

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH



OSMANLI'DA
KARADENİZ TAHLİSİYE İDARESİ

YAZAR
Aydın BAYARSLAN

Doktora Tezi

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi

M. Emre KILIÇASLAN

ORDU- 2023

TEZ KABUL SAYFASI

Aydın BAYARSLAN tarafından hazırlanan “**OSMANLI’DA KARADENİZ TAHLİSİYE İDARESİ**” başlıklı bu çalışma, **26.05.2023** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda **BAŞARILI** bulunarak, jürimiz tarafından **DOKTORA tezi** olarak **KABUL** edilmiştir.

Başkan	Dr Öğr. Üyesi M. Emre KILIÇASLAN Ordu Üniversitesi	İmza
Üye	Prof. Dr. İlhan EKİNCİ Ordu Üniversitesi	İmza
Üye	Prof Dr. Sezai BALCI Giresun Üniversitesi	İmza
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK Marmara Üniversitesi	İmza
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Halim KILIÇ Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi	İmza

ETİK BEYANI

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarımı kabullendiğimi beyan ederim.

Aydın Bayarslan

ÖZET

TARİH

OSMANLI'DA KARADENİZ TAHLİSİYE İDARESİ

AYDIN BAYARSLAN

Tahlisiye İdaresi'nin kuruluşuna dair fikirler 1858 yılına kadar gider. İdare, 19. Yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz Boğazı'nın trafiğinin artışına paralel olarak artan gemi kazalarını önlemek, kazalara müdahale etmek amacıyla Boğazın her iki kıyısında, sefaretlerin isteği üzerine kurulmuştur. Avrupa'daki muadillerine yakın tarihlerde faaliyete başlamıştır. Fakat onların aksine finansmanı bağışlarla değil Boğaz'dan geçen gemilerden alınan vergilerden sağlanmıştır. İdarenin aldığı vergi zaman zaman sefaretlerle Osmanlılar arasında tartışmalara sebep olmuş, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra İdare üzerindeki kontrol Sefaretlere geçmiştir. Bu kontrol altında "Masrafı Kendine Ait Bir İdare" olarak faaliyet göstermiştir. Bu dönemde para artıran İdare, artan gelirlerini Londra bankalarında değerlendirmiştir. İdare personeli yöre halkından seçilmiştir. Personelin başına İngiliz muallimler getirilmiş, İdare için koğuşlar, roketaneler, gözcü kulübeleri, kayıkhaneler ve hastaneler inşa edilmiştir. Tezde, İdarenin kuruluşu açıklandıktan sonra ve finansmanı ile ilgili verginin belirlenmesi, sefaretlerin kontrolü, Birinci Dünya savaşında idarenin çalışması ve savaş sonrası durum açıklanmıştır. İdare'nin yapısı ve işleyişine dair bilgiler sunulmuştur. Tahlisiye yöntemleri, istasyonları, personeli, çalışma şekilleri hakkında bilgiler verilmiştir. Tahlisiye İdaresi kuruluşu, vergisi, binaları, işleyişi, yönetimi bakımından Osmanlı tarihinin kıyısında kalmış özgün bir kuruluşudur.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Boğaz, Tahlisiye, Can Kurtarma, Vergi, Henry Woods.

ABSTRACT

HISTORY

BLACK SEA LIFE BOAT SERVICE IN THE OTTOMAN

AYDIN BAYARSLAN

The ideas regarding the establishment of the Tahlisiye Administration date back to 1858. The Administration was established at the request of the embassies on both shores of the Bosphorus in order to prevent and intervene in ship accidents, which increased in parallel with the increase in the traffic of the Black Sea Strait in the second half of the 19th century. It started to operate at similar dates to its similar European organisations. However, unlike their European counterparts, it was financed not by donations but by taxes levied on ships passing through the Bosphorus. The taxes levied by the administration occasionally caused disputes between the embassies and the Ottomans, and after the 1877-78 Ottoman-Russian War, the control over the administration was transferred to the embassies. Under this control, it operated as an "Administration at its own expense". During this period, the Administration raised money and invested its increased revenues in London banks. The staff of the Administration was selected from the local population. British teachers were appointed as the head of the staff. Barracks, rocket houses, watchhouses, boathouses and hospitals were built for the Administration. In the thesis, after explaining the establishment of the Administration, the determination of the tax related to its financing, the control of the embassies, the work of the Administration during the First World War and the post-war situation are explained. Information on the structure and functioning of the Administration is presented. Information on the methods, stations, personnel and working methods of the Tahlisiye Administration is given. The Administration is a unique organisation in Ottoman history in terms of its establishment, taxation, buildings, functioning and management.

Key Words : Black Sea, Bosphorus, Rescue, Lifesaving, Tax, Henry Woods.

TEŞEKKÜR

Bu sayfada yazar tez çalışması sırasında ve tezinin yazımında kendisine doğrudan ya da dolaylı olarak yardımcı olan kişi ve kuruluşlara teşekkür etmek ister. Zira uzun ve meşakkatli olan yazım sürecini yürütmek tek başına başarılacak bir olay değildir. Kuruluşlardan başlamak gerekirse, Ordu Üniversitesi Emin Çetinceviz Kütüphanesi personeline, hassaten Gülseren Palak'a gösterdiği ilgi, nezaketi ve yardımseverliği için minnettarım. Kütüphanenin 24 saat açık kalması için yaptığım başvurular belki sonuçsuz kaldı ama Türkiye'nin çeşitli üniversitelerinden istediğim kitaplar KİTS aracılığı ile geldi. Bende genellikle gereğinden uzun kalmaları kütüphanedeki arkadaşların çabaları sayesinde. Milli Kütüphane ise e-devlet üzerinden fotokopi hizmeti başlatıp, istediğim kitapları PDF formatında mail atarak beni zaman ve para bakımından büyük masraflardan kurtarmıştır. Burs alırım umuduyla gittiğim İstanbul'da, elim boş dönerken istasyonları gezmem için onay veren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü iş birliği ve katkı sağladı. İstasyonu ziyaretimde Tahlisiyeci Muhammet Türkeli acemice sorduğum sorulara cevap vererek konuyu daha iyi işlememi sağladı.

Kütüphaneler kitapları gönderdiler ama kişiler hem bilgilerini hem belgelerini paylaşarak teze derinlik kattılar. Osmanlı belgelerini okumayı bitirdiğim vakitlerde Caroline Finkel İdare hakkındaki makalesini yayınladı. Dünya Covid pandemisini konuşurken ben onun mail adresini bulmuş, Tahlisiye İdaresi'ne dair sorularımı sıralıyordum. Yanıtlamakla kalmadı, kullandığı arşiv belgelerini benimle paylaştı. Atıf verdiğim her İngiliz arşiv belgesinde ayrıca teşekkür etmek isterim. Bu belgeler sayesinde İdare'nin nereden nasıl gözüktüğünü görebildim. Her yere baktım, bitti diye düşündüğüm sırada Mehmet Tahir Ocak ile tanıştım. Kendi doktora çalışmasından zaman ayırıp hava haritalarında tüm istasyonları gösterme, fikirlerini sunma inceliğini gösterdi. Yaptığımız uzun toplantıdan ve maillerden sonra metinde önerileri doğrultusunda birkaç düzenleme ve ekleme yaptım. Zeynep İnan Ocak ve Mehmet Tahir Ocak'a fikirlerini, sunularını, görsellerini paylaştıkları için teşekkür ederim. Okumadığım kaynak kalmadı diye yazmaya başlamış, hayli de ilerlemişken Lukas Schemper, makalesinin taslağını gönderdi, idareye yönelik Fransızca, Almanca raporları paylaştı. Üstüne tez taslağını okuyarak ufuk açıcı yorumlar yaptı. Sayesinde birçok soru işaretime cevap buldum. Emeği ve paylaşımı için teşekkürü fazlasıyla hak ediyor. Ayrıca İlhan Ekinci'ye zamansız ziyaretlerimde beni dinlediği, kitaplarını paylaştığı ve değerli önerileri için teşekkür ederim.

Kafamda oluşan soru işaretleri için okuduğum kitap/makale sahiplerine mail attım. Boğulmalar konusunda ufkumu açan Joost Briens, gemi batıkları konusunda uzun cevaplar gönderen Kazuaki Sawai, sivil toplum örgütleriyle ilgili fikirlerini paylaşan Tom Davies'e ilgi ve destekleri için teşekkür ederim. Yine sorularıma cevap verme nezaketi gösteren Edhem Eldem, Mehmet Kuru, Hümeysra Bostan Berber, Başak Ağın, Funda Songur'a teşekkür ederim. İBB yayınlarından çıkan kitapları paylaşma konusunda cömert davranan Ulaş Tepe'ye ve Umberto Eco kitaplarını gönderen Emre Çolakoğlu'na teşekkür ederim.

Tahlisiye İdaresi'ni çalışmaya başladığım tarih 9 Şubat 2020'den sonra her gün İdare'ye dair bir şeyler okuma, araştırma, öğrenme sürecine girdim. 3 yılı aşkın süredir hayatımı paylaştığım, bir anlamda eziyet ettiğim arkadaşlarıma da minnettarım. Emrehan Gürsoy benimle aynı zamanda doktora yaptığı ve aynı dertleri paylaştığı için teze ortaktır. Gökmen İnanlı, daraldığım, dertlendiğim, vazgeçtiğim ve aradığım zamanlarda yanımda yöremde durarak teze katkıda bulunmuştur. Ahmet Burak Gencer fikirleriyle, okuduğumuz kitaplarla, edebiyata dair düşünceleriyle teze yardım etmiştir. Orhan Pamuk, Ahmet Hamdi Tanpınar, Marcel Proust ve Fernando Pessoa kitaplarını da teze bağlamak isterdim ama kendi kişisel tahlis edilme öykümü anlatmış olurdum. Cansel Çolak, Nazlı Demiral hem eski iş arkadaşı olarak hem de İstanbul'da misafirperverlik yaparak hayatımı kolaylaştırdılar. Bahsettiğim üç yılda dört kez işyeri değiştirdim, karşılaştığım her engelde yanımda olan, yardım eden, nazımı çeken olan dostlarım Özge Köse Köksal, Rukiye Gündoğdu Küçük ve Aslıhan Alparslan da İdare'nin öyküsüne ortaklar.

Doktorant arkadaşlarım Sefa Duran, Yeter Öztürk ve Selçuk Sarı tarihle ilgili, Erdinç Dinçer şiirle ve felsefeyle ilgili, Anıl Şen de edebiyatla ilgili zamansız mesajlarıma, maillerime ve aramalarıma maruz kaldılar. En yakın zamanda onları doktor olarak görmek isterim.

Tez yazım sürecinde yardımcı olan diğer arkadaşlarıma da şükran borçluyum. Freud "*İnsan karşılaştığı kişilerin kalıntısıdır.*" demiş. Ben onlarla karşılaşarak onlar da benimle karşılaşarak idare tarihinden izler taşıyorlar. İleride doktora çalışmasının zorluğunu yazacak tarihçilere de fayda olsun diye şimdi saydığım dostlarımdan bana yardımcı olduğunu, araştırma ve yazım sürecinde katkıda bulunduğunu belirtmek isterim. Adını unuttuklarımdan özür dileyerek başta Ankara'da benim için arşivi ziyaret eden Serhat Kuloğlu ile beraber Baysal Bayarslan, Bengü Akyol, Berrin Gencer, Büşra Akmeşe, Emre Gürses, Hasan Durmaz, Kadriye Tükenmez, Mehmet Melemez, Murat Kocabaş, Nihal

Karaoğlan, Oğuz Sarısaç, Patrick O'Hagan, Pınar Őahin, Tuna Akyol, Zeynep Akgöz ve tabii ki Ufuk Tükenmez'e teşekkür ederim.

Tez yazım kılavuzu ne kadar müsaade ediyor bilmiyorum ama neredeyse tezin paragraf sayısı kadar mail attığım, bir o kadar cevap aldığım, bulamadığım Osmanlıca kelimeler için mesaj attığım, yeni bir düşünce/soru belirince aradığım, bir danışmandan çok daha fazlası olan hocam M. Emre Kılıçaslan'a müteŐekkirim. Rehberliği olmasaydı, okuma/öğrenme hevesim olmazdı. Doktora için de cesaret edemezdim. Söylediği her söz, yazdığı her cümle, yaptığı her eleŐtiri, andığı her kitap, önerdiği her podcast/video tezin içinde bir yerde olmakla beraber hayata dair duruşumu ve görüşümü de netleŐtirdi.

Bu süreçte ihmal ettiğim ailemi de anmak istiyorum. Asena Çetin ve Suzan Telli ailesine gereken ilgiyi gösteremedim. Dünya üzerinde bana en çok güvenen insanlar Nimet-Temel Bayarlan ve Esmâ-Mustafa Gürsoy'lara mahcubiyetle karıŐık teşekkür ederim. Hayatta ilk sıraya doktora tezini koyunca bazı önemli konuları ihmal ediyorsunuz. Gösterdikleri anlayıŐ takdire Őayandır.

"*Baba bitir artık*" dedikçe daha fazla çalışmamı sağlayan kızım Ada Bayarlan teze ortaktır. Bazen bu kelimeyi kullanmanı istiyorum *-kaos-* diyerek direten, bazen de çalışmayı bırakıp onunla ilgilenmemi isteyen ikinci danışmanım Ada, tezle beraber büyüdü. Bilim insanı olmak isteyen kızım, tezi savunacak kadar İdare tarihine de hâkimdir. EŐim Nagihan Bayarlan'a da asla yetmez ama evet teşekkür etmek isterim. Evlendiğimiz günden bu yana sorumlulukların ağırlarını yükledi, bildiğim yolda yürümem için cesaret verdi, yol ayrımlarına geldiğimde elimden tutup gözlerini kapatarak benimle yürüdü ve güvendi. Çalışmam lazım dediğim zamanlarda uygun ortam sağladı, anlayıŐ, güler yüz gösterdi. Tez bittiyse eğer Ada ve Nagihan benden fazla emek harcadı diyebilirim. Katkıda bulunanlar tezin doğru kısımlarına ortaktır. Yanlış olan kısımlar Őahsıma aittir.

Aydın Bayarlan

İÇİNDEKİLER

TEZ KABUL SAYFASI	i
ETİK BEYANI	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
İÇİNDEKİLER	viii
SİMGELER VE KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1
1.1. Deniz Kazası Sebepleri	8
1.2. Deniz Kazasının Öğrettikleri	13
1.3. Karadeniz'in Özgünlüğü	15
1.3.1. 19. Yüzyılda Karadeniz Boğazı.....	19
1.4. Tahlisiye Ne Değildir?	22
2. TAHLİSİYE İDARESİ'NİN KURULUŞU	25
2.1. William B. Hopper'in Projesi	26
2.2. Anker Böldtker'in Projesi	30
2.3. N. Scjött'ün Projesi	31
2.4. Projelerin Osmanlı'da Yansımaları.....	31
2.5. 1866 Ortak Takriri ve Karma Komisyon	33
2.5.1. Fener Dubası'nın Yerleştirilmesi	37
2.6. Samuel Palmer ve John Doyle'nin Gelişi	43
2.7. Tecrübenin Başlangıcı	45
3. TAHLİSİYE İDARESİ'NİN FİNANSMANI	47
3.1. Verginin Belirlenmesi	47
3.2. İdareyi Kim Yönetecek?	51
3.2.1. Toplanamayan Komisyon	54
3.3. Geliri/Masrafı Kendine Ait Bir İdare.....	57

3.4.	Yeni İstasyon Fikirleri	62
3.5.	Birinci Dünya Savaşı'nda İdare	66
3.6.	Mütareke Dönemi'nde İdare	69
3.7.	Mudanya'dan Montrö'ye İdare	73
4.	TAHLİSİYE İDARESİ'NİN İŞLEYİŞİ	77
4.1.	Tahlisiye Memurluğu	77
4.2.	Tahlisiye İdaresi İstatistikleri.....	81
4.3.	Tahlisiye İdaresi Personel Sayıları.....	82
4.4.	Tahlisiye İstasyonlarında Yaşam	83
4.5.	Tahlisiye İdaresi İstasyonları	88
4.5.1.	Anadolu İstasyonları	90
4.5.1.1.	Yomburnu İstasyonu	90
4.5.1.2.	Riva İstasyonu	92
4.5.1.3.	Kelağra, Adacıklar, Karaburun, Alacalı İstasyonları	92
4.5.1.4.	Şile İstasyonu.....	93
4.5.1.5.	Ağva, Kefken- Cebeci İstasyonları.....	94
4.5.1.6.	Ereğli İstasyonu	95
4.5.2.	Rumeli İstasyonları	95
4.5.2.1.	Atlama/Uzunya İstasyonu	95
4.5.2.2.	Kilyos İstasyonu	95
4.5.2.3.	Kısırkaya, Molozburnu(Ağaçlı), Akpınar, Kunduzdere İstasyonları	97
4.5.2.4.	Karaburun İstasyonu.....	97
4.5.2.5.	Darboğaz(Çeşmecik) İstasyonu.....	98
4.5.3.	Fener Dubası	98
4.5.3.1.	Fener Dubası Kazaları	99
4.5.4.	Tahlisiye Kıyısına Vuranlar	100
4.6.	Tahlisiye Yöntemleri	102

4.6.1.	Karadan Tahlisiye Yöntemi	102
4.6.2.	Denizden Tahlisiye Yöntemi	104
4.7.	Tahlisiye Sonrası İşlemler.....	105
4.7.1.	Kazazedelerin Nakli.....	105
4.7.2.	Tahlisiye Aletlerinin Bakımı	106
5.	SONUÇ	108
	KAYNAKÇA	112
	ARŞİV BELGELERİ.....	112
	GAZETELER.....	112
	KİTAPLAR	112
	MAKALELER	122
	RAPORLAR	127
	TEZLER.....	128
	ELEKTRONİK KAYNAKLAR	129
EKLER	132	
	EK A. İdare İstatistikleri	132
	Ek B. Görsel Listesi	132
	Ek C. Harita Listesi	133
	Ek D. Kılavuz Listesi	134
	Ek E. Diğer Ekler	134
	ÖZGEÇMİŞ	135

SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltmalar

BOA A}MKT NZD	: Sadaret Nezaret ve Devair Evrakı
BOA A}MKT	: Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı
BOA BEO	: Bab-1 Ali Evrak Odası
BOA C AS	: Cevdet Askeriye
BOA DH İ UM	: Dahiliye İdare
BOA DH MKT	: Dahiliye Mektubi Kalemî
BOA HR İD	: Hariciye İdare
BOA HR İM	: Hariciye İstanbul Murahhaslığı
BOA HR MKT	: Hariciye Mektubi Kalemî
BOA HR SFR	: Hariciye Sefaret
BOA HR SYS	: Hariciye Siyasi
BOA HR TH	: Hariciye Tahrirat
BOA HR TO	: Hariciye Tercüme Odası
BOA HR UHM	: Umur-ı Hukukiye-i Muhtalita Müdüriyeti
BOA İ DH	: İrade Dahiliye
BOA İ HR	: İrade Hariciye
BOA MV	: Meclis-i Vükela
BOA ŞD	: Şura-yı Devlet
BOA Y MTV	: Yıldız Mütenevvi Maruzat
BOA Y PRK ASK	: Yıldız Perakende Askeri Maruzat
BOA ZB	: Zabtiye
BOA	: Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
DABCA	: Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
DBTDA	: Devlet Arşivleri Başkanlığı Dış İşleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi
DMA	: Deniz Müzesi Arşivi
FO	: İngiliz Dış İşleri Arşivi
H	: Hicri Takvim
M	: Miladi Takvim
R	: Rumi Takvim

GİRİŞ

16. yüzyılda Avrupa devletleri bugün bildiğimiz dünyanın çok küçük bir kısmına hâkimdi. Dünya üzerinde yeni topraklar olduğu fark edildikten sonra bu oran 19. Yüzyılda önemli derecede arttı, Birinci Dünya Savaşı'na girerken % 84'e kadar ulaştı.¹ Hâkimiyet tarzı bugüne göre gri kalsa da ticaret arttıkça dünyanın bilinirliği arttı denilebilir. 14. Yüzyılda çeşitli sebeplerle gerileyen deniz ticareti² günümüze kadar düzenli şekilde artış gösterdi. Savaşlarla sekteye uğrasa da artış devam ediyor. Bugün gri alanlar dünya üzerine eser miktarda varlıklarını devam ettirmekle beraber dünyanın her metrekaresi bilinmektedir.

20. yüzyıla kadar devlet hâkim olduğu alanı vergilendirebiliyor, nüfusu askere çağırabiliyordu ama “*devletin uzağında kalmak isteyen kişiler*” için serbest alanlar daha fazla idi.³ Bu alanlar son iki yüzyılda deniz ticaretinin artışı ile Wallerstein'in açıkladığı sistem çerçevesinde kaybolmaya başlayacaktır.⁴

Deniz ticaretinin artışı devletlerin kontrol alanlarını artırmasına yol açıyordu. Dünya tarihini deniz güçleriyle kara güçlerinin mücadelesi olarak tasvir etmek⁵ özellikle de 19. yüzyıl için geçerli bir tanım. Deniz gücünün karanın önüne geçtiği bu yüzyıl Avrupa'nın diğerlerine göre karşı avantajlı olduğu anlamına da geliyordu. Zira Avrupa denizle iç içeydi. Fransız şairin yazdığı gibi “*Batı denize, doğu ise dağlara bakar*”dı.⁶

¹ Richard Little. Barry Buzan, *International Systems in World History : Remaking the Study of International Relations* (New York: Oxford University Press, n.d.), <https://archive.org/details/internationalsys00barr/page/256/mode/2up>.

² Umberto Eco, *Orta Çağ Keşifler, Ticaret İlişkileri, Ütopyalar*, çev. Leyla Tonguç Basmacı (İstanbul: Alfa Kitap, 2020), s. 163-164.

³ James C. Scott, *İlk Devletlerin Derin Tarihi, Tahıla Karşı*, çev. Akın Emre Pilgir (Koç Üniversitesi Yayınları, 2020), s. 193.

⁴ Immanuel Wallerstein, *Bildiğimiz Dünyanın Sonu*, çev. Tuncay Birkan (İstanbul: Metis Yayınları, 2000), s. 17.

⁵ Carl Schmitt, *Kara ve Deniz*, çev. Güntekin Yıldız (İstanbul: Vakıfbank Kültür Yayınları, 2018), s. 22.

⁶ Michel Mollat Du Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, çev. Muhittin Kargın (İstanbul: Afa Yayınları, 1993), s. 20.

Okyanusun, denizin daha genel bir tabirle suyollarının getirdiği avantaj yüzyıllardır biliniyor ve kullanılıyordu.⁷ Bununla beraber denize günümüz insanının bakışı ile 19. yüzyıl insanının bakışı arasında anlamlı farklar vardır. Deniz, insanlar için en iyi ihtimalle ticaret gemilerinin mal getirdiği yerd. Diğer ihtimaller; su baskınları, tsunamiler ya da korsan saldırılarıydı.⁸ İnsanlar deniz kenarından ziyade yüksek tepelere yerleşmeyi tercih ediyordu.⁹

19. Yüzyılda kara ticaretiyle -demiryolları yaygınlaşmamıştı- deniz ticareti karşılaştırılınca yük kapasitesi ve hız bakımından deniz oldukça avantajlı konumdaydı.¹⁰ Ayrıca emtia taşımak kara araçlarına göre oldukça düşük maliyetlerde yapılmaktaydı. Deniz ticareti bu yüzyılda buharlı gemilerle hem yük kapasitesini artırdı hem de doğaya olan bağımlılığı minimize etti. Buharlı teknolojisi kendini her on yılda bir yenileyerek yelkenlilerin yerini aldı. Yüzyıl biterken deniz taşımacılığında buharlı gemilerin oranı %90'dan fazlaydı.¹¹ Toplam ticaret hacmi endüstri devrimiyle beraber artıyordu. Pazar arayışındaki ülkeler korsanlığı önlemeye çalışıyor, seyir güvenliğine dair taahhütler veriliyor, devletler arasında ticaret antlaşmaları imzalıyordu. Avrupa devletlerinin bu konuda antlaşma imzaladığı ilk devletlerden biri şüphesiz Osmanlılardı. Daha 16. Yüzyılda 1. Süleyman döneminde Fransa ile imzalanan antlaşmada kazaya uğrayan

⁷ Stewart Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi*, çev. Zülal Kılıç (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2018), s. 19.

⁸ Alain Corbin, *The Lure Of The Sea The Discovery Of The Seaside In The Western World*, ed. Jocelyn Phelps (California: University Of California Press, 1994), Amerikan yerlilerinin sahile duydukları güvensizliğe dair bir anlatı için L.V.W. Walters Reagan, Albert, "Tales from the Hoh and Quileute," *Journal of American Folklore* V, no. XLVI (1933): 297–346, <https://pnsn.org/outreach/native-american-stories/thunderbird-and-whale/thunderbird-and-whale-stories/tales-from-the-hoH-and-quileute>.

⁹ M Emre Kılıçaslan, "Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın: XIX. Yüzyıl'da Tirebolu'da Tekne İnşa Etmek," *OTAM*, no. 40 (2016): 385–406., s. 388.

¹⁰ "Erken modern dönemin en küçük tekneleri bile en iyi kara taşımacılığı türünde taşınanın 200 katı yük taşıyordu." M. Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Kumpanyası* (Libra Kitap, 2019), s. 28. (Henüz buharlı gemiler veya demiryolları yokken) bir geminin İngiltere'deki Southampton'dan Ümit Burnu'na varışıyla, bir posta arabasının Londra'dan Edinburgh'a gidişinin aynı sürede gerçekleşmesi çarpıcı bir örnektir. James C. Scott, *İlk Devletlerin Derin Tarihi, Tahula Karşı.*, s. 114.

¹¹ Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Kumpanyası.*, s. 19.

gemiler konusunda karşılıklı yardımlaşma sözü verilmişti.¹² Diğer padişahlarla yapılan antlaşmalarda da benzer maddeler bulunmaktadır. Örneğin 17. yüzyılda Avusturya ile yapılan antlaşmada korsanlık ve fırtınada zarar gören gemilerle ilgili maddeler bulunuyordu.¹³ 1783'te Osmanlı ve Rus gemilerinin zor durumda birbirlerine yardım edecekleri yazılıyordu.¹⁴ 1829'da Amerika Birleşik Devletleri de Osmanlı ile ticaret antlaşması yapan ülkeler arasına girmişti.¹⁵ Bu antlaşmaya göre kazaya uğrayan geminin kurtulan mürettebatı ve ürünleri konsolosluğa teslim edilecekti.¹⁶

Yukarıda bahsedilen antlaşmalar ticaretin artmasına, ittifaklara ve savaş durumuna göre güncellendi. 19. yüzyılda devletler önceki yüzyıldaki gibi savaşlar üzerine değil antlaşmalar üzerine yoğunlaştı.¹⁷

Suyollarında artan ticaret hacmine paralel olarak güzergâhların güvenliği gündeme geldi. Yelkenli döneminin korkulu rüyası korsanlık birbirinden bağımsız olarak dünyanın her yerinde -hemen hemen aynı yöntemlerle- devam etmişti. Antik dönemde Boğaz'ın

¹² Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt:1 Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953), s. 13-14.

¹³ Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar* (İstanbul: Döler Neşriyat, 1981), s. 103, 104.

¹⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Deniz Ticareti* (İstanbul: Küre Yayınları, 2019), s. 102., "Osmanlı Devleti taahhüt eder ki, açık denizlerde yardıma muhtaç duruma düşen gemilerine yakın bulunan (Beylik gemileri)nden vesairenden yardım edilip kezâlik bu gemiler personeli Rusyalı kazazedelerin yardımında kusur eylemiyeler. Ve ilgili kişilere gereken zahireyi dahî parasiyle alıvermede yardımcı olmaları. Eğer fırtınanın şiddetinden gemileri karaya oturur ise valiler, kadılar vesair ilgililer onlara yardımcı olup kazaya uğrayan gemiden kurtarılan bilcümle emval ve eşyaları kendilerine teslim edeler. Kezâlik bilmukabele Rusya Devleti tarafından dahî taahhüt olunur ki, kendi (Beylik gemilerinden vesairden Osmanlı Devleti'nin gemilerine yardım ve halkı hakkında işbu maddede Rusya halkı hakkında karar bulan hususlara riayet oluna."Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, s. 167.

¹⁵ Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, vol. (İstanbul: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991), s. 125.

¹⁶ Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, s. 196.

¹⁷ Charles Tilly, *Zor, Sermaye ve Avrupa Devletlerinin Oluşumu (990-1992)*, çev. Kudret Emiroğlu (İstanbul: İmge Kitapevi, 2020), s. 133.,

batısında Trakyalılar parçalanmış gemilerden mal almak için birbirleriyle çatışıyorlardı.¹⁸ Seyyah Nikitin, 1468 yılında Hazar Denizi'nde teknelerinin Tatarların eline nasıl geçtiğini ve yağmalandıklarını acıklı bir dille anlatmıştı.¹⁹ Asya'da Malay korsanlarının etkisi ancak buharlı gemilerle azalmıştı.²⁰ Akdeniz'den çıkan korsanlar Akdeniz kadar İzlanda'yı da tehdit ediyordu.²¹ Adriyatik'te Uskoklar kâh Venedik için kah Osmanlı için tehdit oluşturuyordu.²² Gelişen buharlı teknolojisi ile korsanlık tehdit olmaktan çıktı diyebiliriz.

Seyir güvenliği için ikinci unsur suyollarının haritasının çıkarılmasıydı. Batıdaki düşünsel dönüşümün ilk belirtilerinden biri olarak boş haritalar gösterilir. 15. yüzyılda bilinmeyen yerler canavarlarla, İncil'den imgelerle süslenirdi. 16. yüzyılda ise bilinmeyen bölgeler boş bırakıldı. Boşluklar keşiflerle yavaş yavaş ve doğru şekilde dolduruldu.²³ Boşluk korkusu yerini keşif heyecanına bırakmıştı.²⁴ 19. yüzyılın sonunda -pratikte faydası olmayan kutuplar dışında- keşfedilmemiş çok az yer kaldı.²⁵ Ayrıntılı haritalama, navigasyon ve buharlı gemi teknolojisinin gelişmesi ile deniz ticareti önceki yüzyıllara

¹⁸ Petrus Gyllius, *İstanbul Boğazı*, çev. Erendiz Özbayoğlu (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000), s. 148., "...karaya oturan gemileri yağmalayan Thrakia kavimleri, önceleri kendi alanlarını sınırlamadıkları için, çoğu kez önce birbirleriyle savaşmışlar. Bu yüzden çok kişi ölmüş. Sonunda, her kavim kendi hududunu sütunlarla belirlemiş." Murat Arslan, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati* (İstanbul: Odin Yayıncılık, 2005), s. 166.

¹⁹ Afanasiy Nikitin 15. yüzyılın ikinci yarısında Rusya'dan Hindistan'a seyahat eden bir gezgindir. Afanasiy Nikitin, *Üç Deniz Ötesine Seyahat*, çev. Serkan Acar (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2019), s. 5.

²⁰ Peter Lehr, *Korsanlar Vikinglerden Somali Korsanlarına Kadar Korsanların Keşfedilmemiş Tarihi*, ed. Doğan Mert Demir (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021), s. 134-135.

²¹ Emrah Safa Gürkan, *Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz'inde Gaza, Yağma ve Esaret* (İstanbul: Kronik Kitap, 2020), s. 150-151.

²² İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009).

²³ Yuval Noah Harari, *Hayvanlardan Tanrılara Sapiens İnsan Türünün Kısa Bir Tarihi*, çev. Ertuğrul Genç (İstanbul: Kolektif Kitap, 2015), s. 285-287.

²⁴ Schmitt, *Kara ve Deniz*, s. 64-65.

²⁵ Eric J Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı*, çev. Vedat Aslan (Ankara: Dost Kitapevi, 2014), s. 21.

göre daha öngörülür ve sık kullanılır hale geldi. Artık deniz korkulur yer olmaktan çıkmıştı.

Seyir güvenliği sağlamak amacıyla kullanılan yöntemlerden biri de muhataralı mevkilere deniz fenerleri konulmasıydı. İskenderiye Feneri'nin ilk örnek olduğu kabul edilir. Yol gösterme amacı yanında Vikingleri gözetleme görevi de olan Boulogne Feneri 811 yılında inşa edildi.²⁶ Eski dünyanın sonu olarak addedilen²⁷ Finesterre Burnu'ndaki fener Atlas Okyanusu'ndaki denizcilere yüzyıllardır yol göstermektedir.²⁸ İkon halinde gelen bu örnekler yanında 19. yüzyılda fenerlerin sayısı ve kalitesi de yıldan yıla artış gösterdi.²⁹

Suyollarının bilinir olmasının bir yolu da batıkların olduğu noktalara, kayalık alanlara, kumluk bölgelere duba ya da şamandıra konulması idi. Amerika'da ışıklı şamandıraların kullanımı 1850'lerde gündeme geldi, aynı zamanda farklı amaçlarla kullanılan şamandıralara standart getirildi.³⁰

Ticaret hacminin artmasına paralel olarak su yollarındaki gemi sayısı da artıyordu. Bu durum deniz trafiğinin düzenlenmesini gerektirdi. 1884'te Washington'da toplanan bir grup denizci, denizde çatışma riskini azaltmak için düzenlemeler yaptı. Kabaca; çatışma tehlikesinde yapılacak manevralar, havanın sisli olması durumunda yapılacaklar hususunda, gece fenerleri, gündüz işaretleri ve yardım işaretleri konusunda bir standart oluşturuldu.³¹

²⁶ Ralph Henry Carless Davis, *Orta Çağ Avrupa Tarihi*, çev. Rümeyza Şişman (İstanbul: Dergah Yayınları, 2020), s. 177.

²⁷ Jorge Mira-Pérez, "The Last Sunset on Mainland Europe," *Cartography and Geographic Information Science* 45, no. 1 (2018): 56–61, <https://doi.org/10.1080/15230406.2016.1249409>.

²⁸ Arjantin'in Ushuaia kenti de Dünya'nın sonu olarak bilinir. Bölgede Dünyanın Sonu Feneri, Müzesi, Postanesi vs. bulunmaktadır.

²⁹ Papayianni Ioanna and Pacht Vasiliki, "The Historic Lighthouses of Mediterranean Basin," in *Historic Lighthouses*, 2013, s. 2. <https://www.researchgate.net/publication/283307543>.

³⁰ Amy K Marshall, "A History of Buoys and Tenders," *U. S. Coast Guard Historian's Office*, 1995, 1–11.

³¹ Behcet Cemal Hayreddin Karaarslan, *Denizde Men'i Müsademe Cilt 1* (İstanbul, 1941), s. 3.

Nehirler için de benzer seyir güvenliği önlemleri alınıyordu.³² Fenerler ile şamandıralar yanında nehir zemini taranıyor, kayalıklar patlatılıyordu.³³ Bazı nehirlerde kılavuz gemi kullanılıyordu.³⁴ Nehirlerin ağzında biriken çamurun temizlenmesi için ticareti olan ülkelerce konferanslar düzenleniyordu.³⁵

Korsanlığın bitmesi, haritalandırma, fenerler, dubalar ve şamandıralar su yollarının güvenliğini artırmıştır fakat kazaların tamamen önlenmesi elbette mümkün değildi. Çoğunlukla meteorolojiye atfedilen sebeplerle meydana gelen kazalar belirli bölgelerde sıklaşıyordu.

