidiyor, Batum'dan kalkanlar da dönüşte aynı güzergâhı izleyerek İstanbul'a ulaşıyordu. Haftalık ve onbeşgünlük seferler bir arada düşünülürken, Trabzon'dan İstanbul'a gitmek isteyen yolcular için, pazar hariç olmak üzere, haftanın her günü sefer seçeneği mevcuttu.

Düzenli hatların yanısıra limana düzensiz olarak uğrayan buharlıların ve yelkenlilerin yolcu ve yük hacmi, gümrük hizmetleri ve altyapı olanaklarının iyileştirilmesi yönünde bir baskı unsuruydu. Stimli gemi şirketlerinin temsilcilikleri çoğunlukla Osmanlı tebası gayrimüslimler ve Osmanlı topraklarında ikamet eden (İsviçreli Hochstrasser gibi) yabancılar tarafından yürütülüyordu.

### ***XIX. Yüzyılın sonu ve XX. Yüzyıl başlarında Trabzon'da Stimli Gemi Vapur Donatanları ve Acenteleri şunlardı: (\*)***

- İdare-i Mahsusa (Osmanlı) İsmail Efendi - Russian Navigation Co. Emanuel Serafimov.
- Austrian Lloyd (Lloyd Nemçe Kumpanyası) -Atilyo Sassi Gagarine (Rusya) Fostropulo Yorgi Efendi.
- Paquet Company -Mısıryan Mıgırdiç Efendi Pan-Hellenic Company
- (Yunanistan) Nikola D.Constantinoff.
- Messageries Maritimes (Fransa) - Boyacidi Kosta Efendi.
- General Italian Navigation - Mahohyan Onnik Efendi.
- Gürcü Osmanlı Kumpanyası - Fostropulo Yorgi Efendi, Deutsche Levant Linie
- (Almanya) Hochstrasser
- The Danoise -M.Khidichian.
- The Ege - Phostropoulos.

(\*) Kaynak: Prof. Dr. Murat Baskıcı'nın *SBF Dergisi* Cilt 67, No.3'de yer alan "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı.." başlıklı bir makalesi (*Trabzon Vilayeti Salnamesi* 1903: 695, 697; *Turgay*, 1994: 59, dipnot 30).



Trabzon ticareti iki kısımdan oluşuyordu: Anadolu ticareti ve İran (transit) ticareti. Karadeniz XIX. Yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya ve Trabzon limanı önem kazanmaya başladı. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de artık İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon Limanından sevkediliyordu.

1884'te Trabzon'da komisyonculardan birkısımının vapur donatanı ve acentesi olduğunu da hatırlatmalıyız.

Aynı tarihli kayıtlara göre Trabzon'daki komisyoncuların isimleri, ticarî faaliyetlerine göre şöyleydi:

- M. Ballassarlian - Anadolu Ticareti
- D.J. Konstantinoff - İran Ticareti
- M. Dernerseessian - Anadolu Ticareti
- Hacı Mirza Baba - İran Ticareti
- Hacı Cevad - İran Ticareti
- Hacı Mehmed Hasan - İran Ticareti
- Hochstrasser and Co. - Anadolu Ticareti
- (Lloyd's ve Osmanlı Bankası acentası)
- İnebeyoğlu Biraderler - İran Ticareti
- Khedechian ve Khoubesserian - İran Ticareti (New York Reliance Insurance Company acentası)
- A. Makhokhian - Anadolu ve İran Ticareti
- B.O. Marimian - İran Ticareti (Manheimer Insurance Company acentası)
- A. Triandafilides - Anadolu Ticareti (La Fonciere Insurance Company acentası)
- A.C. Efremides - Avukat

Aynı şekilde, 1884'te Trabzon'da ihracatçıların isimleri, ticarî faaliyetlerine göre şöyleydi:

- Arnavutoğlu Biraderler-Fındık, fasulye, tütün, tuzlanmış balık (hamsi)
- Aznavuryan Biraderler- Fındık, fasulye, balık yağı
- P. Boyadjidhis - Kemik, boynuz parçaları, kilim
- Kaprikliyan Biraderler - Deri, tütün, fındık, fasulye, ceviz kabuğu, yün
- M. Kaptanyan -Tahıl, fasulye, fındık, keten tohumu, keten mamüller
- P. Kakulides- Fındık, tütün, mısır
- Karagözyan Biraderler - Şimşir tahtası, ceviz kabuğu
- Georges Karvonides - Fındık, tütün
- D.G. Konstantinoff - Deri, fasulye, tütün, tahıl, fındık
- G. Davidyan - Deri, tütün, balmumu, keten tohumu, fasulye, fındık
- M. Dernerseyan- Fasulye, fındık
- Diraduryan Biraderler- Tahıl, fındık, fasulye, ceviz kabuğu
- G. Djermakian - Barsak, balık yağı
- L.P. Efremides - Fındık, fasulye, tütün, tahıl, balmumu, balık yağı vd.
- S. Ghiurekyan - Fasulye, fındık, tahıl
- Hacı Ali Hafız Efendi - Buğday, fındık, tütün
- Hochstrasser and Co. - Fındık, tütün, fasulye vs.
- Khedechian Vartan - Keten mamüller
- Nemlioğlu Biraderler -Fındık, fasulye, tütün, üzüm, balmumu, tahıl
- A. Makhokhian- Fındık, fasulye
- S. Marmaryan - Tütün, fasulye, mısır, fındık, deri
- S. Melides - Fındık, tahıl, tütün, keten tohumu
- O. Missir - Deri, fasulye, fındık, mısır, tütün
- Nuriyan Biraderler - Fasulye, deri, fındık, mısır, keten mamüller
- S.J. Pareghentanian- Fasulye, fındık, deri, mısır, keten mamüller
- Th. Parigoris - Fındık, tuzlanmış balık (hamsi)
- H. Bogos - Saatciyan şimşir tahtası
- Salihoğlu Ali Hafız -Fındık, tütün, fasulye
- B. Sarafyan- fasulye, Fındık, barsak
- A. Sassi - Balık yağı, fındık
- C. Saoulides-Tütün
- A. Triandafilides - Mısır, fasulye, fındık, tütün, balık yağı vs.
- Vartabedian Biraderler - Fındık, mısır, fasulye

1884'te Trabzon'da ithalatçıların isimleri, ticarî faaliyetlerine göre şöyleydi:

- Arabyan Maranyan - Pamuklular, Halep işleri, paket ipliği
- Arabyan Biraderler - Pamuklular, Halep işleri, fes
- D. Arghiroopoulos - Koloni malları, çuval, saçma/mermi, çelik
- Arnavudoğlu Biraderler - Koloni malları, un, metal, altın sim, mücevherat
- P. Boyadjidhis - Fantazi eşya, parfüm, çorap vs., kumaş
- Kalpakçidis Biraderler - Pamuklular (özellikle basmalar)
- G. Kapayanidis - Koloni malları, çay, sabun, mum, metal vs.
- Kaprikliyan Biraderler - Koloni malları, çuval
- M. Kaptanyan - Un, çuval
- Karyofili Biraderler - Pamuklular, iplik
- D. Casikis - Kumaş, alkollü içkiler, bakkaliye
- Konstantinoff Kondozi - Yarı mamül tekstil, Halep işleri, çuval
- Kongalides Biraderler - Koloni malları, metal, zeytinyağı, meyve vs.
- D. Konstantinides - İlaç (ecza), baharat, tuhafiye, hırdavat
- Derhampartzumyan Biraderler - Deri ve ayakkabı imalatçıları için malzeme
- G. Cermakyan - Kibrit, tırpan
- Hacı Hüseyin Culfazoğlu - Yarı mamül tekstil, Halep işleri, çay, metal
- P.L. Efremites - Un, petrol, çivit, deri
- Lefter Elefteriadi - Altın sim ve dantel, tuhafiye
- Fetvacıyan Biraderler - Kumaş, fes, fantazi mamüller, hırdavat vs.
- Gondubzade Vehbi Efendi -Yarı mamül tekstil
- Hamamcızade H. İsmail - Pamuklular
- J. Hekimyan - Alkollü içkiler, şarap, bira, zahire, boş şişe vs.
- Nigoğos Israelyan - Dikiş makineleri
- Kazancıoğlu Biraderler - Pamuklular, Rus pamuklu mamülleri
- Caloust Khedechian and Cie.- Pamuklular
- Artin Hederyan - Fes, püskül
- Gregoire Kytrides - Bakkaliye, ayna, lambalar, karyola
- Anesti Kytrides - Tabak-çanak, züccaciye, hırdavat
- Lemlioğlu Biraderler -Mamül mallar, koloni malları, metal, tuz vs.
- A. Makokyan - Mamül mallar, koloni malları, metal, çuval, mum vs.
- J.B. Marengo - Eczacı ürünleri
- Meghavorian Biraderler - İpekli ve yünlü mamüller
- S. Melides - Şeker, alkollü içkiler, kibrit
- Metaksa Biraderler - Pamuklular, çuval, balmumu kaplı giyecekler, fes
- O. Missir - Koloni malları, kırmızı boya, çuval, deri vs.
- O. Mikaelyan - Mücevherat, saat
- Nuriyan Biraderler - Halep işleri, ham pamuk
- S.J. Pareghentanyan - Deri, tahıl

- P.Petropoulos - Tahıl
- B. Sarafyan - Kibrit, elik
- Serassi ve Elefteriadi - Pamuklular (zellikle basmalar)
- Serdarzade Salih Efendi - İplik
- Ayakkabıcılar Cemiyeti - Deri ve ayakkabı vs.
- Y. Sirinopoulos - Yarı mamül tekstil
- L. Sofianopoulos - Koloni malları, meyve, sabun, nişasta, kağıt
- Tahmazyan - Halep işleri
- Terziler Cemiyeti - Kumaş, tuhafiye vs.
- V. Terzopoulos - Halep işleri, iplik
- P. ayıroğlu - Tabak, anak ve züccaciye, lambalar, hırdavat vs.
- Tigdaban, Vahid ve Akif Efendi - Pamuklular
- Garabed Tirakyan - Pencere camları, limon ve portakal
- A. Triandafilides - Mamül mallar, koloni malları, pirinç, çay, metal vs.
- G. uliadis - Un, biski ve makarna
- Murad Vafiadis - Koloni malları, kimyev maddeler, kumaş boyası, boya, pencere camları
- Vafiadis Biraderler - uval
- Vartabedian Biraderler - Yarı mamül tekstil, koloni malları
- Velissariadi Biraderler - Kumaş, fes, fantazi mamüller, tuhafiye
- Ksifilino ve Sofiano - Kitapçı ve cilti, matbaacı, kırtasiyecisi
- Panayoti Yanikapani - İpekli ve ynl mamüller, kadife
- Yelkencizade Biraderler - Un, mısır
- Zimplinides Biraderler - Pamuklular.

## Trabzon'da Abdullah Çakır Vapur Acenteliği

Trabzon'da vapur acenteliği atılımını gerçekleştiren Mehmet Çakıroğlu köklü bir gemi acenteliği faaliyetinin öncü bir ismi olmuştur. Mehmet Çakıroğlu 1932'de 104 yaşında vefat etti.

Günümüzde beşinci kuşaktan Yusuf Çakır başkanlığında faaliyetine devam eden Abdullah Çakır Vapur Acenteliği bu tarihiyle iki asra yakın bir maziye ulaşmış bulunmaktadır.

Mehmet Çakıroğlu Trabzon'un sahil bölümünde Çömlekçi semtinde deniz ve balıkçı malzemeleri satarak ticarete başladı. 20-40 tonluk mavnalar inşa ettirdi ve bu mavnalarla alargada demirde yatan gemilerden tahmil tahliye işlerini üstlendiği gibi, zamanla gemi acenteliğine de yöneldi.

Yine o dönemde usturmaca, katran, flenk yağı, Fin marka motorların satışlarını yapmaktaydı. Armatörlüğe inşa ettirdiği Nurulbahr isimli mavna ile başladı. Denize çıkan gemicilerin selametle kıyıya dönmesini merak eder, akşam dönüşleri gecikince sahilde ateş yakarak yolunu kaybetmiş gemici varsa, onlara bir fener gibi yolgöstermeye çalışırdı.



XX.Yüzyıl başlarında Trabzon'da yük taşıyan develer ve hak bahçesi.  
Kaynak: O Nuri

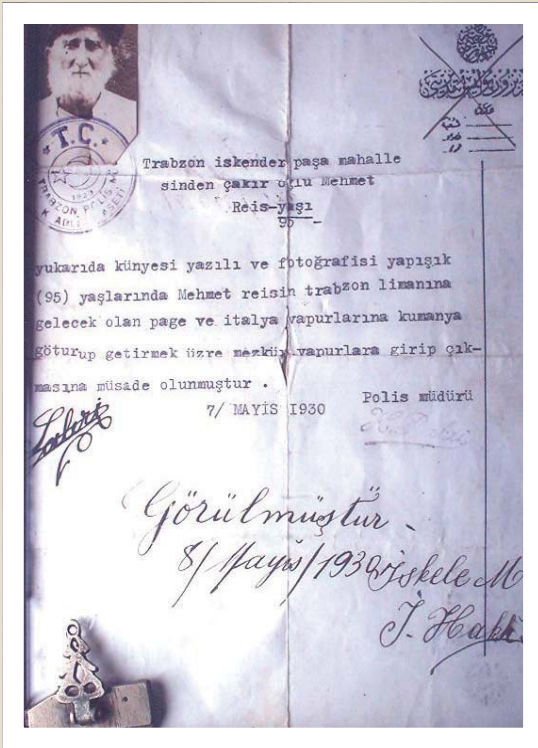


Batum'dan muhtelif malları yükler, bu mallar arasında ünlü Batum Balı'nı Trabzon'a getirir pazarlardı.

Trabzon'a düzenli seferleri olan yabancı gemi şirketleri olan Fransız Messageries Maritimes, Alman Deutsche-Levante Linie, Alman - Hollanda Deutsche - Orient Line, Alman Deutsche - Levante Line, İsveç Atlas - Levante Line, İtalyan Adriatica Line ve Lloyds Triestino gemilerini merakla ve özlemle seyreder, Türklerin de böyle gemileri olmasını anlatırken etrafına dert yanarmış.

Mehmet Çakıroğlu ailesi soyadı kanunuyla soyadlarını " Çakır" olarak devam ettirirken, gemi acenteliği ve armatörlük alanında 1880'de dünyaya gelen Yusuf Çakır (Vefat tarihi 1949), 1920'de dünyaya gelen Abdullah Çakır (Vefat tarihi 1987) ile Çakıroğlu ailesi Trabzon'da üçüncü kuşağa ulaşır.