Deniz kazaları sonunda yağma olayları meydana geldiğine yukarıda değinilmişti. Bunun yanında kazazedelere yardım edildiğine dair örnekler de bulunuyor. Antik dönemde Karadeniz Boğazı'ndan canlı kurtulanlara -bazı- Trakyalıların yardım ettiği kayıtlara geçmiştir.³⁶ Bu yardımlar münferit olarak addedilebilir. Süreklilik arz eden ilk organizasyona ise Çin'de rastlanır. 960-1279 tarihleri arasında bir tüccar ailenin yardımlarıyla Zhenjiang şehrinde nehirde kazaya uğrayanlara küçük ölçekli tahlisiye hizmeti verildi.³⁷ Günümüzde şehrin müzesinde kazazedelere yardım için kullanılan malzemelerin örnekleri sergilenmektedir.³⁸

³² G. Gain, *Notes Sur La Navigation On Entre Constantinople Et Ibralila* (Marseille: Imprimerie Et Lithographie Marius Olive, 1861), <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k939999b/f1.item.r=Gain, services maritimes des messageries>.

³³ Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi.*, s. 218.

³⁴ M Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi," *Karadeniz Araştırmaları Dergisi* 25, no. Nisan 2006 (2010): 59–76., s. 63.

³⁵ İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları* (Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014), s. 136.

³⁶ Gyllius, *İstanbul Boğazı.*, s. 148.

³⁷ Ran Fan, "The History of Zhenjiang Lifesaving Union," *Journal of Zhenjiang College* 15, no. 1 (2002). Bu uygulamanın Çin'de genel bir uygulama olmadığını, nehre özel bir uygulama olduğunu belirtmek gerekir. Çin'de 19. Yüzyılın başında kazazedelerin diğer ülkelere transferi ilke olarak kabul ediliyordu fakat ülkelerin birbirleri ile olan ilişkisine göre uygulamaya konuyordu. Konuyla ilgili ayrıntı için Miki Watanabe, "The Elements of Concealment in Ryukyuan Diplomacy between Japan and China in Early Modern Times," *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* 75 (2017): 87–117.

³⁸ "Zhejiang Provincial Museum," <https://www.zhejiangmuseum.com/en#/>.

İstisna yardımlar dışında 18. yüzyıla kadar başka organizasyona rastlanmamıştır. Bu yüzyılda fenerlerin artması ile İngiltere’de görevliler kazalara da müdahale etmeye başladılar. Gönüllü başlayan ve maddi olarak desteklenen bu faaliyetler için 19. yüzyıl başında özel sandallar tasarlandı.³⁹ Çeşitli kıyılarda birbirinden bağımsız başlayan faaliyetlerin birleşmesi ve standartlaşması için yapılan çalışmalarla⁴⁰ 1824 yılında “National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck” kuruldu. 1854’te adını “Royal National Lifeboat Institution” olarak değiştirdi.⁴¹ “Royal” ekini alarak kraliyetin desteğini alan, çeşitli bağışlarla büyüyen kuruluş hala aynı isim altında faaliyetlerine devam etmektedir.

1835 yılında Auguste Liancourt’un çabalarıyla Paris’te kurulan “Uluslararası Gemi Enkazı Derneği”⁴² hem yapı olarak hem de isim olarak dünyanın ilk örneği idi. Osmanlı da dâhil olmak üzere çeşitli ülkelerde üyeleri bulunmaktaydı ve dünyadaki hayırseverleri birleştirmeyi amaçlıyordu.⁴³ Amacına ulaşmadan dağıldı.

19. yüzyılın özellikle ikinci yarısında başta İngiltere ve Hollanda olmak üzere birçok Avrupa ülkesinde ve Amerika’da cankurtaranlık faaliyetleri başladı. 1850 yılında Prusya’da 20⁴⁴, bundan yirmi yıl sonra Belçika’da 402 istasyon bulunuyordu.⁴⁵ 1876

³⁹ David Kidd, “Saving Lives at Sea,” <https://www.litandphil.org.uk/blog/posts/2020/june/saving-lives-at-sea/>.

⁴⁰ Sir William Hillary Bart, “An Appeal To The British Nation on the Humanity and Policy of Forming A National Institution For The Preservation Of Lives and Property From Shipwreck” (London: G. and W.B. Whittaker Ave-Maria- Lane, 1823).

⁴¹ H A Gülligan, “Captain William Hutchison and the Early Dublin Bay Lifeboats Published,” *Dublin Historical Record* 52, no. 2 (1980): 42–55, <http://www.jstor.com/stable/30101227>., s. 44.

⁴² İlk ismi “Société Générale des Naufrages et de l’Union des Nations” sonra ‘Société Internationale des Naufrages’ Thomas Davies, “Rethinking the Origins of Transnational Humanitarian Organizations: The Curious Case of the International Shipwreck Society,” *Global Networks* 18, no. 3 (2018): 461–78, <https://doi.org/10.1111/glob.12189>., s. 465.

⁴³ Davies., s. 461,465

⁴⁴ Udo Helge Fox, “Maritime Search and Rescue: Benefit or Burden for Society?,” *WMU Journal of Maritime Affairs* 6, no. 1 (2007): 75–87, <https://doi.org/10.1007/BF03195091>., s. 76.

⁴⁵ A.Bardin, *Du Sauvetage Des Naufragés En Belgique* (Bruges: Public Domain, Google-digitized., 1869), <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044056972912>., s. 3.

yılında Amerika’da yayınlanan yıllıkta 155 istasyonda 729 insanın kurtarıldığı, 22 kişinin öldüğü belirtiliyordu.⁴⁶

Deniz kazalarında can kurtarma işlemlerinde, yüzmeyi seven Newfoundland türü köpeklerden faydalandığını da belirtmek gerekir. Bu köpeklerin can kurtarma öyküleri, 1815'te denize düşen Napolyon'un kurtarılmasından⁴⁷ dönem romanlarına kadar birçok yerde bulunur. Örneğin, İzlanda Balıkçısı'nda Yann ve Silvestre gemide "Turc" isimli köpekle oynarken,⁴⁸ Nantucketli Arthur Gordon Pym'in Öyküsü'nde "Tiger" ölmek için direnen kahramana yardımcı olmuştur.⁴⁹ "Köpek Kalbi" kitabında ise kahraman kendini "Newfoundland" türünde tanımlayarak soylu gösterir.⁵⁰ Günümüzde belirli ülkelerde bu tür köpekler can kurtarmaya devam etmektedir.⁵¹

1.1.Deniz Kazası Sebepleri

Seyrüsefer tarihine bakıldığında kazaların birinci sebebi hava muhalefetidir.⁵² Hava muhalefetini ayrı tutarsak kaza sebepleri: insanlardan kaynaklanan, gemiden kaynaklanan, rotadan kaynaklanan olarak formüle edilebilir. Bazen tek biri kazaya sebep verirken çoğu zaman kazalar birkaç faktörün birleşmesi ile meydana gelir.

⁴⁶ *Annual Report Of The Operations Of The United States Life Saving Service* (Washington: US Government Printing Office, 1876)., s. 8.

⁴⁷ Ben Holt, *Dog Heroes True Stories Of Canine Courage* (Sussex: Summersdale Publishers, 2009)., s. 88. Napolyon’u hangi tür köpeğin kurtardığı net değildir.

⁴⁸ Pierre Loti, *İzlanda Balıkçısı*, çev. Barış Behramoğlu (İstanbul: Can Yayınları, 2019)., s. 20.

⁴⁹ Edgar Allan Poe, *Arthur Gordon Pym 'nin Öyküsü*, çev. Hasan Fehmi Nemli (Ankara: Ayraç Yayınları, 1999)., s. 27.

⁵⁰ Mihail Bulgakov, *Köpek Kalbi*, çev. Uğur Böke (İstanbul: Can Yayınları, 2021)., s. 48.

⁵¹ Sassafras Lowrey, “This Newfoundland Is Training to Be a Dog Lifeguard,” 2022, <https://www.akc.org/expert-advice/news/this-newfoundland-is-training-to-be-a-dog-lifeguard/>; Anna Gragert, “Newfoundland Dogs Help the Italian Coast Guard Save Lives,” 2015, <https://mymodernmet.com/newfoundland-rescue-dogs/>.

⁵² Şenay Özdemir, “Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar,” *OTAM(Ankara)*, 2006, 366–80, https://doi.org/10.1501/otam_0000000369., s. 366., Burak Kocaoğlu, “Osmanlı Devleti’nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856),” *Journal Of History & Future* 5, no. 2 (2019): 186–202, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.21551/jhf.581380>., s. 188.

İnsandan kaynaklanan sebeplere; dikkatsizlik, tedbirsizlik, sabotaj ve niteliksiz elemanların çalıştırılması örnek verilebilir. Gemi yolculuğu uzun ve sabır isteyen bir süreçtir. Mürettebatın yolculuk için gerekli beceriye, bilgi birikimine, kuvvete ve sabra sahip olması gerekir. Yelkenli gemiler döneminde kürek çekmesi için kullanılan esirlerin ölüm oranı % 50'ya yakın olarak hesaplanır. Bu esirlerin senkronize şekilde hareket ederek yürüttükleri gemiler sık sık kazaya uğradı.⁵³ 16. yüzyılda değişen teknoloji ile tecrübesiz insanlar da kürekçi olarak kullanılmaya başlandı.⁵⁴ Genellikle kölelerden oluşan mürettebatın tek motivasyonu hayatta kalmaktı.

Disiplinsizlik denizcilerde sık rastlanan bir durumdu.⁵⁵ Basit bir dikkatsizlikten dolayı yangınlar çıkabiliyordu.⁵⁶ İsyanlar yaygındı.⁵⁷ Kâtip Çelebi “*aykırı davrananların*

⁵³ Emrah Safa Gürkan, *Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz 'inde Gaza, Yağma ve Esaret.*, s. 205. “...suya girmeyen bir kürek tekneyi sadece yavaşlatmaktadır. Ritim tutamayan kürekçilerin kazalara yol açtığını ve birbirinin hayatını tehlikeye attığını da ekleyelim. Örneğin 1671 'de bir Fransız kadırgasındaki kürekçilerin hatasına vardiyanın acemiliği de eklenince ortaya çıkan kazada dört kişi hayatını kaybetmiş ve beş kişi de sakatlanmıştı.”

⁵⁴ Gürkan., a.g.e., s. 114.” *Onaltıncı yüzyıldaki önemli bir başka gelişme de yüzyılın ortalarından itibaren kürek çekme tarzının değişmesidir. Yüzyıl ortalarında, her kürekçiye ayrı bir kürek verilen alla sensile sisteminden tüm kürekçilerin daha ağır ve uzun tek bir kürek çektiği a scaloccio sistemine geçilmesi bir seri değişikliği de beraberinde getirmiştir...Yeni sistemde kürekçilerin eğitilmiş olmasına gerek yoktur; düdükle komut veren vardiyanın ritmine baştaki kürekçinin uyması yetmektedir ki, şaklayan kırbaçlar bu senkronizasyonda yeterince motivasyon sağlamaktadır... Kürekçilerin çoğunun seyrüseferin zorluklarına dayanamayıp telef olduğu bir ortamda...kölelerin küreğe konmasını mümkün kıldığından...merkezi devletlerin kürekçi bulma problemi” çözülmüştür.*

⁵⁵ Gürkan, *Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz 'inde Gaza, Yağma ve Esaret.*, s. 237-239.

⁵⁶ Derya Geçili, *Osmanlı Donanmasında Yangınlara Karşı Alınan Önlemler* (Ankara: Gece Kitaplığı, 2020).

⁵⁷ Denizcilik tarihindeki isyanların özetini içerir bir deneme için Sabri Çağrı Sezgün, “Denizcilik Tarihindeki İsyanlar,” <http://www.taussmarine.com/seyrirdefteri/index.php/denizcilik-tarihindeki-isyanlar/>, Yelkenli gemide isyana dair bir film için Roger Donaldson, *The Bounty*, 1984.

*hakkından geline*⁵⁸ diyerek mürettebata korku salıyordu. Bu korkunun isyanları önlediği söylenemez. Yelkenliler döneminde köleler her fırsatta isyan çıkarıyordu.⁵⁹

Gemiler yelkenlilerden buharlılara doğru evrilirken mürettebatın da sayısı ve niteliği değişime uğradı. Bu değişime her devletin uygun tepki verdiği söylenemez. Örneğin Osmanlılarda “*kahvehanelere birdenbire girilerek, işsiz güçsüzleri donanma için yakalamak*” suretiyle personel buluyordu.⁶⁰ Bilgisi ve becerisi bulunmayan, büyük ihtimalle okuryazar da olmayan bu insanlar için başka ülkelerden kopya edilen talimatnameler, nizamnameler sahada içi boş sözcüklere dönüşüyordu. 2. Mahmut zamanında, 1827’de Bahriye Mühendishanesi açıldı fakat okulu açmak yeterli olmayacaktı. Diğer ülkelerden gelen eğitimciler kendilerinden büyük, kırklı, altmışlı yaşlarda öğrencilerle karşılaşmıştı. Üstelik öğrenci sayısı azdı.⁶¹ Başka ülkelere öğrenci gönderme fikri düşünüldü ama ne gidenler uygun kişilerdi ne de geldiklerinde öğrendiklerini sergileyecek ortam bulabildiler.⁶² Kabaca seyrüsefer için uygun bilgi, beceri, nitelik, sabır ve dikkate sahip olmayan kişiler gemilerde kaza riskini artırıyordu.

Gemiden kaynaklı sebepler: eski gemilerin trafikte olması, gemi bakımlarının düzgün yapılmaması, geminin aşırı ya da yanlış yüklenmesi olarak özetlenebilir. Bahsedilen sıkıntılar insan faktörü bağlamında da değerlendirilebilir. Fakat bu sıkıntılarda mürettebatın kazaya etkisi nispeten azdır.

⁵⁸ Katip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar*, çev. Çetin Şan Seda Çakmakcioğlu (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2007), s. 42.

⁵⁹ Gürkan, *Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz’inde Gaza, Yağma ve Esaret.*, s. 216.

⁶⁰ Gencer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu.*, s. 111., Buna benzer yöntem “impressment” adlandırılarak İngiltere’de 18. Yüzyıl boyunca uygulanmıştır. Konuyla ilgili bir örnek için “Impressed into Navy,” n.d., <https://www.nationalarchives.gov.uk/education/resources/georgian-britain-age-modernity/impressed-navy/>. Avrupa’da bu uygulamanın yaygınlığı için Niklas Frykman, “Seamen on Late Eighteenth-Century European Warships,” *International Review of Social History* 54, no. 1 (2009): 67–93, <https://www.jstor.org/stable/44583116>.

⁶¹ Niyazi Berkes, *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, çev. Ahmet Kuyaş (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016), s. 184.

⁶² Nurcan Bal, *XIX Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi* (İstanbul: Kopernik Kitap, 2018), s. 280,285-289.

Gemi kazası konusunda Osmanlı tarihinin üzerine en çok kalem oynatılmış olayı Ertuğrul Firkateyni kazasıdır. Osmanlı denizciliğini temsilen seçilen geminin yapımına 1855'te Tersane-i Amire'de başlanmış, buhar makinesi İngiltere'de takılmış, 11 yıl sonra kullanıma hazır hale gelmişti. Kullanıldıktan sonra ihtiyata alınan ve okul gemisi yapılan Ertuğrul, 1889 yılında Japonya gezisi için hazırды.⁶³ 400 kişilik mürettebatla yola çıkması gerekirken 653⁶⁴ kişi ile yola çıkıldı. Yolda çeşitli teknik arızalarla boğuşan gemi ve bulaşıcı hastalıklara maruz kalan mürettebat, dönüş yolunda kayalıklara çarparak battı.⁶⁵ Sağ kurtulan 69 kişi Japon savaş gemileriyle İstanbul'a getirildi.⁶⁶

Kazalar tabii ki Osmanlılarla sınırlı değildi. 1844 yılında Lucy Walker isimli yandan çarklı buharlı gemi New Orleans'ta arızalandı. Yola çıkınca tamir edilmesine karar verilen gemi birkaç saat içinde büyük bir gürültüyle patladı. Patlama sonrasında çıkan yangında evraklar yok olduğu için kaç kişinin öldüğü bilinmemektedir.⁶⁷ Buharlı teknolojisi denizlerdeki hâkimiyetini bu tür patlamalardan ders alarak sağladı denilebilir. Deniz kazası konusunda popüler kültürde sık işlenen bir örnek de Titanik gemisinin batmasıdır. Cankurtaran sandallarının yetersizliği kurtulan insan sayısını azaltmıştı. Ne var ki Lusitania gemisinde yeterli sandal vardı. Fakat Alman denizaltının saldırısı sonrası batışı çok hızlı olduğu için kurtulan sayısı yine sınırlı kaldı.⁶⁸

Yelkenli döneminde geminin düzgün yüklenmesi oldukça önemliydi. Buharlı çağında yükleme konusuna standart gelmiştir, fakat kazaları önlemek için bu standardizasyona uymak da gerekmektedir. Okyanusta fırtına çıkınca gemideki kaçak malların bir kısmı ve yedi arkadaşı ile denize düşen Luis Alejandro Velasco on gün sonra canlı olarak karaya

⁶³ François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berktaş (İstanbul: Homer Kitabevi, 2003), s. 300.

⁶⁴ Bu sayı başka kaynaklarda 593,599,600,607,655 şeklinde geçmektedir. Emine Sicim, "Türkiye'deki Japon Algısına Bir Kaynak Olarak Cumhuriyet Dönemi Türk Romanında Ertuğrul Firkateyni Faciası" (Ankara Üniversitesi, 2013), s. 26. Sayı konusunda ihtilaf olsa da mürettebatın gereğinden fazla olduğu görülmektedir.

⁶⁵ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması*, çev. Ahmet; Sertaç Canpolat Maden (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), s. 396-398.

⁶⁶ Funda Songur, *Osmanlı Bahriyesinde Lojistik İmkanlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)* (İstanbul: Timaş Akademi Yayınları, 2022), s. 206.

⁶⁷ Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi*, s. 206.

⁶⁸ Gordon., s. 241.

çıkabildi. Arkadaşları bulunamadı.⁶⁹ Günümüzde de aşırı yükten dolayı batan gemi örnekleri bulunmaktadır.

Rotadan kaynaklanan olası sebepler; yoğun trafikte kaza/çarpışma ihtimalinin artması, fenerlerin çalışmaması/bilinçli olarak söndürülmesi, mayınlı araziden geçilmesi, gemi batığının üzerinden geçilmesi ve korsan saldırılarına uğranması olarak özetlenebilir.

Trafik özellikle boğazlarda yoğundur. Boğazları kontrol eden trafiği de kontrol eder. Mesela Danimarka “Baltık Bekçisi” olarak anılmaktadır.⁷⁰ Bekçi, boğazdan geçenlerden vergi alır, trafiği düzenler. Manş Denizi İngilizlerce “büyük gemi yutucu”⁷¹ olarak bilinir.⁷² Bu denizde kumluk alanların yer değiştirmesi -özellikle yelkenli dönemde- gemilerin kuma oturmasına sebep oluyordu. 1790 yılından itibaren bölgeye fener dubası konuldu.⁷³ Buna rağmen 1500’den fazla batığın olduğu tahmin edilmektedir.⁷⁴ Yelkenli gemiler kuma oturunca ağırlıkları atarak kurtulmayı denerdi. Toplar, çıpalar, safra ya da emtia gemiden atılınca kurtulma ihtimali vardı. 1740’ta anılan bölgede kuma oturan Rooswijk tüm bunları denemiş fakat başarılı olamamıştır.⁷⁵

Hava muhalefeti ile meydana gelen kazalar istisna tutulduğunda nitelikli personel, uygun gemi, standardize yükleme ve trafik kurallarına uyulduğunda kazalar önlenabilir hale gelir. Fakat tarih boyunca bu ilkelere uyulmadığı görülür; belki de ilkelere uyulan yolculuklar tarihinin dikkatini çekmemektedir.

⁶⁹ Gabriel Garcia Marquez, *Bir Kayıp Denizci*, çev. İsmail Yeguz (İstanbul: Can Yayınları, 2019).

⁷⁰ Jourdin, *Avrupa ve Deniz.*, s. 51.

⁷¹ “Great Ship Swallower”

⁷² William Francis Collier, *The History Of England* (London: T. Nelson and Sons, Paternoster Row, 1864), s. 160.

⁷³ Paul Ridgway Neil Jones, *Light Through a Lens An Illustrated Celebration of 500 Years of Trinity House* (Bloomsbury Publishing, 2014), s. 63.

⁷⁴ Roger Syms Robin Paine, *On a Cushion of Air: The Story of Hoverlloyd and the Cross-Channel Hovercraft* (Oxford: Robin Paine and Roger Syms, 2012), s. 485.

⁷⁵“Rooswijk Shipwreck Excavation Update 2020:

<https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/rooswijk-shipwreck-excavation-update-2020>.

1.2. Deniz Kazasının Öğrettikleri

Dünya’da 3 milyona yakın gemi batığı bulunmaktadır.⁷⁶ Bu batıklar sayesinde deniz teknolojilerinin ilk örneklerini öğrenebilmekteyiz.⁷⁷ Örneğin Dufuna oyma kanosu sekiz bin yıllık olup, ırmağın taşması sonucu toprak altında kalarak günümüze gelmeyi başarmıştır. Hatta bulununca ülkedeki siyasal istikrarsızlıktan olumsuz etkileneceği endişesi ile tekrar gömülmüştür.⁷⁸ Nanhai-1 batık olarak bulunmuş, okyanus ötesi ticaretin ilk örneklerinden biri olarak kabul edilmiştir.⁷⁹ Diğerlerinin aksine Khufu Teknesi dönem insanlarınca özellikle saklanmış, keşfedilene kadar Mısır piramidinin altında yüzyıllar boyunca kâşifini beklemiştir.⁸⁰

Batık gemiler ve bulunan eşyalar, gemi teknolojileri konusunda verdikleri bilgiler kadar ülkeler arasında yapılan ticaretin oranı ve niteliği hakkında da fikir vermektedir.⁸¹ Örneğin Karadeniz’de 16. yüzyılda neler taşındığı belge ile öğrenilebilir⁸² bulunan batık ile doğrulanabilir.⁸³

Deniz kazalarının ülke kültürlerine yansımaları dönem resimlerinden, kilise vitraylarından, romanlardan ve belgelerden de öğrenilebilir. Yelkenli döneminde gemilere konulan

⁷⁶ “Wrecks | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization,” accessed November 27, 2021, <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/underwater-cultural-heritage/wrecks/>.

⁷⁷ Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi.*, s. 14.

⁷⁸ Afolasalade A. Adewumi, “Dufuna Canoe Find: Birthing The Underwater Cultural Heritage In Nigeria,” *University Of Ibadan Journal Of Public And International Law* 4 (2014): 1–12., s. 6.

⁷⁹ Li Qingxin, *Nanhai 1 ve Deniz İpek Yolu*, çev. Ruhsar Şenoğlu (Ankara: Kaynak Yayınları, 2017). (Nanhai, Çince’de Güney Denizi anlamına gelir. 42 metrelik gemide kalay, gümüş, biber, kakao ve kürk bulunuyordu)

⁸⁰ Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi.*, s. 30-33.

⁸¹ Halil Salihlioğlu, “Bolu, Amasra Önünde Bir Deniz Kazası ve Ticaret Tarihi Kaynağı Olarak Deniz Kazaları,” *Çele Dergisi* 17 (1964), s. 13.

⁸² Kazuaki Sawai, “Amasra’da 1586 Tarihli Deniz Kazası,” *Toplumsal Tarih* 24, no. 139 (2005): 46–50., s. 49.

⁸³ Stella Gervas, “The Black Sea,” in *In Oceanic Histories*, ed. David Armitage (Cambridge: Cambridge University Press, 2018), s. 236.

objeler,⁸⁴ adaklar⁸⁵, gemilerde bulundurulan din adamları vs ile kazalardan kurtulmak umut ediliyordu. 19. yüzyılda kazadan kurtulanlar resim yaptırarak şükranlarını sunardı.⁸⁶ Doğaya olan bağımlılık azaldıkça inançlar yerini ilk yardım malzemelerine, can kurtaran botlarına, kaza anında uygulanacak talimatlara ve tatbikatlara bırakacaktı.

Kazadan kurtulanların verdikleri bilgiler de değerlidir. Kazadan canlı kurtulan bir kişi kazaların neden meydana geldiği, geminin kaza öncesi durumu, nüfusu hakkında battıktan sonra asla öğrenemeyeceğimiz bilgiler verebilir. Örneğin üstüne çok kalem oynatılmış olan, popüler kültürde de hala işlenen⁸⁷ 1942’de Struma Gemisi’nin batışı hikayesi -Tahlisiye İdaresi’nce kurtarılan- David Stoilar’ın tanıklıkları olmasa spekülasyondan öte gitmeyecekti.⁸⁸ Onu doğrulayacak başka bir kişinin olmaması dezavantaj olsa da sadece David Stoilar’ın varlığı bile Struma’nın dünya kamuoyunda bilinmesini sağladı denilebilir. Onun kadar ünlü olmasa da 1970’lerde okyanusa düşen Luis Alejandro Velasco’nun salda on gün kadar okyanusta sürüklenmesi ve Kolombiya sahillerine vurmasına da değinmek gerekir. Velasco’nun varlığı resmî açıklamaları yalanlamaya yetmiş, şahitliği siyasal krize yol açmıştı.⁸⁹

Sonuç olarak uygun koşullar sayesinde korunarak günümüze ulaşan batıklar bizlere denizcilik teknolojisinin gelişim aşamalarını gösterir. Batıklar belgelerle de doğrulanarak ülkelerin ticareti konusunda bilgi verir. Kazanın sebebi ve kültüre nasıl yansıdığı topluma

⁸⁴ E. H. Gombrich, *Sanatın Öyküsü*, çev. Ömer Erduran Erol Erduran (İstanbul: Remzi Kitapevi, 2020), s. 159.

⁸⁵ Samiha Ayverdi, *Boğaziçi’nde Tarih* (İstanbul: Kubbealtı Neşriyat, 2018), s. 366.

⁸⁶ Peter Burke, *Afişten Heykele Minyatürden Fotoğrafa Tarihin Görgü Tanıkları*, çev. Zeynep Yelçe (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003), s. 54.

⁸⁷ Hakan Akdoğan, *Struma Karanlıkta Bir Ninni* (İstanbul: Doğan Kitap); Halit Kakinç, *Struma* (İstanbul: Destek Yayınları); Çetin Yetkin, *Struma - Bir Dramın İcyüzü* (İstanbul: Gürer Yayınları, 2016); Bahar Feyzan, *Aşk Yolcusu* (İstanbul: Everest Yayınları); Zülfü Livaneli, *Serenad* (İstanbul: Doğan Kitap, 2011).

⁸⁸ Charles King, *Gece Yarısı, Modern İstanbul’un Doğuşu*, çev. Ayşen Anadol (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2016), s. 293-296.

⁸⁹ Marquez, *Bir Kayıp Denizci*, s. 12-15.

ve toplumun bakışına dair fikirler sunar.⁹⁰ Ayrıca kazadan kurtulanların şahitlikleri de gömülen bazı delilleri gün yüzüne çıkarır.

1.3.Karadeniz'in Özgünlüğü

Karadeniz için yazılan külliyat incelendiğinde sekiz bin yıl önce göl iken denize dönüşümü, ismine atfedilen mitoloji hikâyeleri, Argonaut destanı, Bizans'tan Osmanlı'ya nasıl el değiştirdiği, Osmanlı Gölü oluşu, Rusların tarih sahnesine çıkmasından sonra Osmanlı hâkimiyetinin azalması ve Birinci Dünya Savaşı'ndaki etkisi sıkça değinilen konulardır. Aynen Karadeniz Boğazı'ndaki çift akıntı gibi tarihin akışı da çift yönlü olarak değerlendirilebilir. Karadeniz, 19. yüzyılda Ruslara bırakılmayacak kadar değerli, 20. yüzyılda Rusya'da rejim değiştirecek kadar devrimcidir. Bu deniz, üzerinde sıcak çatışmaların devam ettiği nadir yerlerden biridir.

Antik dönemde misafir sevmeyen deniz olarak tanımlanan⁹¹ Karadeniz'in Akdeniz bağlantısını Troyalılar kontrol ediyordu. Boğazı geçmek ve Karadeniz'e ulaşmak isteyen gemiler uygun havayı beklemek zorundaydılar.⁹² Güvenli yolculuk için uygun mevsim, güzel hava ve gündüz yolculuğu tercih edilirdi.⁹³

Karadeniz'e Boğaz'dan çıkışla ilgili geniş bir literatür bulunmaktadır. Yunan Mitolojisi'nde Zeus, rahibe sevgilisi İo'yu, karısı Hera'dan korumak için, ineğe dönüştürmüş ve "Bosphorus" ortaya çıkmıştı.⁹⁴ Denizci Tim Severin'in

⁹⁰ Bu konuda sürdürülen bir proje için bkz. Henning Trüper, "Archipelagic Imperatives. Shipwreck and Lifesaving in European Societies since 1800," <https://www.zfl-berlin.org/project/shipwreck-and-lifesaving-in-european-societies-since-1800.html>., Estonya'da kara korsanlığı ve batıkların kontrolü konusunda bir örnek için bkz. Kersti Lust, "Wrecking Peasants and Salvaging Landlords - Or Vice Versa? Wrecking in the Russian Baltic Provinces of Estland and Livland, 1780-1870," *International Review of Social History* 62, no. 1 (2017): 67–93, <https://doi.org/10.1017/S0020859016000663>.

⁹¹ Charles King, *Karadeniz*, çev. Zülal Kılıç (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), s. 33.

⁹² Semavi Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi* (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021), s. 52.

⁹³ James Malcolm Morton, "The Role Of The Physical Environment In Ancient Greek Seafaring" (University Of Edinburgh, 1998), s. 221. Bu bilgi yanında Akdeniz'de kışın risk olarak sefere çıkanlar bulunduğu ifade edilir. Gürkan, *Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz'inde Gaza, Yağma ve Esaret.*, s. 113.

⁹⁴ Saffet Emre Tonguç, *Boğaz Hakkında Her Şey* (İstanbul: İBB Yayınları, 2020), s. 4.

öncülüğünde 1984'te canlandırılan Argonaut Destanı⁹⁵ yelkenli gemilerin Boğazdan çıkarkan dikkat edecekleri unsurları anlatan bir öyküdür.⁹⁶ Severin ve arkadaşları yelkenli gemileriyle Boğaz'dan geçtikleri gün “*Yunan Mitolojisi kitaplardan fırlamış ve boğaz sularında canlanıvermişti.*”⁹⁷ Gemi açısından yolcuğunun en önemli ve zor anı çarpışan kayaları⁹⁸ (mavi kayaları) sorunsuz biçimde geçmek idi. Efsanedeki gibi bir güvercin salıp deneme⁹⁹ yapmadılar ama efsane kahramanları gibi küreklerine asılarak pupaları zedelenmeden¹⁰⁰ bölgeden geçebildiler.

İstanbul'un atası olan Bizantion kenti, büyümesini Boğazlardan geçen gemilere sağladığı güvenlik ve karşılığında aldığı vergiye borçluydu.¹⁰¹ Zira Karadeniz'e çıkmak isteyen gemiler bazen dört aya kadar varan sürelerde beklemek zorunda kalıyordu.¹⁰² Bu uygulama Bizans'ta ve Osmanlılarda da devam edecektir.¹⁰³

Boğazlar, özellikle 2. Mehmet'ten sonra tamamen Osmanlı kontrolüne girdi. Bu hâkimiyet 18. yüzyılda verilen tavizlerle azalmaya başladı. Bu noktada dönüm noktası sayılabilecek bir olay Rus savaş gemisi Krepost'un İstanbul ziyaretidir. Osmanlılar denizden gelen elçiyi karadan göndermeyi bildiler ve Krepost gemisini olduğu yerde

⁹⁵ İsmail Yüce, *Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları* (İstanbul: İBB Yayınları, 2022), s. 43-46.

⁹⁶ Ali Uygun, *Modern Argonautlar (Altınpostun İzinde)* (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2021), s. 23.

⁹⁷ Gündüz Vassaf, *Boğaziçi'nde Balık* (İstanbul: Karakarga Yayınları, 2017), s. 141.

⁹⁸ Bu kayalar Hammer'a göre Prens adalarını koruyordu. Joseph Von Hammer, *İstanbul ve Boğaziçi 1. Cilt*, çev. Senail Özkan (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011), s. 4.

⁹⁹ Rodoslu Apollonios, *Argonautika Altın Postun Alınış Destanı*, çev. Sema Sandalcı (İstanbul: Kapra Yayıncılık, 2021), s. 104-105.

¹⁰⁰ Efsanede Argonoutların gemisinin pupası hafif zedelenmişti. Pierre Grimal, *Mitoloji Sözlüğü Yunan ve Roma*, çev. Sevgi Tamgüç (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2012), s. 82.

¹⁰¹ Murat Arslan, *İstanbul'un Antikçağ Tarihi* (İstanbul: Odin Yayıncılık, 2010), s. 29.

¹⁰² Yüce, *Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları*, s. 50.

¹⁰³ 2 Meşrutiyet sonrası layihalarda uygun mevsim için beklenmesi durumu eleştiriliyordu. Henry F. Woods, *Sir Henry Woods Paşa'nın Ticaret-i Bahriyeye Dair Muhtırası* (İstanbul: Bahriye Matbaası, 1910), s. 2.

çürütmeyi başardılarsa¹⁰⁴ da Karadeniz artık iddia edildiği gibi Osmanlı Gölü değildi.¹⁰⁵ Bu yüzyıldan itibaren Osmanlıların yürüttüğü denge politikasında boğazlar denklemin ana parçası oldular.

16. yüzyıla kadar Karadeniz Boğazı'ndaki gemicilere yol göstermek adına öreke taşları ve sütunlar dikildiği bilinmektedir. Bunlar gemicilerin ilk rehberleri idi.¹⁰⁶ Boğaz'ın iki yakasında ateş yakılarak da gemicilere yardım ediliyordu. 17. yüzyılda bu hizmet yerini Anadolu ve Rumeli Feneri'ne bırakmıştı.¹⁰⁷ Fenerde çalışanların kazalara müdahale etmek gibi görevleri bulunmuyordu.

Yelkenli dönemde Boğaz'dan Karadeniz'e açılmak ne kadar zorsa denizden Boğaz'a girmek de bir o kadar güçtü. İki yakada bulunan yalancı boğazlar gemicilerin yanlış hareket etmesine sebep oluyordu. İleride değinileceği üzere yanlış bölgeye geldiğini anlayan yelkenlinin tornistan imkânı bulunmuyordu. 1742-1779 arasındaki Ahkâm defterleri incelendiğinde, İstanbul'da defterlere yansıyan kazaların %72'sinin Boğaz girişinde meydana geldiği görülmektedir.¹⁰⁸ Karadeniz Boğazı'ndaki bu kaza yoğunluğuna dair Anadolu ve Rumeli Feneri dışında bir önlem alınmamıştır. 1761'de Şile'de, 1767'de Fener ve Terkos'ta gemilerin kaza yapması üzerine, malın kurtarılması, korunması ve sahiplerine iadesi emri verilmişti.¹⁰⁹ Özellikle Şile'de çok kaza olduğuna dair geniş bir literatür mevcuttur. Bijiskyan kitabında Şile'de birçok geminin

¹⁰⁴ Fatih Ünal, "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi 'Krepost' ve Ukraintsev'in İstanbul Elçiliği (1699-1700)," *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 5, no. 20 (2012): 9–25.

¹⁰⁵ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), s. 62.

¹⁰⁶ Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi*, s. 74.

¹⁰⁷ Yüce, *Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları*, s. 444.

¹⁰⁸ Selçuk Dorukhan Karaduman, Gökay, "İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779)," in *VIII Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, ed. Cihan Yapıştırın Rahmi Deniz Özbay (İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016), 110–15., s. 112.

¹⁰⁹ Ahmet Kal'a, ed., *İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742-1779)* (İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi), s. 190, 252-253, 269.

parçalandığını yazar.¹¹⁰ Benzer durumu yüz yıl sonra Semavi Eyice de anlatarak 1937'deki Hisar Şilebi kazasına atıf yapar.¹¹¹

Antik dönemde Karadeniz Boğazı'nın batı kıyısında batan gemilerin yağmalandığı yukarıda belirtilmişti. Osmanlı Dönemi'nde de benzer yağma olaylarına rastlanmaktadır. 1571 yılında Kilyos yakınlarında 3 gemi batmıştı. Kazaların sebebi Fener Köyü'nde ateş yakılmasıydı. Bu yalancı ateş gemilerin parçalanmasına ve yağmalanmasına sebep olmuştu.¹¹² Baron De Tott da anılarında Fener Köyü'nde yakılan ateşin gemicileri yanılttığından ve yağmadan şikâyet eder. Yine Karadeniz kıyılarını anlatan Bijişkyan, yağma konusunda "*halkın fena hareketini devam ettirdiğini*" belirtir.¹¹³ Evliya Çelebi,¹¹⁴ Samiha Ayverdi,¹¹⁵ A. Cabir Vada¹¹⁶ gibi yazarların da değindiği bu durum için Osmanlılar, ateşin sadece Kazak saldırılarında uyarı amaçlı yakılabileceği,¹¹⁷ diğer durumlarda yasak olduğunu belirten emirler gönderdi.¹¹⁸

¹¹⁰ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, çev. Hrand D. Andreasyan, *İ. ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 1411* (İstanbul: İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969), s. 18.

¹¹¹ Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi*, s. 129.

¹¹² Osman Yıldırım, ed., *12 Numaralı Mühimme Defteri (978-979 / 1570-1572)* (Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 1996), s. 411 "'Karye-i Fenar halkı ve İskori ve Hınzırderesi halkı dâyimâ bu cânibde helâk olan gemiler esbâbın yağmâ idüp âdemlerin soyup belki ba'zın katlilerler. Âteş peydâ idüp gemiler halkı fenar kıyâs idüp geldüklerinde gemileri helâk olup ve yeniçerilerden ba'zı kimesneler ağıllar ihdâs idüp hedmolunmağa emir sâdır olmuş iken mukayyed olunmayup yağmâcı asıl anlardur...'"

¹¹³ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 109-110.

¹¹⁴ Yücel Dağlı Seyit Ali Kahraman, çev., *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul 1. Cilt 2. Kitap* (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları), s. 423.

¹¹⁵ Samiha Ayverdi, *Boğaziçi'nde Tarih*, s. 362.

¹¹⁶ Abdurrahim Cabir Vada, *Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi* (İstanbul: Yedigün Neşriyat, 1943), s. 16.

¹¹⁷ Ali Soysal, *Kara Deniz Beyaz Işık Rumeli Feneri* (Denizler Kitapevi, 2004), s. 40.

¹¹⁸ Seyit Ali Kahraman, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul 1. Cilt 2. Kitap*, s. 423.

Karadeniz Boğazı, Osmanlı'nın hâkimiyet döneminde Kazakların yaptığı yağma akınları dışında saldırıya uğramamıştır. Kazaklar, Karadeniz kıyılarına yaptıkları saldırılar¹¹⁹ haricinde denizde seyreden gemileri de ele geçiriyor, yağmalıyor ve batırıyordu.¹²⁰ Bu saldırılar arasında Osmanlı'yı en çok rahatsız edeni İstanbul'a yönelik olanlardı.¹²¹ Yeniköy¹²² ve Tarabya'ya yapılan saldırılar sonrasında Karadeniz Boğazı'nı gözetlemek adına ek önlemler alınmıştı.¹²³

1.3.1. 19. Yüzyılda Karadeniz Boğazı

18. yüzyılda çeşitli savaşlar ve antlaşmalar sonucunda Osmanlı Gölü olmaktan dünya denizi olmaya evrilen Karadeniz, 19. yüzyıla gelindiğinde içinde Osmanlı bandıralı gemiler ile beraber İngiliz, Fransız, Avusturya, Rus bandıralı gemileri de barındırıyordu.¹²⁴ Trafik arttıkça kazalar da artıyordu.¹²⁵ 1830-1914 arasında ticaret hacmi %47,8 oranında yükselmişti.¹²⁶

¹¹⁹ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar.*, s. 129.

¹²⁰ Charles King, *Karadeniz.*, s. 171-172.

¹²¹ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı.*, s. 62, Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, çev. Zülal Kılıç (İstanbul: Timaş Yayınları, 2020)., s. 167, 198.

¹²² Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar.*, s. 132.

¹²³ Samiha Ayverdi, *Boğaziçi'nde Tarih.*, s. 301.

¹²⁴ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)," in *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, ed. Osman Köse, 885-905., s. 887, Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015)., s. 173- 174.

¹²⁵ Deniz kazaları konusunda yazdığı kitapta Constant Améro, Karadeniz için de bölüm ayırmıştı. Anlattığı hikâyede gemileri parçalanan mürettebat ölüyor, gemiden kalanları toplamak için Kazakların beklediği belirtiliyordu. Kaza yeri belirtilmeyen bu bölümün Karadeniz Boğazı kısmında gerçekleşmediğini varsayıyoruz. Constant Améro, *Les Aventuriers De La Mer : Tempêtes, Naufrages, Révoltes, Hivernages*, 1899, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5493992q.r=Les%20aventuriers%20de%20la%20mer%20tempetes%20naufrages%20revoltes?rk=21459;2>, s. 59-61.

¹²⁶ Cihan Güneş, "Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Ölçülmesi ve Analizi (1830-1913)," *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 11 (2020): 385-401, <https://doi.org/10.31765/karen.789259>.

Kırım Savaşı sonrasında bahsedilen evrimin tamamlandığı iddia edilebilir. Osmanlı, 1856 Paris Antlaşması'yla Avrupalı sayıldı. Rusya, Karadeniz'den -şimdilik- çekilmiş, İngiliz, Fransız, Avusturyalı vapur şirketleri Karadeniz'de artan yoğunlukta boy göstermeye başlamıştı. Karadeniz ticaretinin önündeki yasal engeller kalktığına göre sıra doğadan kaynaklanan engelleri çözmeye gelmişti. Zira Giriş bölümünde bahsedilen seyir güvenliğine yönelik önlemler konusunda Osmanlılar henüz harekete geçmemişti. Ticaretinin artışıyla beraber Boğaz girişindeki kazalar göze batıyordu. Bölgeyi gözlemleyenlerin yayımladıkları Karadeniz'in yalancı boğazları konusunda kaptanları uyarıyordu.¹²⁷ Sigorta Şirketleri Karadeniz'e gidip-gelen gemileri riskli görüyor, yüksek ücret talep ediyordu.¹²⁸

Fransız Marius Michel Marmara ve Karadeniz'i gezmiş, çeşitli yerlere fenerler konarak sefer güvenliğinin artırılmasını önerdi. Önerisi Babıali'ce kabul edildi, Kırım Savaşı sırasında Şile ve Karaburun'a fenerler konuldu.¹²⁹ Sonradan aynı kişiye Fenerler İmtiyazı verildi.¹³⁰

Artan kazaları önlemek ve can kaybını azaltmak için Karadeniz'in boğaz girişinde ek önlemler alınması gerekiyordu. Boğaz'ın iki yakasının benzerliğine çare olarak kara işaretleri düşünüldü. Boğazın her iki yakasına (Karaburun ve Şile'ye Fransızlar tarafından¹³¹) konulan fenerler aynı cins, yapı ve renkteydi. Basit önlem olarak bu fenerler

¹²⁷ John Barrow, *The Nautical Magazine and Naval Chronicle For 1849 A Journal Papers On Subjects Connected With Maritime Affairs* (London: Simpkin, Marshall, 1849)., s. 419., John Lloyd Stephens, *Incidents of Travel in Greece, Turkey, Russia, and Poland*, vol. 1 (New York: Harper and Brothers, 1855), <https://books.google.com.tr/books?id=W6FUAAAAYAAJ&pg=RA2-PA242&dq=false+bosporus&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwjgwrD81938AhVvSvEDHbKwD4w4ChDoAXoECAgQA#v=onepage&q=false+bosporus&f=false>.

¹²⁸ Anker Böldtke, "Projet De Mesures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entrée Du Bosphore" (Constantinople, 1863).

¹²⁹ İdris Bostan, ed., *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri* (İstanbul: K1Y1 Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021)., s. 36-39.

¹³⁰ Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)* (İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014)., s. 200., Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015)., s. 61.

¹³¹ Reyhan Ay, "İstanbul Boğazındaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi" (Yıldız Teknik Üniversitesi, 2000)., s. 82, 193.

farklı renklere boyanabilirdi. Bahsedilen tedbirleri Osmanlılar değil Deniz Sigorta Şirketi temsilcileri dillendirecekti. Osmanlılar -olasılıkla- Boğaz'ı olduğu gibi kabul etmişlerdi yada fenerlerin konulmasını yeterli bulmuşlardı. Boğaz'da ya da başka herhangi bir yerde kaza olması vaka-yı adiyendendi.

Boğaz'da yaşanan ikinci problem görüş açısı idi. Tevfik Fikret'in ünlü şiirine konu olan sis nedeniyle günümüzde bile İstanbul deniz trafiği -bazen hava trafiği bile- günlerce aksayabilmektedir. 1982-2003 arasında tutulmuş bir istatistiğe göre İstanbul yılda 34,3 gün beyaz karanlığa¹³² gömülüyor.¹³³ 19. yüzyılda sisli günlere yönelik istatistik bulunmamaktadır fakat 1858-1863 yılları arasında ortalama 94,6 gün yağmurlu, karlı, fırtınalı olarak kaydedilmişti.¹³⁴

¹³² “Sarmış yine âfâkını bir dūd-ı munannid,

Bir zulmet-i beyzâ ki peyâpey mütezâyid.” Tevfik Fikret, Sis, 1902.

¹³³ Nur Jale Ece, “İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi” (Gazi Üniversitesi, 2005)., s. 12 “Kireçburnu-Sarıyer Meteoroloji İstasyonu (SMİ) verilerine göre 1982-2003 yılları itibariyle ortalama sisli 34,3 gün olup en fazla sisli ay 5,8 gün ile Ocak ayı... İstanbul Boğazı'nda iyi görüş yüzdesi kışın ortalama %79,1, yazın %92,6 ve yıllık ortalama %85,9'dur.”

¹³⁴ Pierre de Tchihatchef, *İstanbul ve Boğaziçi*, çev. Ali Berktaş (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2019)., s. 201.

1.4.Tahlisiye Ne Değildir?

Umberto Eco, dört ciltlik “Orta Çağ” serisine çağın ne olmadığını açıklayarak başlar. Ona göre bu çağ ne ezberlendiği gibi Avrupa’ya özgü, ne karanlık, ne karamsar, ne kadın düşmanı ne de bilimi reddeden bir çağdır.¹³⁵ Bir şeyi tanımlamanın yolu onun ne olduğunu anlatmak kadar ne olmadığını açıklamayı da gerektirir. Osmanlı’da Tahlisiye İdaresi denilince de tarihçinin aklına gelenle karşılaştığı arasında farklar bulunmaktadır.

Tahlisiye kelimesi Osmanlı arşivinde en çok “madalyası” ile öne çıkar.¹³⁶ Suda boğulanları kurtaranlara, doğal afetlerde yardımı dokunanlara, kuyuya, tren raylarına düşenlere, yangında mahsur kalanlara müdahale edenlere, kısaca “*kendi hayatını tehlikeye atarak başkasını kurtaranlara*” tahlisiye madalyasının verildiği görülmektedir.¹³⁷ Daha önce bu madalya “can kurtaranlara mahsus madalya” ismiyle veriliyordu.¹³⁸ Gümüş ya da bakırdan yapılırdı.¹³⁹ Kaide olarak aynı kişiye ikinci kez madalya verilmezdi.¹⁴⁰ Bazı yılların sonuna doğru madalyaların bittiği, yeni yıl başlamadan madalyaların sipariş edildiği görülmektedir. 1904 yılında, her yıl yaklaşık bin kişiye madalya verildiği hesaplanmış, yeni yıl için bin madalya imali talep edilmişti.¹⁴¹

Osmanlı arşivi incelendiğinde “tahlisiye” kelimesi “*Bir kent ya da kalenin düşman elinden kurtarılması, bir kimsenin hapisshaneden tahliye edilmesi, esirler için kurtulmalık akçesi verilmesi vb.*”¹⁴² anlamlarında da kullanılmıştır. Türk Dil Kurumu’nun internetten

¹³⁵ Umberto Eco, *Ortaçağ Barbarlar, Hristiyanlar, Müslümanlar*, çev. Leyla Tonguç Basmacı (İstanbul: Alfa Yayınları, 2021), s. 11-30.

¹³⁶ Osmanlı arşivinde 4170 belge özetinde “tahlisiye madalyası” terimi geçmektedir.

¹³⁷ Fırat Küskü, “Kimlere Tahlisiye Madalyası Verilirdi?,” *Toplumsal Tarih*, no. 323 (2020): 73–75.

¹³⁸ BOA C.AS. 608 25635 H 24.02.1206 M 23.10.1791.

¹³⁹ İbrahim Artuk, “Madalya,” in *TDV İslam Ansiklopedisi*,

¹⁴⁰ Örneğin 1906 yılında Şile Tahlisiye Reisi Yusuf’un madalyasının olup olmadığı soruldu, daha önce madalya verildiği anlaşılınca yenisi verilmedi. BOA DH.MKT. 1113 1 H 8.7.1324 M 28.8.1906.

¹⁴¹ BOA DH. MKT. 840-25 H 23.01.1322 M 09.04.1904.

¹⁴² M Emre Kılıçaslan, “Üç Tarzı Tahlisiye: Osmanlı Kıyı Güvenliğine Bir Bakış,” in *Geçmişten Günümüze Türkiye’de Sahil Güvenlik*, ed. G. Salih Karabacak Demircioğlu İsmail , Yücel Yiğit, Ahmet Özcan, Ebru Demircioğlu, Cengiz Ünver (Ankara: Pegem Akademi, 2020), 465–81., s. 465-466.

yayınlanan güncel sözlüğünde “tahlisiye” kelimesi “*kurtarma, can kurtarma*” anlamlarına gelmektedir. Kelime Arapça kökenli olup “Halas” (kurtuluş) ve “Tahlis” (kurtarma) sözcüklerinden türemiştir. 2022 yılında yayımlanan bir denizcilik sözlüğünde “Tahlisiye”, “*kazazede gemileri ve yolcuları kurtarma işi*” olarak tanımlanır.¹⁴³

Tahlisiye İdaresi’ne gelmeden önce Boğaz ifadesiyle neyin kastedildiği açıklanmalıdır. Bu bölge tarih boyunca “*Aulon, Bosphorus, Stena, Canalis, Euripus Trachius, Bahr-i Siyah Boğazı, Karadeniz Boğazı,*”¹⁴⁴ İstanbul Boğazı isimleri ile anılmıştır. Bu alan Rumeli’de 35,1 km, Anadolu’da 55,5 km kıyı çizgisi uzunluğuna sahiptir. Metinde Karadeniz Boğazı ve Boğaz olarak anılacak bölge Anadolu’da Şile’den Avrupa’da Karaburun’a kadar uzanan yaklaşık 80 kilometrelik kıyı bölgesini belirtir.

Tahlisiye İdaresi, Boğaz açığında kazaya uğrayan gemilere müdahale eden, kazazedeleri kurtaran bir kuruluştur. Kuruluş amacında gemi kurtarma görevi yoktur. Kuruluşundan 1880’lere kadar isimlendirmesinde bir standart bulunmamaktadır.¹⁴⁵ 1880-1918 arası “Karadeniz Boğazı Tahlisiye İdaresi” ve “Tahlisiye İdaresi” tabirleri ile anılmıştır.¹⁴⁶

Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra imzalanan Mondros Mütarekesi’nden itibaren bürokratik yazışmaların dilinin değiştiği fark edilmektedir. “Karadeniz Tahlisiye İdaresi” ifadesi daha çok göze çarpar. Savaştan sonra Osmanlı’nın elinde sadece İstanbul ve çevresi kalmıştı. Böylece Karadeniz’e yüklediği anlam değişmiş ve bu durum İdare’nin isimlendirilmesine de yansımıştı. Bu isim yerleştikten sonra Cumhuriyet döneminde de aynen kullanıldı. Ağva, Kefken, Ereğli, Zonguldak ve Samsun’a yeni istasyonlar açıldı.

¹⁴³ Mustafa Pultar, *Büyük Deniz Sözlüğü Denizlük* (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2022)., s. 745.

¹⁴⁴ Yüce, *Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları..*, s. 35.

¹⁴⁵ “Bahri Siyah Boğazı haricindeki Tahlisiye İdaresi”, “Bahri siyah boğazı haricinde vaz olunan fener dubası ile teferruatı”. “Karadeniz Boğazı’ndaki Heyet-i Tahlisiye”, “Karadeniz Boğazındaki hizmet-i tahlisiye”, “Bahri siyah boğazı ıslahat şubeleriyle fener dubası”, “Karadeniz’in Rumeli ve Anadolu sevahilinde vaki tahlisiye siteleri?” şekillerinde isimlendirildiği görülmektedir.

¹⁴⁶ “Karadeniz Boğazı’nda bulunan Müteharrik Fener İdaresi ve Heyet-i Tahlisiye”, “Karadeniz’de bulunan heyet-i tahlisiye”, “Bahr-i siyah boğazı tahlisiye idaresinin”, “Bahr-i Siyâh Boğazı’nda kâ’in İdare-yi Tahlisiye”, “Bahr-i Siyah Boğazı’nda kain tahlisiye idaresinin”, “Karadeniz Boğazı’ndaki İdare-yi Tahlisiye”, “Karadeniz Boğazı’ndaki hizmet-i tahlisiye”, “Karadeniz boğazında vazı idarei tahlisiye” şekillerinde isimlendirilmiş. İdare İngiliz Arşivinde Black Sea Life Boat Service, Black Sea Salvage Service olarak, Fransızca metinlerde Service De Sauvetage Mer Noire olarak ifade edilir.

Böylece boğaz girişi için kurulan idare genişleyerek Cumhuriyetin hâkim olduğu Karadeniz'i kapsama iddiası taşıdı. Bugün Karaburun'dan Ardeşen'e kadar uzanan çeşitli bölgelerde Tahlisiye İstasyonu bulunmakta ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağılı olarak faaliyetlerine devam etmektedir.¹⁴⁷

¹⁴⁷ *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2019 Yılı Faaliyet Raporu*, 2019., s. 28-29.

2. TAHLİSİYE İDARESİ'NİN KURULUŞU

Günümüze hâkim olan iklim krizi ve mevsim değişikliği teorilerine rağmen Boğaz girişi asırlardır inatçı bir meteorolojik istikrar içindedir. Adındaki “kara”yı hak edecek şekilde fırtınalı havaları, kaosu, şiirlere konu olmuş sisi, birbirini andıran kıyı bölgeleri ile denizcilerin kâbuslarını besleyen bu bölge, günümüzde alışkanlıklarını sürdürmektedir.

1871 yılının aralık ayında anılan bu alışkanlık on geminin batmasına sebep olmuştur. Dördü Osmanlı, dördü Yunan, biri Rus diğeri de İngiliz bandıralı olan gemilerden 61 kişi çiçeği burnunda Tahlisiye İdaresi tarafından kurtarılmış, 30 kişi ölmüştü. İngilizlerin Babiâli'ye verdiği takdirde bazı düzenlemeler daha yapılarak ölümlerin engellenebileceği yazıyordu.¹⁴⁸

İngilizler için İdarenin anılan fırtınada etkisiz kalışı en hafif tabirle hayal kırıklığı idi. Dokuz yıldır sigorta şirketleri ve diğer sefaretle beraber Karadeniz Boğazı'nın girişi konusunda lobi faaliyetleri yürütüyorlardı. Osmanlı'yı ikna için tüm sefaretle ortak takdir vermeleri gerekmişti. Osmanlı'nın ortak takriri alıp, kaydedip unutmak gibi bir ünü olduğu için her işin peşinden ayrıca koşmaları, yazışmaları ve malzemelerin alınıp alınmadığını kontrol etmeleri gerekiyordu. Neyse ki tüm malzemeler Londra'dan geliyordu. Böylece bu *insaniyetkârâne* işi sürdürmek için motivasyon bulabiliyorlardı.

Osmanlıların Karadeniz Boğazı için aldığı önlemler Kırım Savaşı'na kadar Anadolu ve Rumeli Feneri, savaş sırasında Marius Michel'in önerisi ile Şile ve Karaburun'a yeni fenerler inşa ettirmekten ibaretti. Yaptıkları kadar yapılmasını yasakladıkları durumlardan da söz edilebilir. Örneğin Yoroç'da geceleri yanıtıcı ateş yakılması yasaktı.¹⁴⁹ Gemilerin ticaretin ilk başladığı zamanlardan beri¹⁵⁰ yağmalandığı¹⁵¹ ama Osmanlılarca bu durumun hoş karşılanmadığı ve malların iadesi, yağma yapan kişilerin cezalandırılması kararlarının ahkam defterlerine yansıdığı belirtilmişti.¹⁵²

¹⁴⁸ BOA HR.TO.246 50 H 14.11.1288 M 25.01.1872.

¹⁴⁹ Seyit Ali Kahraman, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul 1. Cilt 2. Kitap.*, s. 423.

¹⁵⁰ Arslan, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati.*, s. 164-165.

¹⁵¹ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819.*, s. 129-130.

¹⁵² Karaduman, Gökay, “İstanbul Ahkam Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779).”, s. 113.

Bu önlemler Kırım Savaşı sonrası artan trafiğin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktı. Diğer yandan İngiltere’de kurulmuş Royal National Lifeboat Institution ülkelere örnek olacak yöntemler geliştiriyor ve Board Of Trade vasıtasıyla personel ve materyal ihraç etmeye çalışıyordu.¹⁵³

2.1. William B. Hopper’in Projesi

Boğaz için daha fazla önlem alınmasına ve bu önlemlerin neler olduğuna dair ilk fikirler Kırım Savaşı’nın sonrasında görünür hale gelir. Yoğunlaşan seyrüsefer, zaten sorunlu olan Karadeniz’in boğaz girişinde kazaların artmasına sebep olmuştu. Çare konusunda öne sürülen ilk tasarı deniz “sorveyor”u¹⁵⁴ ve Lloyd Kumpanyası İstanbul Acentası¹⁵⁵ olan William B. Hopper’e aittir. Oldukça duygusal bir tarzda yazılmış metin; giriş, iki toplantı tutanağı, çeşitli mektuplar ve bir haritadan oluşmaktadır.¹⁵⁶ Projenin Fuad Paşa’ya sunulduğu oradan da Osmanlı’nın gerçekleştirilmeyen projeler kataloğuna kaldırıldığı sanılıyor. Özellikle Tanzimat’tan sonra Osmanlı, Avrupa’dan gelen projelere boğulmuştu. Sunulan projelerin büyük çoğunluğu arşivde yer kaplamaktan öteye gidemedi. Birazdan ayrıntılarıyla işlenecek ve idarenin ilk taslağı sayılabilecek bu metne Osmanlı Arşivi’nde rastlanmadı.

William B. Hopper kitabının girişinde Boğaz girişini “sulu mezar”¹⁵⁷a benzetmişti. İzlanda Balıkçısı kitabını andırır şekilde¹⁵⁸ bölgeye yakınlarını gönderenlerde “*ne kadar kaygılı bir bekleyiş egemense döndüklerinde de o kadar mutluluk ... (ya da dönemeyenlerin ... matemi)*”¹⁵⁹ vardı. Denizcilerin arkalarında bıraktıklarından sorumlu

¹⁵³ William Thomas, “Metropolitan On Dits,” *The Court Journal and Fashionable Gazette*, 1858, s. 896, https://books.google.com.tr/books?id=JhJ_hI-lxCsC&hl=tr&source=gbs_similarbooks.

¹⁵⁴ “What Is a Marine Surveyor?,” <https://www.rjemarineservices.com/blank.>, “Deniz araçlarının durumunu değerlendirmek, izlemek ve raporlamak görevlerini sürdüren kimse”

¹⁵⁵ *Lloyd’s Register of Shipping* (London: Lloyd’s Register Foundation, 1865)., s. xxxii.

¹⁵⁶ William B. Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople* (Constantinople: Levant Herald, 1862), <https://books.google.com.tr/books?id=FXIZAAAACAAJ&dq=the+shipwreck+aid+society&hl=tr&pg=PA1#v=onepage&q&f=false>.

¹⁵⁷ Hopper., s. 6. “...a watery grave”

¹⁵⁸ Pierre Loti kitabı 1886’da yayınlamıştır.

¹⁵⁹ Loti, *İzlanda Balıkçısı*., Arka kapak yazısı.

olduklarını düşünen Hopper, 1859'da konuyu İngiliz Sefiri H. L. Bulwer'e ve ticaret yapan diğer arkadaşlarına açtığını yazıyor. Bulwer'in onayı ile Fuad Paşa'ya gidildiğini, onun da konuyu Fenerler İdaresi'ne gönderdiğini belirtiyor. Osmanlı Arşivi'nde "Karadeniz boğazlarıyla Kilyos ve Karaburun'da bulunan fenerler hakkında bir varakanın ilgililere gönderildiği" görülmektedir.¹⁶⁰ Fakat bu konuda başka ayrıntıya ulaşılamadı. Yazar, acil önlem alınması gereken bu durum hakkında gelişme yaşanmadığını¹⁶¹ belirttiğine göre bahsi geçen uyarının esas muhatabına ulaşmadan Osmanlı bürokrasisi içerisinde erimiş olma ihtimalini göz önünde bulundurmak gerekir.

1858'e göre 1860 ve 1861 yıllarında fırtınalı günlerin az olması anılan hareketsizliğin nedeni olabilir. Bir istatistiğe göre 1858'de 125 gün yağmurlu, karlı ve fırtınalı geçmişti. 1860'ta bu sayı 27 idi.¹⁶² Yine de anılan bölgede kazalar oldu.¹⁶³ Hopper, konuyu gündeme getirdiğini ama dikkat çekemediğini yazıyor. 1861'in kış aylarında İngiliz Sefiri Bulwer'in de önerisi ile denizcilikle uğraşanlarla sefaretler toplanıp ortak karar alarak Babiâli'ye gitmeyi düşünmüşlerse de¹⁶⁴ bu mümkün olmadı. İkinci toplantı Mayıs 1862'de yapıldı ve çözüm konusunda ortak karar almayı başardılar.

Yazar, özellikle bölge halkının kazazedeleri kurtarması fikrinin kendisini çok etkilediğini belirtmektedir.¹⁶⁵ Yukarıda anılan çeşitli yağma haberlerinin yanında kazaya uğrayanlara yardım edildiğine dair yazarı destekleyen başka yayınlar da mevcuttur. Örneğin 1838'de Odessa'dan gelirken kazaya uğrayanlara kıyafet, ayakkabı ve içecek veren Müslümanlara duyulan minnettarlığı tarif etmek için uygun kelime bulunamıyordu.¹⁶⁶ Hopper'in söylemine paralel olarak Karadeniz'in anılan bölgesinde diğer bölgelere göre daha fazla

¹⁶⁰ BOA HR. MKT. 323 22 H 24.06.1276 M 18.01.1860.

¹⁶¹ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s. 4.

¹⁶² de Tchihatchef, *İstanbul ve Boğaziçi.*, s. 201.

¹⁶³ Beytullah Ocak, "Tercüman-ı Ahval Gazetesinin 1-50 Sayılarının Transkripsiyon ve Değerlendirmesi" (Giresun Üniversitesi, 2021), s. 20.

¹⁶⁴ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s. 6.

¹⁶⁵ Hopper., s. 6.

¹⁶⁶ *Shipwrecks and Disasters at Sea; Or, Accounts of the Principal Calamities on the Ocean, Which Have Occurred During the Present Century* (Milner and Sowerby, 1863), s. 198.

kaza yaşandığı ifade edilmişti.¹⁶⁷ Güncel istatistikler de bu orana paralel seyretmektedir.¹⁶⁸

Yayınlanan toplantı tutanaklarından bölgede sıkıntılar ve çözüm önerileri net şekilde anlaşılmaktadır. Birazdan projeleri anılacak olan Anker Böttker'in¹⁶⁹ ve Scjött'ün¹⁷⁰ de bu toplantılara katıldığını ve kendi çalışmalarını bu plan üzerine temellendirdiklerini belirtmek gerekir. Birinci toplantıda deniz fenerlerinin ayırt edilemediği tartışıldığında, üyeler “Fenerler İmtiyazı”na dokunmayacak bir düzenleme amaçladıklarını belirtme gereği duydular.¹⁷¹ İmtiyaz konusundaki duyarlılık Fransa'nın da karara imza atmasını sağlamıştı.

1859 yılının kış ayında Karadeniz Boğazı'nın Anadolu tarafında Wallachia, Elizabeth, Madras, Arthur Wellesley, Marmion, Rumeli tarafında Ernst, Herald, Agripinna, William Mary isimli gemilerin battığı belirtilmektedir. Hopper bu gemi isimlerini soruna dikkat çekmek için belirttiğini, daha birçok geminin battığını ve insanların öldüğünü ifade etmektedir.

Anılan gemilerin kaptanlarının kaza raporları ve mektupları ile desteklenen metinde, Boğaz'a yaklaşırken denizcilerin nerede olduklarını anlayamadıkları üzerinde durulmaktadır. Boğaz'ın her iki yakası birbirine benziyordu. Sis görüş açısını düşürüyordu. Karanlığın da etkisi ile gerçek boğazı bulamayan kaptanlar yalancı boğazlara dalıyorlardı. Durumu fark edince geri dönüş imkansızdı, o saatten sonra yapılacak şey kazayı en hafif şekilde atlatmanın yolunu aramaktı.

Metinde anılan gemilerden Wallachia'dan 5 kişi kurtulmuştu. Kazanın sebebini Şile Feneri'ni Anadolu Feneri zannetmeleri olarak anlatmışlardı. 15 kişinin kaybedildiği Madras ve ne kadar kaybı olduğu bilinmeyen Elizabeth'in kaptanları sis nedeniyle nerede olduklarını anlayamamışlar ve yine Şile'de batmışlardı. Rumeli tarafında bir Karaburun

¹⁶⁷ Karaduman, Gökay, “İstanbul Ahkam Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779).”, s.112.

¹⁶⁸ Taner Kızılkapan Ender Asyalı, “Türkiye Kıyılarında 2004-2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi,” *Denizcilik Fakültesi Dergisi* 4, no. 12 (2012): 27–45., s. 35.

¹⁶⁹ İsveç-Norveç sefiri.

¹⁷⁰ İngiliz gemi kaptanı.

¹⁷¹ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s. 10.

daha vardı ve o bölgede de birçok batık bulunuyordu. Yazar, bölgeden geçerken 30 milden¹⁷² az bir alanda 8 batık gördüğünden bahsetmektedir.¹⁷³ Ona göre deniz fenerleri yetersizdi. Sadece kara işaretleri konularak denizcilere yardımcı olunmasıyla birçok kazanın önüne geçilebilirdi.

Hopper, tavsiye ettiği önlemlerin kazaları azaltacağını fakat tamamen önüne geçemeyeceğinin farkındaydı. Bu yüzden kazalar için de önlem tavsiye ediyordu. Kazaya uğrayanlar bir şekilde karaya ulaşırsa bile kuru kıyafet ve yiyecekten yoksundular. Mesela Kilyos'ta batan gemiden kurtulup sahile çıkmayı başaran 18 kişi araba ile köye götürülmüştü. Köye vardıklarında sadece 5'i yaşıyordu.¹⁷⁴ Sahillerde giyecek ve yiyecek olması kazaya uğrayanlar açısından hayat kurtarıcı olabilirdi.

Hopper'i heyecanlandıran ve arkadaşlarını ikna etmek için uğraştığı konu köylülerin kazaya müdahale edebileceği idi. Zaten kazalar belli noktalarda sınırlıydı. Arkadaşlarının önyargılı olduğunu düşünen yazar bölgeyi gezerken, Karaburun'da içinde bir kadının da olduğu bir gruba rastladığını, bu grubu -hayatlarını riske atarak- balıkçıların kurtardığını belirtmişti.¹⁷⁵

Köylülere cankurtaran sandalları, roket bataryaları temin edilebilir, düzenli pratik yaptırarak bu iş öğretilibilirdi. İngiltere'de Royal National Lifeboat Institution işleri böyle yürütüyordu. Bu proje için haliyle para lazımdı. Yazara göre insanlığa hizmet edecek böyle bir kuruluş için Babıâli'den bir şey beklemek faydasızdı. Babıâli'nin konuya bakışı olasılıkla inkâr etmek ya da beklemek olacaktı.¹⁷⁶ Boğaz'dan geçecek gemilerden alınacak vergi ile bu işin üstesinden gelinebilirdi.¹⁷⁷

¹⁷² 30 Deniz Mili 55,56 Kilometreye denk gelmektedir.

¹⁷³ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s. 18.

¹⁷⁴ Hopper., s. 30.

¹⁷⁵ Hopper., s. 24, 27.

¹⁷⁶ Hopper., s. 6.

¹⁷⁷ Hopper., s. 39.

Projeyi Babîali'ye sunmak üzere Fransa'nın da aralarında bulunduğu 13 ülke sefiri imza verdi.¹⁷⁸ Sessizce beklemek yerine harekete geçmeyi öneren¹⁷⁹ Hopper kitabının sonuna Boğaz haritası ekleyerek, Şile ile Karaburun arasında altı önemli nokta belirlemiştir.¹⁸⁰

Bu proje uygulanmak için yaklaşık yedi yıl bekleyecekti, diğer projelere temel olmak dışında bir etkisinin olmadığı anlaşılmaktadır. Böttker, bu projeye ilgili sefaretlerin bir komisyon kurduğunu fakat toplanmadıklarını yazacaktı.¹⁸¹

2.2. Anker Böttker'in Projesi¹⁸²

İsveç-Norveç Sefiri Anker Böttker Fransızca yayımladığı projesinde kendisine mühendis M. Schultze'nin yardımcı olduğunu belirtmektedir. Böttker'in tespitine göre Boğaz girişindeki doğal işaretler yetersizdi, ayrıca hava genelde kapalıydı.¹⁸³ Konum bilgisinden mahrum kalan denizcilere -Schultze'nin de önerdiği gibi- sesli şamandıralar çare olabilirdi. Şile ve Karaburun arasına yerleştirilecek bu şamandıralar sayesinde yön bulmak kolaylaşacaktı.

Şamandıralar dünyanın çeşitli yerlerinde örneğin Elbe Nehri'nde¹⁸⁴ denenmiş ve navigasyon yardımcısı olarak kendilerini ispatlamışlardı. Boğaz için düşünülen 135 şamandıranın 75'i Rumeli 60'ı Anadolu'da konumlanacaktı. Bunlar farklı renkte olacaktı ayrıca ayırıcı başka özellikleri de olmalıydı.¹⁸⁵ Sisli havalarda iki adet yüzer ışık feneri de faydalı olabilirdi. İrlanda kıyılarında birçok örnek mevcuttu. Malzemelerin masrafı konusunda Fenerler İdaresi adres gösteriliyordu. Ona göre gece Boğaz'a giriş zaten yoktu, boşuna vergi ödeniyordu. Eğer proje gerçekleşirse kaza oranları üçte iki

¹⁷⁸ Hopper., s. 43.

¹⁷⁹ Hopper., "Are we to sit quietly by whilst so many of our fellow creatures' lives are continually at stake without making any effort to remedy this crying evil?" s. 19.

¹⁸⁰ William B. Hopper'a ait kitaptaki harita Ek C-1'de sunulmuştur.

¹⁸¹ Anker Böttker, *Project de Measures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entrée de Bosphore* (The National Archives, Kew, London (TNA), FO195/847, 1863), s. 2

¹⁸² Projeyi bana gönderme nezaketi gösteren Caroline Finkel'e teşekkür ederim.

¹⁸³ Böttker, *Project de Measures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entrée de Bosphore.*, s. 3-5.