Abdullah Çakır sorumlulukları üstlendiği yıllarda şirketleşmeye önem verir ve acentelik faaliyetlerini "Abdullah Çakır Vapur Acenteliği, Turizm ve Tic. Ltd. Şti." adıyla resmileştirir.



Trabzon'da vapur acenteliği atılımını gerçekleştiren Mehmet Çakıroğlu köklü bir gemi acenteliği faaliyetinin öncü bir ismi olmuştur. Mehmet Çakıroğlu 1932'de 104 yaşında vefat etti.

Çakır ailesinin dördüncü kuşak ismi 1924 doğumlu Ömer Çakır'dır.

Abdullah Çakır Vapur Acenteliği'nin günümüzdeki başkanı olan 1951 Yusuf Çakır, babasından ve dedesinden intikal eden anılara dayanarak Trabzon limanı ve Ticaret hayatı hakkında şunları anlattı; "Dedem Mehmet Çakıroğlu zamanında Trabzon'a düzenli seferleri olan yabancı gemi şirketleri olan Fransız Messageries Maritimes, Alman Deutsche- Levante Linie, Alman - Hollanda Deutsche - Orient Line, Alman Deutsche - Levante Line, İsveç Atlas - Levante Line, İtalyan Adriatica Line ve Lloyds Triestino'ya ait gemileri merakla ve özlemle seyreder, Türklerin de böyle gemileri olmasını anlatırken etrafına dert yanarmış.

Ailemiz Trabzon limanında tahmil tahliye işlerindeki paylarını daha da artırarak 40 tonluk *İnkılap* ve *İktisat* isimlerini verdikleri ağaç mavnaları inşa ettirerek sürdürmüşler. Bu mavnalarda serdümen reis olarak yer alır, yelken direği olmadığından sadece pazulu kürekçilerle hareket edermiş. Ancak sancak iskele baştarafa doğru iki kürekçi yeri olduğu ve mavnaların hantallağı düşünülürse, çok ağır ve zahmetli bir sevk işi olduğu görülecektir.

Trabzon'da yanaşacak liman olmadığından gemiler hep açıkta demirlerler ve mavnalarla yük tahmil tahliyesi yapılmış. Yolcular sandallarla, eğer deniz kabarmış ise mavnalarla taşınmış.

Dedemin zamanında 1 ton yükün tahliye ücretinin 40 kuruş olduğuna dair bir bilgi bizlere intikal etmiştir. Şirketimizin muhafaza ettiğimiz kayıtlarında SS Capo Vado, SS Capo Pino, SS İzeo, SS Campidoglio, SS Palestine, SS Vesta ve SS Bulgaria gemi isimlerine rastladım.

Bu gemilerden SS Campidoglio, SS Palestine 1934 yılı sonunda Sadıkzade şirketi tarafından satın alındı ve bir süre sonra sonra Denizbank'a sattılar. 1909 inşa Compidoglio 1919'da Lloyd Austriaco'ya satılmıştı. 1934'de Sosyete Vapurculuk tarafından atın alınarak Aksu adını verilmiştir.

Trabzon'a zamanla gemileri sefer yapan Türk armatör aileleri Aldıkaçlılar, Sadıkzadeler, Taviloğulları, Kırzadeler, Yelkenciler çok ünlü firmalardı. Bu armatörlerin gemileri geldiğinde liman hizmetlerini Çakıroğlu olarak biz yaparmışız.

1930'da TCDD Trabzon'da şimdiki Belediye binasının olduğu yerde bir büro açarak, develerle taşınan yüklerin kamyonlarla taşınmasına başlamış ve böylece deve kervanlarıyla taşıma zamanla ortadan kalkmış. Gemilerden çıkan yolcular kamyonun bozma otobüslerle, çuvalları, sepetleri, bavulları veya ne kadar eşyaları varsa ayrı bir kamyonla gidecekleri yerlere taşınmış.

Trabzon dedemin zamanında İran'a giden veya İran'dan gelen malların çok önemli bir transit limanı idi. Yüklerin taşınmasında deve kervanları kullanılırdı. TCDD'nin devreye girmesiyle deve kervanlarının giderek ortadan kaybolduğunu belirttim. Ancak Trabzon aynı zamanda Doğu Beyazıt gibi birçok kentin veya kasabanın da denizkapısı idi. Kervanlar Doğu Beyazıt'a ancak birkaç günde ulaşmış.

Trabzon'da İtalya, İngiltere, Rusya, Hollanda ve Fransa'nın konsoloslukları veya fahri konsoloslukları vardı. 1930'lu yıllarda İtalyan konsolosları Levanten Carlo Fonzi ve Carla Thomas kardeşlerdi. Carlo kardeşler Lloyds Triestino hat gemilerinin acentesiydiler. Zamanla acentelik işini Çakıroğlu ailesine vermişlerdir.

Trabzon'lu çok önemli bir levanten aile İsviçre'li Hochstrasser ailesidir. Bu aileden Trabzon doğumlu Hans Hochstrasser 1950'li yıllarda Trabzon'a sefer yapan Alman bayraklı gemilerin acenteliğini Çakıroğlu ailesine vererek, ülkesine dönmüştür.

Önemli bir ayrıntıyı eklemek isterim; Gümrük memurları dahi asker üniforması giyer ve tüfek taşırlarmış.

XIX. Yüzyıl ortalarında İran bağlantılı yük hareketinin artması nedeniyle kamusal binalar yenilenmiş. Karantina İstasyonu, Hükümet Konağı ile levantenlerin ve sair yerli Hristiyan ahalinin yaşadığı, hatta konsolosluk binalarının sıralandığı Gavur Meydanı ve çevresi bu yıllarda yeniden inşa ve tanzim olunmuş. Bazı gezginlerin eserlerinde Gavur Meydanı için "*Trabzon'un Champs-Élysées'i*" yazıldığı görülür.

Limanın daha inşa edilmediği yıllarda gemiler Güzelhisar Feneri'nden kerteriz alarak rotalarını tanzim eder ve feneri pruvaya alarak demir yerine inerlerdi. Zaman zaman rotasını şaşırarak gemiler olurdu. Bunlardan bazıları karaya çıkar, ancak sahil ve deniz tabanı kum olduğundan çoğu kendi imkanlarıyla kurtulurdu. Ancak birçoğunda gemilerin hasar aldığı da olurdu.

Özellikle kuzey ve kuzeybatı rüzgarlarıyla başlayan hava patladığında gemiler demiralır, Akçaabat Koyu'na sığınırlandı. Fırtına devam ettiği sürece tüm liman faaliyetleri dururdu. Bazı gemiler açıkta travers yaparlardı."

# BANDIRMA'DA A. RIZA FAİK, YA DA ALİ RIZA KINAY VAPUR DONATANI VE ACENTESİ



*Ali Rıza Kinay'ın çocukluk ve gençlik yıllarında çekilmiş fotoğrafları.  
Kaynak: Kinay aile albümü.*

Kıbrıs'ta dünyaya gelen Ali Rıza Kınay, 17 Mayıs 1926 yılına kadar Kıbrıs'ın Limasol kentindeki Necati, Rıza & Co. şirketinde kâtip olarak çalışmıştır ve iyi bir daktilo yazıcısı olduğuna dair kendisine bu şirket tarafından referans mektubu da verilmiştir. Bu mektupta belirtilen gerekçelerle Türkiye'ye dönmeye karar veren Ali Rıza Kınay bir süre Ionian Bank Ltd'de çalışmış ve bu bankanın tasfiye edilmesi üzerine Osmanlı Bankası'na katılmak üzere bir dilekçeyle başvurmuştur. Bu başvuru yazısı diğer evraklar gibi, Osmanlı Bankası arşiv kayıtlarında muhafaza edilmektedir. Fransızca yazılmış 20 Mart 1929 tarihli bu dilekçenin en altındaki adres nice sevecen bir haberleşme kaydı olmalıdır ki aynen şöyle yazmaktadır: "*Yeni Postane karşısında Flora Hanı'nda Altıncı Noter'de A.Rıza Faik.*"

1929'da Osmanlı Bankası'na girişinden 1946 yılına kadar devam eden bankacılık yaşamını şöyle anlatmaya başlar: "*Türkiye'de içeride hiçbir şey yok. Banka, manka arama. İşte bir tane Ziraat Bankası varsa her yerde Osmanlı Bankası, en küçük kazada bile Osmanlı Bankası var. İki tane jandarma kapıda, devlet bankası, maliyenin işlerini yapıyor. Vaktiyle müşterileri, İstiklâl Harbi'nden evvel Rum ve Ermeni'ydi. Ama ben bunları bilmiyorum tabii. Ben yalnız İstanbul'u biliyorum, İstanbul'da bankaların çoğu kapandı. Banque Hollanda ve Banca Commerciale Italiana. Hepsini biliyorum ben.*"

*Ben tabii hepsine müracaat ettim, 'Size ihtiyacımız var ama 15 gün sonra bize uğrayın.' dediler. Ben bu arada Osmanlı Bankası'na girme cesaretini gösteremedim. Bir gün dedim, ulan dedim, ne olacaktı dedim.*

*Çalıştığım Ionian Bank kapandı. Ben işsizim. Bana 250 lira para verdiler, alakam kesildi."*

Ali Rıza Kınay'ın Osmanlı Bankası arşivinde muhafaza edilmekte olan personel dosyasında, Ionian Bank'ın tasfiye edilmesi nedeniyle işine son verildiğine dair 2 Aralık 1928 tarihli yazıda şöyle denilmektedir: *15 Haziran 1926 tarihinden 30 Teşrin-i Sani 1928 tarihine kadar bankamızda ifa-yı hüsn-ü hizmet eden Ali Rıza Hasan Faik Efendi, bankamızın tasfiyesi dolayısıyla vazifesinden infikâk etmiştir.*

*Mumaileyh Ali Rıza Efendi bu müddet zarfında çalıştığı kambiyo dairesinde mucib-i memnuniyet ve calib-i hoşnudiyet bir surette ifa-yi hizmet etmiştir.*

Ali Rıza Kınay anılarına devam eder; Ben dönüyorum dolaşıyorum iş arıyorum. Bu arada 6. Noter vardı. Bana 30 lira verdi, "Bizim yevmiye defterimizi tut" dedi. Gidiyordum orada bir iki saat çalışıyordum, dolaşıyordum ve okuyordum. 28 sene günde dört saat çalışarak Fransızca'yı kendi kendime öğrendim ve kendi kendimi yetiştirdim.

Hukuk fakültesine gittim... Bütün edindiklerim kapmacadır yani, çok tahsil yapmadım ama çok şeyler okudum. Hedefim, iş yapmak, zengin olmak. O İngiliz bankası 15 gün sonra gel dedi, sonra Osmanlı Bankası'na gittim "Vesika mesika istemeyiz. İmtihanımız vardır, girersin imtihana muvaffak olursan, o zaman seninle konuşuruz." Ee... ben her şeyi biliyorum az çok. Fransızcam da var, sorulanları Fransızca cevaplandırarak vaziyetim var, İngilizce biliyorum.

Ne sorarlar bunlar, faiz sorarlar, faizleri de biliyorum o kadar düsturlarını bilmek lazım. Mesela, yüz gün kalmış 100 bin lira yahut 15 gün yahut otuz gün kalmış şu kadar faiz vardı, acaba kaçtan verdi. Bunları bulmak, daima bir tanesi meçhul, bunların düsturları var. Kambiyoyu mükemmel biliyorum. Ticarî malumatım var. Muhasebe, eh fazla bir şeyim yok.



Ama kompozisyon sorarlarsa ne sorular bilmem. Hepsine cevap verdim. Avrupa'da bulunan bir fabrikanın mümessilliğinin istenmesi tamam, ben yine benim mevzuma düştüm. Ben dedim bunu Fransızca yazmayacağım, benim Fransızcam bunu doğru dürüst kaleme alacak vaziyette değil dedim. Burası bir Fransız bankası olduğu gibi, bir İngiliz bankasıdır aynı zamanda-ben bunu İngilizce yazmaya karar verdim. "Kusuruma bakmayınız" dedim. Bunları mükemmel biliyorum. On, on beş gün, yirmi gün cevap yok. O zaman İstanbul'da YMCA vardı- Young Men's Christian Association- ben onlara ve American Bible House'a, bunların hepsine gidiyorum. Bunlar misyoner, din propagandası yapıyorlar.

Yalnız bana hiç böyle bir şey yapmadılar, yalnız beni sevdiler, ben onlar için bazı hizmetleri yaptım ve o zaman bir mecmua çıkardı "Bible House-Muhit" mecmuası. Ama güzel bir mecmua, çağırdılar dediler ki, efendim sizden bir hizmet istiyoruz; madem işiniz yoktur, bu Muhit gazetesine reklam bulun dediler. O zaman reklam da pek o kadar geçerli değil. Çok gezdirdim ben Muhit'i oraya buraya, kimse bana reklam vermedi. Neyse YMCA'ye gittim, beni bir İngiliz, Amerikan şirketine yerleştiririler mi, onun için gittim. Orada Bailer vardı- Allah rahmet eylesin öldü gitti- dedim kendisiyle konuşacağım. Osmanlı Bankası benden referans da sormuştu, yani imtihan verdiğimiz zaman, adresimizi yazıyoruz, referans veriyoruz. Referans kimi vereyim, referans olarak bankada çalıştığım vesika var. Başka bir şey yok.

"YMCA'ı arayın" dedim. "Oraya sorarsınız" dedim. O gün gittiğimde; soruyorlar. Ben Bailer'le konuşuyorum. Bailer'e telefon açıyorlar. Osmanlı Bankası'ndan beni soruyorlar. Evet diyor, ama adamın şekli bozuldu. Niye soruyorlar? Acaba bankadan para mı çaldı, ne yaptı? -Osmanlı Bankası'ndan soruyorlar seni, niye soruyorlar?" dedi.

- Beş on gün evvel imtihana girdim. Herhalde onun için beni soruyorlar, sizleri referans olarak gösterdim" dedim.

-Ha öyle mi? dedi ve beni tebrik ettiler, birinci derecede kazanmışım.

Bana 50 lira teklif ettiler. Ben o zaman öğrendim ki, bankaya giren çıkana bakıyorum, pazarlıkla giriliyor. Banka 50 lira veriyor, öbürü 75 lira istiyor veya 75 lira veriyor banka, öbürü 150 lira istiyor. Ben de 150 lira istedim. Halbuki bankadan önceleri 45 lira alıyordum. Böylece epey param oldu. 10 lira haftada üç defa ders alıyordum, bir saat Berlitz Mektebi'nde okuyordum. Ama onlar bir ders verirlerdi, ben iki ders alırdım. Bâb-ı Ali'de bir Lisan-ı Fransevi diye bir kitap buldum, bayağı kalındı. Aa... dedim, ben bundan hem Türkçe, hem İngilizce, hem de Fransızca öğrenirim. Berlitz'den bir ders alırken o kitaptan da bir ders alıyordum. Benim niyetim tepeye çıkmak. Tepeye çıkmak için Fransızca bilmek lâzım. Onun için 28 sene günde dört saat çalıştım ben. Yani iyi mektup, iyi raporlar yazmak için. Bunu yaptım. Nitekim bir buçuk sene baş muhasip oldum, iki sene sonra ikinci müdür oldum, ondan sonra müdür oldum.