¹⁸⁴ Orta Avrupa'nın en büyük nehirlerinden biri. Kuzey Denizi'ne dökülür. Böttker'in Elbe Nehri örneği gibi Tuna Nehri'nde benzer y

¹⁸⁵ Böttker, *Project de Measures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entrée de Bosphore.*, s. 6-8.

oranında azalacak, Osmanlı gemileri hariç 800.000 franklık tasarruf edilecekti. Kurtarılan canlar da cabası.¹⁸⁶ Böldtger'in proje kitapçığının sonunda çeşitli sigorta şirket temsilcilerinin imzası vardı.¹⁸⁷ Ayrıca koni biçiminde bir şamandıra görseli de eklenmişti.¹⁸⁸

Böldtger'in Projesini Hopper'dan ayıran en önemli ayrıntı cankurtaran sandalları konusuydu. Köylüler deneyimsiz, kıyıları elverişsiz, yerleşim seyrekti. Bu nedenle cankurtaran sandalları gereksizdi.¹⁸⁹

2.3.N. Scjött'ün Projesi

Kendisi de kaptan olan Norveçli N. Scjött diğer kaptanlarla bir araya gelmiş ve bir problem listesi oluşturmuştu. Maddeler halinde sıralanan önerilerde Anadolu-Rumeli kıyılarının benzerliği için ayırt edici işaret konulması, Boğaz girişine “sesli şamandıra” konulması N. Scjött'ün de onayladığı maddelerdi. Bununla birlikte roket bataryalarının ve cankurtaran sandallarının da -her ne kadar Böldtger haklı olsa da- işe yarayacağını düşünüyordu. Planda farklı ülkelerden 40 kaptanın imzası vardı.¹⁹⁰

2.4.Projelerin Osmanlı'da Yansımaları

Hopper'in fikirlerinin 1859'da Fuad Paşa'ya sunulduğu, sonrasında bir sonuç çıkmadığı düşünülmektedir. Belki de Fuad Paşa yakın zamanda verilecek Fenerler İmtiyazı ile problemin çözüleceğini düşünmüştü. 1862'de sefaretlemlerle ortak karar alındıktan sonra da Osmanlı belgelerine yansıyan bir hareketlilik bulunmamaktadır. Böldtger'in Fransızca projesi sonra gemi kaptanlarıyla ortak çalışma yapan N. Schjött'ün İngilizce projeleri ile birleştirilmiş ve İngiliz sefaretine verilmişti. Sonrasında Osmanlı'ya verilmişse de bir dönüş olmadığını varsayıyoruz.

¹⁸⁶ Böldtger., s. 15-18.

¹⁸⁷ 14 farklı şirketin temsilcisi imza atmış.

¹⁸⁸ Böldtger, *Project de Measures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entree de Bosphore.*, s. 15-18.

¹⁸⁹ Caroline Finkel, “Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now,” *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord* 30, no. 4 (2021): 379–418, <https://doi.org/10.25071/2561-5467.42.>, s. 385-387.

¹⁹⁰ Böldtger, “Projet De Mesures Pour Faciliter Aux Navigateurs L'entree Du Bosphore.”, s. 32.

Hopper, Bödtker ve Schjött'ün Projelerinin Osmanlı'daki yansımaları belgelerden takip edilemiyor fakat İngiliz arşiv belgelerinde proje üzerine tartışıldığı anlaşılmaktadır. 1864 yılında Deniz Sigorta şirketleri İstanbul sefiri H. Bulwer'a Anker Bödtker ve N. Schjött'ün projelerini içeren kitapçığını sundu. Devamında konu bir çeşit ticari danışma organı olan Board Of Trade'e, oradan da Trinity House Şirketi'ne¹⁹¹ ulaştı. Board Of Trade ve Trinity House bu yıllarda beraber çalışarak dünya deniz ticaretine yön vermeye çalışıyordu.¹⁹² Projeler incelendikten sonra “sesli şamandıralar” yerine Boğaz girişi için fener dubasının daha uygun olduğunu değerlendirdiler.¹⁹³

Osmanlılar, 1865 yılında Paris'te tahlisiye işlerinin nasıl yürüdüğüne dair Paris Sefirliğinden bilgi istediler. Paris'ten gelen cevapta kabaca bu işlerin masraflarının cemiyet aracılığı ile karşılandığı, İstanbul'da da böyle bir cemiyet kurulmasının “Avrupaca dahi hüsn-i tesiri müstelzim” olacağı yazıyordu.¹⁹⁴ Paris'ten nizamname ve alet geldiğine dair bilgiler olsa da konunun masraflarının “cemiyet” tarafından karşılanacağı bilgisi Osmanlılara gerçekçi gelmemiştir sanıyoruz.¹⁹⁵ O vakte kadar herhangi bir kazada kahramanlık gösterenlere tahlisiye madalyası padişah tarafından

¹⁹¹ 1514'de kurulan Denizcilik ve deniz malzemeleri ile ilgili şirket. Hala varlığı devam etmektedir. Arthur Clarke, “Trinity House: Its History and Its Work,” *Journal of the Royal Society of Art* 76, no. 3934 (1928): 561–81, <https://www.jstor.org/stable/41357957>.

¹⁹² By Roy M Macleod, “Science and Government in VTictorian England : Lighthouse Illumination and the Board of Trade , 1866-1886,” *The University of Chicago Press on Behalf of The History of Science Society* 60, no. 1 (1969): 4–38, <https://www.jstor.org/stable/229020>., s. 7-9.

¹⁹³ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus* (TNA, FO881/4428).

¹⁹⁴ BOA İ.HR.218-12672 H 20.10.1282 M 8.3.1866.

¹⁹⁵ Osmanlı'da ilk denizcilik cemiyetleri 2. Meşrutiyet sonrasında kurulmaya başlandı. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için Asım İlker Meşe, *Osmanlıda İlk Kurulan Denizcilik Cemiyetleri* (İstanbul: İlkfer Grup, 2022)., Yavuz Selim Karakışla, *Eski İnsanlar Eski Cemiyetler Osmanlı Toplumsal Tarihi Çalışmaları (1904-1926)* (İstanbul: Doğan Kitap, 2017)., A Yücekök Mehmet Ö Alkan, İlker Turan, *Tanzimat'tan Günümüze İstanbul'da Sivil Toplum Kuruluşları* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998).

veriliyordu. Alınan bilgiler ve olasılıkla malzemeler de Paris tahlisiye kâtibi Leon Jambert'e¹⁹⁶ tahlisiye madalyası verildikten¹⁹⁷ sonra arşive kaldırıldı.

Cemiyet fikrinin Osmanlı'ya soğuk geldiği ifade edilse de 1835 yılında 2. Mahmut'un Paris merkezli "Uluslararası Batık Yardım Derneği"¹⁹⁸ ne üye olduğunu da hatırlatmak gerekir. 1835-40 yılları arasında padişah, damadı Fethi Ahmet Paşa, Serasker Kamil Paşa bu derneğe üyeydi. Paris sekreteri Ruhuddin Efendi idi.¹⁹⁹ Boğulmalara karşı ilkyardım uygulamalarını tanıtmak, cankurtaranlık konusunda eğitimler düzenlemek, deniz fenerlerine standart getirmek isteyen bu dernek amacına ulaşmadan dağıldı.²⁰⁰

2.5.1866 Ortak Tavriri ve Karma Komisyon

İstanbul'daki Deniz Sigorta Şirketleri 1866'nın ilk aylarında tekrar İngiliz Sefaretinin kapısını çaldı. Londra'dan, İstanbul'u harekete geçirmek için diğer sefaretlerle ortak çalışılabileceği önerildi. Öncekilerin aksine bu defa -önerinin sonucu olarak- mart ayında İngiltere, Fransa, İtalya, Rusya, Belçika, Felemenk, İsveç, İspanya, Amerika ve Yunan sefaretleri tarafından Babıâli'ye ortak bir tavriri verildi.²⁰¹ Sefaretler Babıâli'nin dikkatini çekmek için basını da kullandılar. Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde İtalya, Yunan ve İsveç devletlerinin birkaç gemisinin Karadeniz açıklarında battığı ve bu duruma çare aramak üzere Babıâli'ye başvurdukları yazıyordu.²⁰²

¹⁹⁶ Leon Jambert olasılıkla Paris'te henüz kurulan Merkezi Gemi Enkazı Kurtarma Derneği'nde (La Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN)) görevliydi. 1864'te İngiltere örnek alınarak kurulan ve 1967'ye kadar faaliyette bu derneğe dair bir anlatı için Amiral Lacaze, "Le Sauvetage Des Naufragés," *Revue Des Deux Mondes (1829-1971)* 57, no. 1 (1940), <https://www.jstor.org/stable/44845141>.

¹⁹⁷ BOA HR.MKT.539-41 H 13.10.1282 M 1.3.1866.

¹⁹⁸ "International Shipwreck Relief-Society"

¹⁹⁹ Auguste Liancourt, *Biographical Notes on Callistus Augustus Count de Godde-Liancourt Founder of over One Hundred and Fifty Humane Societies, in Africa, America, Asia and Europe. His Literary Works, Inventions, and Discoveries* (London: Whittaker, 1877), s. 26.

²⁰⁰ Liancourt., s. 27, 44,45., Dernek 1843 yılında dağılmıştır.

²⁰¹ BOA HR.İD.2051-4 H 19.10.1282 M 7.3.1866.

²⁰² Necdet Hayta, *Tarih Araştırmalarına Kaynak Olarak Tasvir-i Efkâr Gazetesi (1278/1862-1286-1869)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2002), s. 297. "Bu kışın başında İtalya, Yunan ve İsveç devletlerinin birkaç gemisinin Karadeniz Boğazı'nın birkaç mil açığında batması üzerine, bu devletlerin

Takrirden her sene Boğaz açığında meydana gelen kazalarla ilgili tedbir alınması isteniyordu. 1865 Martında Babiâli uyarılmıştı. Her sene can ve mal kaybı yaşanan bu bölgede deniz fenerleri dışında tedbirler gerekiyordu. Kazaları önlemek ve kaza sonrası oluşan felaketleri hafifletmenin yolları vardı. Kazaya uğrayanların başka tehlikelerden korunması için barınak, kazaya müdahale için malzemeler ve memurlar gerekiyordu. İnsanlık adına önlem alınmalıydı.²⁰³ Fransızca verilen bu takrire Amerikan arşivinde de rastlanmaktadır. Amerikan Elçisi John Morris kendilerinin Karadeniz'deki ticaretinin önemsiz olmasına rağmen can ve mal güvenliği adına iş birliğini kabul ettiğini belirtmişti.²⁰⁴

Ortak karar verildikten sonra Osmanlılar bir karar almak için komisyon kurmak istedi.²⁰⁵ Zira komisyon kurmak Osmanlı'da bir gelenektir. Sonuçta varmayan komisyonlar ve komisyon kararları Osmanlı için sorunları ve talepleri -Hopper'in söylemi ile- "*inkâr ya da erteleme*" fırsatı sunuyordu.

Babiâli, Karadeniz'de önlem alınması düşünülen bölgenin Zaptiye Müşirliği'nin kontrolünde olduğunu, sefaretlerden temsilcilikler ve müşirlikten oluşacak karma komisyonun Tersane-i Amire'de toplanmasını istedi. Karma komisyon kararlarıyla ortaya çıkacak masraf için vergi alınabileceği, sefaretlerin buna itiraz etmeyecekleri belgede belirtilmekte²⁰⁶ fakat bahsi geçen takrirden vergiye ya da masrafa atıf bulunmamaktadır.

Avrupa'da can kurtarma hizmeti cemiyetler ve bağışlar ile yürüdüğü ifade edilmişti. Takrirden verildiği yıllarda İngiltere'de "Royal National Lifeboat Institution" bağışlarla hayatına devam ediyordu. 1852'de kendine özel çıkardığı dergisinin ilk sayısında kuruluşun yaşaması için bağışın önemi anlatılıyordu. Kaza haberleri ve kurtulanların

İstanbul'daki elçilerinin bu duruma çare aramak üzere Osmanlı Devleti'nin muvafakatını iltimas etmeye karar verdikleri ve diğer devlet elçilerinin de buna katıldıkları" (363/2, 18 N 1282 (04.02.1866))

²⁰³ BOA HR.İD.2051-4 H 19.10.1282 M 7.3.1866.

²⁰⁴ E. Joy Morris, "Mr. Morris to Mr. Seward," Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1867, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1866p2/d210>.

²⁰⁵ BOA HR.İD.905-1 H 17.10.1282 M 5.3.1866, Ek 128.

²⁰⁶ BOA HR.İD.905-1 H 17.10.1282 M 5.3.1866, Ek 8.

öyküleri ile insanların bu alandaki farkındalığı artırılıyor, kuruluşun benimsenmesi kamuoyu oluşturuluyordu.²⁰⁷

Osmanlı'ya gelindiğinde bağış ve benzeri yollarla İdare'nin sürdürebilir olamayacağı düşünülmüş olmalıdır. Çünkü Osmanlılarda henüz böyle bir kültür oluşmamıştı. Can kurtaranlara madalya veriliyor fakat kazaları önlemek ya da müdahale konusunda bir tedbir düşünülmüyordu. Konuyla ilgili andığımız projelerde de masraflar konusu ihtilaflıydı. İleride kuruluşun finansmanı açıklanırken konu tekrar işlenecek fakat İngilizlerin Babıâli'yi teşvik için vergi konusunu düşündüklerini buna şart olarak da sesli şamandıra yerine “fener dubası”nın tercih edilmesini istediklerini tekrar belirtmek gerekir.²⁰⁸ Yapılacak alışverişle seyir güvenliği sağlanacak ayrıca Trinity House Şirketi de karlı çıkacaktı.

Nisan 1867'de H. Bulwer, Londra'ya karma bir komisyon kurmayı nihayet başardıklarının müjdesini verdi.²⁰⁹ Tedbirlerin tartışılması için ortak bir komisyon kurulması kararı verilmiş, hazırlanacak planın Babıâli'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Denizcilerin tehlikede bırakılması caiz değildi.²¹⁰ Kasım ayında takirde katkısı olmayan Avusturya Sefareti de komisyonda yer almak istediğini beyan etti.²¹¹

Karma komisyona Zaptiye Müşirliği'nden 3 kişi katıldı. Zabtiye Müşiriyeti Osmanlı'da kabaca güvenlik faaliyetinden sorumluydu. Kendi gazetesinde sahillerdeki hırsızlık, kayıkçıların kavgalarına, kazalara yer veriyordu. Örneğin çarpışan kayıklarla ilgili suçlu kayıkçının yakalandığı haberleri yayınlanıyordu.²¹² Konu Boğaz olunca Osmanlılar mevzunun güvenlik kısmını da değerlendirmişlerdi. İleride 2. Abdülhamid'in de benzer endişelerle hareket edeceğini göreceğiz.

²⁰⁷ “The Life- Boat or Journal Of The National Shipwreck Institution,” *The Life- Boat or Journal Of The National Shipwreck Institution*, no. 1 (1852): 1–16., s.2.

²⁰⁸ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus*.

²⁰⁹ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus*.

²¹⁰ BOA HR.İD.905-1 H 17.10.1282 M 5.3.1866., Ek 91-92.

²¹¹ BOA HR.İD.2051-3 H 18.7.1283 M 26.11.1866., Avusturya bu dönemde Tuna Nehri konusunda Osmanlı ile sorun yaşıyordu. Gecikmesinin sebebi bu olabilir. İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları* (Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014).

²¹² Halit Demirel, “‘Vakai-i Zabtiye’ Gazetesi (1869-1874)” (Hacettepe Üniversitesi, 2004)., s.20, 140.

Komasyon toplantılarında neler konuşulduğu Henry Felix Woods'un²¹³ hatıralarından görölmektedir. Ona göre komisyon, o gelene kadar çalışmamış,²¹⁴ sonra da tüm yük omzuna²¹⁵ binmişti. Woods, 1843 İngiltere doğumluymdu, 1867 yılında İstanbul'da bulunan İngiliz Caradoc gemisinde görevliydi.²¹⁶ Komisyonda bulunduğu sürede teğmen olan Woods, komisyondaki çalışmalarından dolayı ödüllendirilecek,²¹⁷ sonra İstanbul'da kalmaya devam edecek, Osmanlı paşası olarak 47 yıl hizmet edecektir.

Teğmen Woods'un söyleminin tersine o gelmeden önce komisyonda birkaç karar alındığı anlaşılmaktadır. Eylül 1867'de komisyon, Şile ve Karaburun fenerlerinin renklerinin değiştirilmesini önerdi. Plana göre Şile Feneri kırmızıya, Karaburun feneri yeşile boyanacaktı. Siparişler verildiği ve işin on beş gün içinde bitirileceği yazıyordu.²¹⁸ Plandan denizcilerin haberi olması için sefaretlere yazı da gönderilmişti.²¹⁹ Fakat boyama işi ertelenmiş olmalı ki başka bir mazbatadan fenerlerin boyanması konusunun Babıâli'ye sorulması, Boğaz'ın iskandil ettirilmesi kararı çıktı.²²⁰ Belgeler tarihleri bakımından değerlendirildiğinde kronolojik tutarsızlıklar mevcut. Yeşile boyanacak fener kiminde "Rumeli" olarak kimisinde ise "Karaburun" olarak belirtiliyor. Olasılıkla mazbatalar toplantılardan çok sonra yazılıyordu, belki de taslak metinlerdi.

Teğmen Woods'un dokunuşunu gördüğümüz mazbata incelendiğinde navigasyon ve kazaya uğrayanlar konusunda tedbirler öne çıkmaktadır. Sıkça bahsedildiği gibi gemilerin Boğaz'a yaklaşınca nerede olduklarını tespit etmeleri sorununu çözmek için Anadolu ve Rumeli'de sekizer yapı yapılması, Anadolu'dakilerin kırmızıya Rumeli'ndekilerin

²¹³ Komasyon toplantıları devam ederken "Teğmen"liğe terfi olan Henry Felix Woods bundan sonra "Teğmen Woods" olarak anılacaktır. Sir Henry F Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey* (London Hutchinson Co Paternoster Row, 1924), s. 273.

²¹⁴ Woods., s. 270 "...Nothing have been done up the time i joined..."

²¹⁵ Woods., s. 270 "İt soon became one man's job."

²¹⁶ Finkel, "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now."

²¹⁷ BOA HR.MKT. 741-59 H 16.2.1289 M 25.4.1872.

²¹⁸ BOA HR.SFR.3.131-11 H 15.07.1284 M 12.11.1867.

²¹⁹ BOA HR.SFR.1.15-92 (Tarihsiz).

²²⁰ DMA Şura-i Bahriye.53 (1903) 3b H 24.11.1283 M 30.3.1867.

kırmızı-beyaza boyanması planlanmıştı. Kazazedelere yardım etmek için personel istihdam edilecekti. Kazazede yolcuları kurtarmak için 4 tane cankurtaran sandalı, 400 roket bataryası, kıyılarda çeşitli yapılar ve yapılar arasına yollar yapılması öngörülmüştü. Tüm bu yapılar, yollar vs haritalandırılacaktı. Her iki kıyıdaki inşaat işlerini kontrol için birer memur ve bir müfettiş atanacaktı.²²¹

Bahriye Nezareti'ne sunulan belgede yukarıdaki önlemlerle beraber Anadolu'daki yapıların üstünde küre, Rumeli'ndeki yapıların üstünde üçgen belirteçlerin olması ayrıca kıyıdaki kayaların da boyanacağı belirtiliyordu. Komisyon kararının özetini içeren harita yüz adet bastırılarak sefaretlere dağıtıldı.²²²

Kararların kabul edilip, malzemelerin peyderpey gelmeye başladığı görülmektedir. 30 Mart 1868'de Londra'dan sipariş olunan tahlisiye fişek makineleri hakkında telgraflaşmalar başlamıştı.²²³ Birkaç gün sonra gelen telgrafta kontratın imzalanması durumunda malzemelerin gönderileceği bildirilmişti. 4 sandal, 24 fişek, ihtiyat fişeği vesairenin masrafı yanında “*icad beratı ya da imtiyaz hakkı*” olarak 250 İngiliz lirası talep ediliyordu.²²⁴ Amerikan elçisi iki yıllık çalışmanın meyvelerini verdiğini, yakın zamanda Boğaz'da güzel bir sistem kurulacağını yazıyordu.²²⁵

2.5.1. Fener Dubası'nın Yerleştirilmesi

Komisyon toplantıları 1881 tarihli İngiliz Memorandumundan²²⁶ takip edildiğinde fener dubası²²⁷ tartışmaları öne çıkar. Kasım 1867'de İngiltere'den komisyonda çalışılması için beş başlık önerildi. Kıyıların seçilebilmesi için yapılacaklar, roket bataryaları, fener

²²¹ DMA Şura-i Bahriye.51-109a-180a-181b H 21.8.1284 M 18.12.1867.

²²² BOA HR.İD.905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

²²³ BOA HR.MKT.607.52 H 6.12.1284 M 30.3.1868.

²²⁴ BOA HR.MKT.608-64 H 16.12.1284 M 9.4.1868.

²²⁵ E. Joy Morris, “Mr Morris To Seward,” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1868, https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1868p2/pg_111.

²²⁶ Memorandum'u ve İdare hakkında yapılan bazı yazışmaları benimle paylaşma nezaketi gösteren Caroline Finkel'e teşekkür ederim.

²²⁷ Metinde “Fener Dubası” olarak ifade edilecek olan duba Osmanlı Arşivi'nde “yüzer fener sefinesi”, “müteharrik fener”, “muharrik fener” “yüzer fener dubası” gibi terimlerle ifade edilmiştir. İngiliz Arşivlerinde Light-ship, Fransızca raporlarda Bateau-Phare olarak geçmektedir.

dubasının kurulması, deniz fenerleri için elektrik tertibatı ve sis sinyalleri²²⁸ konularının tartışılması önerilmişti.

Karma Komisyonda İngilizlerin önerdiği maddelerin ne ölçüde tartışıldığına dair bilgi bulunmasa da belgelerden Temmuz 1868’de fener dubası için halat çıkışı siparişi verildiği görülmektedir.²²⁹ Ayrıca Teğmen Woods’un hatıralarından fener dubası tartışmaları izlenebiliyor. Daha önce değinildiği gibi Board Of Trade “sesli şamandıralar” yerine fener dubası seçilecekse Babıâli’yi teşvik için vergi verilebileceğini belirtmişti.

Teğmen Woods komisyona fener dubası teklifiyle ilgili tartışmaları alaycı ifadelerle aktarır.²³⁰ Söylemine göre denizde böyle bir şeyin sabit kalacağına kimse inanmıyordu. Hâlbuki okyanuslarda işe yarayan fener dubası Karadeniz’de pekâlâ işe yarayabilirdi. Komisyonu bu konuda tüm sorumluluğu üstüne alarak ikna ettiğini belirtir.²³¹ Tam da Komisyon işleri ile ilgilenirken terfi alan Woods’un gemisi Caradoc’la İstanbul’dan ayrılması gerekti fakat Anker Böldtker’in de ısrarıyla kalması sağlandı.²³²

Komisyonda anılan tartışma birkaç yönden değerlendirilebilir. İlk olarak üyeler Atlantik Okyanusu’nu görmemiş olabilirler. Bunun yanında “fener dubası” komisyonda dayatma olarak değerlendirilmiş olmalıdır. Komisyon -olasılıkla- tasarruflu davranmak istiyordu. Teğmen Woods’un fikri ısrarla savunması hatta kendini kaybetmesi, tüm sorumluluğu üzerine alması dubanın Karadeniz için gerekliliği kadar Trinity House Şirketi’nin çıkarlarıyla da örtüşüyordu. Bu dönemde Osmanlı henüz borçlarını çevirebiliyor²³³ ve sermaye kendisine yeni alanlar arıyordu.²³⁴

²²⁸ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*

²²⁹ BOA HR.MKT.623.26 H 10.4.1285 M 31.7.1868.

²³⁰ Woods, *Forty Seven Years Under Ensings of Great Britain and Turkey.*, s. 272. “I had to listen to a lot of foolish arguments about the weight of the cable pulling the ship’s bows so low down that she would not be able to ride over the seas.”

²³¹ Woods., s. 273.

²³² Finkel, “Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now.”, s. 391., Woods, *Forty Seven Years Under Ensings of Great Britain and Turkey.*

²³³ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2007)., s. 230.

²³⁴ Eric J Hobsbawm, *Sermaye Çağı*, çev. Bahadır Sina Şenel (Ankara: Dost Kitapevi, 2003).

Yerleştirilecek fener dubasının boğazın girişi için faydalı bulunduğunu ve 1931 yılına kadar kullanıldığını belirtmek gerekir. 1929 yılında zincirinin kopmasının²³⁵ ardından yerine konmasının masraflı bulunması ve dubada personelin sağlığını daha fazla tehlikeye atmamak için İsveç'ten "ışıklı şamandıra" sipariş edildi ve 1931 yılında bu şamandıra kullanılmaya başlandı.²³⁶ Bödtker'in projesinde sesli olan şamandıraların ışıklandırılması fikri 1850'lerde başlamışsa bile uygulanması için 1870'li yılların beklenmesi gerekmişti.²³⁷ Bu açıdan ışıklı şamandıralar -en azından tartışılan dönemde- fener dubasına alternatif değildi diyebiliriz. Dubanın yerine sesli şamandıra konulabilir ve maliyet azaltılabilirdi. Fakat etkileri karşılaştırabilmek için yeterli veri bulunmamaktadır. Osmanlı ve İngiliz Arşivi'nde rastlanmasa da Teğmen Woods'un elinde Trinity House'un 1855'te hazırladığı fener dubası kitapçığının olduğu mektuplarından anlaşılmaktadır. Kitapçık, dubanın nasıl ve nerelerde kurulabileceğini açıklıyordu. Talep edenler için ayrıntılı bir anket hazırlanmıştı. Örneğin dubanın konulacağı yere en yakın su kaynağı neredeydi? Dubanın bakımı için uzman lazım mıydı? Aydınlatma için ne tür yağ kullanılacaktı? Londra'da kimle bağlantıya geçilmeliydi?²³⁸ Kitapçıkta fener dubasında yaşamın talimatnamesi de bulunuyordu. Kalacak personelin tüketeceği et oranından içeceği çaya kadar hesaplanmıştı.²³⁹ 1871'de Trinity House tarafından hazırlanan başka bir kitapçıkta İngiltere ve İrlanda'nın fenerler, şamandıralar ve dubalarla donatıldığı

²³⁵ Yerine konulmasından itibaren zincir dört defa kopmuş.

²³⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi* (İstanbul: TC İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933), s. 33.

²³⁷ Marshall, "A History of Buoys and Tenders."

²³⁸ *Memorandum Concerning Lighthouses and Light Vessels Required In The Colonies, Together With Instructions To Lightkeepers, And Other Papers On The Subject Of Lighthouses And Light Vessels, Board Of Trade, Trinity House* (London: George E. Eyre and William Spottiswoode, 1855), s. 4-6.

²³⁹ *Memorandum Concerning Lighthouses and Light Vessels Required In The Colonies, Together With Instructions To Lightkeepers, And Other Papers On The Subject Of Lighthouses And Light Vessels.*, s. 56.

görülmektedir.²⁴⁰ Dönemde büyük ihtiyaç olarak değerlendirilen ve popüler olan fener dubasının Misisippi Nehri'nin ağzına yerleştirilmesi için yoğun çaba gerekmişti.²⁴¹

Sonuçta Karma Komisyon'da fener dubası fikri kabul edildi. Bu durum komisyonda İngilizlerin sözlerinin geçtiğini de göstermektedir. Osmanlı Donanmasında hatırı sayılır İngiliz teknisyen ve mühendis varken bu karar makuldü. Tersane-i Amire'de çalışan yaklaşık 200 İngiliz uzman²⁴² maaş alamadığı gerekçesi ile 1873 yılında ayrıldı.²⁴³ 2. Abdülhamid döneminde Osmanlı Donanmasında daha çok Almanların sözü geçmeye başladı fakat Tahlisiye İdaresi'nde İngilizler Birinci Dünya Savaşı'na kadar çalışmaya ve etkili olmaya devam ettiler.

Tahlisiye ve fener dubası malzemeleri İngiltere'den peyderpey geldi. Onlar gelirken Teğmen Woods ve Ahmed Bey boğazın iskandili ve tahlisiye yapılarının inşası ile meşgulüldü. 1869 yılında tahlisiye yapılarını, rokethaneleri, deniz fenerlerini gösterir bir rehber hazırlayıp bastırdılar.²⁴⁴ Aynı yılın mart ayında derinlik haritaları da tamamlandı, 60 adet bastırılıp sefaretlere dağıtılması planlandı.

Derinlik haritası²⁴⁵, Teğmen Woods'un komisyonda etkisini görmek bakımından önemlidir. Karadeniz sahillerini ve yapılacak yapıları göstermektedir. İngilizce hazırlanan harita, fotoğraf kalitesindeki beş şerit halindeki görsellerle kıyıların denizden nasıl görüldüğünü yansıtır. Anadolu kıyısındaki sekiz yapı kırmızı ve küre şeklinde işaretlenirken, Rumeli tarafındaki yedi yapı kırmızı-beyaz ve üçgen şeklinde (bazıları ters üçgen) işaretlidir. Şile ve Rumeli fenerleri de haritada yer bulmaktadır. Fener Dubası'nın

²⁴⁰ William Spottishwoode George Edward Eyre, ed., *Consolidated Tables Of Duties For Lights, Buoys, and Beacons, Great Britain and Ireland Chargeable On Coasting Vessels*, Trinity House (London, 1871).

²⁴¹ S. Wike, "Light-Ship Off The South Pass Of The Mississippi River Letter From The Acting Secretary Of The Treasury," 1897.

²⁴² Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı.*, s. 116

²⁴³ Panzac, *Osmanlı Donanması.*, s. 358.

²⁴⁴ Sir Henry F. Ahmed Bey Woods, *Guide Pour Trouver L'Entrée Du Bosphore, En Venant De La Mer Noire, Avec Une Courte Description Des Cotes Avoisinantes* (Constantinople: Publié Par Ordre De La Commission Internationale Du Bosphore, 1869). Harita Ek C-3, Ek C-4'te sunulmuştur. Kırmızı-beyaz üçgen/ters üçgen şeklindeki yapılan dönemin dünya standartlarını yansıtıyordu.

²⁴⁵ BOA HR.İD..905-4 H-8.11.1284 M-2.3.1868

konacağı yer "Preposal anchoracht for light ship" şeklinde boğazın açığında bir işaret ile belirtildiği görülmektedir.

Fener dubasında ses tertibatı da bulunuyordu böylece sisli zamanlarda denizciler nerede olduklarını tayin edebileceklerdi.²⁴⁶ Yine haritada kıyılara yakın kısımlarda zemin yapısı (kum, çamur, kayalık vs) hakkında bilgi veriliyordu. Denizciler iskandil vasıtasıyla ne derinlikte olduklarını hatta bazı durumlarda nerede olduklarını tayin edebilirlerdi.²⁴⁷ Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in bu çalışması ile koordinat tayini konusunda dönem bilgisi dahilinde tüm önlemlerin alındığı görülmektedir.

Kazazedeler için çeşitli konumlara "refuge house"²⁴⁸ yerleştirilmişti. Toplam beş yapının üçü Rumeli'de ikisi Anadolu'da işaretlidir.²⁴⁹ Böylece kazaya uğrayanlar kulübelerde konaklayabilecek, mağdur olmayacaklardı. Hopper ve Teğmen Woods'un yanında bölgeyi gezen gezginler de bölgedeki batıklara atıf yapmaktadır.²⁵⁰ İnsanlar kazadan sağlam kurtulsalar bile boğazın ıssız kıyılarında sığınacak yer bulamıyor soğuktan ve olasılıkla hipotermiden canlarını kaybediyordu. 1861 tarihli bir gazete haberinde kazadan sağ kurtulduktan sonra el ve ayakları donarak ölenlerin haberleri takip edilebilmektedir.²⁵¹

Fener dubası malzemeleri Trinity House Şirketi'nden gelecek, montaj Tersane-i Amire'de yapılacaktı.²⁵² Dubanın, inşasından sonra Boğaz açığına yerleştirilmesi gerekiyordu. Komisyonda verdiği sözü "büyük zorluklarla"²⁵³ tutmayı başaran Teğmen

²⁴⁶ Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey.*, s. 272.

²⁴⁷ BOA HR İD 905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

²⁴⁸ Bir çeşit koğuş olarak tasarlanmıştır. Metinde koğuş olarak anılacaktır. Mimari planı Ek C-6'da sunulmuştur.

²⁴⁹ BOA HR İD 905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

²⁵⁰ Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey*, s. 270.; Soysal, *Kara Deniz Beyaz Işık Rumeli Feneri.*, s. 93., Yenişehirizade Halit Eyüp, *Kayıkla Bir Cevelan (Cep Boy) (Tam Metin)* (İstanbul: Karbon Kitap, 2021)., s. 59.

²⁵¹ Ocak, "Tercüman-ı Ahval Gazetesinin 1-50 Sayılarının Transkripsiyon ve Değerlendirmesi.", s. 317.

²⁵² İdris Bostan, ed., *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri* (İstanbul: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021)., s. 194.

²⁵³ Eser Tütel, *Gemiler...Süvariler...İskeleler* (İstanbul: İletişim Yayınları, 1998)., s. 328.

Woods, plan aşamasından yerleşmesine kadar önyargılarla karşılaştığını belirtir.²⁵⁴ Habersiz yerleştirilecek fener dubasının denizcilere yönelik tehlike oluşturacağı için ilanlar hazırlandı ve sefaretlere gönderildi. Duba inşasının Ağustos ayında bittiği anlaşılmaktadır. İlanlara göre Karadeniz Boğazı Fener Dubası 12 Eylül 1869'da faaliyete geçecekti.²⁵⁵

Ekim ayında Babıali'ye verilen yeni takrirden Fener Dubası'nın faaliyete geçmediği anlaşılmaktadır. Yapılan derinlik haritalarının büyük kısmının yandığı da anlaşılan takrirden Trinity House'dan iki görevlinin geldiği,²⁵⁶ işe başlamadıkları, özellikle Anadolu kıyısında yapıların ve yolların tamamlanmadığı²⁵⁷ kabaca Karma Komisyon'un kararlarının uygulanmayı beklediği görülmektedir. Kazaları engellemek ve müdahale etmek adına düşünülen tedbirler hala alınmamıştı.

Takrirden sonra Ahmed Bey'in²⁵⁸ sorunları takip etmek, inşaatları kontrol etmek için görevlendirilmesi gündeme geldi.²⁵⁹ Önerinin kabul edildiğine dair bir bulgu bulunmamaktadır. Yakın tarihlerde Karadeniz Boğazı Topçu Alayı Kaymakamı olan Ahmed Bey, miralaylığa terfi etmiş ve Tophane-i Amire'de komisyonlarda azalık yapıyordu.²⁶⁰

²⁵⁴ Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey.*, s. 295-303.

²⁵⁵ Maritime Affairs, ed., *The Nautical Magazine and Naval Chronicle*, Oxford University (London: Simpkin, Marshall, 1869), <https://archive.org/details/the-nautical-magazine-1869/page/489/mode/2up>. s.606'da Fener Dubasının Eylül 1869'da faaliyet geçeceği belirtiliyor. Eylül 1869 ilanlarına göre Fener Dubası enlemi 41 derece 29 dakika, boylamı 29 derece 9 dakika olarak görülüyor. "BOA HR.İD.905-8 H 10.05.1286 M 18.08.1869". Fener Dubasının tam konumu başlıklı ikinci ilanda enlem 41 derece, 27 dakika 30 saniye, boylam 29 derece 16 dakika 30 saniye olarak gösteriliyor. İkinci konum diğerine çok yakın olmakla birlikte biraz batıda kalıyor. BOA HR.İD.905-12 H 29.7.1286 M 4.11.1869.

²⁵⁶ James Mathewson birinci kaptan olarak Richard Stavers ikinci kaptan olarak geldi. Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey.*, s. 298.

²⁵⁷ BOA HR.MKT.665-39 H 5.7.1286 M 11.10.1869.

²⁵⁸ Teğmen Woods ile beraber komisyonda ve derinlik haritalarının çıkarılmasına çalışan Ahmed Bey.

²⁵⁹ DMA Mektubi I.84-80 H 21.7.1286 M 27.10.1869.

²⁶⁰ Serdal Soylier, "Osmanlı Silah Sanayii'nde Modernleşme Çabaları (1839-1876)" (İstanbul Üniversitesi, 2013), s. 32. "...Karadeniz Boğazı topçu alayı kaimakamı iken miralaylık rütbesine terfi etmiş Ahmed Bey âzâ..."

Ekim ayında Fener Dubası hakkında çeşitli dillerde yeni ilanlar dağıtıldı. Fener Dubası'nın Tam Konumu²⁶¹ başlıklı, 4 Ekim 1869 tarihli ilanda Duba'nın boğaz açığında, yumuşak çamurda demirlediği, karaya mesafesi ile Şile-Karaburun fenerlerine göre konumu belirtilmişti.²⁶² 1900 yılında Duba'ya yeni sis düdüğü eklendi, bu sayede sisli havalarda gemicilerin yön bulması kolaylaştı.²⁶³

1903 yılı raporlarında Fener Dubası'nın hasar gördüğü ve yenilenmesi durumu değerlendirildi. Duba'yı ziyaret eden komisyon üyeleri, Duba'nın yenilenmesine gerek görmediler. Fener Duba'sı (Kavak'taki yedek duba ile ikame edilip) kuru havuza alınarak tamir edilebilirdi.²⁶⁴ 1906 yılında duba yenilendi.²⁶⁵ 1931 yılında kullanımdan kalkan Duba bir armatöre satıldı. Aynı yıl armatör ve ailesi ile battığına dair bilgi bulunsa da²⁶⁶ üstünde motor ve teçhizat bulunmadığı için bu bilgiye ihtiyatla yaklaşmak gerekir.

2.6.Samuel Palmer ve John Doyle'nin Gelişi

Tahlisiye istasyonlarını ve Fener Dubası'nı işletmek konusunda her ne kadar Osmanlı bahriyesinden ve yöreden insanlar seçilmişse de işin öğrenilmesi için yabancılara ihtiyaç vardı. Bu amaçla Fener Dubası için iki, Anadolu tarafı tahlisiye istasyonları için bir, Rumeli tarafı tahlisiye istasyonları için de bir kişi olmak üzere toplam dört İngiliz İstanbul'a geldi. Fener Dubası'nda birinci kaptan olan James Mathewson 1885'te emekli olana kadar görev yaptı.²⁶⁷ 1869 yılında İstanbul'a gelen Samuel Palmer onun kadar şanslı değildi.

²⁶¹ Exact Position Of The Lightship

²⁶² BOA HR.İD.905-12 H 29.7.1286 M 4.11.1869.

²⁶³ Bostan, *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri.*, s. 195.

²⁶⁴ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Rapport" (İstanbul, 1903), <https://www.google.com.tr/books/edition/Rapport/vvcTAAAAIAAJ?hl=tr&gbpv=1&dq=service+de+sauvetage&printsec=frontcover.>, s. 5.

²⁶⁵ "Service De Sauvetage Rapport 1906-1910" (İstanbul, 1910)., s. 6.

²⁶⁶ İlker Meşe, "Tahlisiyenin Tarihi Şile'de Saklı," <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/tahlisiyenin-tarihi-silede-sakli/>.

²⁶⁷ Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey.*, s. 299.

Nisan 1869'da cankurtaran sandalları için iki kulübenin yapımı planlandı.²⁶⁸ İnşaatın başlamasının ardından Kasım ayında²⁶⁹ limana aşına müfettişler, kâtipler, memurlar ve boğaz ahalisinden denizi bilen²⁷⁰ kişilerin işe alınacağı ve bu kişilerin maaşlarının ne olacağı hesaplandı.²⁷¹ Ama personelin göreve başlama tarihlerini belgelerden tespit etmek mümkün olmadı.

Ocak 1869'a gelindiğinde Boğaz'la ilgili planlanan işlerin tamamlanmasıyla, cankurtaran sandalları ile roket bataryalarına nefer ve mühendis tayin edilmesinin zamanı gelmişti.²⁷² Nisan ayında İngiltere'den gelecek olan iki görevlinin ücretlerinin nereden verileceği soruluyordu. Ahmed Bey'in talebi ve Hobart Paşa'nın²⁷³ onayı ile Liman Nezareti'nden maaş almaları düşünüldü.²⁷⁴ Uzmanlar yıllık 200 lira alacak, eşleri pansiyonda kalabilecek, 2 yıl çalıştıktan sonra kontratları uzayabilecekti.²⁷⁵

1869 yılının sonlarında Karma Komisyon Fener Dubası, Riva ve Şile istasyonlarını ziyaret ettiler. Fener Dubası'ndaki personelin sayısı ve moralini yerinde bulan komisyon fener ışığının kalitesi, kışlık kıyafet eksikliği ve kullanılan su konusunda önerilerde bulundu. Riva İstasyonunu beğenen komisyon Şile'deki personelin can kurtarma konusunda eğitim almasını tavsiye etti. Komisyon ziyaretin sonucundan genel olarak memnundu fakat tamamlanmayan yollar, bitmemiş yapılar bulunmaktaydı. Bu yüzden istasyonların rutin olarak ziyaretin edilmesinin faydalı olacağını düşündüler. Samuel Palmer ve John Doyle görev başındaydılar.²⁷⁶

²⁶⁸ DMA Şura-i Bahriye.52a-13a H 5.1.1286 M 17.4.1869.

²⁶⁹ 1869 ekiminde verilen takrirden sonra personel alımı için plan yapıldığı görülüyor.

²⁷⁰ "Denize ülfeti olan" Muhtemelen sandal kullanabilen, yüzmeye bilen kişiler kastediliyor.

²⁷¹ DMA Şura-i Bahriye.55-68a H 16.7.1285 M 2.11.1868.

²⁷² BOA A.}MKT.MHM. 427-66 H 8.8.1285 M 24.11.1868.

²⁷³ Hobart Paşa hakkında ayrıntılı bilgi için: Charles Hobart Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, çev. Derin Türkömer Şarman, Kansu (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009).

²⁷⁴ DMA Şura-i Bahriye.63-3a H 1.1.1287 M 3.4.1870.

²⁷⁵ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus*.

²⁷⁶ Caroline Finkel, "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now," *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord* 30, no. 4 (2021): 379-418, <https://doi.org/10.25071/2561-5467.42.>, s. 397-398.

2.7.Tecrübenin Başlangıcı

Samuel Palmer ve John Doyle 1869'un son aylarında Osmanlı ülkesine gelip de Tahlisiye İdaresi için inşa edilmiş olan istasyonlara ilk gezintilerini gerçekleştirdiklerinde umduklarını bulamamış olsalar gerek. Yapıların çoğu bitmemiş, yollar tamamlanmamıştı. Yaklaşık 40 kilo olan roket bataryalarını taşıyacak hayvan, yaralılara müdahale edecek doktor yoktu. Bu sıkıntıların dile getirildiği belgede Karadeniz Boğazı ile ilgili “*şikâyet edilecek bir hal kalmadığından*” bahsediliyordu. Kaza anında “*bir neferin sahile selametle çıkması*” için roket bataryalarının kazaya yakın bir noktada uygun yerde kurulması gerektiği belirtildi. Bu bataryaları taşımak için ise beygir ya da katıra ihtiyaç vardı. Sahile çıkan kazazedeler yorgun ve yaralı olabileceğinden her iki sahilde tabip de lazımdı. “*...sarf edilen bunca nakdin ve çekilen... meşakkatin*” hayrının görülmesi adına her roket bataryası için üç hayvan bulunması ve sahillere birer tabip tayini talep ediliyordu. Bu belgeyi misafir olan Rumeli Sahili Muallimi Samuel Palmer ve Anadolu Sahili Muallimi John Doyle ile altı kişi daha imzalamıştı.²⁷⁷

Dört gün sonra, aynı belgenin üçüncü ekinde, yolların henüz tamamlanmadığı ve hayvan olmaksızın roket bataryalarının taşınmasının zorluğu vurgulanmıştı. Hiç olmazsa yollar bitene kadar her iki sahil için sekizer hayvan verilebilirdi. İki tabip masraflı bulunabilirdi, bir kişi bir gün Anadolu'da diğer gün de Rumeli de yaralılarla ilgilenebilirdi. Herhâlde Boğaz Komisyonu masrafı karşılardı. Belgenin diğer eklerinde tabip konusunun Bahriye Komisyonu'nda tartışıldığı, bölgeye gönderilecek tabip olmadığı sonucu çıkmıştı. Hem tabibin yaralılara cerrahi işlem yapamayacağı, onun için cerrah gerektiği belirtiliyordu. Eğer cerrah istenirse yardım edileceği, işin ehemmiyetine binaen ileride -masrafları karşılanırsa- tabip de tayin edilebileceği ifade ediliyordu.²⁷⁸ Zira İstanbul'da tabip sayısı sınırlıydı.²⁷⁹ 25 Temmuz 1870'te çıkan irade ile tabibin tayini uygun bulundu.²⁸⁰

²⁷⁷ BOA İ.DH. 615 42869 H 25.4.1287 M 25.7.1870.

²⁷⁸ Cerrah yaralara acil müdahale eden operatör doktor manasında, tabip de doktor manasında kullanılmış sanıyoruz.

²⁷⁹ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018), s. 221.

²⁸⁰ BOA İ.DH. 615 42869 H 25.4.1287 M 25.7.1870.

İleride anlaşılacağı gibi tabibin gelmesine de daha çok zaman vardı. Başta elzem görülen ihtiyaçlar, talepler irade makamına ulaştıkça sadeleşiyordu. Belki de bunca zamandır yolların hala yapılamamış olması irade makamının gözünden kaçırılmıştı. Samuel Palmer ve John Doyle en azından iki yıl boyunca gelmeyeceğini bildiğimiz hayvanları ve doktorları bekledi.

1870 yılının Haziran ayında İngiltere, denizcilere bölgede sekiz istasyonun kurulduğuna dair duyurular gönderdi.²⁸¹ Aynı yılın Ağustos ayında Babiâli uyarılıyordu; yollar henüz bitmemişti ve sefaretlar yakında şikâyet edebilirdi.²⁸² Beklenen şikâyet İngilizlerden Aralık 1871’de geldi. Aletlerin naklini gerektiren tedbirlerin hala alınmadığı, inşası lazım gelen yapıların bitirilmediği konusunda Osmanlılar ikaz ediliyordu. Aynı günlerde bölümün başında anılan on gemi boğaz açığında fırtınaya tutuldu, dokuzu battı.²⁸³

Kazaları önlemek adına, Fener Dubası yerleştirilmiş, sahilin her iki tarafına işaretler konulmuş, derinlikleri ve topografyayı gösteren haritalar yapıp dağıtılmıştı. Kazalara müdahale etmek için Boğaz’ın iki yanına tahlisiye istasyonları kurulmuş, başlarına işi bilen İngilizler gelmişti. Bu çabalar 1871 kışında dokuz geminin batmasını, 30 kişinin ölmesini engelleyemedi. Fakat fırtınadan 61 kişinin sağ kurtulması idarenin geleceği konusunda umut verici idi.

²⁸¹ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*

²⁸² DMA Mektubi III.95 A-11 H 5.5.1287 M 3.8.1870.

²⁸³ BOA HR.TO.246 50 H 14.11.1288 M 25.01.1872.

3. TAHLİSİYE İDARESİ'NİN FİNANSMANI

Herhangi bir müessesenin sürdürebilir olması için düzenli finansmana sahip olması gerekir. Tahlisiye İdaresi için de aynı kaide geçerliydi. İdare kurulurken alınan kararlardan günümüze doğru bakıldığında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlanana değin finansmanı için birçok merhale atlattığı görülmektedir. İdare'nin gelirleri Karadeniz'e giren/çıkan gemilere bağlandığı için barış zamanlarında sorun yaşanmadığı, savaş durumlarında ticaretin ve trafiğin sekteye uğramasıyla zorluk yaşandığı tahmin edilebilir. İdare, maddi anlamda en zor zamanı 1914-24 yılları arası yaşadı. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlıların Boğazları kapatmaları İdare'yi boşa çıkarmıştı. Geçmeyen gemilerden alınamayan vergiler, savaşın getirdiği enflasyon, Londra bankalarında kalan parayı Godot'u Bekler gibi beklemek İdare personeli için hayli yorucuydu. Üstüne İstanbul'da kontrol, fevkalade komiserliklere geçince personel sayıları azaltılmak istendi. Savaş sonrası ortamda, görev başında durmaktan başka seçenekleri de görünmüyordu. Refet Bele Türkiye Büyük Millet Meclisi adına İstanbul'u teslim aldığında, İdare Personeli için bir umut ışığı belirdi ama Lozan imzalanana kadar huzura kavuşamadılar. Lozan'dan Montrö'ye kadar el üstünde tutuldular.

3.1. Verginin Belirlenmesi

İdare'ye rol model olarak alınan İngiltere'de finansman, gönüllülük esasına ve bağışlara bağlı idi. Hala da öyledir. Osmanlı için de ilk seçenek bağışlarla, cemiyetlerle bir idare tesis etmek idi. Önceden de anıldığı gibi Paris'te tahlisiye işlerinin nasıl yürüdüğü sorulmuş, "cemiyet ve bağış" cevabı alınmıştı.²⁸⁴ Rusya'da benzer bir kuruluşun gönüllülük esasına göre başlaması²⁸⁵ Osmanlıları ikna etmemiş olacak ki bu konu üzerine başka belge bulunmamaktadır.

Karadeniz Boğazı'nın girişinde alınacak önlemler konusu finansman sorunu nedeniyle sürekli erteleniyordu. 1866'da, İngilizler kendi malzemelerinin kullanılması ve fener

²⁸⁴ BOA İ.HR.218-12672 H 20.10.1282 M 8.3.1866, Ek 1.

²⁸⁵ Geo. H. Boker, "Mr. Boker to Mr. Fish," Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1900, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1877/d263>., Başka bir kaynağa göre Rusya'da cankurtaranlık faaliyetleri 1872 yılında başlamıştır. Noel T. Methley, *The Life-Boat and Its Story* (London: Sidgwick & Jackson LTD., 1912)., s. 232.

dubasının kabulü halinde vergiye itiraz etmeyeceğini belirtti.²⁸⁶ Bu, diğer devletlerin “*cüzi bir resmin tediyesine muhalefet*” etmeyeceklerini beyan etmeleri anlamına geliyordu. Böylece finansman sorunu çözüldü.

Osmanlılar için artık Karadeniz’de tehlikede olanları kendi hallerine bırakmak “*caiz*” değildi. Ne tür önlemler alınabileceği konusunda diğer ülke sefaretlerinin temsilcilerini içeren karma bir komisyon kurulmasını sağladılar.²⁸⁷ Yukarıda ayrıntılandırılan komisyonun özellikle de Teğmen Woods’un masrafları konusunda İngilizler, Osmanlılara maliyet çıkarmadı²⁸⁸ ve kendi tabiiyetindeki Teğmen Woods’un ücretini ödedi.

İngilizlerin itiraz etmeyecekleri vergi konusu ileride uzun tartışmalara sebep olacaktı. Konuyla ilgili bilgiler değerlendirildiğinde Birinci Dünya Savaşı’na kadar İngilizlerin verginin alınışı ve harcanışı konusunda tutarlı bir söylem içinde oldukları görülür. Bu politika sadece “Tahlisiye İdaresi” özelinde değil borçlar ya da şirketlerle ilgili fikirlerinde de gözlenir. Kırım Savaşı için borç anlaşması yaparken İngilizlerin derdi yapılacak harcamaları kontrol etme yetkisiydi.²⁸⁹ Ya da Şirket-i Hayriye’nin daha iyi işlemesi konusunda sürekli şeffaflık öneriyorlardı.²⁹⁰ Bu yaklaşım Osmanlı’ya karşı güvensizliğin bir belirtisi olarak değerlendirilebilir. İngilizler bu uyarılarla İdare’nin hamiliğini de üstlenmiş oluyordu.

Osmanlı Hukuk Müşavirliği, İdare için bir sandık kurulacağını, muhasebe işlemlerini her sene ilan edeceğini, hizmet ve alet-edevat konusunda yabancı memurların idareyi teftiş edebileceklerini belirtmiş, Karma Komisyon bu kararları takdirle karşılamıştı. İdare’de

²⁸⁶ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*, “...in their opinion light-ships were preferable to bell-bouys, and that if they were adopted they thought that there could be no objection to the imposition of a small toll upon the passing trade...”

²⁸⁷ BOA HR.İD.905-1 H 17.10.1282 M 5.3.1866.

²⁸⁸ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*, “...the Commission was an international and not a turkish one...”

²⁸⁹ Hüseyin Al, Şevket K. Akar, *Osmanlı Dış Borçları ve Gözetim Komisyonları 1854-1856* (İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2003), s. 8.

²⁹⁰ Dilara Oruç, “La Turquie Gazetesi’nde İstanbul (1866) (Fihrist-Çeviri-Değerlendirme)” (İstanbul Universtesi, 2017), s. 69.

görevlendirilecek yabancıların maaşı Tahlisiye Sandığı'ndan ödenecekti. Böylece hükümet tasarruf da yapmış olacaktı.²⁹¹ 1868 yılından itibaren Komisyon kararlarına paralel olarak malzemeler gelmeye başladı. Yine yakın zamanlarda Şura-yı Bahriye göreve başlayacak memurların maaşlarını hesaplamıştı. “*Liman'a aşına müfettiş*”ler, kâtiplerle beraber 126 kişi için 18 300 guruş gerekiyordu.²⁹² Komisyon, görevini bitirdikten sonra personelin seçilmesi ve işe başlaması konusunda Zaptiye Müşirliği ile bağlantıya geçecekti.²⁹³

İdare'nin kurulmasının ardından sıra verginin belirlenmesine geldi. Osmanlılar muhalif olunmayacağını tekrar hatırlatarak gemilerden ton başına 15 pare vergi almayı düşündüler. Bu konunun bir an evvel Babîali ve sefaretlerce kararlaştırılması istendi.²⁹⁴ Gemilerden ton başına vergi alma uygulaması 1815 yılında Viyana Kongresi'nde kararlaştırılmıştı. Öncesinde taşınan mallara göre alınan vergiler bu tarihten itibaren gemi tonajlarına göre belirlenmeye başlamıştı.²⁹⁵

İngilizler hem kendi iç yazışmalarında hem de Osmanlılara verdikleri takrirlerde verginin miktarından çok, nasıl harcanacağı konusunu önemsemişti. 1869'da gemilerin tonaj başına “15 pare” vergi ödemesi kabul edilmiş, “*alınacak resmin başka şeye sarf*” edilmemesi şart koşulmuştu.²⁹⁶ Ayrıca soruları vardı. Osmanlılar İdare için şimdiye kadar kaç lira harcamıştı? Daha ne kadar harcama yapılması gerekiyordu? “15 Pare” vergi konulduğunda yıllık gelir ne hesaplanmıştı? Eğer vergi fazla gelirse indirime gidilmesi gerekirdi.²⁹⁷ İdare'nin sürekliliği konusunda mantıklı olan bu sorular Boğaz'dan geçen

²⁹¹ BOA HR.İD. 2051 9 H 19.10.1282 M 7.3.1866.

²⁹² DMA Şura-i Bahriye.55-68a H 16.7.1285 M 2.11.1868.

²⁹³ BOA A.}MKT.MHM. 427-66 H 8.8.1285 M 24.11.1868.

²⁹⁴ BOA HR.İD.905-10 H 29.6.1286 M 6.10.1869.

²⁹⁵ Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları*., s. 129. Tonilato'yun standartlaşması ile ilgili tartışma için İlhan Ekinci, “Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilato'ya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması,” *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 4, no. 17 (2011): 311–24.

²⁹⁶ BOA HR.İD.2051-4 H 19.10.1282 M 7.3.1866.

²⁹⁷ BOA HR.İD.905-14 H 22.9.1286 M 26.12.1869.

gemilerin büyük kısmını kendi bandıraları altındaki gemiler oluşturduđu²⁹⁸ için İngilizlerin ticari çıkarlarıyla da uyumluydu.

1870'e gelindiğinde 15 pare vergiye karar verildiği ve diğer sefaretlerden onay beklendiği görölmektedir.²⁹⁹ Yakın tarihlerde İngiliz Sefareti vergi konusundaki hassasiyetlerini Sadrazam Âli Paşa'ya tekrar bildirdi: vergi tüm ölkelerden eşit alınmalı, kaydı kamuya açık olmalı ve sadece İdare masrafları için kullanılmalıydı. Eğer gelirler fazla olursa komisyonun vergiyi indirme hakkı olmalıydı. Ayrıca Fener Dubası'nın bakımı yapılmazsa vergi vermeyeceklerdi.³⁰⁰ Muhtemelen İngilizlerin eşitlikten bahsettiği, Avusturya ve Rusya'nın indirim taleplerinden kaynaklanmaktaydı.³⁰¹ Onlar, Fenerler Nizamnamesi'ne göre, posta vapurlarının indirim hakkını tahlisiye vergisi için de talep ediyorlardı. Bir iddiaya göre Rusya, kazaya uğrayan Rus yelkenlisi İdare tarafından kurtarılınca itiraz etmekten vazgeçti.³⁰² Rusların itirazlarından vazgeçmelerinde 1856 Paris Antlaşması maddelerini istedikleri gibi tadil ettirmelerinin bir rolü olmuş olabilir. Londra'da 14 Mart 1871'de imzalanan antlaşmayla Rusya, Karadeniz'de savaş gemilerini yüzdürür hale gelmişti.³⁰³

Nisan 1870'te verginin miktarı konusunda tekrar yazışma trafiği başladı. Bahriye Nezareti, Hariciye Nezareti'ne verginin Fenerler Nizamnamesi'ne göre alınacağını,

²⁹⁸ Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim* (Ankara: Turhan Kitapevi, 2005), s. 50.

²⁹⁹ BOA HR.MKT. 680 56 H 6.12.1286 M 9.3.1870, BOA HR.İD.905-19 H 11.1.1287 M 13.4.1870.

³⁰⁰ BOA HR.İD.905-17 H 28.11.1286 M 1.3.1870; *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus*.

³⁰¹ Avusturyalı, Fransız ve Rus temsilciler (Yunanistan, İsveç ve İtalya'nın desteğiyle) verginin kabulünü, fener ücretlerinde olduğu gibi buharlı posta gemileri için vergi indirimine gidilmesi şartına bağladılar. Bu üç ölkenin posta taşımacılığı yapan şirketleri varken, diğer üç ölkenin (ve İngiltere'nin) posta vapuru yoktu. Hem Almanya hem de İngiltere indirimi kabul etmedi ancak tüm planı tehlikeye atabileceği için bunda ısrarda etmediler. Barron to FO (Clarendon) 31.03.1870 ve FO (Clarendon) to BT Harbour Dep. 29.03.1870 NA Kew MT 116/2/2. İngilizler daha sonra Osmanlılara eşit vergi konusunda ısrarcı oldu.

³⁰² Şükrü Yaman Bayram Camcı, Cezmi Zafer, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I* (İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları 1, 1994) s. 220, *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi*, s. 13-14.

³⁰³ Kemal Baltalı, *1856-1871 Yılları Arasında Karadeniz'in Tarafsızlığı Sorunu*, Ankara (Elif Matbaacılık, 1973), s. 122.

gemilerin Karadeniz'e açılırken ve Boğaz'a girişte ödeme yapması gerektiğini yazdı.³⁰⁴ Yani gemilerden ton başına 30 pare talep ediliyordu. 15 pare işin yürütülmesinde yetersizdi. Babıâli'nin konuyu tekrar değerlendirilmesi talep ediliyordu.³⁰⁵ İngilizler Boğaz'a giren gemi tonajını yıllık 2 200 000 ton olarak raporlamıştı. Bu hacme göre verginin ton başına 22,5 pare olması gerektiği hesaplanmış, görüşmeler sonucunda Babıâli ton başına 20 pareye ikna olmuştu.³⁰⁶ Bu tarife kabul gördü ve 1898 yılına kadar geçerli kaldı.

1871 yılında Karadeniz Boğazından geçen gemilerden ton başına 20 pare vergi alınmaya başlandı. İdare, Bahriye Nezaretine bağlı olarak 1880 yılına kadar işledi. Bu dokuz yıllık dönemde vergi konusunda sadece bir itiraz görülmektedir. Buda gemilerden alınan değil Osmanlı tebaasından alınan temettü vergisi ile alakalıdır. Fener Dubası personelinin istisna tutulduğu bu vergi, Tahlisiye memurlarından talep edilince memurlar, vergiden muaf tutulmazlarsa "*terk-i hizmet edecekleri*"ni belirttiler. Yerlerine personelin bulunmasının zaman alması ve sefaretlerin şikâyetine sebep olacağı için talepleri dikkate alındı.³⁰⁷

3.2.İdareyi Kim Yönetecek?

1877-78 savaşıdan yorgun ve yenik çıkan Osmanlıların önünde büyük bir muhacir sorunu ve ekonomik problemleri vardı. Muhacir sorununu çözmek için çeşitli komisyonlar kuran ve Avrupa'dan gelenleri Anadolu'ya göndererek çözüm arayan Osmanlılar, Maliye konusunda Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin kuruluşuna razı oldular. 1882 tarihli gazete haberine göre Osmanlı memurlarının maaşlarının ödenebilmesi için Galata Bankerlerinden yüksek faizle kredi alınmıştı. İdare memurlarının alacakları için İstanbul Sefiri Lord Dufferin'den borç istenmişti. Habere göre ekonomi basit maaşları veremeyecek derecede fena durumda idi.³⁰⁸

³⁰⁴ BOA HR.İD.905-23 H 6.4.1287 M 6.7.1870.

³⁰⁵ BOA HR.İD.905-23 H 6.4.1287 M 6.7.1870.

³⁰⁶ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*

³⁰⁷ DMA Mektubi III 162-1/1 H 1.8.1289 M 4.10.1872.

³⁰⁸ "Turkish Finance," *The Bankers Magazine* XXXVI (1882), s. 561.

İdare’de muallim olarak çalışan Samuel Palmer 1878³⁰⁹ yılında Rusya’dan gelen muhacirleri kazadan kurtarıırken öldü.³¹⁰ ABD’de yayınlanan bir gazeteye göre, cesedini günler sonra yerine başlayan oğul Palmer buldu.³¹¹ Bir kaynağa göre; cesedi, kurtarmak istediği iki askere sarılı şekildeydi.³¹² Başka bir kaynak Osmanlıların ve İngilizlerin muallimi sevmediklerini ve ölümüne kayıtsız kaldıklarını yazıyor. Hatta ölüm haberini alınca Dilaver Paşa’nın “*Hamdolsun bir kafir eksik*” dediği iddia ediliyor.³¹³

Osmanlılar, Samuel Palmer³¹⁴ ölünce oğlu Samuel Palmer’i³¹⁵ babasının hatırına işe aldılar.³¹⁶ Fakat yeni muallimi pek hoş karşılamadılar. Oğul Palmer da hoş bulmuş değildi. İngiltere Sefaretine giderek personelin maaşlarını düzenli alamadıklarından, teçhizat eksiklikleri olduğundan, en ufak malzeme için bile aylarca beklendiğinden yakındı.³¹⁷ Yaşadığı kültür şoku belgelerden algılanabilmektedir, eğer düzen değişmeyecekse istifa edeceğini net biçimde ifade etmişti. İngiltere Sefareti bu heyecanlı genci sakince dinleyip, istifa konusunu şimdilik Osmanlılara bildirmemeyi tercih etti.³¹⁸

³⁰⁹ 23.04.1878 tarihinde bir Osmanlı gemisine yardım ederken ölen Samuel Palmer ile 96 kişi daha ölmüştü. Osmanlı belgelerinden tarih ve sayı doğrulanamıyor. Horace Maynard, “Mr. Maynard to Mr. Evarts,” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1880, <http://digioll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS->

[idx?type=turn&entity=FRUS.FRUS1919v01.p0005&id=FRUS.FRUS1919v01&isize=M.](http://digioll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-)

³¹⁰ Samuel Sullivan Cox, *Bir Amerikan Diplomatın İstanbul Anıları (1885-1887)*, çev. Gül Çağalı Güven (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010), s. 158.

³¹¹ Boker, “Mr. Boker to Mr. Fish.”

³¹² Clara Asch Boyle, *Boyle of Cairo: A Diplomatist’s Adventures in the Middle East* (Wilson, 1965), s. 6.

³¹³ Boyle., s. 6. Aynı kitaba göre İngilizler de Samuel Palmer’in ölümü konusunda duyarsız kalmışlar.

³¹⁴ Bundan sonra Baba Samuel Palmer ya da baba Palmer olarak anılacaktır. Cenazesinin Haydarpaşa Mezarlığı’nda olduğuna dair bilgi bulunmakla beraber mezarlığa ait web sitesinde Palmer’in ismi bulunmamaktadır. Maynard, “Mr. Maynard to Mr. Evarts.”

³¹⁵ Bundan sonra oğul Samuel Palmer ya da oğul Palmer olarak anılacaktır.

³¹⁶ BOA HR.İD.906 2 H 11.4.1297 M 23.3.1880, Ek 9. “...*şehâdetnâmesi dahî olmadığı hâlde pederinin hizmetine mükâfâten mahdûmu ta’yîn olunmuş...*”

³¹⁷ Maynard, “Mr. Maynard to Mr. Evarts.”

³¹⁸ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus.*

İdare'nin kötü durumu konusunda Osmanlıları harekete geçirmek için, kuruluşta kullanılan yöntem tekrar edildi. Sefaretler³¹⁹ tarafından ortak bir takrir verildi. Takrirden verginin 15 parçadan 20 parçaya çıkarıldığı hatırlatıldı. Baba Samuel Palmer zamanında işleyen sistem, onun ölümüyle sekteye uğramıştı. Tahlisiye vergisi düzenli alınmasına rağmen personel maaşı düzensiz ödeniyordu. Üstelik vergi Mecidiye olarak alınıyor fakat zaten düzensiz ödenen maaşlar kaime olarak tevdi ediliyordu. İstasyonlarda yiyecek ve giyecek yetersizdi. Roket aparatları kullanıldıkça yenisi alınmamıştı.³²⁰ Osmanlı'nın müşkül durumuna binaen bir süre sessiz kalınmış fakat İdare personelinin topluca istifaya edeceği söylentileri sefaretleri harekete geçmeye mecbur bırakmıştı.³²¹ İdare için toplanan vergi, sadece bu iş için kullanılsa problem kalmayacaktı.³²² Sonuç olarak, maaşların düzenli verilmesi ve teçhizat eksikliğinin giderilmesi için vergiyi “*muhtelit meclis-i sıhhiye*”nin³²³ toplamasını öneriyorlardı.³²⁴ İngilizler aynı dönemde diğer vergilere yapılan zamları da eleştiriyorlardı.³²⁵

Bahriye Nezareti, takriri cevaplayarak baba Samuel Palmer'in ölümüne kadar bir şikâyet olmadığını ve oğul Palmer'in hatıra binaen işe alındığını özellikle vurguladı.³²⁶ Aslında burada hem sefaretlerin hem de Bahriye Nezareti'nin görmezden geldiği Osmanlı'nın ağır bir savaştan yenik çıkmış olmasıdır. Kaimenin değeri gün geçtikçe düşüyordu³²⁷ ve büyük olasılıkla Karadeniz trafiği eskisi gibi değildi. Nezaret, maaşların geciktirilmediğini,

³¹⁹ İngiltere, Fransa, Yunanistan, İtalya, İsveç ve Norveç, Amerika, İspanya, Avusturya Macaristan, Hollanda, Belçika, Sırbistan, Romanya, Rusya ve Almanya.

³²⁰ “...the crews of the life-saving stations have declared in writing that they will resign in a body unless their wages are paid at their original rate...”

³²¹ “...the crews of the life-saving stations have declared in writing that they will resign in a body unless their wages are paid at their original rate...”

³²² Sefaretler toplanan verginin sadece “idareye sarf olunmasını kendilerince vazife addetmişlerdir.”

³²³ “International Council of Health” döneminde böyle bir organizasyon olduğuna dair bilgi bulunmuyor.

³²⁴ BOA HR.İD. 906 9 H 3.1.1298 M 6.12.1880, Ek 1.

³²⁵ “Turkey,” *The Times*, March 16, 1880.

³²⁶ BOA HR.İD. 906 2 H 11.4.1297 M 23.3.1880, Ek 9.

³²⁷ Edhem Eldem, “Genel Kargaşa ve İdare-i Maslahat: On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Para ‘Sistemi,’” in *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Süreklilik ve Değişim: Zafer Toprak Armağanı*, ed. Mehmet Ö. Alkan (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2022), 81–131., s. 99.

konuyla ilgili belgeleri olduğunu, dilerse sefaretlere bunları sunabileceklerini belirtmişti. Maaşların kaime ile verilmesi gayet normaldi zira bu memurlar Osmanlı tebaası idiler. Osmanlı tüm memurlarına maaşını kaime ile ödüyordu. Kazalara müdahale esnasında yetim kalanlar ve dullar için de maaşlardan %5 kadar kesinti yapılıyordu. Maaşlara zam yapılması konusu Babîâli'de tartışılmaktaydı. Teçhizat konusunda her yıl malzeme defterleri kontrol ediliyor,³²⁸ eksiklikler tamamlanıyordu. Hatta Tersane-i Amire'de çok güzel roket aparatları varken İngiliz muallim ve kaptanların ısrarı üzerine malzemeler Londra'dan geliyordu. Bu yılın siparişleri yola çıkmıştı. Sonuç olarak Nezaret takrire cevabında İdare'nin muntazam şekilde çalıştığını, işleyişinde bir kusur olmadığını belirterek sefaretlerin İdare'yi ellerinden almak kastında olduklarını belirtmişti.³²⁹ İngilizlerse İdare için toplanan verginin yarısını kendilerinin karşıladığını hesaplamıştı. Düzenli ödenen vergiye rağmen hizmetin aksamasını istemiyorlardı.³³⁰

3.2.1. Toplanamayan Komisyon

İdare'nin işleyişi konusunda sefaretlerce verilen takrire Bahriye Nezareti'nin cevabı sefaretleri ikna etmedi. İdare'nin zaten kendi talepleriyle kurulduğunu, toplanan verginin %90'ını kendilerinin verdiklerini belirttiler. Maaşların düzenli verilmediğinden emindiler, sırf bu yüzden memurlar köylerden fahiş fiyatla alışveriş yapmak zorunda kalıyorlardı. Mecidiye ile alınan vergi gelirinden kaime ile maaş vermek uygun değildi. Yetim ve dullar için kesilen %5'lik dilim kimseye sorulmamıştı. Şimdiye kadar yetimlere para verildiği de görülmemişti. Zaten eğer kesinti oluyorsa ayrı bir sandıkta bu para toplanıyor olmalıydı. Sandıktan bahseden yoktu. İdare kurulurken vergi tarifesini tekrar görüşeceklerine karar vermişler fakat mümkün olmamıştı. Artık karma bir komisyon

³²⁸ 2021 yılında İdare'yi ziyaretimde 1896 yılında hazırlanmış bir malzeme defterine rastladım. Ekte örnek sayfalarını sunduğum defterde kullanılan malzemelerin ayrıntılı olarak yazıldığı görülüyor. 1929'a ait jurnal defterinde de harcanan malzeme ve kalan malzemelere dair kayıtların günlük olarak kaydedildiği de anlaşılmaktadır.

³²⁹ BOA HR.İD.. 906 2 H 11.4.1297 M 23.3.1880, Ek 9.