### **Üç defa Ordu'ya gittim.**

Birincide memur gittim, baş muhasip oldum. İkincide baş muhasip gittim, ikinci müdür oldum, Sivas'a. Üçüncüde tekrar dolaştım beş sene, altı sene sonra tekrar Ordu'ya geldim, yirmi dört gün kaldım. Oradan beni Sivas'a bu sefer müdür olarak gönderdiler. Orada 10 sene kaldım. Ondan sonra harp yılları...

1937'de gittim, harp başladı, herkes İstanbul'dan kaçıyor. Ee... ben İstanbul'u nasıl isterim, tabii, istemediğim için Sivas'ta kaldım. Sonra rahatsız oldum, yoruldu, o sene kolay değil Sivas gibi yerde, soğuk. Umum müdürlüğe

rica ettim, müfettişe rica ettim, ben burada pek rahat değilim diye. Ama beni beğeniyorlar, umum müdürlük de beğeniyor, müfettiş de beğeniyor... Rica ettim beni bir yere alınız, burada çok bunaldım ben. Beni İstanbul'a muamelata alıyorlar. Orada ben bir sene kaldım kalmadım, bana dediler ki seni Bandırma'ya göndereceğiz, orada hiç çalışmayacaksın, bak pek yorgun görüyoruz seni, zayıflamışsın, sararmışsın, orada iki ay için gider kalırsın dediler. Senden çok memnunuz, senin için en iyi şeyi yapacağız dediler.

Hakikaten de öyleydi. Kalktık gittik iki ay. İki ayımız orada oldu mu iki sene! Romatizmaya yakalandım. Beş sene yatalak oldum. Hiç kalkamıyorum. Bu arada benim Antalya'ya tayinim çıktı. Antalya Müdürlüğüne, nereden nereye! Sebep, o zaman ihracat ve ithalat Antalya'dan yapılıyordu.

Antalya'ya İngilizce bilen bir müdür lazım, o zaman akreditifler oradan açılmalıydı. Yani, Ege Denizi'ne giremiyor hiçbir vapur artık. Yalnız Akdeniz.. Onun için Akdeniz'den bana büyük bir ihtiyaç gösterdiler o zaman. Hiç ihtiyaçları olmayan, yalnızca Fransızca bilen bir adamdı benden önceki. Ben İngilizce bildiğimden beni tercih ettiler, oraya göndermeye karar verdiler. Fakat nasıl gidersin? O, yıllarda ulaşım imkansızlıkları var. Yol yok, sadece İzmir'e trenle gideceksin. Yani gitmenin imkanı yok. Hanım, yatalak. Gittim bunu söyledim.

### İstifaya karar veriyor



(Soldan) Ayhan Sungar, Ahmet Koral, Metin Leblebicioğlu, Alex Dabovich, Cavit Kaplan, Ömer Zaimoğlu ve Charles Wilkinson

Dediler ki, seni Türkiye'nin mesire yerine gönderiyoruz, daha fazla ne yapabiliriz? Güzel ama ben gidecek vaziyette değilim, dinlemediler. Ya gidersin, ya istifa edersin demesinler mi bana. Ha, o zamanda öyle sosyal sigorta yok. Hiçbir şey yok. Rıza, gel bas istifayı. Bandırma'yı da, iyice tetkik ettim.

Harpten evvel ne vardı, ne yoktu, ne yapabilirim ben Bandırma'da, hep araştırdım. Baktım ki, vapurlar hep İstanbul'a gidiyor. Acenteleri hep İstanbul'da. Bütün evrakları hazırlıyorlar, yazıhaneden bir adam geliyor, Bandırma'da işini yapıyor ve İstanbul'a dönüyor. İşte o zaman bir gerçeği fark ettim; Bu böyle olmaz. Bu işi ben Bandırma'ya alırım dedim, yaparım ben bu işi.

Sigortacılık da yaparım dedim, zeytincilik de yaparım, sabunculuk da..."

1946 yılında Ali Rıza Kınay Osmanlı Bankası'ndan istifa ettikten sonra Borax Company'nin mümessilliğini alarak ve hemen aynı süreçte kendi adını verdiği deniz acentesini kurdu. Zamanla Türkiye'nin en köklü gemi acentelerinden biri haline gelen A.Rıza Kınay Gemi Acentası zamanla oğlu Hasan Kınay, Atilla Donat ve Ömer Zaimoğlu ortaklığıyla da değişim gösterdi.

# ÇANAKKALE VE GELİBOLU'DA VAPUR DONATANI VE ACENTELİĞİ YAPANLAR

Çanakkale ve Gelibolu'da Whittall, Abbott, Calvert, Vitalis gibi ailelerin çok varlıklı tüccar, konsolos ve aynı zamanda acente oldukları görülmekte.

Abbott'lar, Whittall ve Bacon aileleriyle akrabaydılar. Calvert ailesinin konağı ve çok geniş bahçesiyle tanınırdı ki, günümüzde Halk Bahçesi'nin olduğu alan "Calvert Garden" di. Yine günümüze Ziveryiye Sokak, 1850-1900'lerde German Street veya Alman Sokağı'dı. Bu sokakta Alman Konsolosluğu, İngiliz Konsolosluğu ve en son olarak Calvert'lerin köşkü yeralırdı.

## **Frederick Calvert ve Kırım Harbi**

Kırım Harbi sırasında Gelibolu'ya kurulmuş olan İngiliz ordu birlikleri karargahları nedeniyle muazzam giyecek, yakacak ve yiyecek ikmal işi ortaya çıkmıştı. İngiltere'den getirilen hertürlü malzemenin ve tüketim mallarının gemilerden mavnalara yüklenmesi ve römorkör yedeğinde karaya çıkartılması, karadan birliklere ulaştırılması, ikinci derecede Çanakkale'nin bu amaçlarla kullanması Çanakkale'li tüccar ve acente Frederick Calvert'e muazzam bir iş alanı yaratmıştı. Bu şahıs Rumca, Türkçe, İtalyanca ve Fransızca'yı adeta ana dili gibi konuşurdu. Ayrıca Osmanlı ordusu paşalarıyla da yakın dostluklar kurmuştu, birlikte ava çıkarlardı.

Frederick ve kardeşleri James'le Frank'ın köşkleri Çanakkale'deydi ve aynı zamanda Frederick Calvert tüccar ve İngiltere fahri konsolosuydu. Erenköy'de çiftlikleri vardı.

Çanakkale'de sahildeki bazı ailelerin evlerini İngiliz birlikleri için gelen savaş malzemelerinin ikmal merkezi haline getirmişti. Yine 1855'te İngiliz Kara Birlikleri'nin ihtiyacı olan hertürlü malzemeyi nakletmek üzere gerek Çanakkale ve gerekse İstanbul Boğazı'ndan güvenle geçirmek üzere eskortluk yapacak römorkörleri vardı. İstanbul'da ve Asya yakasında Üsküdar'da, tâli acentelikler kurmuştu.

Birsüre sonra kamu menfaatinden çok kendi çıkarını düşündüğü ithamıyla 1857'de İstanbul'daki İngiliz Yüksek Mahkemesi'nde sorguya alındı. Calvert'in çok yüksek meblağları kendi hesabına geçirdiği isnad edildi. 1858'de Londra'ya dönerek iki yıl boyunca kendini temize çıkartmaya çalıştı. Mahkeme kendisini temize çıkarttığı gibi, Harp Dairesi çok yüklü bir tazminat ödedi.

Frederick Calvert 1860'da Çanakkale'ye bukez birkaç kez daha zenginleşmiş olarak döndü. Fakat busefer "Possidhon Vak'ası" olarak mahkeme ve basın kayıtlarına geçen bir skandalla tüm itibarı sarsıldı. Possidhon isimli çok yeni bir gemi ismi ileri sürülerek bu gemiye ait belgelerle Çanakkale'den İngiltere'ye zeytinyağı ihraç etmek üzere yükleme yaptığı, fakat geminin bilinmeyen bir mevkide battığı ilan edilerek sigortadan tazminat talep etmişti. Lloyd's tarafından gönderilen müfettiş böyle bir geminin mevcut olmadığını, hayali bir gemiye yükleme yapıldığını ortaya çıkartınca ortalık birden karıştı. Calvert, zeytinyağı yükü için mahalli tüccar Hüseyin Ağa'ya ödeme yaptığını iddia ediyordu. Fakat böyle bir tüccar da bulunamadı. Sahtecilikten suçlu bulunmuş ve mahkûmiyet kararı almıştı.

Calvert 1868'e kadar ortalıktan kayboldu. Yakalandığı an iki sene hapis cezasıyla hapsedildi. Bu olay, Frederick Calvert'in fahri konsolosluk, tüccarlık ve acentelik macerasının sonu oldu.

Çanakkale'de Çoğunluk Osmanlı kentlerinden olduğu gibi Rumlar, Ermeniler, Çingeneler, Yahudiler ve Türkler ayrı mahallelerde yaşarlardı. Türklerin bulunduğu bölge Çimenlik Kalesi'nin arkasında kalırdı. "Frankish" denilen Levantenler ve Rumlar sahilboyunca yerleşmişlerdi.

Godfrey Whittall (1882-1957) Edward Whittall ve Mary Maltass'ın oğluydu. Lloyd's Agent olarak tanınırdı. Ayrıca Rum tüccar Kostis Xanthropulo'yla Çanakkale'den gemilerle palamut meşesi ihracatı yaparlardı. Köşkü Alman Caddesinin sonraki sağda yer alan sokağın başındaydı.

Levantenler dönemi sayılan 1926'ye kadar Çanakkale, Gelibolu ve Biga limancılık, gemi acenteliği, seramik ve toprak kaplar ticareti ve konsolosluklarıyla çok dikkati çekerd. Çanakkale'de değişik uluslardan yerleşik levantenler, yaptıkları ticareti kadar gemi acenteliğini fahri konsolos olarak da diplomatik hale çevirmişlerdi ki, bu İskender, Mersin, İzmir, Trabzon gibi sahil kentlerinde aynen görülmektedir.

Yine günümüzde Çanakkale Deniz Orduevi İtalyan fahri konsolosu, tüccar ve gemi acentesi Achilles Xanthrapulo'ya ait çok dikkat çeken villaydı.

Eski kentin sahilden en kuzey ucunda Calvert Mansion'u vardı. Bu sokak Frenk tüccarların ofisleriyle tanınırdı ki, İngiliz, ABD, Prusya, Belçika, Hollanda fahri konsoloslukları bu sokakta yer alırdı. Fahri konsolosların çoğu gemi acentesi olarak ticaret yaparlardı.

XIX. Yüzyıl (1840) Tanzimat Devrimi yıllarında Çanakkale bağlantılı ticaretin hızla arttığı görüldü. I. Dünya Savaşı öncesine kadar bu hareketlilik devam ettiğinden, liman koyu ticaret gemileriyle dolu olurdu. Nitekim I. Dünya Savaşı öncesinde kentte 16 fahri konsolosluk ve gemi acenteliği vardı.

Gelibolu özellikle 1854-56 Kırım Harbi yıllarında Fransız ve İngiliz birliklerinin yerleştikleri liman kenti olarak çok hareketli yıllar yaşamıştır. Ahalisinin önemli kısmını Türkler, Rumlar ve Ermeniler teşkil ediyordu. Çok az sayıda Yahudiler vardı. I. Dünya Savaşı yıllarında Alman General Liman Von Sanders karargahını buraya kurmuştur.

Mondros Mütarekesi'yle 20 Kasım 1918'den itibaren Çanakkale ve Gelibolu, İngiliz ve Fransız birliklerinin işgaliyle karşılaştılar. Bu işgal 20 Ekim 1923'e kadar devam etti.

Gelibolu açısından çok önemli tarihsel bir olay da Çarlık Rusya'da meydana gelen Komünist devrimle Beyaz Rus Orddusu'nun Rus Kızıl Ordusu karşısında yenik düşmesiydi. 150,000 civarındaki Beyaz Rus Ordusu General Wrangel komutasında Kırım'dan birkısımlı İstanbul'a ve General Kutepov komutasında 22 Kasım 1920'de 9,540 subay ve aileleri ile 16,400 askerin doluştuğu gemilerle Fransız işgalindeki Gelibolu'ya iskan edilmişlerdi. Burada çok ilkel koşullarda yaşamlarını sürdüren Beyaz Rusların son derece disiplinli oldukları, askerlerin talimlerini aksatmadıkları, yokluk ve hastalıklar nedeniyle iki ayda 250 Beyaz Rus'un vefat ettiği görölmüştü.

Kısa zamanda kiliselerini, hastanelerini ve hatta yaşayacakları binalarını yapan son derece disiplinli ulusun insanları 1921 yılında çoğunluğu Avrupa ve Amerika'ya göçetmek üzere Gelibolu'dan gemilerle ayrıldılar. Son Beyaz Rus kafilesi ise Mayıs 1923'de Gelibolu'dan Amerika göçetti.

Tüm bu sosyal olaylar Gelibolu'da yaşam için ilave ticareti, yoğun gemi hareketini gerekli kıldığından Çanakkale'deki gemi acentelerinin burada da çok faal oldukları görölmür. Ancak en etkin acentenin Lloyd's Agent olan Edward Whittall olduğu da belirtilmelidir.





# VAPUR DONATANLARI VE ACENTELELERİ DERNEĞİ'NİN SON KUŞAK DUAYENİ BİR İSİM; KAPTAN METİN LEBLEBİCİOĞLU

1968'de yasal değişime uğrayarak yeni adıyla Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin Gabriel Couteaux'dan sonraki Yönetim Kurulu Başkanı Metin Leblebicioğlu yaşam öyküsünü anlatırken öylesine değinmese de, Türkiye'nin deniz ticaretine ağır darbeler indiren, ülke ekonomisini zarara uğratan ve gemilerin Türk limanları yerine Yunanistan'a uğrak yapmalarına neden olan 827 Sayılı Rıhtım Resmi Kanunu'nun kaldırılması için amansız mücadele vermiştir. Nitekim 26 Ocak 1967 yılında yayınlanmış olan bu yasa 14 Ağustos 1989'da geçirdiği değişikliklerle Ulaştırma Altyapıları Kanunu olarak değiştirilerek meydana getirdiği zararlar belirli ölçüde azaltılmış ve 1992'de tamamiyle ortadan kaldırılmıştır.