³³⁰ *Memorandum Respecting the Light-Ship and Life-Boat Service in the Black Sea and Bosphorus* (TNA, FO881/4428), "Mr. Fawcett stated that British shipping itself paid little less than half of the whole amount paid in dues."

toplayarak İdare'nin hesabını kontrol etmek istiyorlardı. Eğer Osmanlılar konu hakkında yavaş davranırsa kendi aralarında alacakları kararları “talimat” olarak bildireceklerdi.³³¹

5 Nisan 1880'de verilen bu sert takrirden sonra Osmanlılar 1 haziranda karma komisyonu kabul ettiler. Fakat komisyon toplanmak için yaklaşık altı ay bekleyecek ve karar alamadan dağılacaktı.

İngiltere, Fransa, Amerika, Rusya, Romanya, İspanya,³³² Almanya, Avusturya, Belçika ve Yunanistan karma komisyona katılmak için delege öneren devletlerdi.³³³ Osmanlı delegesinin kim olduğu soruldu. Cevapsız kalan soru üzerine Liman Odası Başkanı Dilaver Paşa³³⁴ komisyona davet edildi. Paşa, kendisine Babiâli'den bir talimat gelmediğini söyledi. Bir ay sonra beklediği talimat geldi. 20 Eylül'de Dilaver Paşa ile toplantıların başlaması planlandı fakat Paşa toplantıya katılmadı. 13 Ekim'de Paşa'nın yokluğunda ön toplantı yapan delegeler Babiâli'yi harekete davet etti. 10 Kasım geldiğinde Dilaver Paşa, Kurban Bayramı'ndan sonra toplanmayı teklif etti. On gün sonra Paşa, İngiliz delegesi Wrench'e³³⁵ toplantı davetiyelerini hazırladığını, iki güne göndereceğini ilettiler. Bir hafta sonra davetiyeler hazırlandı.³³⁶ Komisyona Dilaver Paşa başkanlık edecekti.

Dilaver Paşa, Hariciye Nezareti'ne, 9 Aralık 1880'de karma komisyonun ilk toplantısı yapılacağını bildirdi. İdare ile ilgili tüm şikâyet evraklarının kendisine gönderilmesini

³³¹ BOA HR.İD. 906 3 H 24.4.1297 M 5.4.1880.

³³² BOA HR.İD. 906 4 H 2.7.1297 M 10.6.1880.

³³³ BOA HR.İD. 906 7 H 19.10.1297 M 24.9.1880, Ek 20.

³³⁴ 1880 yılında Liman Odası Başkanı olan Dilaver Paşa, 1867 yılında Ereğli Kömür Madenleri için hazırladığı nizamnamesi ile tanınır. Bahriyeden emekli olduktan sonra Ereğli Kömür Maden-i Hümayun Nizamnamesi'ni hazırlayan komisyona başkanlık yapmıştır. Hamdi Genç, “Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)” (Marmara Üniversitesi, 2007). s. 39.

³³⁵ İngiliz Sefiri William Henry Wrench, 1896 yılında İstanbul'da ölmüştür. “Death Of Mr. Wrench,” *Evening Journal (Adelaide, SA: 1869 - 1912)*, October 16, 1886, <http://nla.gov.au/nla.news-article199918263>.

³³⁶ BOA HR.İD. 906 11 H 24.3.1298 M 24.2.1881.

istedi.³³⁷ Muhtemelen bu belgeler toplantı tarihine kadar yetişmedi. Nihayet toplantı yapıldığı zaman Dilaver Paşa konuyu bilmediğini, araştırması gerektiğini söyledi.³³⁸

İkinci toplantıda, sorunları belirlemek adına alt komisyon kurulması önerildi. Paşa bu kararı Babiâli'ye sormadan onaylayamayacağını söyledi. Bu toplantının üstünden bir hafta geçtikten sonra delegeler üçüncü toplantının 30 aralıkta olacağını öğrendiler. Toplantı günü Paşa, Babiâli'den hala yanıt alamadığını, kendisine on beş gün süre verilmesini talep etti. Delegeler üçüncü toplantıdan on iki gün sonra Babiâli'den hala haber gelmediğini, haber gelene kadar Paşa'nın toplantıları ertelediği haberini aldılar.³³⁹ Fransızca yazılan toplantı özeti tutanaklarından 2 Şubat itibarıyla Dilaver Paşa'dan haber gelmediği görülmektedir. Eylül 1881 tarihli bir belgede komisyonun teftiş için değil tarife için seçildiği, görevinin dışına çıkmaması gerektiği, bölgeyi komisyonla gezmek üzere lisana aşına birinin seçildiği fakat bu sırada komisyonun dağıldığı belirtilmektedir.³⁴⁰ Dağılan komisyona rağmen İngiliz delegesi Wrench'in istasyonları gezerek rapor hazırladığını da belirtmek gerekir.

1882 yılının Nisan ayına gelindiğinde, Babiâli'den hala hareket görmeyen İngiltere Sefareti daha sert bir tavrı vererek, İdare ile ilgili gelişme olmadığını, vergilerin Liman Odası'na düzenli olarak ödendiğini yazdı. İstedikleri düzenlemeler bir yana dursun son günlerde İngiliz bandıralı gemilerden fazla vergi talep edilmeye başlanmıştı.³⁴¹ Sefaret, bu durumun maddi kayıplara sebep olduğunu, tazminat haklarını saklı tuttuğunu belirtme gereği duymuştu. Eğer sorularına iki gün içinde yanıt gelmezse vergiler artık sefaretçe toplanacaktı.³⁴² Beş gün sonra Liman Riyaseti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen tezkirede İngilizlerin vergi vermeyi bıraktıkları, bu durum diğerlerine de sirayet ederse Fener Dubasının kaldırılmak zorunda kalınacağı, İdare'nin dağılacağı uyarısı yapılıyordu.³⁴³

³³⁷ BOA HR.İD. 906 9 H 3.1.1298 M 6.12.1880, Ek 1.

³³⁸ BOA HR.İD. 906 11 H 24.3.1298 M 24.2.1881.

³³⁹ BOA HR.İD. 906 11 H 24.3.1298 M 24.2.1881.

³⁴⁰ DMA Şura-İ Bahri 184 19a H 11.10.1298 M 6.9.1881.

³⁴¹ 6 Gemi ismi verilmiş, toplam tonaj 18.104 olarak hesaplanmıştı.

³⁴² BOA HR.İD. 906 13 H 23.5.1298 M 23.4.1881.

³⁴³ BOA HR.İD. 906 11 H 24.3.1298 M 24.2.1881, Ek 14.

İngilizler tahlisiye vergisini ayrı bir sandıkta toplamaya başladılar. Osmanlı Hukuk Müşavirliği konuyla ilgili olarak İdare'nin komisyonca kurulduğunu ve hesapların açık olacağı konusunda söz verildiğini hatırlattı. Müşavirlere göre Bahriye Nezareti haksızdı. Sefaretlerin müdahalesi engellenmeye çalışıldıkça vergi alınamıyordu. İdare, yakın zamanda dokuz Osmanlı tayfasını kurtararak gerekliliğini ve rüştünü ispatlamıştı. Sefaretlerin İdare'nin düzgün yürütülmesinden başka arzusu yoktu. İdare konusunda sefaretlerin tasarruflarının Osmanlı "*haysiyet ve hukûk-ı hâkimiyetine zarar getirmeyeceği*" düşünülüyordu. Bu görüş doğrultusunda sefaretlerin talepleri kabul edilmeli ve İngilizlerin ayrı sandıkta biriktirdikleri para da İdare'ye aktarılmalıydı.³⁴⁴ Bu görüş sonrasında işler sefaretlerin istediği gibi ilerledi.

Oğul Samuel Palmer'in şikâyeti ile başlayan süreçte, Londra'dan yeni alet ve edevat gelmiş, İdare ayrı bir teşkilat olarak yapılandırılmıştı. Gelirini sadece kendisi kullanacaktı. Sefaretler altı ayda ya da senede bir kez bütçeyi kontrol edebilecekti. Evrak işleri ise Liman Odası'nda Başkan Dilaver Paşa kontrolünde yürüyecekti.³⁴⁵ İdare'nin kontrolü Osmanlı'dan çıkmış³⁴⁶ ancak tam anlamıyla da sefaretlerin eline geçmemişti. İdare bu otarşik haliyle Birinci Dünya Savaşı'na kadar faaliyetine devam etti.

3.3.Geliri/Masrafı Kendine Ait Bir İdare

1882 yılında İdare'ye nizamname kazandırmak amacıyla tekrar karma komisyon toplandı. Nizamname tartışmalarına ileride değinilecek fakat "*büdcenin irâ'e edeceği masârifden mâ'ada hiçbir nâm ile masârif-i sâ'ire vukû'bulamayacaktır*" ve "*Rüsûm ne dürlü akçe tahsîl olunmakda ise me'mûrînin ma'âşâtı ona göre î'tâ olunacaktır*" maddelerini hem sefaretler hem de Babîâli kabul etti.³⁴⁷ Bu iki madde ile sefaretlerin talepleri karşılanmıştı. Nizamname taslağı komisyonun böyle bir görevi olmadığı ve hukuk-ı devlete uygun bulunmadığı için Babîâli'ce onaylanmadı, bununla beraber 1914'e kadar fiilen uygulandı.

³⁴⁴ BOA HR.İD. 2051 7 H 21.9.1298 M 17.8.1881.,

³⁴⁵ BOA HR.İD. 906 17 H 8.8.1299 M 25.6.1882, Ek 1.

³⁴⁶ Methley, *The Life-Boat and Its Story.*, s. 253.

³⁴⁷ BOA Y.PRK.ASK. 13 27 H 27.8.1299 M 14.7.1882.

İdare'nin kontrolü Liman Odası'na geçtikten sonra, “*mesarifati kendine ait bir idare*”³⁴⁸ olarak bazı yıllar gelir fazlası verdiği, artan gelirlerin Londra Bankalarında değerlendirildiği bilinmektedir. Ekonomik sıkıntıları olan Osmanlı'da; kendi kendine yeten, ayrıca fazla gelir elde eden İdare, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Liman Odası'na bağlı ve sefaretler kontrolünde çalıştı. Hiyerarşide Bahriye Nezareti'nin altında olan Liman Odası Tahlisiye ile ilgili kararları alırken özerk davranabilecek bir yapıya ulaşmıştı.

Liman Odası'nın ayrıcalığı Bahriye Nezareti'ni rahatsız ediyordu. Özellikle Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, fırsat buldukça Liman Odası'nın bu yetkisini tartışmaya açacaktır. Dilaver Paşa ile Hasan Hüsnü Paşa arasında sürekli bir kavga hakimdi. Bu hususa dair örnekler 2. Abdülhamid'e gelen jurnal raporlarında görülmektedir. Bahriye Nazırı, Dilaver Paşa'nın yaşlılığını ve hastalığını sebep göstererek bu görevi yürütemeyeceğini düşünüyordu. Tahkik raporlarına göre iki paşanın arası uzun zamandır bozuktur.³⁴⁹ Aralarındaki husumetin sebebi bilinmemesine rağmen anlaşmazlık İdare'nin gelirleri üzerinden izlenebilmektedir.

1895 yılında sefaretler Babıâli'nin kapısını tekrar çaldılar. Bu defa şikayetleri İdare'nin vergisi ya da işleyişi değil, Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa idi. Paşa, İdare personelinin maaş çeklerini imzalamak istemişti. Çekleri Liman Odası'nın imzalaması yeterliydi. Nazır daha önce de böyle bir teşebbüste bulunmuş, bertaraf edilmişti. Eğer böyle davranmaya devam edecekse vergi vermeyeceklerdi.³⁵⁰ Sefaretler takrirlerinde verginin çoğunu kendilerinin verdiğini özellikle belirtme gereği duyuyordu. Osmanlılar hizmetin devamını arzuluyorsa, işleyişe müdahale etmemeli idi.

Nazır, takrire cevabında Liman Odası'nın kendi nezaretinin kontrolünde olması gerektiğini, sefaretlerin belirttiği gibi bir yetkinin Liman Odası'nda olamayacağını

³⁴⁸ İdare ile ilgili belgelerde bolca masrafı kendine ait ve varidatı kendine ait ifadeleri bulunmaktadır. Gelirini kendisi sağlayan idare masraflarını da kendisi karşılıyordu. Bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar avantaj sağlasa da savaş ve mütareke döneminde İdare'nin aleyhine işledi.

³⁴⁹ Kırımı-zade Mehmed Neş'et Efendi, *Sultan İkinci Abdulhamid Han'a Takdim Edilen Jurnallerin Tahkik Raporları (1891-1893)*, ed. Ahmet Temiz Raşit Gündoğdu, Kemal Erkan (İstanbul, 2008), s. 90, 111.

³⁵⁰ BOA BEO 695 52074 H 2.5.1313 M 21.10.1895., Ek 7.

anlattı. Ona göre Liman Odası'nda bazı memurlar (özellikle İngiliz ve Romanyalı³⁵¹ memurlar) İdare için kullanılacak paradan pay alarak konuyu suiistimal ediyor ve israfa neden oluyorlardı. Bahriye Nezareti'nin İdare'nin parasını kullanmak gibi bir niyeti olamazdı. İdare kurulurken yaptıkları masrafları hatırlatıp, geri istemediklerini belirtti. İdarenin fazla hasılatı için Bahriye Nezareti'nde ayrı bir sandık kurulabilirdi. Paranın Osmanlı Bankası'nda olmasında sakınca yoktu.³⁵²

Liman Odası Başkanlığı konuyla ilgili yazısında İdare'nin özerkliğine³⁵³ vurgu yapıyordu. Nazırın suiistimal olarak belirttiği konu gayet doğal karşılanmalıydı. Memurlar kendi işlerine ek olarak İdare'nin evrak işlerini yapıyor böylece İdare gelirinden ikramiye alıyorlardı.³⁵⁴ Alınan ikramiyelerin pusulasına göre Dilaver Paşa'nın 10 000 guruş asıl maaşının yanında 5 000 guruş İdare'den dolayı geliri görünüyordu. Abdullatif Efendi'nin maaşı 1 500 guruş, İdare'den aldığı 6 000 guruş idi. Toplamda 19 883 guruş maaş alan 12 personelin İdare işlerinden kaynaklı olarak 18 300 guruş kadar ek geliri vardı. Ayrıca Liman Odası'ndan maaş almayıp sadece İdare'den para alan en az 3 kişi görülmektedir.³⁵⁵

Yıllar sonra bir gazete haberinde Liman Odası'nın İdare'nin gelirlerinden aldığı parayı “*bazı balkabakları ... paralar maaş değil ikramiye diyorlar*” diye eleştirmişti. Aynı habere göre karma komisyon bu ikramiye ile Dilaver Paşa'yı İdare'nin ayrıcalığına ikna etmişti.³⁵⁶

Bahriye Nazırının itirazları devam etti fakat İtalya, İngiltere, Almanya, Fransa ve Felemenk sefaretlerinin vergi vermeyecekleri tehdidine karşı Hariciye Nezareti, eski usulün sürmesini istedi. Sefaretler hesap kontrolünün Bahriye Nezareti'ne verilmesini

³⁵¹ Bizim araştırmamızda Tahlisiye İdaresi ile ilgilenen Romanyalı memura rastlanmamıştır.

³⁵² BOA BEO 695 52074 H 2.5.1313 M 21.10.1895., Ek 14., BOA BEO 695 52074 H 2.5.1313 M 21.10.1895., Ek 15.

³⁵³ “...mesarifati kendine ait bir idare olduğundan...”

³⁵⁴ BOA BEO 695 52074 H 2.5.1313 M 21.10.1895., Ek 17.

³⁵⁵ “... Maaş kâtibi Arif Efendi, Mehmed Bey, Tercüman ve odacı vesaireye...” BOA BEO 695 52074/19 H 2.5.1313 M 21.10.1895.

³⁵⁶ Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, “Tahlisiye-i İdare,” *Muhibbân*, Temmuz 24, 1911.,s. 156.

kabul etmemiş, Hasan Hüsnü Paşa'yı bu konuda “*aslâ salâhiyetdâr*” bulmamışlardı. Sadrazam'ın kararıyla işleyiş eskisi gibi devam etti.³⁵⁷

Bahriye Nezareti ile Liman Odası 1897 yılında tekrar karşı karşıya geldiler. Liman Odası mart ayında 1881'den 1897'ye toplam gelirleri, giderleri, kimlere kaç lira maaş ve ikramiye verildiğine dair maruzat sundu.³⁵⁸ Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan dolayı muhtemelen paraya ihtiyaç duyan Bahriye Nezareti, İdare'nin fazla gelirini hesabına aktarmak istedi. Liman Odası, Nazırın İdare'den bir miktar para aldığını, yerine konmadığı durumda sefaretlerle sorun yaşayacaklarını belirtiyordu.³⁵⁹ Maruzattan İdare'nin savaşa rağmen fazla gelirinin olduğu da görülmektedir.

İdare'nin fazla geliri hakkındaki tartışmalar verginin azaltılmasıyla sonuçlandı. Önce Londra'dan 3.400'den fazla malzeme³⁶⁰ ve kıyafet³⁶¹ sipariş edildi. Ödemeler tamamlandıktan sonra 1898 yılında sefaretler ton başına 20 pare olan verginin 15 pareye düşürülmesine karar verdiler.³⁶²

İdare için alınan verginin Osmanlı'nın onayı dışında düşürülmesi egemenlik hakkına müdahale olarak düşünülebilir. Bu duruma paralel bir örnek İdare'nin kullandığı telefon hatlarında da göze çarpmaktadır. Padişah, İstanbul'da telefon kullanımını yasaklarken,³⁶³ Tahlisiye İdaresi'ne ayrıcalık tanımıştı.³⁶⁴ Bu ayrıcalığın İdare'nin yaptığı işin önemi için olduğu değerlendirilebilir fakat yasağı Sefaretlerin dinlememiş olması daha olasıdır. Raporlardan 1892 yılında telefon hattının işlemesi ve bakımı için para ayrıldığı görülmektedir.³⁶⁵ Yakın tarihlerde Galata Rıhtımı için yapılan inşaatta izinsiz telefon hattı

³⁵⁷ BOA BEO 695 52074 H 2.5.1313 M 21.10.1895, Ek 40.

³⁵⁸ BOA Y.MTV. 152 79 H 16.10.1314 M 20.3.1897.

³⁵⁹ BOA Y.MTV. 161 117 H 27.1.1315 M 28.6.1897.

³⁶⁰ BOA HR.SFR.3. 722 15 H 9.4.1315 M 7.9.1897.

³⁶¹ BOA HR.SFR.3. 722 20 H 25.8.1315 M 19.1.1898.

³⁶² BOA BEO 1263 94662 H 21.9.1316 M 2.2.1899.

³⁶³ Coşkun Yılmaz, ed., *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Cilt 6* (İstanbul: İBB Kültür AŞ, 2015).

³⁶⁴ Mustafa Kaçar Ekmeleddin İhsanoğlu, *Çağını Yakalayan Osmanlı!* (İstanbul: IRCICA, 1995), s. X.

³⁶⁵ “Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel” (İstanbul, 1893), s. 7.

kurulduğu tespit edilmişti. Kaldırılması talebi şirket tarafından “*ciddiye alınmamıştı.*”³⁶⁶ Bu örnekle beraber değerlendirildiğinde Padişahın sefaretler kontrolünde olan bir hattı kapatma gayreti içinde olmayacağı değerlendirilebilir.

Verginin miktarı, kullanımı, telefon örnekleri İdare tarihinde garip bir paradoksa yol açmıştır. Olasılıkla vergi Osmanlı kasasına gitse İdare sürdürebilir olmayacaktı. Fener Dubası'nın iaşesi ve fenerlerinin bakımı, İdare alet-edevatının sürekli güncellenmesi gibi konularda Osmanlı'da örnek bir müesseseye rastlanmamıştır. Aldığı vergilerle parasını kazanan, memuruna düzenli ödeme yapan, emekli maaşı ödeyen, yapılarını tamir eden İdare, bu özelliğini özgünlüğüne borçludur.

İstanbul'da telefon kullanımının yasaklanması konusunda İdare'nin ayrıcalığı da özgünlüğünden kaynaklanmış olmalıdır. Telefonun gerekliliği açısından değerlendirildiğinde İdare'nin ve sefaretlerin haklı olduğunu, telefon yasağının uygulanması noktasında Osmanlı egemenliğine karşı gelindiği görülmektedir.

Verginin ton başına 15 pareye düşürülme aşamasında Bahriye Nezareti son bir çaba gösterdi. Nezaret, önceden de hatırlattığı gibi, İdare kurulurken çok para harcadığını fakat geri alamadığını belirtip verginin aynı kalmasını ve fazla gelirin kendilerine verilmesini talep etti. Nezaret, İdare için yaklaşık 30 000 lira harcadığını 18 yıllık, %10 faizle 46 406 lira 24,5 guruş alacaklı olduğunu hesaplamıştı. İngiltere Sefareti'nin başı çektiği bir komisyonda konu görüşüldü. Komisyona göre 1881'den önce maaşlar kaimeyle verilmiş ve nezaret kar etmişti. Yüzde 10 faiz verileceğine dair bir anlaşma yoktu. Eğer faiz işleyecekse 1869-1880 arası Bahriye Nezareti'ndeki para için de benzer durum geçerli olmalıydı. Anlaşmak amacıyla nezarete kuruluştaki masrafları için 9 458 lira 59,5 guruş teklif edildi. Hasan Hüsnü Paşa önce kabul etmedi fakat sonrasında 9 500 lira alarak “*Bahriye Nezareti ile Tersane-i Amire'nin İdare-i mezkureden hiçbir cihetden dolayı kat'iyen bir alacağı kalmadığı*”nı beyan etti.³⁶⁷

³⁶⁶ Ali Fuat Örenç, “Modern İstanbul Limanı ’ Nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim,” in *Osmanlı İstanbulu IV*, ed. Emrah Safa Gürkan Feridun Emecen (İstanbul: 29 Mayıs Üniversitesi, 2016), 205–58., s. 232.

³⁶⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s, 22.

Bahriye Nezareti'nin bu parayı aldıktan sonra başka bir itirazına rastlanmadı. II. Meşrutiyet'ten sonra Osmanlılar, sefaretlere kendilerinden temsilci gönderme talebinde bulunacaklar fakat bu da kabul görmeyecekti.

1904 yılına gelindiğinde sefaretler vergiyi tekrar düzenlediler. Tonajı 800 tona kadar olan gemiler ton başına 15 pare, 800 tonun üstü için ton başına 7,5 pare vergi verilecekti.³⁶⁸ 800 tondan büyük olan gemiler genellikle yabancı bandıralı gemilerdi.

Sefaretlerin yüksek tonajlı gemilerde vergi indirmesinin kendince makul sebepleri vardı. Bu gemiler diğerlerine göre daha az kazaya uğruyor, kazaya uğradıkları nokta da kıyıda oldukça uzakta oluyordu. Kötü hava koşulları da etkili olunca bu gemilere kıyıda müdahale etme şansı bulunmuyordu. Üstelik bu gemilerin içlerinde cankurtaran sandalları da bulunmaktaydı. Böylece İdare boşa çıkmış oluyordu.

İstatistikler incelendiğinde İdare'nin parasının çoğunluğunun buharlı gemilerden sağlandığı fakat müdahalelerin yelkenli gemilere yapıldığı ortaya çıkmıştı. Başka bir tabirle yabancı bandıralı gemilerden alınan vergilerle Osmanlı yelkenlileri kurtarılıyordu. Bu açıdan İngiliz delege Adam Block, İdare'nin sürdürülebilir olmayacağını değerlendirmişti.³⁶⁹

3.4.Yeni İstasyon Fikirleri

İdare'ye yeni istasyonlar kurulması fikri verginin düşürüldüğü 1898 yılında ortaya çıktı. Ağva, Kefken ve Araklı'ya kurulacak istasyonlarla İdare büyüyebilirdi. Sefaretler, bu bölgelerin boğazın dışında olduğunu belirterek, yeni istasyon kurulması fikrine sıcak bakmadılar.³⁷⁰

1905 yılında Sıhhiye Nezareti, Yafa'da Karadeniz Tahlisiye İdaresi'ne benzer şekilde bir idare kurulmasının, Kudüs ziyaretçileri için uygun olacağını belirtti.³⁷¹ Bahriye Nezareti'ne göre Tahlisiye İdaresi bu teklifle haddini aşmıştı.³⁷² Olasılıkla Sıhhiye Nezareti ile Tahlisiye İdaresi'ni yöneten komisyon arasında bağlantı vardı. Konuyla ilgili

³⁶⁸ BOA BEO 2388 179041 H 28.5.1322 M 10.8.1904; *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 22.

³⁶⁹ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.", s. 9-12.

³⁷⁰ BOA BEO 2726 204396 H 26.10.1323 M 24.12.1905., ek 11,12,14.

³⁷¹ BOA BEO 2726 204396 H 26.10.1323 M 24.12.1905 Ek 9.

³⁷² BOA BEO 2726 204396 H 26.10.1323 M 24.12.1905 Ek 1

başka bir tezkerede Bahriye Nazırı, Yafa'nın Boğazla mukayese edilemeyeceğini belirtip yol gösteriyordu. Hac yolcuları ya da emtia taşıyan gemiler fırtınaya tutulurlarsa başka limana gidebilirlerdi. Ya da açıkta uygun zamanı bekleyebilirlerdi. Boğaz'da böyle bir seçenek yoktu.³⁷³ Sadrazam da Bahriye Nazırı ile aynı fikirdeydi. Yafa'da bir istasyon kurulması “*katiyen caiz*” değildi.³⁷⁴ Yakın tarihlerde İngiltere'nin Kudüs konsolosunun eşi ve çocukları kayıktan düşmüş, onları kayıkçı Mehmed kurtarmıştı. Mehmed'e tahlisiye madalyası verilerek³⁷⁵ konu Osmanlılarca kapatıldı. İngilizlerinse konuyu kapatmadıkları görülüyor zira 1908'de Yafa'ya bir tahlisiye sandalı alınacağı haberi geldi.³⁷⁶ İngiliz Margaret Palmer'in³⁷⁷ alacağı sandalın çalışması için izin ve kalacağı yer için baraka inşası talep edildi.³⁷⁸ “Filistin'de Cankurtaran Botu Haberleri” başlığı ile yayınlanan haber; yelkenli sandalın İngiliz bayrağı taşıdığı ve İngiliz koruması altında olduğunu belirtme gereği duymuştu.³⁷⁹ Osmanlılardan gerekli onay gelmemiş olacak ki cankurtaran sandalı faaliyete geçemedi. Bir iddiaya göre kaymakam, Yahudilerin karaya çıkmasını kolaylaştırdığı ve İngiliz çıkarlarını desteklediği suçlamalarıyla karşılaşmaktan çekiniyordu.³⁸⁰ Sonuç olarak Yafa'da çalışacak bir cankurtaran sandalı tahlisiyeden fazla anlam ifade ediyordu. İstasyon fikrinin “*katiyen caiz*” bulunmamasının³⁸¹ ardında birçok dinamik vardı.

³⁷³ BOA BEO 2726 204396 H 26.10.1323 M 24.12.1905 Ek 7.

³⁷⁴ BOA Y.A.HUS. 498 93 H 23.11.1323 M 19.01.1906.

³⁷⁵ BOA DH.MKT. 1116 49 H 23.07.1324 M 12.09.1906.

³⁷⁶ BOA DH.MKT. 1253 67 H 10.04.1326 M 12.05.1908

³⁷⁷ Margret Palmer ile Samuel Palmer'in bağlantısı bulunamadı.

³⁷⁸ BOA BEO 3312 248352 H 12.04.1326 M 14.05.1908

³⁷⁹ “Life-Boat News From Palestine,” *The Life- Boat or Journal Of The Royal National Life-Boat Institution* XX, no. 227 (1908).

³⁸⁰ “...Ekrem Bey, on Asaf's advice, declined to accept a life-boat which an Englishwoman wanted to donate to the port of Jaffa in case 'he may be accused of facilitating the disembarkation of Jews' (and also quite independently-of favouring British interests.” Neville J. Mandel, “Ottoman Practice as Regards Jewish Settlement in Palestine: 1881–1908,” *Middle Eastern Studies* 11, no. 1 (1975): 33–46, <https://doi.org/10.1080/00263207508700286>, s. 41.

³⁸¹ Osmanlılar Filistin'e doğru olan nüfus hareketlerini durdurmak istiyordu. Bunun için bölgede arazi satışının yasaklanması, geçici ikamet süresinin azaltılması gibi önlemler aldılar. Fakat bu önlemlerin etkili

1908 yılında sefaretler vergi tarifelerini tekrar değiştirmek istediler. Ton başına 15 pare olan verginin 12 pareye, 800 ton üzeri için de 7,5 parenin 6 pareye düşürülmesi planlandı.³⁸² Bahriye Nezareti vergiyi indirmek yerine Ağva ve Kefken’de yeni istasyonlar kurmak konusunu tekrar gündeme taşıdı.

Hukuk Müşavirliği yeni istasyonlarla ilgili mütalaasında bölgenin İdare’nin sorumluluk alanında olmadığını belirtti. Yine de buralarda istasyon olması faydalı olabilirdi. Yapılan hesaplamada vergi 12 pareye düşse bile bu istasyonların kurulabileceği öngörüldü. Müşavirlik üç seçenek önerdi: Birincisi Bahriye Nezareti’nin belirttiği gibi vergiyi indirmeden istasyonların yapılması, ikincisi Londra Bankalarında bulunan para ile istasyonların yapılıp verginin indirilmesi, üçüncüsü imkân dâhilinde talebin geciktirilerek biriken parayla istasyon yapılması ve indirimi kabul etmek. İkinci şık -İngilizler ikna olursa- uygulanabilir bulundu.³⁸³ Fakat sefaretler İdare için yeni istasyona ihtiyaç duymadı. Osmanlılar da sorunlu gördükleri bu alanlar için masraf edip istasyon kurmak fikrini benimsemediler.

2. Meşrutiyetin ilanından sonra Ereğli’de İdare’nin bütçesi ile yeni istasyon açılması düşünüldü. Yakın tarihlerde Liman Odası’nın Ticaret Nezareti’ne bağlanması fikri de gündemde idi.³⁸⁴ İspanya, Almanya, Avusturya-Macaristan, Romanya, Belçika sefaretleri konuyla ilgili takrirlerinde; şifahen yeni istasyon kurulmak ve delegeler arasına Osmanlı temsilcisi konulmak istendiğini aktarıp, İdare üzerinde kendi kontrollerinin önemini vurguladılar. Onlara göre eğer Bahriye Nezareti’nin önceki talepleri karşılansaydı, İdare ne kendine yeterdi ne de emekli maaşlarını ödeyebilirdi. İdare’ye ek masraf çıkarılması uygun bulunmadı. Ereğli’de istasyon kurulması güzel olurdu fakat bunu Osmanlılar

olduğu söylenemez. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için Işıl Işık Bostancı, “XIX. Yüzyılda Filistin (İdari ve Sosyo-Ekonomik Vaziyet)” (Fırat Üniversitesi, 2006); Ömer Tellioglu, “Filistin’e Musevi Göçü (1880-1914)” (İstanbul Üniversitesi, 2014)., Yafa’da kurulacak tahlisiye istasyonu bölgede İngilizlerin görünürlüğünü de artırmış olacaktı. Başka bir açıdan bakılırsa İngilizler insaniyetperverane gerekçelerle bölgede hakimiyet sağlamak istiyorlardı.

³⁸² *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 22.

³⁸³ BOA ŞD. 2778 1 H 16.1.1327 M 7.2.1909.

³⁸⁴ BOA ŞD. 15-5 H 2.2.1327 M 23.02.1909., Muhibban Gazetesi’ndeki son yazı Liman Odası’nın bağlanması konusuna da değiniyor. Muhtar, “Tahlisiye-i İdare.”, s. 155.

kendileri yapmalıydılar.³⁸⁵ Karar olumsuz çıkmasına rağmen komisyon tutanaklarında Almanya ve Avusturya delegelerinin konuya sıcak baktığı görülüyor.³⁸⁶ Anlaşılan delegeler de dünyadaki kutuplaşmadan nasibini almıştı. Osmanlılar, Trablusgarb, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı ile meşgul olacak, yeni istasyonlar ancak Cumhuriyet döneminde kurulabilecekti.

Sürekli aldığı vergi ile değerlendirilen İdare'nin, memurlarının ödeyeceği vergiler konusunda da bazı tartışmalar bulunmaktadır. Osmanlıların bütçeye katkı olsun diye 1910 yılında çıkardıkları müsakkafat vergisinden³⁸⁷ muaf olmak isteyen İdare, “*insaniyetperverâne*” bir iş yaptığının üstünde durmuştu. Şura-yı Devlet, İdare'nin yaptığı işle değil “ecnebiliği” ile ilgileniyordu. İşle alakalı şüphe yoktu fakat otuz yıldır yabancılarca yönetiliyordu. İdare'nin hayır işi³⁸⁸ yaptığının Babiâlice kararlaştırılması istenmişti. Babiâli her ne kadar yönetiminde söz sahibi olmasa da İdare'nin kendilerine ait sayılması gerektiğini düşündü ve binalarını yeni vergiden istisna tuttu.³⁸⁹

İdare'nin “*insaniyetperverâne*” işi Balkan Savaşı sırasında sefaretlere hatırlatılmıştı. Kasım 1912'de İdare'nin en batısındaki Darboğaz istasyonuna dört saat mesafeye kadar gelen düşman karşısında nasıl hareket edileceği Bahriye Nezareti'ne soruldu.³⁹⁰ Nezaret, Hariciye Nezareti'ne İdare'nin amaçlarını belirterek, “*her türlü taarruzdan masun*” tutulmaları gerektiğini yazdı.³⁹¹ Hariciye Nezareti konuyla ilgili Fransa, Rusya ve

³⁸⁵ BOA HR. İD. 907 28 H 4.08.1329 M 31.07.1911; BOA HR. İD. 907 29 H 4.08.1329 M 31.07.1911.

³⁸⁶ “Service De Sauvetage Rapport 1906-1910.”, Bu raporun ön kısmında Almanca yazılmış metinde, Ereğli'de kurulacak istasyona Türk Hükümeti'nin onay verdiği, komisyonun lehte oy kullandığı yazıyor. Komisyon yeni istasyonları onayladıysa da istasyon kurulmadığını biliyoruz.

³⁸⁷ Onur Eroğlu, “Osmanlı Devleti'nin Son Dönemlerinden Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Kamu Maliyesi,” *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* özel sayı, no. 12 (2012): 57–89., s. 77.

³⁸⁸ “...medâris ile ma'ârife ve umûr-ı hayriyeye 'â'id olarak cânib-i hükûmetden ruhsat verilmiş mü'essesâta mahsûs olan ve icâr ve isticâr edilmeyen müsekkefât.” tanımına uyup uymadığının karar verilmesi talep edilmişti.

³⁸⁹ BOA BEO 4240 317926 H 15.1.1332 M 14.12.1913.

³⁹⁰ BOA HR.SYS. 2078 9 H 3.12.1330 M 13.11.1912., Ek 36.

³⁹¹ BOA HR.SYS. 2078 9 H 3.12.1330 M 13.11.1912., Ek 34.

İngiltere'ye gönderdiği notada İdare memurlarının esir alınmaktan korktuklarını, uluslararası kurallara göre Yeşilay gibi muamele görmelerini talep etti.³⁹²

Sonuç olarak Birinci Dünya Savaşı'na girerken İdare, Babıâlice onaylanmamasına rağmen yabancı delegeler tarafından yönetiliyordu. Karadeniz Boğazı'ndan geçen gemilere tonajı 800 tona kadar olanlar ton başına 12 pare, 800 tonun üstü içinse ton başına 6 pare vergi tarifesi uygulanıyordu. 1881 yılından itibaren bütçesi ayrı şekilde tutulmuştu. Başlı sıkıştığında Londra'da kullanabileceği bir miktar parası vardı. Emeklileri için sandık oluşturulmuştu. Verginin artırılması ya da azaltılması; İdare'nin Bahriye Nezareti'nin ya da yabancı delegelerin elinde olması son kertede önemsizdi. Tahlisiye İdaresi personeli Karadeniz Boğazı'nda tehlikeye maruz kalan gemilere müdahale ediyor ve maaşlarını alıyordu. Masrafının kendine ait olması İdare'ye fayda sağlamış ve onu özel kılmıştı. Fakat Cihan Harbi ufukta gözüktüğünde Osmanlıların yaptıkları ilk iş boğazları kapatmak oldu. Azalan, hatta biten trafikte ne Tahlisiye'ye ihtiyaç vardı ne de Tahlisiye geliri.

3.5. Birinci Dünya Savaşı'nda İdare

Osmanlıların Birinci Dünya Savaşı'na girişine yönelik birçok çalışma yapılmıştır. Ağustos 1914'te Enver Paşa'nın imzaladığı ittifak anlaşması, seferberlik ilanı, Osmanlı'ya sığınan gemilerin Sivastopol'u bombalaması ile ülke bir anda cihan savaşının aktörü oldu.

Savaşın İdare gözünden iki büyük ayrıntısı vardı. İlki savaş süresince ticaret aksayacak ve geçmeyen gemiler doğal olarak vergi de vermeyecekti. İkincisi Osmanlılar Kırım Savaşı'ndan beri kaldırmak istedikleri kapitülasyonları kaldırmışlar ülkedeki yabancı idarelere karşı net tavır almışlardı.³⁹³ Bu tavırdan doğal olarak İdare de etkilendi. İdare'nin "*devr-i sabıkın müsamahası*" yüzünden yabancıların müdahalesine maruz kaldığı ve gelirinin bu yabancıların isteğine göre kullanıldığı belirtiliyordu. Artık kapitülasyon olmadığına göre İdare tamamen Liman Başkanlığı'nın kontrolünde olmalıydı.³⁹⁴ Kapitülasyonların kaldırılmasının ardından İdare'nin yeni yönetimi için dört

³⁹² BOA HR.SYS. 2078 9 H 3.12.1330 M 13.11.1912., Ek 33.

³⁹³ Aydın Bayarslan, "Eskişehir Milli Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi Örneğinde Osmanlı Milli İktisat Politikaları" (Ordu Üniversitesi, 2018), s. 43-44.

³⁹⁴ BOA BEO 4385 328853/13 H 13.1.1334 M 21.11.1915.

madde belirlendi; önce bütçesi devletin bütçesine dâhil olacaktı, hükümet dilerse vergisini artırabilecekti, hiçbir yabancı delegenin müdahale hakkı olmayacaktı. İdare’de çalışan yabancı memurlar mukavelesinin sonuna kadar çalışmaya devam edebileceklerdi. İhtiyaca göre yeniden istihdamları “*caiz olacaktı*”.³⁹⁵ Savaş sırasında para lazım olduğu için İdare’nin bütçesi ilk sıraya konmuş olmalıdır. Vergiyi artırmak trafiği durmuş bir Boğaz için kapitülasyon kararının uygulanabildiğini göstermek içindi. Yabancı delegelerin müdahalesini önlemekse İdare konusunda Osmanlıların yıllardır hayalimdi.

Kapitülasyonların kaldırılması sefaretleri durdurmuşsa benzemiyor. 1915 yılının başında Amerika, Romanya ve Almanya sefaretleri aralarında başkan ve delege seçip Liman Başkanlığı’na bildirdiler. Liman Başkanlığı konuyu sadarete bildirip önceki kararları hatırlattı. Babiâli’den net bir yanıt gelmedi. Burada Almanya ile devam eden ittifakın etkisi olabilir. Süregiden savaş da İdare’nin yeniden teşkilatlanması için uygun ortam ve vakit vermiyordu. Ayrıca İdare’nin Londra Bankalarında 90 000 lira kadar parası bulunuyordu. Belki Alman Sefareti vasıtasıyla bu para alınabilirdi.³⁹⁶ Bu beklentiler yüzünden konu akim bırakıldı.

Alman Sefareti ile değil ama Amerika Sefareti ile Londra Bankalarındaki paranın talep edildiği İngiliz belgelerinden anlaşılmaktadır. İdare’nin hala işleyişinin devam ettiği, dağılması halinde alet-edevat, nitelikli insan bulmanın zor olacağı ve Kızılay gibi bir kuruluş olarak değerlendirilmesi gerektiği İngilizlere iletilmiş,³⁹⁷ hizmetin devamı için Londra’daki para talep edilmişti. İngilizler, kendi personellerinin sınır dışı edildiği ve boğazların kapalı olduğunu gerekçe göstererek talebi reddetti.³⁹⁸

Savaş sırasında İdare’nin geliri 5-6 bin lira civarında idi. Bu para masraflar için yetersizdi. Personele maaş verebilmek için Londra’daki para karşılık gösterilerek mesture³⁹⁹ bütçesinden 5 000 lira verildi. Bu paranın da yetmediği açıktı fakat savaş şartlarında başka

³⁹⁵ BOA BEO 4385 328853 H 13.1.1334 M 21.11.1915., Ek 15.

³⁹⁶ BOA BEO 4385 328853 H 13.1.1334 M 21.11.1915., Ek 9.

³⁹⁷ Foreign Office, “FO 383 220,” 1916., s. 2-6.

³⁹⁸ Office., s. 1.

³⁹⁹ Mesture Bütçesi, günümüzde örtülü ödenek olarak tanımlanabilir. Bu bütçe İttihat ve Terakki’nin istihbaratı için de kullanılıyordu. Bilge Criss, *İşgal Altında İstanbul (1918-1923)* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2020), s. 131.

çare yoktu.⁴⁰⁰ Para, İdare'ye borç olarak verilmekteydi ve Londra'dan para gelince Bahriye Nezareti'ne ödenecekti.

Maaşlarının yanında İdare personelinin başka ihtiyaçları da vardı. Elbise ve kundura almak için talep edilen miktar Bahriye Nezareti tarafından bir kereye mahsus olmak üzere⁴⁰¹ aynı biçimde sağlandı.⁴⁰² 1915'te verilen bu paradan sonra elbise, ayakkabı vesaire ihtiyaçlar için ödeme yapıldığına dair belge bulunmamaktadır.

Savaş nedeniyle geliri olmayan, Londra'daki parasını alamayan İdare personeline Bahriye Nezareti'nden para aktarıldı. Bu para maaşlarının ancak %85'ini karşılayabiliyordu. 1917 yılında konunun dikkate alınması talep edildi.⁴⁰³ Aynı yıl memurlara yapılan zam,⁴⁰⁴ İdare personeline yapılamadı. İdare hala genel bütçeye dâhil değildi, masrafı kendine aitti.⁴⁰⁵ Yıl sonuna doğru -yine avans olarak- bir miktar zam alabildiler.⁴⁰⁶

1917 yılı Mart, Nisan, Mayıs ve Ağustos aylarında personel yarım maaşla çalıştı.⁴⁰⁷ Kalan maaşlarını talep eden İdare'ye⁴⁰⁸ 1918 yılında mevcut durumda maaş farkı vermenin mümkün olmadığı cevabı verildi.⁴⁰⁹ Belgelerden savaş sırasında maaşlarla ilgili başka ayrıntıya rastlanmadı.

Sonuç olarak Birinci Dünya Savaşı sırasında İdare'nin geliri yok denecek kadar azdı. Düzensiz ve yetersiz de olsa maaş alabildiler. Savaş boyunca görevlerini bırakmadılar. Seferberlik ilanında İdare personelinin görev aldığına dair belgeye rastlanmadı.

⁴⁰⁰ BOA BEO 4349 326122 H 27.5.1333 M 12.4.1915., Ek 3.

⁴⁰¹ BOA BEO 4382 328591 H 25.11.1333 M 4.10.1915.

⁴⁰² BOA MV. 199 133 H 20.1.1334 M 28.11.1915.

⁴⁰³ BOA BEO 4408 330584/1 H 12.6.1334 M 16.4.1916.

⁴⁰⁴ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1994), s. 54.

⁴⁰⁵ BOA BEO 4433 332474 H 9.12.1334 M 7.10.1916., Ek 3.

⁴⁰⁶ BOA MV. 203 111 H 4.1.1335 M 31.10.1916.

⁴⁰⁷ BOA MV. 209 13 H 19.10.1335 M 8.8.1917.

⁴⁰⁸ BOA BEO 4480 335975 H 24.10.1335 M 13.8.1917.

⁴⁰⁹ BOA BEO 4510 338207 H 24.6.1336 M 6.4.1918.

3.6.Mütareke Dönemi'nde İdare

Savaştan mağlup ayrılan Osmanlı, Mondros Mütarekesi'ni 30 Ekim 1918'de imzaladı. Savaş bittiğine göre Karadeniz trafiğe açılacak, İdare de gelirine kavuşacaktı. Savaşın başındaki kapitülasyon karşıtı bağımsızlık heyecanı yerini trafiğin açılmasına ve Londra'dan gelecek paranın umuduna bırakmıştı. Fakat İstanbul'daki yabancı kontrol esnasında İdare, fevkalade komiserliklerin insafına kaldı.

Mütareke Dönemindeki belgelerin hemen hepsinde Londra Bankalarındaki 90 000 liraya atıf vardır. Bu paranın İdare'ye verilmesi için Hariciye Nezareti'nin "*sefaretler beyninde teşebbüsatta bulunması*" ısrarla talep edildi. Hariciye Nezareti önce kapitülasyonların geri gelmesine mazeret vermek istemedi. Sonra barış antlaşmasını bekledi. Sevr'in ardından boğazlar üzerine hak iddia edebilmek için konuyu yine gündeme getirmedi. Sonunda İngiliz Fevkalade Komiserliğinden talep edilince İngilizler savaşın başında İdare'nin yapısının değiştiğini hatırlattılar.

Savaş boyunca İdare'nin rüyalarını süsleyen bu para, 1881, 1885, 1887, 1889 ve 1895 senelerinden artan meblağların Londra'ya gönderilmesi sonucu birikmişti. Sürekli 90 000 lira olduğu iddia edilen bu para tam 85 197 İngiliz lirası ve 1600 florindi.⁴¹⁰ Olasılıkla yıllar içinde faizle değerlendirildiği düşünülüyordu.

1919 yılının Nisan ayında Bahriye Nezareti'nin mesture bütçesi lağvedildi ve İdare personelinin alacağı maaş için bütçe kalmadı. Bu durumda eldeki tek seçenek Londra'daki para idi yoksa "*terk-i vazife ile mürettebatın dağılması*" önlenemeyecekti.⁴¹¹ İdare'nin dağılmasını önlemek için Meclis-i Vükela'da "*gayri melhuz tertibinden*"⁴¹² maaşların ödenmesi kararı çıktı.⁴¹³ Fakat Maliye Nezareti masrafı kendine ait İdare'ye para vermek istemedi. Böylece yine Londra adres gösterildi. Babıâli Hukuk Müşavirliği, Londra'daki parayı istemeyi sakıncalı buldu. Komiserlikler kapitülasyonların geri gelmesini talep etmemişti. Paranın talep edilmesi kapitülasyonlara bahane olabilirdi. Ayrıca Boğaz'ın çok önemli mevkilerinde bulunan İdare'ye, yabancıların karışmaması

⁴¹⁰ BOA BEO 4563 342210 H 1.7.1337 M 2.4.1919., Ek 3.

⁴¹¹ BOA BEO 4563 342210 H 1.7.1337 M 2.4.1919., Ek 5.

⁴¹² Gayri Melhuz Tertibi, olağanüstü giderler olarak tanımlanabilir.

⁴¹³ BOA MV. 215 69 H 17.7.1337 M 18.4.1919.

için çaba gösterilmeliydi.⁴¹⁴ Osmanlılar kapitülasyon tartışmalarını barış antlaşmasına kadar ertelemeyi umuyordu. Fakat işler istedikleri gibi gitmedi. Kanunen kabul etmedikleri kapitülasyonlar fiilen yürürlüğe girdi.⁴¹⁵

1920 yılında yine “gayri melhuz tertibinden” İdare’ye para aktarılması tekrar tartışıldı. Meclis-i Vükela hazinenin durumunu da göz önüne alarak Londra’dan para geldikten sonra ödenmek üzere bir miktar gönderilmesine onay verdi. Artık Londra’dan para istenmeliydi.⁴¹⁶ Fakat Hukuk Müşavirliği barış antlaşmasını beklemeyi tavsiye etti.⁴¹⁷ Yazışmalardan İdare’ye para verilemediği anlaşılmaktadır.

İstanbul’un İngiliz, Fransız ve İtalyan fevkalade komiserlikleri ile yönetildiği dönemde İdare’nin kontrolü İngilizlerdeydi. Kasım 1920’de Fener Dubası’nın hazırlanıp yerine konması ve kontrolün bir İngiliz kaptana verilmesi kararı verildi.⁴¹⁸ Bu kontrol sağlandıktan sonra Boğaz’dan geçen gemilerden ton başına 100 pare vergi alınmaya başlandı.⁴¹⁹

İngilizler İdare’nin savaşa kadar güzel işlediğini, kapitülasyonların kaldırılmasıyla durumun değiştiğini düşünüyorlardı. İdare’de tasarrufta bulunmadan önce Almanları ve Avusturyalıları konudan uzaklaştırmayı düşündüler.⁴²⁰ Sonra İdare’de küçülmeye gittiler. Fener Dubası, Yom Burnu’ndaki sis toplarının olduğu bölgede çalışanlar ve Rumeli’nde Sis Düdüğü mevkiinde çalışanların maaşları İngilizler tarafından ödendi. Kalan yerler için birer bekçi yeterli görüldü.⁴²¹ Bu duruma Rumeli’nde çalışan İdare memurları itiraz ettiler⁴²² fakat sonuç alamadılar.

⁴¹⁴ BOA BEO 4576 343142 H 25.8.1337 M 26.5.1919., Ek 8.

⁴¹⁵ Muhammet Emin Külünk, *Kapitülasyonların Kaldırılması* (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011), s. 382-387.

⁴¹⁶ BOA BEO 4629 347148 H 9.8.1338 M 28.4.1920; BOA MV. 218 160 H 9.8.1338 M 28.4.1920.

⁴¹⁷ BOA MV. 219 49 H 5.9.1338 M 23.5.1920.

⁴¹⁸ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 81.

⁴¹⁹ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 34.

⁴²⁰ Foreign Office, “FO 608 276 5,” 1920.

⁴²¹ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 44.

⁴²² BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 36.

Maaş alamayan memurlar için yazışmalar devam etti. Sevr Antlaşması'ndan sonra hazinenin para verecek durumunun olmadığı ve İdare'nin geliri kendine ait bir İdare olduğu sürekli hatırlatıldı.⁴²³ Eylül ayında memurların, emeklilerin, dul ve yetimlerin yokluk içinde oldukları ve memurların görev yerlerini terk etmemeleri için Bahriye Nezareti bir miktar para verebildi. Fakat eksikti. Tahlisiye mevkilerinde erzak ve ekmek kıtlığı vardı. İdare'nin dağılması için para isteniyordu.⁴²⁴ Meclis-i Vükela bu sefer de İdare, Boğazlar Komisyonu'na geçinceye kadar para verilmesi kararını aldıysa⁴²⁵ da Maliye Nezareti'nin para verecek takâtı kalmamıştı.⁴²⁶

İdare dağılmak üzereydi ve Osmanlı'da para yoktu. Kapitülasyonlar geri gelmişti, Karadeniz Boğazı'nın kontrolü Uluslararası komisyona geçecekti.⁴²⁷ Kaybedecek bir şey kalmamıştı. Artık Londra'daki para tekrar istenebilirdi.⁴²⁸ Sadrazam Ahmed İzzet Paşa İdare'nin maaşlarının ödenmesini İngiliz Komiserliği'nden talep etti. Maaş bekleyen memurların bu son umudu için İngiliz Komiserliği, İdare'nin savaşın başında millileştirildiğini⁴²⁹ ve şimdi yeniden organize edilmeye başlandığını belirtti. Paradan haber yoktu.⁴³⁰

1921 yılı biterken Tahlisiye memurlarının bir kısmının sekiz aydır⁴³¹, kimisinin on iki aydır⁴³² hatta bazılarının da on dört aydır⁴³³ maaş alamadıkları ve fena durumda oldukları belirtiliyordu. Bahriye Nezareti, İdare'ye bir bütçe belirlemek için bir İngiliz delegenin

⁴²³ “*varidat-ı husûsiyyeye mâlik bir müessese*”, BOA MV. 220 64 H 20.12.1338 M 4.9.1920.

⁴²⁴ BOA BEO 4652 348862/3 H 28.12.1338 M 12.9.1920., Ek 3.

⁴²⁵ BOA MV. 220 170 H 5.2.1339 M 19.10.1920.

⁴²⁶ BOA BEO 4659 349411 H 5.2.1339 M 19.10.1920.

⁴²⁷ Abdurrahman Bozkurt, *Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2014)., s. 50.

⁴²⁸ BOA MV. 221 87 H 7.7.1339 M 17.3.1921.

⁴²⁹ “...this international service was taken over by the Turkish Government at the outbreak of war...”

⁴³⁰ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921.

⁴³¹ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 38.

⁴³² BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 44.

⁴³³ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 52.

gelmesini beyhude beklemişti.⁴³⁴ Nezaret maaş alamayan ve görev yerlerini terk etmeyen memurlar için 150 000 lira ayırdı. Fevkalade komiserlikler karşılıksız para verildiğini öğrenir ve maaş konularını tamamen Bahriye Nezareti'ne bırakır korkusuyla para önceki ödemeler gibi avans olarak verilecekti. İdare, parası olduğu zaman Nezarete ödeme yapacaktı.⁴³⁵ Londra'daki paradan umut kesilmişti. 150 000 lira avansa Dâhiliye Nezareti muhalefet etti. Memurların maaşları Osmanlı'yı olduğu kadar yabancı delegeleri de alakadar ederdi. İdare'nin masrafı kendine aitti.⁴³⁶

Tahlisiye İdaresi memurları için İzmir'in tekrar Türklerin eline geçmesi nasıl etki gösterdi bilinmiyor. Fakat belgelerdeki çaresizlik yerini tekrar umuda bırakmıştı. 9 Eylül 1922'de Meclis-i Vükela'da Londra'daki paralar ve İdare memurlarının kötü durumu gündeme geldi. Hariciye Nezareti'nin Londra'dan parayı istemesi kararı alındı.⁴³⁷ Londra'dan para gelene kadar maaş alamayanlar için ödenek çıkarılması düşünüldü. Hukuk Müşavirliği'ne göre Fevkalade Komiserlikler İdare'nin dağılmasını istiyordu. Neyse ki Bahriye Nezaretinin "5 000 liradan biraz fazla" fedakârlıkları ile Tahlisiye Memurları yerlerini terk etmediler.⁴³⁸ 15 Eylül 1922'de ticaretin gelişmesi için İdare'nin önemli olduğu da belirtiliyordu. Hükûmetçe İdare için para ayrılmaya çalışılmış fakat maliyenin durumu da belli olduğundan başarı sağlanamamıştı.⁴³⁹

Mudanya Ateşkes Antlaşması 11 Ekim 1922'de imzalandı. Bu antlaşmayla İdare'nin finansmanı ve aylardır maaşlarından mahrum kalan memurlar için tekrar umut doğdu. Refet Bey İstanbul'u teslim aldıktan sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi, İdare'nin İstanbul Liman Başkanlığı'na bağlanmasını ve Londra'dan paranın gelmesini istedi.⁴⁴⁰ Aynı tarihlerde Refet Bey de kendisi için tahsisat bekliyordu.⁴⁴¹ Birkaç gün sonra konuyla ilgili gelişmeler soruldu ve görev yerlerini terk etmemiş memurların kayıtları

⁴³⁴ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 54.

⁴³⁵ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 71.

⁴³⁶ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921., Ek 86.

⁴³⁷ BOA MV. 224 102 H 20.1.1341 M 12.9.1922.

⁴³⁸ BOA BEO 4720 353959 H 23.1.1341 M 15.9.1922., Ek 9.

⁴³⁹ BOA DH.İ.UM 19 1 H 27.1.1341 M 19.9.1922., Ek 5.

⁴⁴⁰ BOA HR.İM. 45 16 H 7.2.1341 M 29.9.1922., Ek 15.

⁴⁴¹ Bozkurt, *Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol.*, s. 141.

istendi. Mağduriyetlerin giderilmesi için tekrar Londra adres gösterildi.⁴⁴² Görev yerlerini terk etmeyen memurlara ilişkin kayıtların kayıp olduğu anlaşıldı.⁴⁴³

5 Mayıs 1923'te İdare hakkında, Fevkalade komiserlikler ve İstanbul Liman Başkanlığı devir anlaşması yapıldı.⁴⁴⁴ Memur maaşları konusunda gelişme yoktu. 29 aydır maaş alamayan memurların "*pek elim bir mahrumiyet*" içinde oldukları anlatılıyor, bari Mayıs maaşlarının ödenmesi talep ediliyordu. Haziran 1923 tarihinde İdare, Osmanlı Bankası'ndaki nakdi ile Türkiye Büyük Millet Meclisi kontrolüne geçti. Tahlisiye vergisi 100 pare olarak alınmaya devam edecek ve 1883 nizamnamesi gözden geçirilecekti.⁴⁴⁵

TBMM kontrolüne girerken İdare memurlarının bazıları 29 aydır maaş alamamıştı. Lonra'daki para meselesi konusunda gelişme yoktu. Memurların uzun yıllar ücret alamamalarına rağmen büyük özveri göstererek görev yerlerini terk etmediler ya da gidecek yerleri yoktu da denilebilir.

3.7.Mudanya'dan Montrö'ye İdare

Cumhuriyet yönetimine girerken İdare, ödenmemiş maaşları, bir süredir âtil kalmış istasyonları, nereye/nasıl ödeneceği belli olmayan vergisi ve Londra'da kalmış parası ile gelmişti.

Barış antlaşmasından sonraya ertelenen problemler, Lozan'dan sonra daha önemli hale geldiler. Çünkü Lozan'da "Boğazlar Komisyonu" kurulmasına karar verilmiş ve Boğazın silahtan arındırılmasına kararı alınmıştı.⁴⁴⁶

Boğazlar Komisyonu'nun görevlerini azaltmak, yetki karmaşasının önüne geçmek için Tahlisiye İdaresi güzel bir örnek olarak kullanıldı. Reis-i Cumhur Mustafa Kemal imzalı kararname ile İdare, "*Türk şefkat ve intizamına numune olacak bir şekilde*" yeniden

⁴⁴² BOA HR.İM. 45 16 H 7.2.1341 M 29.9.1922., Ek 28.

⁴⁴³ BOA HR.İM. 45 16 H 7.2.1341 M 29.9.1922., Ek 16.

⁴⁴⁴ BOA HR.İM. 45 16 H 7.2.1341 M 29.9.1922., Ek 43.

⁴⁴⁵ BOA HR.İM. 51 12 H 17.11.1341 M 1.7.1923.

⁴⁴⁶ Bozkurt, *Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol*. s. 108.

yapılandırıldı. Artık İdare “*mevcudiyetine tahammül imkânı kalmayan*” yabancı kontrolünden çıkmış, Ticaret Vekâleti’ne bağlanmıştı.⁴⁴⁷

Kâğıt üstünde çözülen problemler hemen pratiğe dökülemedi. İngiliz, Fransız ve İtalyan sefaretleri İdare ve Tahlisiye vergisi konusunda ortak bir takrir verdiler. Sefaretler önce boğazlardan geçişte vergi alınmasını eleştirdiler. Uluslararası seyrüsefer kurallarına göre doğal boğazlarda ücret ödenmesi zorunluluğu yoktu. Üstelik hükümet geriye yönelik vergi talep etmişti ki bu durum hukuka aykırı idi. Tahlisiye İdaresi’ne gelince, Lozan’da bu konu görüşülmemişti. İdare’nin devamını onlar da arzuluyordu. Eski teşkilatın nasıl tasfiye edileceğini konuşmak için hazırdılar.⁴⁴⁸

Cumhuriyet Hükümeti’ne göre Lozan Antlaşması bu konuda açtı.⁴⁴⁹ Kapitülasyonlar kaldırılmıştı ve İdare’nin kontrolü hükümette olmalıydı. İdare’nin tasfiyesine dair yazışmalar uzun süre devam etti. Yazışmalar sürekli Londra’daki para konusunda tıkanıyordu.

1926 yılında Osmanlı Bankası’ndan Tahlisiye İdaresi’nin parası talep edildi. “*Banka komiserliği bu emre cevab vereceği yerde keyfiyetden ecnebi sefaretleri haberdar*” etti. Sefaretler de konunun kendilerine sorulmadığına dair ortak takrir verdiler. Hariciye Vekaleti bankanın yaptığı işgüzarlık olarak nitelendirmişti.⁴⁵⁰ Aslında Osmanlı Bankası ile Hükümet yeni barışmıştı. Banka ismindeki “Şahane”yi kaldırmış, yazışmalarında Fransızca yerine Türkçe kullanmaya başlamıştı.⁴⁵¹ Banka’ya göre delegelerin imzası olmadan ödeme yapılamazdı.⁴⁵² Konunun uzun süre sürüncemede kaldığı anlaşılmaktadır.

⁴⁴⁷ DABCA 30-18-1-1 12 73 11 M 27.01.1925., ek 3-4.

⁴⁴⁸ DBTDA 534 37668 151433 65 M 15.10.1925.

⁴⁴⁹ Lozan Antlaşması 28. Madde “Tarafeyni aliyeyni âkideyn Türkiyede kapitülâsyonların kâffe nokatı nazardan tamamen ilgasını her biri kendisine taallûku cihetinden kabul ettiklerini beyan ederler. “Lozan Barış Antlaşması” (İstanbul: Düstur Üçüncü Tertip Cilt 5, 1931), <https://www.ttk.gov.tr/belgelerle-tarih/antlasmalar-tam-metin/>, s. 32.

⁴⁵⁰ DBTDA 534 37668 151433 19 M 13.09.1926.

⁴⁵¹ Murat Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2011), s. 171-179.

⁴⁵² DBTDA 534 37668 151433 19 M 13.09.1926.

Cumhuriyet Hükümeti, Lozan Antlaşması'nın İdare konusunda gerekli yetkiyi verdiğini düşünüyordu fakat sefaretler aynı fikirde değildi. Hariciye Nezareti, İngilizlerin konuya önem vermelerinin sebebinin İdare'de çalışmış birkaç İngiliz'in emekli maaşı ile ilgili olduğunu düşünüyordu.⁴⁵³ 1931 yılında İdare'nin tasfiyesi ve İngilizlere verilecek tazminat konusunda anlaşma sağlandığı görülmektedir.⁴⁵⁴ Fakat paranın gelmesine daha iki yıl vardı. 1933 yılında anlaşmanın sağlandığı⁴⁵⁵ ve paranın milli bankalara aktarılması talimatı⁴⁵⁶ ile uzun uğraşlar sonunda Londra'daki paralar Türkiye'ye gelmiş oldu.

Cumhuriyet Hükümetleri İdare için 1926-36 yılları arasında ayrıca bütçe çıkardı. Genellikle bütçe fazlası veren İdare'de personele bazı yıllar ikramiye verildi.⁴⁵⁷ Yine bu dönemde bazı istasyonlar taşındı/yenilendi, yollar tamir edildi, su sarnıçları inşa edildi ve yeni araçlar alındı.⁴⁵⁸

Limancı Hamdi lakabı ile tanınan yazar Ahmet Hamdi Başar anılarında, Cumhuriyetin ilk yıllarında İdarenin bütçesinden tahlisiye şirketi kurmak için para aldığını belirtmiştir.⁴⁵⁹ Fakat bu bilgiyi doğrular bir kayda rastlanmadı. Fazla bütçe ile Darüşşafaka, Himaye-i Etfal, Türk Maarif ve Hilal-i Ahmer Cemiyetlerine bağışlar yapıldığı da görülmektedir.⁴⁶⁰

Avrupa'da düzenlenen konferanslara İdare'den de katılım sağlandı. 1932 yılında Amsterdam'da⁴⁶¹ düzenlenen 3. Uluslararası Tahlisiye Kongresi'nde Cumhuriyet temsil

⁴⁵³ DBTDA 534 37668 151433 17 M 30.01.1929.

⁴⁵⁴ DBTDA 534 37668 151433 12 M 13.08.1931.

⁴⁵⁵ DABCA 30-11-1-0 78 18 14 M 5.06.1933.

⁴⁵⁶ DABCA 30-18-1-2 38 57 10 M 10.08.1933.

⁴⁵⁷ DABCA 30-18-1-1 29 36 8 M 6.06.1928., DABCA 30-18-1-2 1 14 24 M 30.01.1929.

⁴⁵⁸ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 52-60.

⁴⁵⁹ Ahmet Hamdi Başar, *Gazi Bana Çok Kızmış / Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları-1* (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2007), s. 226-228, Hilmi Ziya Ülken Ahmet Hamdi Başar'ın Tahlisiye İdaresi Meclisi Azası olduğunu belirtiyor fakat belgelerde bu durum doğrulanamadı. Hilmi Ziya Ülken, *Türkiye'de Çağdaş Düşünce Tarihi* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013), s. 704.

⁴⁶⁰ DABCA 30-18-1-2 30 54 7 M 19.07.1932.

⁴⁶¹ DABCA 30-18-1-2 30 54 7 M 19.07.1932.

edildi. Bu kongrede sekreter olan De Booy⁴⁶² yakın tarihlerde⁴⁶³ İdare istasyonlarını ziyaret etti. İdare'yi "pek sağlam", alet edevatı "pek mükemmel" bulan Booy, motorlu can kurtaran sandallarının İdare için uygun olmadığını fener dubası yerine ışıklı şamandıra kullanılabileceğini belirtti.⁴⁶⁴ Önerileri dikkate alınacaktı.

1936 yılında Avrupa devletleri arasında tansiyon giderek yükselirken Boğazların durumu tekrar değerlendirildi. 31 Temmuz'da Hükümet, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni onayladı. Böylece Uluslararası komisyon dağıldı. Boğazlara asker yerleştirme hakkı ve savaş anında Türkiye Boğazları kapatabilme hakkını elde etti.⁴⁶⁵

Cumhuriyet Döneminde özellikle 1924-1936 yılları arasında İdare'nin el üstünde tutulduğu, sonrasında belgelerin sessizliğe gömüldüğü görülmektedir. Cumhuriyet yönetimi Boğazlar üzerine tam kontrolü sağlayana kadar İdare'nin iyi işlemesi için çaba gösterdi. İdare'ye yeni sis düdükları ve radyo dalgaları ile yer tespiti yapılmasını sağlayan radyofar alındı. Boğazlar üzerinde tam kontrol sağlandığı zamanlar İkinci Dünya Savaşı'nın öncesine denk geliyordu. Haliyle bu durum Boğaz trafiğini ne de yansıdı.

1937 yılında Denizbank kurulurken İdare de gelirleriyle beraber bu bankaya bağlandı.⁴⁶⁶ Artık geliri/masrafı kendine ait bir idare değildi. Daha sonra çeşitli kuruluşlar altında faaliyet gösteren idare şu anda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlıdır.

⁴⁶² Lieut.Col. C. R. Satterthwaite, "The Third International Life-Boat Conference," *The Journal of the Royal National Life-Boat Institution* XXVIII, no. 311 (1932), s. 518.

⁴⁶³ İdare'nin yabancı bir uzman gözüyle değerlendirilmesi kararı 1927'de alındı fakat De Booy'un tam olarak ne zaman geldiği bilinmiyor.

⁴⁶⁴ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 78-79.

⁴⁶⁵ Yüce, *Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları.*, s. 690.

⁴⁶⁶ Metin Kopar, "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)," *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 8, no. 22 (2016), <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.14520/adyusbd.76036>.

4. TAHLİSİYE İDARESİ'NİN İŞLEYİŞİ

Tahlisiye İdaresi kuruluşundan günümüze dek teknolojinin eskitemediği bir müessesedir. Bağlı olduğu birimler, devletler değişse bile kullandığı materyaller ve özellikle tahlisiye yöntemleri pek az değişiklik göstermiştir. Günümüzde otonom sistemler yaygınlaşmakta, meteorolojik tahminlerin isabet oranı artmakta, deniz kazalarının oranı yıldan yıla azalmaktadır. Bu manada günümüzde yaşayan İdare'nin yakın gelecekte tarih olacağı öngörülebilir.

Kuruluş başlığında deniz kazalarını önlemek için kara işaretleri konulduğundan, derinlik haritaları çıkarıldığından, Boğaz girişini gösterir haritalar basıldığından ve Fener Dubası'ndan bahsedilmiştir. Bu önlemler kazaların meydana gelmesini azaltmışsa da tamamen önleyememiştir. Üstelik Boğaz'a dair anlatılarda sık sık anılan Karadeniz'in sisi, özellikle de fırtınası önlemleri boşuna çıkarıyordu. Ayrıca hava muhalefetinden bağımsız olarak da kazalar meydana gelebilmekteydi. İdare yedi gün, yirmi dört saat kazalara müdahale etmek için hazır durumda beklerdi. Hala da aynı hizmet devam etmektedir.

4.1.Tahlisiye Memurluğu

İdare'nin kuruluşunda personel, bölgede yaşayanlardan ve denizle ilgili olanlardan seçilmişti. Osmanlılarda memurluk genelde babadan oğula geçerdi.⁴⁶⁷ Bu gelenek İdare'de de işlemiştir. Samuel Palmer öldüğü zaman yerine Oğul Samuel Palmer geçmişti. Summers, Komisyona oğlunun Fener Dubası'nda çalışması için mektup göndermiş, (Sami Paşa'ya sorulması kaydıyla) onay verilmişti.⁴⁶⁸ İstisnalar da bulunmaktadır. Dilaver Paşa'nın oğlu Mehmet Rauf görev almak istemesi olumsuz karşılanmıştı.⁴⁶⁹ İdare 2018 yılından itibaren Kamu Personeli Seçme Sınavı ile personel almaya başlamıştır. O zamana dek bölge halkı personel ihtiyacını karşılamıştır.

İdare için hazırlanan ilk nizamname 1882 yılına aittir. Babıali bu nizamnameyi onaylamamıştır.⁴⁷⁰ Fakat İdare'nin kabul edilmeyen bu nizamnameye göre işlediği

⁴⁶⁷ Panzac, *Osmanlı Donanması*., s. 396.

⁴⁶⁸ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.", s. 38.

⁴⁶⁹ "Service De Sauvetage Rapport 1906-1910.", s. 56

⁴⁷⁰ "BOA Y..PRK.ASK. 13 27 H 27.8.1299 M 14.7.1882" (n.d.).

görülmektedir. Sonraki yıllarda da işleyişte göze çarpan bir değişiklik görünmemektedir. Komisyon raporlarında Sami Paşa ile ortak bir nizamname hazırlanması gerektiği tartışılmış, taslağı Paşa'nın onayladığı belirtilmektedir. Daha çok emeklilik konuları hakkında düzenlemeler içeren taslak metnine⁴⁷¹ Osmanlı arşivinde bu taslağa rastlanmadı. İdare'nin işleyişi değişmediği için Cumhuriyet dönemi nizamnamesi ile 1882 nizamname taslağı arasında sadece mali konularda farklılık bulunmaktadır.

Nizamnamelere göre göreve başlayan personelin 18-30 yaş arasında olması, yüzme bilmesi ve sağlıklı olması şartları vardı. Göreve başladıktan sonra üç ay deneme süresi bulunuyordu.⁴⁷² 1937 yılında yüzme yanında dalma, kürek çekme, roket takımlarını taşıma, koşma ve soğuk havada da denize girebilme becerileri eklenmişti.⁴⁷³

Cumhuriyet Dönemi'nde İdare personeli için talimatlar hazırlandı. Kullanılan malzemelerin tanıtımı, mürettebatın tahlisiye işlemleri sırasındaki görev dağılımı, roketin ateşlenmesi, kazazede gemi konusunda yapılacaklar maddeler halinde ayrıntılı şekilde yayınlandı.⁴⁷⁴ Personel düzenli olarak talim yapacak, çıktılar rapor halinde Tahlisiye Umum Müdürlüğü'ne gönderilecekti.⁴⁷⁵

Nizamnamelere göre muallimler personelin “*din, mezhep, ahlak ve terbiyeleri*”ne karışamazdı. Onlara karşı “*fuzuli cebir ve şiddet*” uygulamaları yasaktı. Cezalandırma konusu Liman Odası Başkanlığı'na aitti.⁴⁷⁶ Bu uyarılar disiplin yöntemi olarak fiziksel şiddetin varlığını göstermektedir. Osmanlı'da 19. yüzyılda disiplin yöntemi olarak kırbaç, falaka vs kullanımı normal karşılanıyordu.⁴⁷⁷ İdare personeli için fiziksel şiddetin hoş

⁴⁷¹ “Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.”, s. 44-46.