## **827 Sayılı Rıhtım Resmi Kanunu Bir felaket yasasıdır.**

Deniz Ticareti Dergisi'ni yönettiğim yıllarda, birtaraftan Türk armatörlerinin tarihini meydana getirecek bir diziyi başlamıştım. "*Bir Denizcinin Portresi*" adını verdiğim bu dizi, dergiyle birlikte verilen özel sayılardan oluşuyordu.

Rıhtım Resmi Kanunu'nun yarattığı tahribatı anlatmak amacıyla Metin Leblebicioğlu anlatımı ile Mart 1988'de aynı başlıkta bir özel sayı neşrettim.

Önsözünde şöyle diyordum; "1967 yılından buyana dünyada benzeri bulunmayan bir yasa yüzünden büyük zararlara maruz kalan Türk Deniz Ticaretinin ve devletimizin nasıl korkunç döviz, iş ve yatırım kaybına uğradığını anlatmalıyız.

'Rıhtım Resmi Felaketi' kangrenleşmiş ve denizlerdeki yük hareketini kamyonlara, başka ülkelere ve yine bu ülkelere yine kamyonlarla ve TIR'larla Türkiye'ye göndermeye zorlayarak komşu ülkelerin limanlarına, kamyonculuk firmalarına iş, o ülkelerin hazinelerine sağlam ve sürekli döviz geliri ve istihdam imkanı sağlamıştır. Rıhtım Resmi inanıyoruz ki, cesaretle ve teknik yöntemlerle ele alınacak, veriler ortaya konularak nihayet yargılanacaktır.

Kesinlikle inanıyoruz ki, bu yasanın meydana getirdiği zararlar rakamlarla ve belgelerle ortaya konulduğunda yirmi yılda meydana gelen zararın trilyonları aştığı görülecektir.

Zarar, sadece döviz kaybı olarak ölçülemeyeceği gibi, Türk Deniz Ticaretinin, limanların ve bu sektörde faaliyet gösteren Türk firmalarının gelişmelerini ve atılımlarını engelleyen kangrenleşmiş hastalığın "Rıhtım Resmi Kanunu" olduğu da anlaşılacaktır.

Bu yasayı hazırlayan zihniyetin sahipleri bugün hayatta olsalardı, inanıyoruz ki ıstırap içinde kalırlardı. Nevar ki, Rihtım Resmi Kanunu'nun ülke ve Türk Deniz Ticareti aleyhine verdiği ağır zararı ispata çalışan ve senelerdir mücadele veren tüm mensuplarımıza teşekkür ediyor, ancak bu mücadelenin bayrağını elinden bırakmayan Kaptan Metin Leblebicioğlu'na teşekkürü minnet borcu sayıyoruz.

Bu özel sayıdaki belgelerin hemen tamamı kendisinin arşivinden sağlanmış bulunmaktadır.Yine Kaptan Metin Leblebicioğlu yüzlerce yazı yazmış, dosyalar hazırlamış ve tam yirmibir yıldır bu kanunun meydana getirdiği fekaletten kurtulmak adına mücadelesini sürdürmüştür.

İnanıyoruz ki, Rihtım Resmi Kanunu bir felaket bulutu gibi asılıp kaldığı Türk Deniz Ticareti dünyasından, dış ticaretimizden ve devlet hazinesine yönelik zararlarından uzaklaşacak ve hükümet gereken önlemleri alarak bunca yıllık ıstırapı sona erdirecektir.”



*Limanın yetersizliğinden gemiler şamandıralara bağlanıyordu.*



*Salıpazarı Rıhtımı ve yine römorkörler kim ahşap, kimi sac mavnalarla, bir gemiden ötekine yol alıyor  
Kaynak: Selahattin Giz arşivi*

### ***Kaptan Metin Lelebicioğlu Rıhtım Resmi'ni anlatıyor***

Özel sayıda Kaptan Metin Lelebicioğlu, aynı zamanda Deniz Ticaret Odası Başkan Vekili olarak "827 sayılı Rıhtım Resmi bir Felaket yasasıdır" diyerek şöyle anlatıyordu; "Sadece denizyolu ile ithal edilen malların CIF değeri üzerinden yüzde 5 oranında ek bir resim alınması bu yasa ile şart koşulmuş, kara ve demiryolu ile ithal edilen mallardan böyle bir vergi istenmemiştir.

Bu hükmün hertürlü vergi yükünde eşitliğin gözetlenmesini öngören anayasaya aykırı olduğu tartışılmaz. Gerekçesi liman işletmelerinin yatırımlarına bir fon yaratmak olan bu yasa ile sağlanan paralarla limanlara bir çivi bile çakılmamış, olduğu gibi cari harcamalara gitmiştir.

Denizyoluyla ithalat yapılması halinde bu rüsum ithalatçıya yüzde 5 (KDV ile yüzde 8.5 olmuştur) ek külfet getirdiği için, özellikle yüksek değerli malların ülkemiz limanlarına inmesinden dikkatle kaçınılmıştır.

En büyük dış ticaret hacmimiz olan Batı Avrupa'dan (Gübre, demir gibi büyük tonajlı fakat değeri düşük değerli mallar hariç) ithalatımız denizyolundan kaçmıştır. Atlantik ötesi ve Uzakdoğudan gelen mallar ise bize en yakın bir Avrupa limanına çıkarılarak oradan karayolu ile taşınıp, bu rüsumdan kaçma yolu bulunmuştur.

1970'li yılların başında Avrupa'dan demiryolu ile büyük bir yük akımı olmuş, bütün istasyonlarımız tıkanmış ve yabancı vagonlar aylarca boşaltılıp iade edilemediği için yabancı demiryollarına milyonlarca dolar navlun ve bekleme tazminatı ödenmiştir.



*Kaptan Metin Leblebicioğlu*  
*Kaynak: Osman Öndeş arşivi*

Karayoluyla ithalat büyük bir taşıt talebi yaratmış, görünürde yaş meyve ve sebze ihracatımız için satın alınan soğukhava donanımlı treylerler dahi ithalat için kullanılmıştır. Ülke Frintaş faciasını yaşamış, o günkü değerle 75 milyon dolarlık bir sermaye kelimenin tam anlamı ile batırılmıştır.

Buarada Bulgaristan'a karşılıklı taviz verilerek onları 360 kilometresini rahatça geçebilmek için bizim 2000 kilometreden bedava geçiş hakkı tanınmış ve Bulgaristan büyük bir TIR filosu yaratmıştır. Biz de sağlanan dış kredilerle bugünkü değeri bir milyar doları bulan bir TIR filosu yarattık. Son yirmi yılda Türkiye hiçbir kalemde böyle bir yatırım yapmamıştır. Üstelik beş altı yılda ekonomik değerini kaybeden bir yatırımdır bu!



Bugünkü manzara şudur; Bu yasa amacının tam tersinde bir gelişmeye neden olmuştur. Kendi limanlarımızın gelişmesi durmuş, yabancı ve komşu ülke limanları bizim sırtımızdangelişmiştir.

Bugün yüklerimiz gemilerle Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya limanlarına indirilerek oradan karayoluyla yurda sokulmakta, böylece Rihtım Resmi ödenmemektedir.

Komşu ülkeler ve yabancı nakliye şirketleri dünyada bir benzeri bulunmayan bu yasamızdan çok hoşnuturlar. Kimsenin düşünüp bulamadığı böyle bir yasa sayesinde limanları geliştirmek, iş hacimleri artmakta ve çok güzel paralar kazanmaktadırlar. Bizim limanlarımız ise birtürlü çağı yakalayamamaktadır.

Avrupa'dan mal çekebilmek ve Bulgaristan'a uğramadan bu işi yapabilmek için, yasaya uymadığı halde, Ro/Ro tipi gemilerle gelen yüklerden Rihtım Resmi almamaya karar verildi.

Tespit edebildiğimiz bilgilere göre 1985'te TDI'nin 15 milyar TL, TCDD'nin 30 milyar TL, Hazinesinin 115 milyar TL (Çoğu Hampetrolden) toplam 150 milyar TL Rihtım Resmi hasılatı vardır. Ülkemizin yıllık ithalatı 10 milyar dolar olduğuna göre, eğer bu resim geldiği yola bakılmaksızın bütün ithalattan eşit olarak alınsaydı, toplam hasılat 500 milyon dolar veya yaklaşık 400 milyar TL olurdu. Yani malını denizyolu ile ithal etmeyen ithalatçının rüsum tasarrufu yılda 250 milyar TL olacaktı.

Mevcut istatistiklere göre 1985 yılında Salıpaazarı rihtımına gelen gemiler 176,247 ton yük tahliye ederken, TIR'lar 163,241 ton yük boşaltmışlardır. Hemen hemen eşit bir durum ortaya çıkmaktadır. Açıkcası TDI iskeleden gelenden % 5 vergi alırken, kapıdan giren ve aynı malı getiren TIR veya kamyonlardan hiçbir vergi almamaktadır.

Bu tablo ne mantığa, ne insafa sığan bir uygulamadır!

1985 yılında Kapıkule'den giren ve ithal malı getiren TIR'ların 16,177 adedi Türk, 32,930 adedi yabancı taşıttır.

Vergi almak biryana bu 32,930 adet yabancı taşıta ödenen navlun yaklaşık 350 milyon DM tutmuştur.

İsviçreli nakliyecilerimiz "Sayenizde ne güzel para kazanıyoruz" diye bizimle resmen alay etmişlerdir!

Uzakdoğudan 1x40 yüklük içinde taşınan elektronik cihazların yaklaşık değeri 200,000 dolardır. Bu yükün Pire ve İstanbul'a deniz navlunları eşittir. Yani 5,000 dolardır. Bu yük gemi ile İstanbul limanına indirilirse yüzde 5 Rihtım Resmi, yani 10,300 dolar daha ödeyerek ithali sağlanabilmektedir. Budurumda nakliye maliyeti 15,300 dolar olmaktadır. Aynı malı Pire'den İstanbul'a Tır'la getirmenin maliyeti ek külfeti 1,000 dolardır. Dolayısıyla toplam maliyet 6,000 dolar olmaktadır.

Bir malın ihtiyaca göre daha hızlı, fakat daha pahalı bir yolu seçmek hakkı vardır. Yasa zoru ile pahalı olan taşımayı sudan ucuza yaparsak, bundan ülke hiçbir şey kazanmamakta, aksine çok şey kaybetmektedir. Bu durum hükümetimizin temel ekonomik politikasına taban tabana zıt bir gidişattır.

Sonuç olarak; yıllardır savunduğumuz ve Sayın Başbakanızın da kabul ettiği gibi, ülkemiz ekonomisini sinsice kemiren bu yasadaki kurtulmanın en akılcı çözümü, bütün ithalata eşit olarak uygulanmasıdır."

### **Karayolları Genel Müdürlüğü İsveç'ten satın aldığı yol makinelerini Rıhtım Resmi'nden kurtulmak için Vagonla getiriyor**

28 Şubat 1968 tarihinde Dernek'ten Ulaştırma Bakanlığı'na yazılan bir yazıda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün İsveç'ten satın aldığı yol makinelerini Rıhtım Resmi külfetinden kaçmak için vagonla getirtildiği belirtilerek şöyle denilmekte; *"Denizyoluyla ithal edilen bilimum malların CIF değeri üzerinden yüzde 5 Rıhtım vergisi alınmasını amir mezkûr yasanın 1967 yılında yürürlüğe girmesinden itibaren, bilhassa kıymet, yüksek ithal mallarının yabancı demiryolu ve karayolu ulaştırmasına kayarak yabancı nakliyat ambarlarına ve satıcıları kadar nakliye şirketlerine mühim bir iş sahası açtığı ve ulaştırmadaki eşitlik ilkesini zedeleyici olduğu Beşinci Yüksek İstişare Kurulu'nda yüksek makamınıza arz edilmiş ve bu yasanın kaldırılmasına imkan görülmediği takdirde, ulaştırmada kullanılan vasıta ne olursa olsun bütün ithalata aynen uygulanması hususu kurul kararı olarak onayınıza sunulmuştur."*

Bu konuda bir örnek olarak Frankfurt'ta kaim Schenker Und Co. isimli nakliyat ambarının 1967 yılında Batı Almanya'dan İstanbul'a sevkettiği vagon sayısı Ocak ayında 34, şubat ayında 58, Mart ayında 33, Nisan ayında 80, ve müteakip aylarda hemen hep benzer sayılarda olarak nihayet 1968 yılı ocak ayında 102'dir.

Beher vagonla taşınan yük ortalama 10-15 ton olup, yalnız bir yılda bir ambarın demiryoluyla gönderdiği mal 10,000 tona yakındır. Ayrıca, Kühne Und Nagel, Karl Gross, Dougro gibi büyük nakliyat ambarlarının sevkiyatı da bu miktara eşittir. Dolayısıyla 1967 yılı içinde demiryolu ile yapılan ithalatın 40,000 ton civarında olduğunu tahmin etmek mümkündür. Daha kesin bir rakam TCDD İstatistiklerinden elde edilebilir. Bu yükler için ortalama ve döviz olarak ödenen demiryolu navlunu ton başına 50 dolar olup, bu naliye memlekete 2 milyon dolarlık bir döviz harcamasına neden olmuştur.

Denizden geldiği takdirde aynı yük 1,2 milyon dolara taşınabilir ve bunun asgari % 50'si Türk gemileri ile taşınarak döviz harcamasından tasarruf edilebilirdi.

Mezkur 400,000 ton ithal malının hemen tamamı makine ve benzeri pahalı eşya olup, CIF değer olarak beher kilogramına 7 dolar bir kıymet tahmin etmek gerçeğe yakındır. Böylece bu mal deniz yoluyla gelseydi 800,000 dolar daha ucuz navluna ödenirdi. Fakat ödenmesi gereken Rıhtım Vergisi 40 milyon ton kilogram x 7 dolar = (yüzde 5 Rıhtım vergisi hesabıyla) tam 14 milyon dolar tutardı.

Bu hesap gösteriyor ki, denizyolu navlunu demiryolu navlunun iki misli pahalı olsaydı bile, yükün rıhtım vergisi karşısında demiryoluna veya karayoluna kayması yine de mümkündür ve ithalatçı için daha iktisadidir.

Bunun sonucu olarak; Memleket yaklaşık 2 milyon doları döviz olarak ödemiştir. Hazine ve/veya liman işletmecisi iktisadi devlet teşekkülleri yaklaşık 122 milyon TL Rıhtım Resmi'nden mahrum kalmıştır. Demiryollarının kaydadeğer hiçbir istifade sağlayamadığı gibi, kapasitesinin de çok üstünde bir yük akımına maruz kalarak, istasyonlardaki depoları dolup taşmış ve birçok mal açıkta zarar görmüştür.

Milli filomuz asgari 20/25.000 ton/Yıl iyi navlunluk yüksek mahrum kalmıştır. Limanlarımız 40,000 ton malın tahliyesinden ve depolanmasından iş hacmi olarak zarara uğramış ve bu işin tahliye ücreti olan depolama vs dahil 1.5 milyon TL geliri kaçırmıştır.

Yabancı nakliye ambarlarının günbegün bu hesapla ithalatçılarımızın karşısına çıkması, ulaştırmanın gittikçe artan bir tempoda karaya kaymasını hızlandırmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün İsveç'ten satın aldığı yol makinelerini 80 vagon halinde demiryoluyla ithale karar vermesi bu işin iktisadi devlet teşekküllerine kadar dalbudak saldığının bir delilidir.

Kaptan Metin Leblebioğlu Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Ulaştırma Dairesi Başkanlığı'na 24 Aralık 1968 tarihinde yazdığı yazıda kurulmakta olan Nuh Çimento Fabrikası'nın Hereke'ye gelecek 3000 ton ağırlık teşkil eden malzemelerinin Rıhtım Resmi'nden kurtulmak için tamamen demiryoluyla sevk edildiğini, Ankara civarında kurulmakta olan Bastaş - Başkent Çimento Sanayii TAŞ'nin de aynı yolu seçtiğini duyurmuştur.

Yük sahibinin malını demiryoluyla getirmekle 900,000 TL tasarruf sağladığını işaret eden Kaptan Metin Leblebicioğlu şöyle demektedir; *"Oysa ki, yabancı demiryoluna 1,5 milyon TL döviz ödenmiştir."*

*Bir yılda Rıhtım Resmi yüzünden yabancı demiryollarına ödenmekte olan döviz, memlekete peşin parayla asgari 5 adet yeni ve 6,000 dwt'luk gemi ithal ettirecek bir meblağdır.*

*Rıhtım Resmi Kanunu'nun Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu son toplantısında deniz ulaştırmasına zarar verdiği kabul edilmiş ve bu kanunun değiştirilmesi Bakanlığınız Yüksek Makamına tavsiye edilmiştir.*

*Bu kanun Ulaştırma sektörleri arasında eşitlik anlayışının korunmasını amir ikinci Beş Yıllık Plan hükümlerine tamamen aykırı düşmekte ve bu anlayışı kökünden zedelemektedir. Zira demiryolunun denizyolundan daha ucuza gelmesini sağlayan bir kanun hükmü eşyanın tabiatına aykırıdır.*

*Daha önce arz edildiği vechile, eşitlik anlayışına dönülmesini teminen Rıhtım Resmi Kanunu'nun kaldırılması mümkün olmadığı takdirde, aynı oranda bütün diğer ulaştırma sistemlerine de uygulanmasını tekrar yüksek makamın tetkik, tensip ve takdirine arz ederiz."*

Kaptan Metin Leblebicioğlu bu yasanın yıllarca nasıl bir felaket kaynağı olduğunu anlatmak asla vazgeçmemiştir. Devlet kurumlarına gönderdiği yazılarından 24 Kasım 1975 tarihli yazısını Deniz Ticaret Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı olarak Maliye Bakanlığı'na, 17 Şubat 1978'de Ticaret Bakanı Teoman Köprülüler'e, 9 Temmuz 1979'da Başbakan Bülent Ecevit'e hitaben yazmıştır.

Bu uğraşların ilk sonucu 11 Haziran 1985 Tarih ve 18781 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 85/9569 Sayılı karar ile *"Denizyoluyla taşınmak suretiyle ithal olunan mallardan alınan yüzde 5 oranındaki Rıhtım Resminin Ro/Ro gemisi, trenferisi ve feribot ile taşınan malları için sıfıra indirilmesi, 26 Ocak 1967 Tarihli ve 827 Sayılı Kanunun I. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 8 Haziran 1985 tarihinde kararlaştırılmıştır."* denilmektedir. Rıhtım Resmi felaketinden bütünüyle kurtulmak için daha yedi sene uğraş verilecektir.

Metin Leblebicioğlu'nun Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı olarak verdiği bu mücadele ve elde ettiği başarı sonunda Türk denizciliğinin haklı zaferi olmuştur.

Vue de Mersine, prise de la mer.



*XX. Yüzyıl başlarında Mersin iskelesi kıyıları  
Kaynak: Merzeci arşivi*

# İSKENDERUN VE MERSİN'DEKİ VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ

Kuruluş yılları XIX. Yüzyıla kadar giden gemi acentelerinin İskenderun ve Mersin'deki insan yapısı kökler bakımından çoğunluk Halep, Beyrut gibi Osmanlı kentlerinden bu liman kentlerine yerleşmeler olduğunu göstermekte. Ancak, evlilikler yoluyla çoğunluk İtalyan ve kısmen Fransız ve İngiliz ailelerle birleşmeler görülmekte. Bu toplum içerisinde İtalyan Giuseppe Levante ailesi ise kökleri XVI. Yüzyıla kadar giden çok renkli bir öykü olmaktadır.

İskenderun'a yerleşmiş İtalyan kökenli Giuseppe Levante ailesinin İskenderun'daki gemi acenteleri toplumunun simgesi olduğu görülmelidir. Babakımdan Edoardo Levante'nin aile arşivinden sağladığı belgeler ve fotoğraflar yanında Levante ailesinin XVI. Yüzyıla kadar uzanan aile ağacı biraraya getirildiğinde, İtalya'dan İskenderun'a kadar süren tarih ortaya çıkmaktadır.

Bu tablo ve öykü, aslında İskenderun'un sosyo kültürel tarihi adına mükemmel bir kaynaktır.

1890'lı yıllarda "*Casa Paterna Di Guiseppe Levante*" konağı olan bu taş yapı, bir kent denizcilik müzesi olarak yeniden canlandırılabilirse, İskenderun'u umud bağladığı İskenderun liman kenti olmak gibi bir özelliğe ulaşmasında, kuşkusuz dünyada tek olmak gibi bir cezibe merkezi haline de getirilebilir.

İskenderun adına olduğu kadar Türk deniz ticareti adına da bu sanat, kültür ve tarih projesi gerçekleştirilmelidir. O zaman günümüzde içersi gezildiğinde adı Deniz Klübü olan her sosyal buluşma mekanında tanık olduğu üzere, oyun masalarından başka bir işlevi ne tanık olunmayan bu bina da, İskenderun'un kültür ve ticaretle bağdaşan renkleri yansıtacak bir öze dönmüş olacaktır.

Guiseppe Levante Evi diyeceğim bu müze ev, diğer bölümlerinde Abdullah Butros ve oğulları Müessesesi'nin ve diğerlerinin mazisini resmeden öğelerle canlandırılmaya hazırdır.

Artık asılları bulunamayacak olan Fransız, İngiliz ve Viyana menşeli mobilyaların yerine, zaman içerisinde Macar, Ermeni, Rum, Yahudi ustaların olduğu kadar, o devir mobilya modasını yansıtan XVI. Louis döneminden, Ampir döneminden, Napoleon döneminden örneklerin yer aldığı mobilyaları farkettiğimiz Casa Paterna Di Guiseppe Levante'yi Edoardo Levante arşivindeki fotoğrafları örnek alarak yeniden yaratmak mümkün olduğu kadar, İskenderun'un mazisine yaraşan bir sanat, kültür ve tarih oluşumu meydana getirecektir.

İskenderun'u liman kenti yapan mazisindeki önemini, bugünlere taşıyacak çok anlamlı bir sahipleniş için müze fikri bulunmaz bir fırsat olmalıdır.



Mersin kökenli gemi acentelerinden İskender Albert Botros, 1940'larda Mersin'de ofisini açarak liman işleriyle ilgili ticaret yaşamına başlamıştı. O zamanlar şirket, ihraç edilmek üzere çevre yörelerden gelen pamukların Mersin'de depolanması ve gemi bulunarak yükletilmesi işleriyle uğraşıyordu.



Soldan itibaren Hatay Yağları şirketinin kurucusu ve sahibi Strati Gylptis ve onun solunda Cationi Vapur Acentesi kurucusu Josef Cationi görülmekte. Ortalara doğru önde yerde oturmuş bir hanım iki beyden ortadaki, Cationi Vapur Acentesinin müdürü Marcel Balit'tir. Yine sağa doğru Luigi Levante, ve ön sırada biraz şişmanca olan ve bir sehpanın yanındaki hanım, Luigi Levante'nin eşi Lucie Levante'dir. Solundaki hanım Antoine Makzume'nin annesi Lila ve Forbes'in mühendisi Watt ve eşidir. Diğerleri sırasıyla Lyonel Makzume'nin ağabeyi Raymond Makzume, arka sırada Forbes'in Müdürü Bay Joyce, Emil Makzume, Ernest Boutros'un babası Emile Boutros yer almaktadır. Sağ tarafta yer alanlardan biri de İskenderun Belediye Başkanı Nicola Philippi'dir. En sağda ön sırada bir iskemle görülmektedir. Bu iskemlenin sağında ayakta duran kişi Edwar Butros ve hemen arkasında kısmen görünen çocuk Antoine Makzume'dir. Sağındaki koyu renkli giysili ve oturan hanım Lyonel Makzume'nin annesi Henriette'dir. Yerde oturan şapkalı hanım Lyonel Makzume'nin kızkardeşi Mirelle Makzume'dir.

Kaynak: Osman Öndeş arşivi

Botros'ların öyküsü Fransız mimar Ferdinand de Lesseps'in Süveyş'te kanal açmak için Mısır Hidivi Sait Paşa devrine kadar gitmekte. Ferdinand de Lesseps 1858'de Uluslar arası Süveyş Deniz Kanalı Şirketi'ni kurmasından sonra Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan kazı işlerine devam etti. Kanal 1869'da Fransız İmparatoriçesi Eugénie tarafından hizmete açıldı.

Süveyş Kanalı inşaatında kullanılacak kereste ihtiyacını karşılamak üzere en yakın ormanlık bölge ise Mersin yöresindeki ormanlardan elde ediliyordu. Botros'lar, Süveyş Kanalı inşaatı sırasında, inşaat için kereste ihtiyacını görerek, Beyrut'tan Mersin'e gelmişlerdi. O yıllarda Mersin'in ardındaki dağlarda çam ağaçlarının yarattığı kesit ormanlar vardı. İskender Botros, yardımcılarıyla dağa giderler ve çam ağaçlarından kestikleri tomrukları kağnılarla dağdan kaydırarak, Mersin'de sahile çekerlerdi. Ağaç kütükler oradan gemilere yüklenir ve Süveyş'e sevk edilirdi.

Mersin'li İskender Botros, gösterdiği çabalar sayesinde ki, bu sahil kasabasında saygıyla anılan bir isim oldu. Üçüncü kuşak Aleks İskender Botros aile öyküsünden anımsadıklarını şöyle anlatmıştır: "Babaannem Juliette Nader, Beyrut'tan ailesiyle Mersin'e gelmişler. Annem Annie Guetcherian'ın tarafı ise tam tersine Türkiye'den doğup büyüdükları Tarsus'tan 1910'lu yıllarda Lübnan'a göçetmişler.

Babam Albert Botros 1933 yılında Mersin'de dünyaya gelmiş. Orta ve lise öğrenimini Beyrut'ta tamamladıktan sonra İngilizce öğrenmek için bir süre İngiltere'de okula devam etmiş. İngiltere'deki okulunu tamamladıktan sonra aile işinin başına geçmek üzere Mersin'e dönen babam maalesef hayli genç bir yaşta vefat etti.

Babam Albert Botros annemle Beyrut'ta tanışmışlar ve bu arkadaşlıkları mutlu bir evlilikle sonuçlanmış. Bir süre sonra Mersin'e taşınmışlar.

1954 yılında babam Albert Botros, Lübnan ve Londra'da yüksek öğrenimini tamamladıktan sonra Mersin'e dönerek babası İskender Botros'le beraber çalışmaya başlamış. O tarihte şirket "İskender Albert Botros Nakliyat ve Tic.Ltd.Şti" olarak faaliyetine devam etmiştir."

Albert Botros'un 1996'da vefatıyla şirketin yönetimini oğlu Aleks İskender Botros devralmış oldu.

### **İskenderun'lu Alfredo Levante Gemi Acentesi**



Giuseppe Levante  
(Magosa 1839- İskenderun 1896)

İskenderun'lu Levante ailesinin kökleri 1468 yılında Genova'lı Nicola Marina isimli bir gemi mühendisine kadar gidiyor. Nicola Maria'nın oğlu, 1514 Genova doğumlu bir askeri doktor olan Antonio Levante olarak devam etmektedir. Antonio Levante'nin oğlu 1546 Genova doğumlu Marco ve onun 1578 doğumlu oğlu Lillo ile devam etmektedir.

Lilli Levante ile Levante ailesi 1606'da Roma'nın doğusundaki Larino kasabasına göç eden ilk Levante'lerdir. Lillo'nun oğlu Francesco Levante, Larino'da çiftçilikle uğraşmıştır.

1607'den 1726 yılına kadar olan bir asrı aşan bu aile bağı, halen Edoardo Levante'nin kayıtlarında görülmüyor. Ancak, internette açmış olduğu sayfaya İtalya'dan gelen bir mesajla bu kısmın İtalyan nüfus kayıtlarında yer aldığı bildirilmiş.

Edoardo Levante son derece muazzam hazırlanmış aile ağacı öyküsünü şöyle anlatmıştır: "1726'de Larino'daki ilk Levante bir doktor olan Tommaso Levante'dir.

Tammaso Levante'nin iki oğlu olmuştur. Bu çocuklarından Giuseppe Levante, Larino'da tıp profesörü olacak kadar tıp ilminde başarı göstermiştir. Diğeri 1773 Larino doğumlu Fedele'dir.

1823'de Larino'da vefat eden Giuseppe Levante'nin de iki oğlu olmuştur. 1787 yılında dünyaya gelen Luigi bir askeri doktordu. 1816 yılında dünyaya gelen Tommaso ise yine tıp alanını seçmiş ve doktor olmuştur. Fakat Larino'da belediye başkanlığına giden bir siyaset yaşamını tercih etti.

Tommaso Levante, aynı zamanda bir tarihçiydi ve Larino hakkında elle yazılmış onaltı ciltlik bir tarih araştırması bulunmakta. Bu eserin birinci cildi bizim ailemizin koleksiyonunda, diğer onbeş cilt ise Larino Belediyesi kent kitaplığında korunmaktadır.

Doğu'ya göçeden ilk Levante, Luigi Levante'dir. Luigi Levante Napoleon Ordusu'nda 1813 yılında askeri doktor olarak görev yapıyordu. Vefat tarihi 1849'dur. Almanya'yla olan savaş sırasında Lutzen ve Bautzen savaş meydanlarında bir cerrah olarak üç gün boyunca yüzseksen yaralıyı ameliyat etmek zorunda kaldığı yazılıdır.

1818'de o zamanki Osmanlı topraklarında ve Cezayir'de veba hastalığı konusunda araştırmalar yapmıştır. Yaptığı araştırmalar, Paris'teki Invalid Müzesi'nde belgeler arasında yer almaktadır.

1828 yılında ise Mısır Hidivi Mehmet Ali Paşa'nın Sağlık Nazırı Fransız Bartelemy Clot Bey tarafından çalışması amacıyla Mısır'a davet edildi. Mısır'da gerçek amlamda ilk sağlık örgütünü kuran Dr.Luigi Levante olmuştur. Mısır'daki yıllarında veba hastalığı üzerindeki çalışmalarını da sürdürdü.

1831'de Mısır'dan ayrılarak yine tıp alanında araştırmalar yapmak amacıyla Osmanlı toprakları olan Halep, şam ve İzmir'e kadar seyahatler yapmıştır. Fakat giderek sağlığı bozuluyor ve çok çabuk yoruluyordu. Tüm alışma isteğine rağmen, 1828 yılında Kıbrıs'ta Magosa'ya çekildi.1849'da Magosa'da vefat etmiştir.”

### **İskenderun'lu Giuseppe Levante**

Luigi Levante'nin Magosa'da Giuseppe ve Rosina isimli iki çocuğu dünyaya gelmişti. Giuseppe Levante 1839 doğumludur. Gençlik yıllarında ticarete atılmıştır.Levante'lerin ilk gemi acentesi sayılır.

Ticaret yapabilmek için mal almaya Magosa'dan Halep'e geliyor. Buradan tarım ürünleri ve pamuk satın alıyor ve İtalya'ya ihraç ediyordu. Fakat o ağlarda Halep'in tek deniz kapısı da İskenderun'du. Magosa'dan yelkenli bir gemiyle İskenderun'a geliyor, buradan deve kervanlarıyla Halep'e gidiyordu.Satın aldığı malları yeniden develere bindirip İskenderun'a dönüyordu. Malların yelkenliye yüklenmesi de ancak sandallarla yapılabiliyordu.

Zamanla bu işini Magosa'dan sürdürmenin zorluklarını farkettiğinden 28 Temmuz 1839'da İskenderun'a göçetti. 1896'da İskenderun'da vefat etmiş olan ilk Levante de Giuseppe Levante'dir.

Luigi oğlu Giuseppe Levante İskenderun'da Emilia Béraud isimli bir Fransız kızla 1 Ocak 1865 yılında evlenmiş ve "Levante & Figli" adını verdiği acentesini kurmuştur. İşleri geliştiği yıllarda ise Beyrut, Tripoli ve Mersin'de şubeler açmışlardı.

Emilia Béraud ile yaptığı evlilikten aynı yıl dünyaya gelen oğlu Emilio Levante'dir. Fakat ne yazık ki, eşi Emilia Béraud aynı yıl vefat etmiştir.Oğlu Emilio Levante, zamanla Mersin'e yerleşmiş ve Emilio Levante Successori isimli bir gemi acentesi kurmuştur.

Emilio Levante, İzmir'den Giustiniani Markizi Maria ile evlenmişti.Bu evlilikten Edmondo, Rinaldo, Livio ve Enrico adını verdiği dört oğlu dünyaya geldi.

Emilio Levante, 1898 Mersin doğumlu Edmondo ve yine Mersin 1908 doğumlu dördüncü oğlu Enrico ile Mersin'de çalışmalarını sürdürdüğü halde, diğer oğlu Rinaldo Levante'nin eşi Tilla Levante'yle İstanbul'a göç ettiği görülür.

Edmondo Levante Yvonne Barbour ile ve Enrico Levante ise yine Mersin tüccarlarından Rickards ailesinin kızı Rosy Rickards'la evlenmiştir.

Avusturya-Macaristan İskenderun Fahri Konsolosu olan Emilio Levante 1939 yılında Mersin'de vefat etmiştir. En büyük oğlu Edmondo Levante Birinci Dünya Harbi sırasında İtalyan Ordusunda görev yapmıştır. Bu ailenin 1933 yılında dünyaya gelen kızı Cristina, Mersin'den Romolo Babini'yle evlenmiştir.Çocukları Patrizia ve Paola'dır.

1937 yılında dünyaya gelen ikinci kızı Anna-Maria ise Roland Essaié ile evlenmiş ve Christine, Domonique, ve Nathalie adını verdikleri üç kızları olmuştur.

Rinaldo Levante, Navigazione - Assicurazione sigorta şirketinin Mersin ve İstanbul acentesiydi. Şirketi Bankalar Caddesi'nde yeralırdı. Rinaldo Levante'nin oğlu Davide Levante, babasının 1990'da vefatından sonra, Levante-Mar isimli bir gemi acentisiyle çoğunlukla turistik yolcu gemiciliği alanında son derece başarılı çalışmalarına rağmen, bir bunalım sonucunda 1999 yılında yaşamına son vermiştir.

1908 Mersin doğumlu Enrico Levante, babasıyla Emilio Levante Successori gemi acentesinde çalışırdı. Rosy Rickards'la olan evliliğinden 1937'de Emilio isimli bir oğlu dünyaya gelmiştir. Emilio'nun da Maryse Chalfoun ile evliliğinden Edmondo, Marco, Claudia, Jennifer ismini verdikleri dört çocukları olmuştur.

Jennifer Levante Fadi Sayek'le evlenerek İskenderun'lu ünlü bir aile olan Sayek ailesine katılmıştır. Claudia ise yine Mersin'li ünlü bir aile olan Chachati (Şaşati)'lerden Michel Chachati ile evlenmiştir. Levante Successori şirketinin isim hakkı Lucien Arkas başkanlığındaki Arkas Şirketler Grubu'na satılmıştır.

Levante ailesinin yaşam öyküsünü aktarırken, yeniden biraz geriye Giuseppe Levante'ye dönüş yapacağız: Giuseppe Levante ikinci evliliğini 26 Temmuz 1866'da Emilie Sader'le yapmıştır. Bu evlilikten dünyaya gelen oğlu 1867 doğumlu olan Luigi Levante'dir. Pek ticaret yaşamına karışmamış, İskenderun'da konsolosluk gibi bir görevle kendince hayli renkli bir ömür sürmüştür.

İskenderun'da öndegelen gemi acentelerinden Josef Catoni'nin kızlarından Lucia Catoni'yle evlenmiştir. Bu evlilikten 1896'da Lina, 1898'da Guiseppe ve 1900'da Osvaldo ismini verdikleri üç çocukları olmuştur. Vefat tarihi 1946'dır.

Levante'lerin gemi acenteliği alanındaki etkinliğini artıran ve tüm çalışmalarını bu alanda yoğunlaştıran 1871 doğumlu üçüncü oğlu Edoardo Levante'dir. Babası Guiseppe Levante'yle Beyrut, Trablusşam ve Lazkiye'de de acentelikler kurmuştur.

Acente faaliyetleri ilerledikçe Lloyd Austriaco, Lloyd Sabauda, Flotte Riunite gibi vapur kumpanyalarını da temsilcisi oldular. Ardından Lloyd Triestino, Lloyd Adriatica di Navigazione gibi çok güçlü İtalyan armatörlük şirketlerinin temsilcilikleri de kendilerine verildi.

1809 doğumlu Alfredo Levante, Edoardo Levante'nin babasıdır ve şöyle anlatır: - *"Babam Alfredo Levante birtaraftan İskenderun'da gemi acentesi olarak çalışırken, diğer taraftan da İtalya, Almanya ve İspanya konsolosu olarak görev yapıyordu. 1910 yılında Makzume ailesinden Paulette Makzume ile evlendi. Babam Türkçe, Arapça, Fransızca, İtalyanca, İngilizce dillerini bildirdi. Ayrıca Latinçesi çok kuvvetleydi. 1915-18 Birinci Dünya Savaşı yıllarında İtalya Ordusu'nda görev yapmıştır.*

*Annem Paulette Makzume, İskenderun'da 1982 yılında vefat ettiğinde yetmiş iki yaşındaydı. Biz üç kardeşiz. 1939 İskenderun doğumlu kızkardeşim Maria-Pia'dır ki, Boutros ailesinden Ernest Boutros'la evlenmiştir. Maria-Pia ve Ernest Boutros ailesinin Emil, Paola ve Aksel isimli üç çocukları oldu. 1962 doğumlu Emil ve 1965 doğumlu Aksel, Abdullah Butros ve Oğulları Müessesesi Kollektif Şirketi'nin yöneticileridir.*

*İkinci kızkardeşim 1940 doğumlu (Tonina) Antonella'dır. Aile yaşamında Michel Auberty, André Wendelen ve William Lee ile üç evlilik yaşamıştır.*

*Bana gelince ilk eşim Renata Ellek'ten 1959'da kızım Marina ve 1961'de oğlum Alfredo dünyaya geldi. Marina, T.Bovay'la evlidir ve 1998'de torunum Célia dünyaya gelmiştir.*

*Büyük dedem Edoardo Levante'nin 1903 yılında Latakya'da doğan oğlu Mario Beyrut'ta yaşadı ve 1970 yılında bu kentte öldü. 1904 doğumlu Yola ise ünlü bir Fransız generali Jean Regnault'la evlenmişti. General Jean Regnault 1930 yılında İskenderun Fransız yönetimindeyken istihbaratta görevliydi. Karargahı Reyhanlı'daydı. Yola'yla bu sırada tanışıp evlenmişlerdir. 1908'da dünyaya gelen Carlo, Afrika Savaşlarına gönüllü katılmıştı ki, hayli maceraperst bir kişilikti. 1911 doğumlu Mira'nın 2002 yılında vefat ettiğini biliyoruz.*

*Yola'nın 1933 doğumlu Jacques ve 1938 doğumlu Fabienne isimli iki çocuğu olmuştur. Ancak General Jean Regnault yeni bir göreve atandığından İskenderun'dan ayrılmışlar ve Paris'e yerleşmişlerdir.*

*Arşivimde muhafaza ettiğim bir aile fotoğrafından da bahsetmek isterim. Bu fotoğraf İskenderun 1895 tarihlidir ve bu fotoğrafta aile bireyleri olarak Luigi Levante, Emilie Sader, Emilio Levante, Giuseppe Levante, Michel Sader, Rudolphie Sader, Marie Sader, Edoardo Levante ile, kimliklerini saptayamadığım bazı misafirler ve hizmetkârlar yer almaktadır. Edoardo Levante, yani dedemin bisiklete meraklı oluşu dikkati çekmektedir.*

*Birdiğer aile fotoğrafı ise 1907 yılında İskenderun'dan Beyrut ve İskenderiye'ye gemiyle yapılan bir seyahat sırasında çekilmiştir. Bu fotoğrafta hemen tüm aile bireylerini bulmak mümkündür. Öyle ki, çocuklar: - Beard ailesinin kızıyla evlenerek akrabalık tesis eden Augustine Catoni, Osvaldo Levante, Giuseppe Levante, Edmondo Levante, Rinaldo Levante, Livio Levante, Alfredo (Fredino) Levante, Mario Levante ve Mario Catoni'nin bu gezi sırasında hayli eğlendiklerini düşleyebiliriz. İlginç birdiğer görünüm hepsinin gemici giysileri içersinde olmalarıdır.*

*Bu fotoğrafta tanıyabildiklerimiz Lucie Levante, Bayan Titine Catoni, Emilio Levante, Luigi Levante, Yola Regnault, Maria Giustiniani'dir. Diğerleri ise en solda konsolosluğun kavası, gemi kaptanı ve diğer subaylardır.*

*İtalyan aileler 1911 Osmanlı-İtalyan Trablusgarb Harbi sırasında Türkiye'den ayrılmak zorunda kaldılar. Levantenler ise Mersin ve İskenderun'dan Kıbrıs'a ve Larnaka'ya göç ettiler.*

*1937 tarihli bir tarihi fotoğraf, eğer bu fotoğrafta yer alanlar tamamiyle çözümlenebilse, o yıllarda İskenderun'da yaşayan ve hemen tamamı levanten veya buraya göçetmiş Avrupalılardan oluşan işadamlarını ve ailelerini ortaya çıkartmış olacaktı. Arşivimde yer alan bu fotoğraf için babam Alfredo Levante'den bana intikal eden öyküye göre, Forbes'in bugün bile korunmuş olan Fener semtindeki arazisinde mevcut deposu önünde İskenderun'un tüccarları, ve gemi acenteleri aileleriyle birlikte toplanarak bu ihtişamlı fotoğrafı çekdiklerinden dolayı, bu toplumu bütünüyle görüntülemiş olabilecektir. Ben bunlardan bazılarını saptayabildim. Örneğin, soldan itibaren Hatay Yağları şirketinin kurucusu ve sahibi Strati Gylptis ve onun solunda Catoni Vapur Acentesi kurucusu Josef Catoni görülmekte.*



*Ortalara doğru önde yerde oturmuş bir hanım iki beyden ortadaki, Catoni Vapur Acentesinin müdürü Marcel Balit'tir. Yine sağa doğru Luigi Levante, ve ön sırada biraz şişmanca olan ve bir sehpanın yanındaki hanım, Luigi Levante'nin eşi Lucie Levante'dir. Solundaki hanım Antoine Makzume'nin annesi Lila ve Forbes'in mühendisi Watt ve eşidir. Diğerleri sırasıyla Lyonel Makzume'nin ağabeyi Raymond Makzume, yine arka sırada Forbes'in Müdürü Bay Joyce, Emil Makzoume, Ernest Boutros'un babası Emile Boutros bu sahnede yer almaktadır.*

*Unutmayalım ki, bu fotoğraf Hatay'ın Türkiye'ye katılmasından ancak bir yıl önce çekildiğinden sağ tarafta yeralanlardan biri de İskenderun Belediye Başkanı Nicola Philippi'dir. En sağda ön sırada bir iskemle görülmektedir. Bu iskemlenin sağında ayakta duran kişi Edwar Butros ve hemen arkasında kısmen görünen çocuk Antoine Makzume'dir. Onun sağında koyu renkli giysili ve oturan Lyonel Makzume'nin annesi Henriette'dir. Yerde oturan sapkalı hanım Lyonel Makzume'nin kızkardeşi Mirelle Makzume'dir. "*

### **Antoine Makzume ve Lyonel Makzume Gemi Acenteleri**

Antoine (Toni) Makzume'nin annesi İstanbul'lu bir Maltalı İngiliz aileden gelen Lila Falanga'ydı.

Ernest Butros, Edoardo Levante'nin kızkardeşi Maria-Pia ile evlenmiştir. Gemi acenteliği yanında birçok krom ihracatçısı firma adına İskenderun'da Yed-i Emin olarak görev yapmıştır. İskenderun limanında kiraladığı bir depolama alanı vardı. Gelen krom bu sahaya boşaltılır ve Butros'un teminat vermesi halinde ihraç yapılabilirdi.

Lyonel Makzume, Antoine Makzume'nin babası Emile Makzume'nin kuzeniydi. İskenderun'lu İstikbal Hanım'la evlenmiş ve bu evlilikten biri kız üç çocuğu olmuştur. Antoine Makzume, Edoardo Levante'nin annesi Paola'nın küçük kardeşidir.

Antoine Makzume on yaşındayken, babası 1932'de babası Emile Makzume vefat etti. Lila Makzume ise 1933 yılında kanser hastalığına yenik düşmüştür. Antoine Makzume öksüz ve yetim kaldığından Paola Hanım kardeşini korumaya almıştır. Edoardo Levante Antoine (Toni)'le beraber büyümüştür. Aralarında on yaş farkı vardı.

Antoine Makzume 1940 yıllara kadar Beyrut'ta Fransız Antoura lisesinde okudu. 1940'dan sonra İstanbul'da Hukuk Fakültesi'nde hukuk öğrenimi görerek bu fakülteden mazun oldu. 1945 yılı sonunda İskenderun'a döndü ve çalışmaya başladı.

Bir yıl sonra Helen'le evlendi. Müstakbel eşi Helen Halep'te yerleşmiş bir İtalyan ailesinin kızıydı. II. Dünya Savaşı yıllarında Suriye İngiliz birliklerinin denetimi altına girdiğinden kaçarak Hatay'a gelmişlerdir.

Antoine Makzume ve Helen 26 Aralık 1946 günü sınırkapısında evlenmişlerdir. Birsüre sonra Bursa'da yedek subaylık için görev yapacağı sırada, o zamanki yasalara göre yabancı uyruklu bir hanımla evli olduğundan dolayı, eşinin Türk uyruğuna geçmesi kaçınılmaz oldu. Böylece konsolosluk kayıtlarında İtalyan uyruğundan çıktığına dair bilgi bulunmaktadır.

Babası Emil Makzume başta Deutche Levant Linie gibi Alman firmalarının acentesiydi. Emil Makzume 1933'de vefat ettiğinde Alfredo Levante bu acenteliklerle olan işleri üstlendi. Bu işi 1940 yılına kadar sürdürdü.

O yıl II. Dünya Savaşı'nın artan baskıları nedeniyle de artık Alman gemileri İskenderun'a uğramaz oldular. Antoine Makzume 1946'da yedek subaylığını tamamladıktan sonra yeniden Almanya'ya gitti ve Atlas Levante dahil olmak üzere babası zamanındaki tüm Alman denizcilik firmalarının acenteliklerini alarak İskenderun'a avdet etti.

Zamanla büyüyen şirketini oğlu ve damadı sahiplenmiştir. Vefatında 63 yaşındaydı.

### ***İskenderun'da usta olarak gösterilen bir isim; Toni Kokalakis.***

İskenderun'da gemi acentelerinin tarihleriyle ilgili izleri ararken, İskenderun'dan İstanbul'a göçetmiş olan Sengel ailesinden Galip Sengel bu öyküyü bana anlatmıştır.

İskenderun'da tüm acentelerin usta olarak gösterdiği isim Toni Kokalakis olmuştu. Böylece İskenderun'la bütünleşen ve bu liman kentinin çok saygın ticarî kurumları olan gemi acenelerinin yaşam öykülerine Toni Kokalakis'le başladık.

Galip Sengel, Toni Kokalis'in İskenderun'da Yunanistan Fahri Konsolosu tayin edildiği yıldan başlayarak şöyle anlatmıştır: "İskenderun'da Hatay Yağları'nın sahibi Alexander Gliptis, Jorj Zarif'in de ortağıydı.

Jorj Zarif, Lyonel Makzume'nin kayınpederidir. Eşi Aristotelis Onanis'in akrabasıydı. Oğlu Aleko babası vefat ettikten sonra babasının işini üstlendi. Yardımcı olarak yanına Toni Kokalis'i aldı.

Toni Kokalakis, Yunan gemilerinin acentesiydi. Biz bu meslekte yeni yetişirken, mesleğinde son derece bilgili oluşuyla herkeste saygı yaratırdı. Mitoloji ve tarih tutkunu bir kişiliği vardı.

O yıllarda tek haberleşme aracı telgraftı. Konşimentoların yazılışında son derece bilgiliydi ve herkese yardımcı olurdu. İki kızı olduğunu anımsıyorum. İren Kokalakis ve Juliana Kokalakis, babalarının gemi acenteliği işine talip olmadılar.

Juliana Kokalakis'in Mersin'de yaşadığını biliyorum. Mersin'in en büyük ihracatçılarından Amir Zekeriya'nın eşidir.

Türk gemilerinin başlıca gemi acentesi ise Fevzi Kalkavan'dı. Kardeşi Halis Kalkavan sonraki yıllarda İstanbul'a dönmüştür. Fevzi Kalkavan, babam Cenap Sengel, Toni Kokalakis, Antoine Makzume, Ernest Butros ve Lyonel Makzume ile Alfredo Levante, İskenderun'daki Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin kurucuları olmuşlardır. Catoni gemi acentesi daha ziyade bir seyahat acentesi gibi hareket ederdi.

Ancak bir belgeyi de eklemek gerekecektir. İskenderun'da kurulan vapur donatanları ve acentelerini resmi olarak ilk derneğin adı; "*İskenderun Deniz Nakliyeciler Cemiyeti*" dir. Dernek tüzüğü'nün birinci maddesinde belirtildiği üzere; "*Cemiyetler kanunu ahkâmına tevfikân Deniz Nakliyecileri Cemiyeti ünvanı altında bir cemiyet kurulmuştur. Cemiyetin merkezi İskenderun*" dur.

Cemiyetin mevzuu ve gayesi 2 No'lu maddede; *"Deniz Ticaretini ve Gemi sahip ve mümessil ve acenteleri alâkadar eden bilumum mesail ve deniz ticaretinin inkişafını ve deniz nakliyeciliğinin menafii umumiyesini temin edecek hususatile iştigal etmektir. Cemiyet bu maksadın temini esnasında kanunların müsaadesi dairesinde ittihazına lüzum gördüğü her türlü tedbirleri almak bu babda gerekli teşebbüste bulunmak ve deniz ticaretine müteallik istatistikleri toplayıp neşretmek ve aynı zamanda azalarına talepleri halinde deniz işleri ile ilgili mevzuları etüt ederek mütelaa vermek ve yine talep halinde gerek azaları arasında ve gerek ise azalar ile üçüncü şahıslar arasında deniz nakliyeciliği ile ilgili ihtilafları halletmektir."* olarak tanımlanmaktadır.

Kurucuları; Ernest Butrosoğlu, Jan Barbur, Jilber Şaşati, Antuan Makzumioğlu, Ahmet Nuri, Fevzi Kalkavan, Ronald Mari Makzumioğlu'dur.

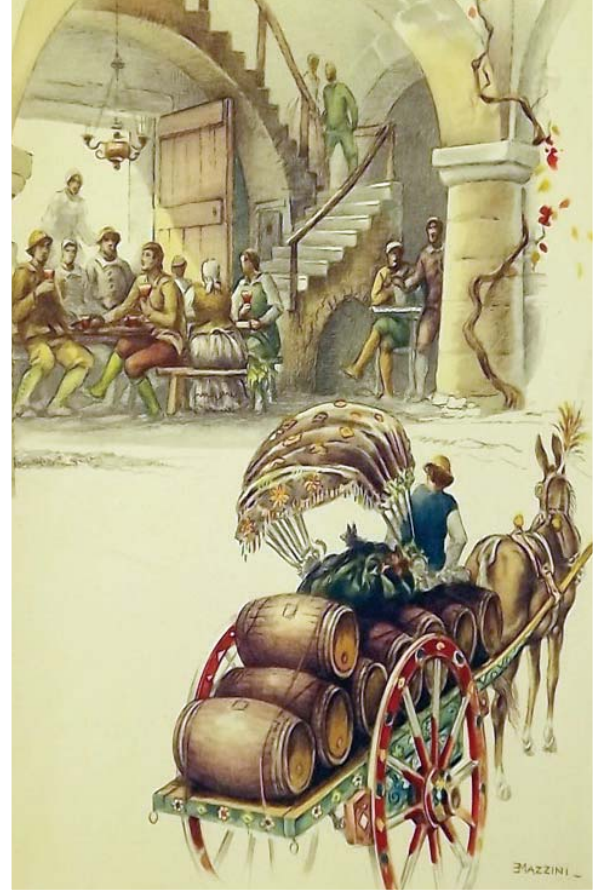
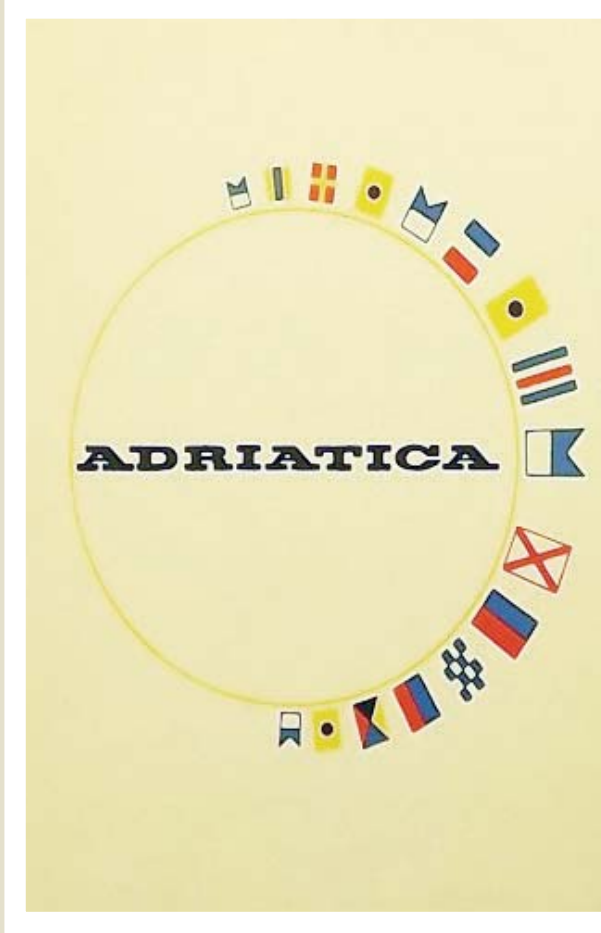
Acenteler arasında İskenderun'da teleks makinası olan ilk acente Lyonel Makzume Acentesiydi. Şirketi Kanatlı Sineması'nın hemen karşısındaydı. Teleks göndermek isteyenler Lyonel Makzume'ye nice diller dökerdi.

### ***Mersin Vapur Donatanları ve Deniz Nakliyecileri Cemiyeti***

Mersin'de vapur donatanı ve acenteleri ilkkez 1972 yılında Vapur Donatanları ve Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ni kurdular. Bu cemiyet Mersin Vilayeti'nin 26 Kasım 1972 gün ve 117 sayılı yazısı ile onaylanarak resmileşti.

Cemiyetin ilk yönetim kurulu üyeleri; Başkan Fehami Kuzeyman, Başkan Yardımcısı Jorj Şaşati, Genel Sekreter Ksenofon Tahinci, Üye veznedar Hanri Atat, Üyeler Romolo Babini, İskender Şelfun ve Albert Botros'du.

Cemiyet ilk toplantısını Catoni Deniz Acentesi'nde yapmıştı ve 12 kurucu üyeden oluşuyordu. Bu üyeler şunlardı; Fehami Kuzeyman Vapur Acentesi; Erkut Kuzeyman ve Fehami Kuzeyman ve oğlu Fehami Kuzeyman Koll. Şti; Jorj Şaşati; İbrahim Nakkaş ve Şürekası; Hanri H.Atat Atako Ticaret Kol. Şti; Ksenofon Tahinci Antuan E. Makzume Vapur Acenteliği; Romolo Babini Emilie Levante Halefleri; Jorj Şelfun Catoni Deniz İşleri AŞ; Emilio Levante Skandinavian Shipping Acentesi; İskender Şelfun Vapur Acentesi; İlyas soysal Vapur Acentesi; Nikola Zeliç Lyonel Makzume Vapur Acenteliği.

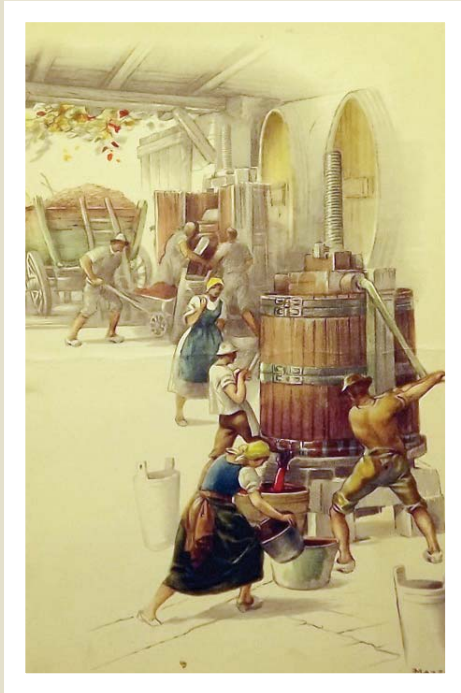


*Adriyatıca'nın Vapur Donatanları ve Acenteleri onuruna düzenlediği davetin menü davetiyesinin ön ve arka kapağı.  
Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşivi.*

## KAPTAN'IN MASASI

Vapur Donatanları ve Acenteleri, turistik yolcu gemilerinin Türkiye limanlarına uğrak yapması adına, öncülük yaptılar. Limanların eksikliklerini devamlı anlatmak yolunda çok önemli uğraşlar verdiler.

Bir turistik yolcu gemisiyle seyahat edecekseniz, daha ilk adımınızı atarken sizi “Gemimize Hoşgeldiniz” diye karşılayacaklardır.



Eğer bir panoda “Herkesin hayali gemilerde gerçekleşir” diye öyküsel yazı görürseniz, biliniz ki bu sözün sahibi Amerikan edebiyatçı Zora Neale Hurston'dur. Zaten aşkı bir şarkı mırıldanışına benzeten, “Mutluluğa kavuşmak için ne kadar koşarsan, bir okadar ötelere giden susuzluk kadar özlersin” diye anlatan da Zora Neale Hurston'dur.

Özellikle denizde yolculuk XIX. Yüzyılın ortalarında buharlı gemilerle yapıldı. İnsanlar iş, yeni bir hayat, zevk gibi çeşitli nedenlerle seyahat ederlerdi. Bazen haftalar bazen günler sürerdi. Birinci sınıf yolcular lüksün kucağında, ikinci sınıf yolcular ise iki veya dört kişilik daha dar kamaralarda yolculuk ederlerdi. Her sınıf yolcu ancak kendilerine ayrılmış güverteler içinde yaşarlardı.. Güverte yaşamları çok farklıydı.

Kaptan'ın Masası, seyahat günlerinde bazı seçkin misafirlerin davet edildiği nadir saatleri anımsatmalıdır. Başaşçı, Kaptan'ın misafirlerine yemek becerilerini sunmak suretiyle çoğukez kocaman bir alkış alır. Onun içindir ki Kaptan'ın Masası bir anlamda “Seçkin Menülerden oluşan yemek tarifleri” olarak da tanımlanabilir.

Yolcu gemilerinde “Kaptan'ın Masası” gemide sunulan menülerden hayat bulmaktadır. Bu örneklerden tespit edilebilen en eskisi, 14

Eylül 1859 tarihlidir. Bill of Fare Peninsular ve Oriental Steam Navigation (P&O) şirketine ait Pera isimli yolcu gemisine aittir.

“Chambre Maritime Des Compagnies De Navigation Etrangers Cemiyeti” turistik yolcu gemiciliğini Türkiye limanlarına cezbetmek için yoğun uğraşlar verdi.



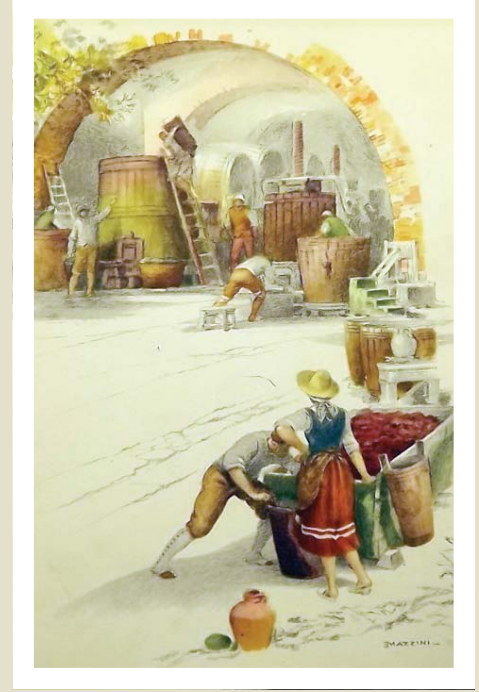
Artistik menü listelerinden biri, Union-Castle firmasına ait Windsor Castle yolcu gemisinin 17 Eylül 1977 tarihli son yolculuğunda verilen "Veda" yemeğidir. Bu davet Southampton limanına varışından, yani artık denizlere veda edişinden önceki gece düzenlenmiştir deseler de, Adriatica'nın yemek davetiyelerindeki bezemeler doyumsuz bir tablo gibi sunulmuştu.

En zengin menüler 1930'da Kuzey Atlantik'i geçen seferlerde tertip edilmiştir. Değişik firmalara ait Transatlantikler yemeklerinin zenginliği ile de yarışmışlardır.

Bu gelenek, 1960 ve sonrasına kadar devam etmiştir. Tabii ki, Queen Mary, Queen Elizabeth ve Normandie'nin şefleri misafirlere "Parmaklarını ısırttı" dedirtmek için sadece beş ve altı günleri olduğunu biliyorlardı. Ancak gemide yaşam sadece yemekten ibaret değildir.

1950'lerde daha turistik yolcu gemilerinin denizlerde yarattığı bir başka tatil ve seyahat dünyası ve onun güzellikleri çok az fark edilirken, bu çabalarına karşı hayranlık duyulan Adriatica, o yılların Akdeniz'deki en güzel gemilerinden San Giorgio'da Cemiyet üyelerine bir davet düzenledi.

Adriatica'nın o anlamlı davetine ait davetiyelerden birer örnek Vapur donatanları ve Acenteleri Derneği arşivinde muhafaza edilmektedir.



## YENİ BİR BAŞLANGIÇ ADINA



Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 23'ncü Olağan Genel Kurul Toplantısı 31 Mayıs 2012 tarihinde Derneğin Cihangir Binasında gerçekleştirildi. Bu Genel Kurul'da; Yönetim Kurulu Başkanı: Recep Düzgüt, Başkan Yardımcısı: Arif Kenan Türkantos, Genel Sekreter: Emin Eminoğlu, Sayman: Zeki Murat Denizeri, Üyeler: Andrea Vermez, Ali Kemal Özbiçer, Muhammet Ali Şeyda seçildiler.

Fotoğraftaki isimler:  
Başkan Recep Düzgüt  
(Soldan sağa) Zeki Murat Denizeri, Arif Kenan Türkantos, Emin Eminoğlu, Andrea Vermez, Neslihan Başarlan, Ali Kemal Özbiçer, Muhammet Ali Şeyda.

Vapur Donatanları ve Acentelerinin günümüz kuşak temsilcileri, değişen dünyamızda yenilikçi dünya görüşleriyle ve yaşam şekilleriyle, ebediyete intikal eden meslekdaşlarının çabalarını daima hatırlayarak, çok daha büyük başarılar imza attılar.

Tarihe gömülen anılar, mazi oldu. Gün ise, mazi olmak için yaşıyor. Onun içindir ki, dünden bugünlere gelirken iki asra yakın süreçteki bu resmi daha iyi seyrederesiniz istedik.

Derler ki, "Bir fincan kahvenin kırık yıl hatırı vardır".

Tarih de böyledir..Hergün, ertesi sabah tarih olur. Yaşam ise, daha varlıklı ve huzurlu yarınlar için sürüp gitmektedir.





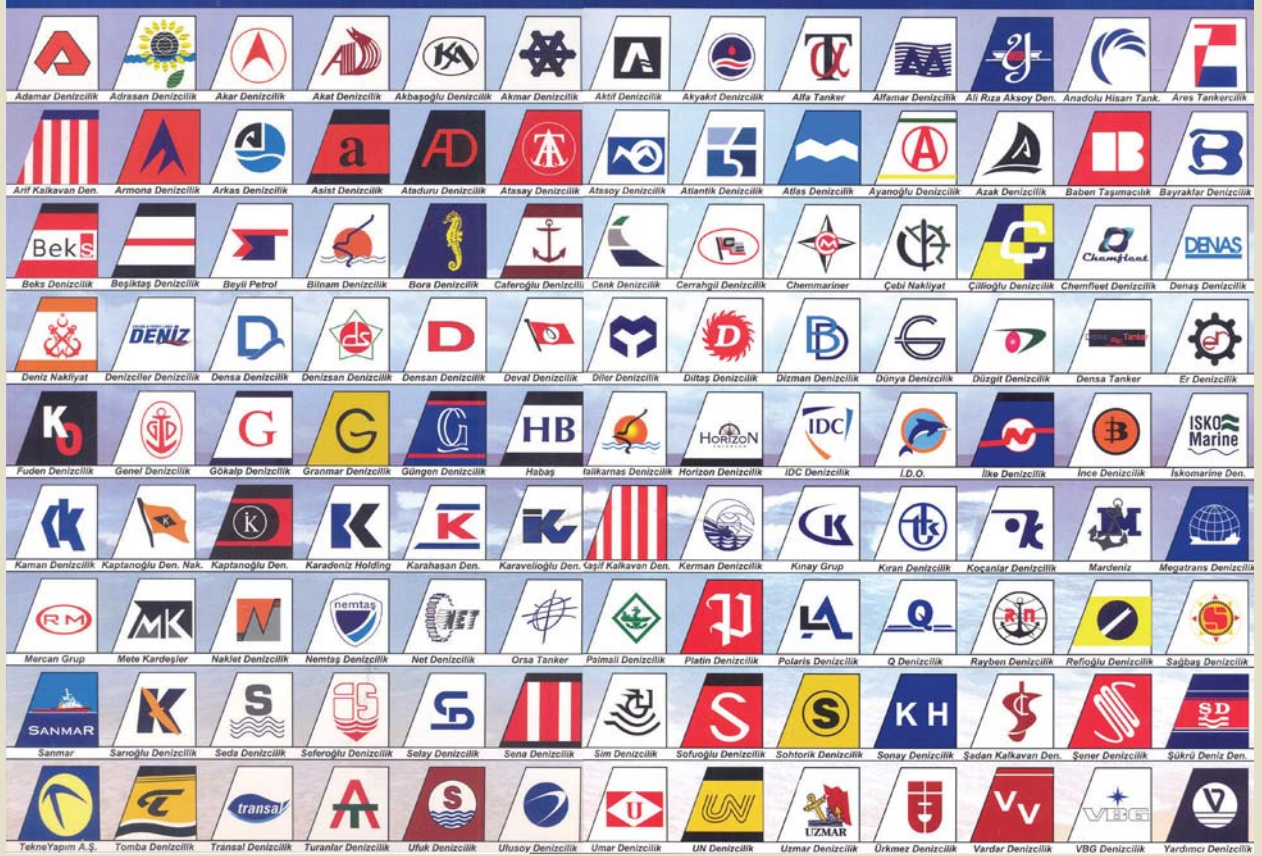


*XIX Yüzyıl sonları- Tersane-i Âmire yanına kadar uzanan Tophane kıyılarında tekneler.  
Kaynak: Abdullah Frères*









Türk Armatörlük firmalarıyla Vapur Donatanları ve Acenteleri Türk Deniz Ticareti'nin dünü, bugünü oldular. Geleceği için birlikte çalışmalarını sürdürüyorlar.  
Kaynak: İlker Meşe Feramuz Aşkın "İlkfer Grup"



## KAYNAKÇA

1. Çelik Gülersoy, *Çağlar Boyunca İstanbul Görünümler*, İstanbul Kitaplığı, 1987.
2. Bâki Sarısakal, *Bir Kentin Tarihi Samsun*, Samsun, 2002.
3. Nur Akin, *19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, İstanbul Literatür Yayınları, 1998.
4. Beynun Akyavaş, *Constantinopoli 1874*, Edmondo de Amicis, TTK Yayınları, 1993.
5. Celâl Esad Arseven, *Eski Galata ve Binaları*, İstanbul, Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları, 1989.
6. Ethem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004.
7. *Uno Sguardo Ad Oriente- Doğu'ya Bakış*, İstanbul, Instituto Italiano di Cultura.1996.
8. İlhan Pınar, *Levant, Levanten ve Levantenlik*, İzmir Kent Kültürü Dergisi, İzmir, 2001.
9. Evelyne Lyle Kalcas, *Gateways to the Past Houses and Gardens of Old Bornova*, Bilgehan Matbaası, İzmir, 1978.
10. Richard James Whittall, *The Commerce of the East and Smyrna 1911*, (Şirket broşürü). Osman Öndeş arşivi.
11. Bülent Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, Şenocak Kültür Yayını, 2002.
12. Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1995
13. Osman Öndeş, *Asıl Efendiler*, Şenocak Yayınları 2010.
14. Giovanni Scognamillo, *Bir Levantenin Beyoğlu Anıları*, Bilge Karınca Yayını, 2002.
15. John.A.Hadjipateras, Manuel E.Kulukundis, *Voyages on My Father's ships and others*, Naftika Chronika, 1986.
16. A.Başer Kafaoglu, *Varlık Vergisi Gerçeği*, Kaynak Yayınları, 2002.
17. Ayhan Aktar, *Varlık Vergisi ve Türkleştirme Politikaları*, İletişim Yayınları, 2002.
18. Ahmet Bedevi Kuran, *İnkılap Tarihimiz ve Jön Türkler*, Kaynak Yayınları, 2000.
19. *Referans Gazetesi Makaleler.(2005-2010)*, Osman Öndeş,
20. Yrd.Doç. Dr.Murat Koraltürk, *Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları(1880-1952)*, Denizler Kitabevi, 2002.
21. Zeynep Çelik, *Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1986.
22. Rauf Beyru, *XIX.Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, Literatür Yayınları, 2000.
23. Hugh McKinley Whittall, *Moda, A Record with reflections from the Days Gone By*, 146 sayfalık daktilo edilmiş anılar, Osman Öndeş arşivi.
24. *Trading in the Levant, Centenary of C.Whittall & Co.Smyrna 1811-1911, Şirketin Yüzüncü Yıl broşürü-* Osman Öndeş arşivi.
25. Yolande Whittall, Benjamen Perkins, *Genealogy of the Whittall Family in Turkey, 1967* (Aile içi özel dağıtımı yapılmış broşür), Osman Öndeş arşivi.
26. *Compilato da Alfredo Levante (1997) & Aggiornato da Marina Levante-Bovay(2000), Albero Genealogico-Famiglia Levante* (Özel koleksiyon)
27. Sir Edwin Pears, *Fourth Years in Constantinople 1873-1915*, Herbert Jenkins Ltd., 1915. Osman Öndeş arşivi.

28. *Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği arşiv kayıtları.*
29. Ahmet Öğreten ve Halil Yıldırım, *1876 - 1908 Döneminde Ereğli Kömür Havzasında Uygulanan Madencilik- (Üniversite Doktora tezi).*
30. Nail Çetek, *Kömürün Ekonomideki Yeri ve Zonguldak Taşkömürü Havzası,* (Üniversite Doktora Tezi).
31. Mehmet Mazak, *İstanbul Mavnaları,* İMEAK- Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2011.
32. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı,* Tarih Vakfı Yayınları, 2010.
33. Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912),* Tarih Vakfı Yayınları, 2010.
34. Robert Matran, *XVII. Yüzyıl İkinci Yarısında İstanbul,* Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990.
35. Yorgo Zarifi, *Hatıralarım,* Literatür Yayınları, 2002.
36. Prof. Dr. Murat Baskıcı, *XIX. Yüzyılda Trabzon limanı- Yükseliş- Gerileyiş,* AÜ, SBF İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, SBF Dergisi, Cilt 67, No.3, 2012. S.33-56.
37. Prof. Dr. Haydar Kazgan, *Galata Bankerleri,* Orion Yayınevi, 2006.
38. Prof. Dr. Murat Baskıcı, *Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920),* AÜ. SBF Dergisi, Cilt 64, No.1, 2007. S.39-55.
39. Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri,* TEB Yayını, 2001.

#### ***Dergiler, Gazeteler ve sair kaynaklar:***

The Levant Herald & Eastern Express, American Chamber of Commerce for the Levant "Levant Herald Review", British Chamber of Commerce "Journal", Türkiye Turing Otomobil Kurumu "Belleteni", The Levant Herald Tribune, La Turquie, Journal de Constantinople, İstanbul Vilayeti Gazetesi, Aksiyon Dergisi, Deniz Ticareti Dergisi (1990 sayıları), Denizcilik Dergisi, Chronicle Dergisi, İnternet kaynakları, Levantine Heritage, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Arşiv kayıtları. İnternet ortamında tesit edilen bazı fotoğrafların gerçek kaynakları bulunamadığından fotoğraflarda belirtilememiştir.