⁴⁷² DMA 77-Mülga Bahriye 810-166 ila 177.

⁴⁷³ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları* (Ankara: TC İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1937)., s. 23-24.

⁴⁷⁴ *Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat* (İstanbul: Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1934). Bu kılavuz Ek D-2'de sunulmuştur.

⁴⁷⁵ *Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat.*, s. 25.

⁴⁷⁶ DMA 77-Mülga Bahriye 810-166 ila 177.

⁴⁷⁷ Zekeriya Türkmen, “XIX . Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Eğitim Sisteminde Ceza ve Ödül Uygulamasına Bir Örnek : Dersaadet Mekteb-i İdadiye-i Şahanesi Ceza Defteri,” in *Osmanlı İstanbulu V*, ed. Emrah Safa Gürkan' Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız (İBB Yayınları), 551–79., s. 555.

görülmeyeceği, ceza sisteminin üst makamlarca belirlenmesi İdare’yi bu konuda modern kılar. İdare personelinin birbirlerine karşı şiddet uyguladıklarına dair bir belge saptanmadı. Fakat kanıtın yokluğu kavgaların olmadığını göstermez. Böyle durumlarda nakil işlemi yapılmış olmalıdır. Nizamnameye göre başka istasyonda görev almak isteyen personel Liman Odası Başkanlığı’na başvurabilirdi.⁴⁷⁸

İdare’de görev yapan memurların kaç yıl çalıştıktan sonra ya da kaç yaşında emekli olacakları ilk nizamnamede belirtilmemişti. İdare raporlarından ilk emekli maaşının Anadolu kıyısında çalışırken -olasılıkla- vefat eden Yunus’un iki yetimine 1 Nisan 1883’te bağlandığı görülmektedir. Aynı yılın Mayıs ayında Rumeli’de çalışan İsmail Ağa’nın emekli olduğu ve maaş almaya başladığı anlaşılmaktadır.⁴⁷⁹ Bu rapordan dullara, yetimlere ve emekli olanlara maaş bağlandığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan İdare’nin öncü olduğu kabul edilebilir. Osmanlı’da memurlar için 1880 yılında “*umum tekaüt sandığı*” kurulmuş, maaşlardan % 2 kesinti uygulanmaya başlamıştı.⁴⁸⁰

İdare’ye yönelik hazırlanan raporlarda personelin ne zaman emekli olduğu, ne kadar emekli maaşları aldıkları ayrıntılı olarak düzenleniyor, komisyonca onaylanıyordu. Konuyla ilgili bazı şikayetlere de rastlanmıştır. Mesela Kilyos’lu Aziz Babıali’ye verdiği dilekçesinde 30 yıldır çalıştığını, kimilerine yüksek emekli maaşı verilirken kendisine 144 guruşluk maaş verildiğinden yakınmıştı.⁴⁸¹ Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Aziz’in hakkını aldığını, diğerlerinin maaşlarını Sefaretler yüzünden düşüremediklerini belirtti.⁴⁸² Tahlisiye İdaresi’nin sandığı ayrı tutulduğu için talebi değerlendirilmedi.⁴⁸³ Kilyos’lu Aziz şansını Babıali’de denemişti fakat sandık kontrolü Sefaretlerde idi.

1903 yılında emekliliğini isteyen Summers’in yerine kimin hangi şartlarda geleceğine yönelik yazışmalar başladı. İngiltere’den bu konuda dört yıllık deneyimi bulunan William

⁴⁷⁸ DMA 77-Mülga Bahriye 810-166 ila 177.

⁴⁷⁹ “Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.”, 1893 tarihli rapor, s. 29.

⁴⁸⁰ Mehmet İpşirli, “Tekaüt,” in *TDV İslam Ansiklopedisi*, 2011, <https://islamansiklopedisi.org.tr/tekaüt>., s. 340-341. Bu %2’lik oran daha sonra yetmeyecek ve oran % 5’e çıkarılacaktı.

⁴⁸¹ BOA BEO 1528 114538 H 6.4.1318 M 3.8.1900., ek 7.

⁴⁸² “BOA BEO 1528 114538 H-6.4.1318 M-3.8.1900” (n.d.), ek. 3.

⁴⁸³ BOA BEO 1528 114538 H-6.4.1318 M-3.8.1900., ek. 5.

Dorling önerildi.⁴⁸⁴ Fakat Dorling yerine Russell'ın göreve başladığı anlaşılmaktadır.⁴⁸⁵ Summers ailesinin Cumhuriyet döneminde emeklilik maaşı almaya devam ettiği bilinmektedir.⁴⁸⁶ Hatta Summers'in "vazife başında mağruken vefat ettiği"ne dair bir belge vardır⁴⁸⁷ fakat bu bilginin doğru olmadığı varsayılmaktadır.

Cumhuriyet dönemine ait bir gazete haberinde İdare çalışanlarının yaşlandığı, kanuni düzenleme olmadığı için yeni/genç personel alınmadığı, personelin 25 yıl çalıştıktan sonra değil 20 yıl çalıştıktan sonra emekli olması öneriliyordu.⁴⁸⁸

Osmanlı arşivinde İdare'nin memurlarına yönelik tek bir şikâyete rastlandı. 1904 yılında Küçük Çekmece Kaymakamlığı Lodos rüzgarından dolayı dört kayığın Rumeli Feneri köyü açıklarında battığını, o sırada İdare personelinin görev yerlerinde olmadığını şikâyet etti. Bahriye Nezareti bahsi geçen günde aşırı lodos olduğunu, görüş alanının düşük olduğunu belirtti. Kazazedeler Kısırkaya ve Kilyos Tahlisiye İstasyonlarından görülmüş ve can kurtaran sandalları yola çıkmıştı. Fakat kaza alanına varıldığında kayıklar çoktan batmıştı. Sadece Tahir Reis kurtarılabildi. Konuyla ilgili müfettiş atanmış ve süreç takip ediliyordu.⁴⁸⁹

Kazaya müdahale etmeme konusu değerlendirildiğinde, İdare'nin -bir yerlerde yazmıyor olsa da- önceliği kendi personeline vermiş olması gerekir. Bazen fırtına, karanlık, personelin yorgunluğu vs. sebeplerle kazaya müdahil olunmuyor, uygun ortam bekleniyordu. Bu açıdan bakıldığında İdare her kazaya müdahale etmiyor fakat kaydını tutuyordu denilebilir. Bu duruma paralel bir örnek 1892 yılında yaşandı. Kazaya müdahale etmek için denize indirilen sandal, biraz zaman sonra rüzgârdan savrulmuş, birkaç personel denize düşmüştü. Kürekleri de kırılan sandalın sahile geri dönebilmesi iki saati buldu.⁴⁹⁰ Takviye yapılan istasyonlardan gelen personele kazazede gemiye

⁴⁸⁴ BOA HR.SFR.3... 532 25 H 02.01.1321 M 31.03.1903; BOA HR.SFR.3... 532 23 H 26.01.1321 M 24.04.1903.

⁴⁸⁵ "Service De Sauvetage Rapport 1906-1910.", s. 44.

⁴⁸⁶ DBTDA 534 37668 151433 24 M 9.06.1926.

⁴⁸⁷ DABCA 30-18-1-2 26 15 7 M 03.09.1932.

⁴⁸⁸ "Tahlisiye Teşkilatı," *İktisadi Yürüyüş*, no. 35-36 (1941): 12-14.

⁴⁸⁹ BOA DH.MKT. 837-31 H 16.01.1322 M 02.04.1904.

⁴⁹⁰ BOA Y. PRK. ASK. 90-51 H 25.10.1310 M 12.05.1893.

ulaşabilirlerse para ödülü vaat eden Summers, sandalın yola çıktıktan sonra iki kez alabora olduğunu, küreklerin kırıldığını gördü. Fırtına dinmeden mücadele etmek anlamsızdı, personel zar zor geri döndü.⁴⁹¹ Kazazedeler ertesi günü beklemek zorunda kalmışlardı. Ertesi gün kazazedeleri alan sandal yine rüzgârdan Şile'ye gelememiş, Riva'da sahile çıkabilmişti.⁴⁹²

2012 yılında Şile'de kazaya müdahale etmek için yola çıkan motorlu bot batmış, Dört idare personeli vefat etmişti.⁴⁹³ Fırtınada botun yola çıkması tartışmalarıyla gündemde kalan olay sonrasında vefat edenlerin isimleri istasyonlara verildi.⁴⁹⁴ Şu anda Kilyos Cemil Özben Tahlisiye İstasyonu, Karaburun Turgay Sarıboğa Tahlisiye İstasyonu, Yönburnu Mehmet Genç Tahlisiye İstasyonu, Şile Mümin Akgün Tahlisiye İstasyonu isimleri altında faaliyetine devam etmektedir.⁴⁹⁵

4.2.Tahlisiye İdaresi İstatistikleri

İstatistik konusu tarih biliminde bir muammadır. Osmanlı tarihinde bu muamma daha derinleşir.⁴⁹⁶ Bu doğrultuda İdare'nin istatistiklerine ihtiyatla yaklaşmak gerekir. Örneğin konulan kara işaretlerinin, Fener Dubası'nın kaç kazayı önlediğine dair istatistik çıkarmak mümkün değildir. İdare'nin müdahale ettiği kazaların istatistiklerinde de sıkıntılar bulunmaktadır. Karaya oturan bazı gemilerden kurtulanların İdare'ye ihtiyaç duymadan kurtulabileceği varsayılabilir. İdare meşruiyetini sağlamak, fayda sağladığını ispat amacıyla sayılarla oynamış da olabilir. Konuyla ilgili bulunan belgelerde sunulan farklı sayılar bu hipotezleri doğrular niteliktedir. İstatistiklerin netliği konusunda kesin yargıya varmak zor olsa da İdare'nin etkinliği anlamak bakımından faydalı olacağı öngörülmektedir.

⁴⁹¹ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 59.

⁴⁹² BOA Y. PRK. ASK. 90-51 H 25.10.1310 M 12.05.1893.

⁴⁹³ Gökhan Karataş, "Kıyı Emniyeti Karaya Oturdu!," 2012, <https://www.milliyet.com.tr/gundem/kiyi-emniyeti-karaya-oturdu-1637709>.

⁴⁹⁴ Gökhan Karakaş, "Sorumluya Ceza Yok Ölenlere Mükafat!," 2013, <https://www.milliyet.com.tr/gundem/sorumluya-ceza-yok-olenlere-mukafat-1764928>.

⁴⁹⁵ "Taşra Teşkilatları," 2023, https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tasra_teskilarlari.

⁴⁹⁶ Tefik Güran, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897* (Ankara: TC Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü), s. XV.

İdare'ye dair ilk istatistik kuruluşundan beş yıl sonra yayınlanan İngiliz raporuna aittir. O zamana kadar sadece bir gazete haberinde İdare'nin faydasına değinilmektedir.⁴⁹⁷ 1875 tarihli bir İngiliz raporunda 76 gemiye müdahale edildiği bilgisi yanında birçok balıkçı gemisinin de fırtınalarda alabora olduğu, 133 kişinin öldüğü, 571 kişi kurtarıldığı belirtilmektedir.⁴⁹⁸

İstatistikler değerlendirildiğinde idarenin kazaya müdahale konusunda uzmanlaştığı sonucu çıkabilir. Bununla beraber denizciler de tahlisiye yöntemlerini öğrenmişlerdi. Ayrıca gemi teknolojileri iyileşiyordu. Buharlı gemilerde cankurtaran sandalları bulunmaya başlamıştı. İdare'nin etkinliği konusunda çekinceler bulunsa da kime hizmet ettiği konusunda sağlıklı bir değerlendirme yapılabilir. Önceden de bahsedildiği üzere İdare daha çok yelkenli gemiler için fayda sağlıyordu. Boğazdan yelkenli gemilerin büyük çoğunluğu da Osmanlılara aitti.⁴⁹⁹

İdare istatistiklerinden boğaz trafiğine dair bilgi de alınabilir. Örneğin 1901,1902,⁵⁰⁰1906, 1907 yıllarında ortalama 9200 gemi ile yıllık ortalama 2 milyon ton boğazdan geçmişti. 1908 yılında bu miktarın bir miktar azaldığı görülmektedir.⁵⁰¹ 1870-1910 arasında yüksek tonajdaki gemilerin çoğunluğunun İngilizlere ait olduğu görülmektedir. Tablodan 1910'dan sonra İngiliz gemilerinin Karadeniz'e görece az çıktığı sonucuna da varılabilir.⁵⁰²

4.3.Tahlisiye İdaresi Personel Sayıları

İdare'nin kuruluşu aşamasında toplam 118 personel istihdamı planlanmıştı. Anadolu ve Rumeli kıyılarına eşit sayıda personel öngörülüyordu.⁵⁰³ Daha sonra yayınlanan

⁴⁹⁷ Sema Genç, "Hadika Gazetesinin Altmış Dört Sayıdan Oluşan Üçüncü Döneminin Transkripsiyonu, Değerlendirmesi ve Fihristi" (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2019), s. 421." ... boğazın zayıf ve muhâtaralı yerlerine geçende vaz' olunan alâmetler pek ziyâde işe yaramakda imiş."

⁴⁹⁸ *Commercial No. 15 (1878). (Trade Reports) Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Etc, on Their Consular Districts Part III*, London (Harrison and Sons, 1878), s.827-828.

⁴⁹⁹ 1901 yılına ait istatistikler Ek-E 6'da sunulmuştur.

⁵⁰⁰ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.", s. 14-15.

⁵⁰¹ "Service De Sauvetage Rapport 1906-1910.", s. 43-45.

⁵⁰² İdare'ye yönelik istatistikler Ek A'da sunulmuştur.

⁵⁰³ Kılıçaslan, "Üç Tarzı Tahlisiye: Osmanlı Kıyı Güvenliğine Bir Bakış.", s. 472.

Karadeniz Kılavuzlarında 1884 yılında 140,⁵⁰⁴ 1903 yılı raporunda 191,⁵⁰⁵ 1920 yılında ise 164⁵⁰⁶ personel görülmektedir.

1875 senesinde sadece tahlisiye işinde çalışan 100 kişi bulunuyordu. Doktorlar, kaptanlar ve muhtemelen kâtipler bu sayıya dâhil değildi.⁵⁰⁷ 1921 tarihli belgeden maaş almayı bekleyen 143 personel olduğu anlaşılmaktadır. Belgeye göre, Anadolu yakasında 50, Avrupa yakasında 76, Fener Dubası'nda 17 kişi görevli idi. Listedeki tüm personel Müslüman, ağırlıklı olarak Karadeniz Bölgesi doğumluydu.⁵⁰⁸ İdare'de İngilizler ve Müslüman Türklere başka etnik kökende kimse görevlendirilmedi. Belgelerde sadece "Darıcalı çavuş oğlu Fotu"ya Yusuf Reis ile tahlisiye madalyası verilmesi talebi" görülüyor⁵⁰⁹ fakat Fotu'nun İdare personeli olup olmadığı anlaşılamadı.

Cumhuriyet döneminde artan istasyon sayısı ile paralel olarak personel sayısı da artış gösterdi. İdare'ye Ağva ve Kefken'e istasyon eklenince personel sayısı 280'e çıktı.⁵¹⁰ Ereğli, Zonguldak ve Kerempe Burnu'nda istasyon eklendikten ve Fener Dubası kaldırıldıktan sonra yine 280 civarında personel ile İdare görevine devam etti.⁵¹¹

4.4.Tahlisiye İstasyonlarında Yaşam

İdare personelinin yedi gün yirmi dört saat usulü ile çalıştığı ifade edilmişti. Düzenli talim yapmak, kazalara müdahale etmek görevleri dışında neler yaptıkları ve nasıl yaşadıklarına dair yazılı belge sayısı oldukça sınırlıdır. Bu açıdan İdare'de yaşamın

⁵⁰⁴ *Black Sea Pilot 1884* (London: The Lords Commissioners Of The Admiralty, 1884), s. 6.

⁵⁰⁵ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.", s. 9.

⁵⁰⁶ *The Black Sea Pilot* (Washington: USA Hydrographic Office, 1920), s. 132.

⁵⁰⁷ *Commercial No. 15 (1878). (Trade Reports) Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Etc, on Their Consular Districts Part III.*

⁵⁰⁸ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921. Ek 15-23. Personel listesi Ek E-1'de sunulmuştur.

⁵⁰⁹ BOA DH.MKT. 1113 1 H 8.7.1324 M 28.8.1906.

⁵¹⁰ "Kara Deniz Boğazı Tahlisiye İdaresinin 1928 Senesi Bütçe Kanununa Müzeyyel Kanun," *TC Resmi Gazete*, Ocak 20, 1929, <https://www.resmigazete.gov.tr/>.

⁵¹¹ "Tahlisiye Umum Müdürlüğünün 1932 Senesi Bütçe Kanunu," *TC Resmi Gazete*, May 24, 1932, https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc011/kanuntbmmc011/kanuntbmmc01101969.pdf; "Tahlisiye Umum Müdürlüğü 1936 Mali Yılı Bütçe Kanunu," *TC Resmi Gazete*, April 22, 1936, <https://www.resmigazete.gov.tr/>.

ayrıntıları eksik kaldı. Yine de eldeki bilgiler, Royal National Lifeboat Institution hakkındaki belgeseller, yaşayan tahlisiyeciler vasıtasıyla edinilen bilgiler kaba bir resim sunmaktadır.

Samuel Palmer Ailesi Kilyos'ta ikamet ediyordu ve ziyaretçileri Yıldız Sarayı'ndan da takip ediliyordu.⁵¹² Dilaver Paşa ile araları iyi idi.⁵¹³ İdare hakkında yayınlanan haberler Avrupa'daki muadillerine benzer şekilde kahramanlık öyküleri anlatmaktadır. Örneğin 1877 tarihli bir gazetede Baba Samuel Palmer'in emri altındaki Mehmet'in insanüstü gayretleri ayrıntılarıyla anlatılmaktadır.⁵¹⁴ Yine 1886'da bölgeyi ziyaret eden Amerikan diplomat İdare'den övgüyle bahsedip, özellikle Mustafa isimli personeli methetmektedir.⁵¹⁵

Ramazan ayı İdare personeli açısından sıkıntılı geçiyordu. Personel orucunu tutmakta ısrarcıydı. Palmer ise oruçlu kişilerin kürek çekmede yetersiz kalacağını düşünüyordu. Aynı gazete haberinden nadir de olsa kaçma vakalarına rastlandığı da anlaşılmaktadır.⁵¹⁶

2. Meşrutiyet sonrası İstanbul'a yayılan grev dalgası İdare'ye de yansdı. Konuyla ilgili ayrıntılar Meşrutiyet sonrası yayına başlayan Muhibban⁵¹⁷ gazetesinden öğrenilebilir. Yazarının Hacıbeyzâde Ahmed Muhtar (Soyadı kanunundan sonra Ahmet Muhtar

⁵¹² BOA Y.PRK.ASK. 41 117 H 20.12.1304 M 9.9.1887.

⁵¹³ Boyle, *Boyle of Cairo: A Diplomatist's Adventures in the Middle East.*, s. 6."... had been on terms of the closest friendship with Dilaver Pasha..." Aynı kaynak "Samuel Palmer'in ölümü konusunda "Dilaver Pasha heard the tragic news whilst in Conference. All he said was: "Hamdolsun bir kafir eksik" ...but when at last he was able to withdraw to his private room, he gave full vent to his grief."

⁵¹⁴ "Mehmet The Anti-Human," *The Pall Mall Gazette*, November 14, 1877, <http://nla.gov.au/nla.news-page17535727>.

⁵¹⁵ Cox, *Diversions of a Diplomat in Turkey.*, s. 149-150.

⁵¹⁶ "Sir George Thomas on the Life-Boat Service in Turkey," *Daily Moniteur du Commerce*, 1879, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1880/d607>.

⁵¹⁷ Bektaşılık üzerine yazılar yayınlayan gazete hakkında ayrıntılı bilgi için, Mustafa Kara, "Muhibbân," in *TDV İslâm Ansiklopedisi* (TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2022), <https://islamansiklopedisi.org.tr/muhibban>.

Yeğtaş)⁵¹⁸ olduğu anlaşılan bu yazı dizisi 1909-11 yılları arasında yayınlandı. Sekiz ayrı sayıda sunulan yazıların yedisi 1908 yılında, Tatil-i Eşgal Kanunu çıkmadan önceyi, son yazı 1911 yılındaki gelişmeleri anlatmaktadır.

İdare'yi yirmi yıldır tanıdığını belirten yazar, işleyiş konusunda 2. Abdulhamid ve eski Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'yı yeren bir dille, özellikle Dilaver Paşa'nın vefatından sonra, personelin sahipsiz kaldığından yakınmaktadır. Personel, hürriyetin ilanından sonra yabancı komisyonu tanımadığını ilan etmiş ve diğer ülkelerdekine benzer nizamname talep etmişti.⁵¹⁹ Yazara göre, İdare personeli, İttihat ve Terakki Partisi'ne muhalif olanların etkisi altında kalmış ve onların oyuncağı haline gelmişti Namaz kıldırmama, ibadetlerine engel olma bahaneleri ile başlarında İngiliz muallim istemiyorlardı. Talepleri kabul edilmezse “*koğuşlarını terk edecekleri*” şeklinde birkaç telgraf çekmişlerdi. Liman Odası tarafından 17 personelin işten uzaklaştırılacağını öğrenen yazar, Dahiliye Nazırı Talat Paşa tarafından görevlendirildi ve tüm istasyonları Katipzade Nazif Bey ile gezdi.⁵²⁰

Personelin sıkıntılarını dinlemek ve en azından Tatil-i Eşgal Kanunu çıkana kadar grev yapmalarını engellemek isteyen Ahmet Muhtar ve Nazif Bey istasyonları gezme işini bir haftada bitirebildi. Personelin görevinin kazaya uğrayanları kurtarmak olduğunu ama onlara “*taş taşımak, odun naklettirmek, arkası olan birisinin vazifesini iltiması olmayan hademeye yükletmek nihayet uşaklığa, hamallığa varıncaya kadar*” görevleri olmayan çeşitli işler yaptırıldığını ve bunun şikâyete konu olduğunu yazmaktadır.⁵²¹

Yazı dizisinden personelin çoğunun okur yazar olmadığı anlaşılmaktadır. Bununla beraber memurların İdare'nin yabancılarca yönetilmesinden rahatsız oldukları, Meşrutiyet'e dair umutsuz oldukları⁵²² ve Liman Başkanlığı'nın hala İdare vergisinden

⁵¹⁸ Muhammed Kalenderoğlu, “Muhibbân Dergisinin II. Meşrutiyet Dönemi Sosyal Hadiselere Yaklaşımı,” *Türk Kültürü ve Hacı Bektas Veli- Arastırma Dergisi* 99 (2021): 341–68, <https://doi.org/10.34189/HBV.99.015.>, s. 343.

⁵¹⁹ Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, “Tahlisiye Hademesi Meselesi Yalancılık Kıskançlık,” *Muhibbân*, Eylül 4, 1909.

⁵²⁰ Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, “Tahlisiye Hademesi Meselesi,” *Muhibbân*, Ekim 28, 1909., s. 15.

⁵²¹ Muhtar., s. 16.

⁵²² “...bize ıslahat yapılmaz yapılsa da yalnız adı olur kendi olmaz.”

pay almasından şikayetçi oldukları belirtilmiştir.⁵²³ Fakat bu söylemlerin yazarın görüşlerine uyumlu olduğu da dikkat çekmektedir. Zira yazarın sürekli iyi niyetleri ve cahilliklerini vurguladığı bu memurların, Liman Başkanlığı ve İdare tarihi konusunda bahsettiği ayrıntılara sahip olamayacağı değerlendirilmiştir. Yazar, İdare memurları üzerinden İngilizleri kırmayacak şekilde Liman Başkanlığı'nı eleştirmiştir.

Ahmet Muhtar'ın tüm istasyonları gezdikten sonra Babıali'ye gittiği, konuyu anlattığı, bu sırada zorunlu emekliliği istenen İngiliz muallimin kendisine teşekkür mektubu gönderdiği bilinmektedir.⁵²⁴ Yazı dizisinden sonra memurlara nizamname geldi⁵²⁵ ama İdare'nin işleyişi değişmedi. Gazetedeği ithamlara yönelik bir araştırma başladı,⁵²⁶ fakat sonuçlandırıldığına dair bir emare bulunmamaktadır.

Personelin boş zamanlarda neler yaptığına dair çok az belge vardır. Karma Komisyon, İdare'yi ilk ziyaretinde personel için boş zaman aktiviteleri önermişti.⁵²⁷ Bu aktivitelerin en bilindik olanı kayık yarışlarıdır. Kayık yarışlarına hazırlanan personel zinde kalmış oluyordu.

1859'da Büyükkada'da başlayan denizcilik şenlikleri, sonraki yıllarda Moda ve Büyükdere gibi farklı yerlerde de yapıldı.⁵²⁸ İdare kurulduktan sonra personel de şenliklere aktif katıldı. Oğul Samuel Palmer yönetiminde 1882 yılı kayık yarışları kazanılmıştı. Sonrasında da can kurtaran botunu alabora edip düzeltmek suretiyle gösteri yapılmıştı.⁵²⁹

⁵²³ Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, "Tahlisiye Meselesi Mabadı," *Muhibbân*, May 28, 1910., s. 77-78., Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, "Tahlisiye Meselesi Mabadı," *Muhibbân*, Temmuz 28, 1910., s. 93.

⁵²⁴ Muhtar, "Tahlisiye Meselesi Mabadı," Temmuz 28, 1910., s. 94.

⁵²⁵ "...işte nizamname deyub hademeye gösterildikten sonra bir daha meydana çıkarmamışlar" Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, "Tahlisiye Meselesi Mabadı," *Muhibbân*, Ocak 28, 1910., s. 23.

⁵²⁶ BOA BEO 3996 299637 H 8.2.1330 M 28.1.1912.

⁵²⁷ Finkel, "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now.," s. 397.

⁵²⁸ Bengi Su Ertürkmen Aksoy and Neşe Gurallar, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Gemicilik Şenlikleri: Büyükkada (Prinkipo) Regattaları ve Adanın Dönüşümü," *Metu Journal of the Faculty of Architecture* 37, no. 1 (2020): 117-48, <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2020.1.2.>, s. 119.

⁵²⁹ "A Regatta On The Bosphorus," *The Brisbane Courier*, Aralık 27, 1882, <http://nla.gov.au/nla.news-article3405330>.

Cankurtaran sandallarıyla yapılan bu alabora gösterisi⁵³⁰ heyecanla izleniyordu.⁵³¹ Bazen sandala başka kişiler alınarak da gösteri yapılabilirdi.⁵³²

İngilizler tenis konusunda memurlara öncülük ettiler. Dedesi de İdare memuru olan - 1966'da Kefken reisi olan- Sadettin Günaltay⁵³³, tenis turnuvalarında birincilik kazandığı zaman tenisi İngilizlerden öğrendiğini ifade etmişti.⁵³⁴ Kefken'deki Cebeci Tahlisiye İstasyonu tarihi üzerine çalışan Seyhan Demir, tahlisiye istasyonları arasında düzenli voleybol maçları yapıldığını belirtmiştir.

Bölgedeki camilerin yapımı ve onarımında da İngilizlerin yardımcı olduğuna dair kaynaklar bulunmaktadır. Yardımlar sayesinde bölge halkı tahlisiye operasyonlarına destek oluyordu.⁵³⁵ İngilizler başarılı operasyonlar için de maddi destek sağlıyorlardı.⁵³⁶ Diğer devletlerin de başarılı operasyonlar sonrası teşekkür ettiklerine dair belgeler bulunmaktadır.⁵³⁷

Osmanlıların İngilizlerden öğrendikleri kadar onlara öğrettikleri de vardı, Kıbrıslı Mehmet Paşa'nın torunu Nazım Bey ile Muallim Summers beraber ava giderdi. Nazım Bey gelince açıkta demirler, Summers ile beraber cankurtaran sandallarıyla Yazla

⁵³⁰ İdare ile özdeşleşen Can kurtaran sandalının alabora olup eski haline dönmesi yaklaşık on saniye sürüyordu. Konuyla ilgili en eski video 1913 yılına kadar gider. "Gemicilik Yarışmaları - Moda - 1913" (İstanbul, 1913), <https://www.youtube.com/watch?v=juMYHDZLIDg>.

⁵³¹ Ayşe Zamacı, "Osmanlı Spor Tarihine Bir Katkı: Moda ve Beykoz Deniz Yarışları (1913)," *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi* 9 (2021): 159-88.

⁵³² "Stuck To His Eyeglasses," *Bruce Herald* XXXIX, no. 197 (1904): 7, <https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/BH19040101.2.56>.

⁵³³ *Kocaeli İl Yıllığı 1967* (Kocaeli: Doğan kardeş Matbaacılık Sanayii, 1970), s. 16.

⁵³⁴ Vural Sözer, *Kilyos* (İstanbul: Heyamola Yayınları, 2010), s. 63.

⁵³⁵ Betül Aşık, *Bir Zamanlar Şile'de Yaşam "Sözlü Tarih"* (İstanbul: Şile Belediyesi, 2019), s. 89. "Namaz kıldırıyor denilen İngiliz yalnız benim bildiğim dört köy mektebiyle iki cami tamir ettirmiştir." Hacıbeyzade Ahmed Muhtar, "Tahlisiye Meselesi Mabadı," *Muhibbân*, Şubat 28, 1910., s. 15.

⁵³⁶ *Commercial No. 15 (1878). (Trade Reports) Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Etc, on Their Consular Districts Part III.*, s. 828.

⁵³⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 100-101. Alman Hükümeti'nin gönderdiği levha Ek-E-5'te sunulmuştur.

Çiftliği'ne taşınırlardı. Av partilerinin günler sürdüğü olurdu.⁵³⁸ Bir gazete av partilerinden bahsederken “*vur ve keyfine bak, buradaki topraklar herkese bedava*⁵³⁹” diye yazıyordu.⁵⁴⁰

Tarih, çoğu zaman savaşları, ölümleri, kazaları, anlaşmazlıkları yazmaya meyilli olduğu için memurların boş vakitlerini -ki yılın çoğu beklemekle geçiyordu- nasıl geçirdiklerine dair yeterince yazılı malumat bulunmamaktadır. Günlük yaşama dair emareler bulunacağı umulan Can Yoldaşı filmi ise maalesef arşivlerde bulunamadı.⁵⁴¹

4.5.Tahlisiye İdaresi İstasyonları

İdare kurulurken oluşturulan karma komisyonun ilk planında fenerler hariç sekizer yapı inşa edilmesi planlanmıştı.⁵⁴² Teğmen Woods ve Ahmed Bey imzalarıyla çıkan derinlik haritasında fenerler dâhil edilmeyerek on altı yapı işaretlenmişti. Yıllar boyunca bazı istasyonların kullanımdan çıktığı, bazılarının heyelan bölgesinde olduğu için başka bir alana taşındığı görülmektedir. İstasyon sayısı Osmanlı döneminde sabit kaldı. Cumhuriyet döneminde Ereğli'ye kadar uzandı.⁵⁴³ Woods'un araştırması sonucu belirlenen İstasyonların ne kadar uygun konuma yerleşip yerleşmedikleri sorusu cevap bulamamıştır. Zira son dönem teknolojileri ve istatistikleriyle yapılan araştırmalar bile “en uygun” istasyon yerinin saptanmasının zor olduğunu belirtmektedir.⁵⁴⁴ İstasyon sayıları üzerinden değerlendirildiğinde İdare, Cumhuriyetin ilk yıllarında altın çağını yaşadığı denilebilir.⁵⁴⁵ İkinci Dünya Savaşı ile boğaz trafiğinin azalması, sonrasında gemi

⁵³⁸ Salah Birsnel, *Boğaziçi Şingir Mungır* (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2018), s. 405-406.

⁵³⁹ “...Shoot away and enjoy yourself, for the land here is free to all...”

⁵⁴⁰ Maynard, “Mr. Maynard to Mr. Evarts.”

⁵⁴¹ Talat Artamel, *Can Yoldaşı* (Türkiye: Mondial Film, 1952), <https://www.tsa.org.tr/tr/film/filmgoster/5517/can-yoldasi>.

⁵⁴² BOA HR İD 905 4/3 H 8.11.1284 M 2.3.1868., Haritalar Ek C-2, C-3, C-4'te sunulmuştur.

⁵⁴³ *TC 10. Yıl* (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1933), s. 178.

⁵⁴⁴ Selvi Önkoyun, “Aralık Değerli Pisagor Bulanık AHS İle Tahlisiye İstasyonu Kuruluş Yeri Belirlenmesi” (İstanbul Teknik Üniversitesi, 2018), s. 88-89.

⁵⁴⁵ Bu dönemde ayrıca İdare hakkında kitaplar, talimatlar, kılavuzlar ve harita hazırlanmıştır. Kılavuzlar (Ek D) ve harita (Ek C-5) eklerde sunulmuştur.

teknolojisindeki değişimler, navigasyon sistemlerinin ilerlemesi ve günümüzdeki otonom teknolojiler ile istasyon sayıları gün geçtikçe azalmaktadır.

İstasyon için inşa edilen yapılar özellikle dikkat çekicidir. Mimari olarak basit fakat oldukça işlevsel olan kayıkhaneler, roketaneler ve koğuşlar her istasyonda benzer planda inşa edilmiştir.⁵⁴⁶ Kayıkhaneler İngiltere’deki yapılara benzemekle beraber Tahlisiye İdaresi’nin binalarında ahşabın daha fazla kullanıldığı gözlenmektedir. Tahlisiye yapılarından en özgünü ve dikkat çekenini “Gözcü Kulübeleri⁵⁴⁷”dir. Sekiz farklı rüzgâra uyumlu olarak sekizgen olan ve denize yakın bir konuma yerleştirilen bu yapılar kıyı çizgisini belirleme açısından değerlidir. Osmanlı döneminde yapılan gözcü kulübelerinin kendine has bir standardı bulunmaktadır. Cumhuriyet döneminde yapılanlar aynı amaca hizmet etmekle beraber farklı biçimde inşa edilmiştir.⁵⁴⁸ İngiltere’de benzer dönemde yapılan gözcü kulübeleri küçük kaleleri andırmaktadır.⁵⁴⁹

Rokethanelerin bazıları tek odalı bazıları da iki odalı (yaklaşık 15 metrekare) olarak inşa edilmiştir. Bir odada roket malzemeleri bulunur, diğer odada ısınma ve barınma için malzemeler bulunurdu. Günümüzde çoğu roketane binası tahrip olmuş fakat ısınmak için kullanılan ocakların -henüz- ayakta kaldıkları görülmüştür.

Ahırların her birine altı at alacak şekilde inşa edilmiş, hemen yanlarında yem depoları bulunmaktadır. Atların kullanımı azalınca bu binalar garaj olarak kullanılmıştır.

Kayıkhaneler denize en yakın şekilde konumlanmış haldedir. Denizden tahlisiye yöntemi kullanılacağı zaman sandallar rampa vasıtasıyla denize iniyordu. İşlem bittikten sonra aynı yoldan yerine konuluyordu. Sandallarda kazaya müdahale için özel tertibatlar mevcuttu. Örneğin kazazedenin sandala tutunması için yanda halatlar vardı. Yine sandalların alt kısmındaki kanca yardımıyla denizden çıkması kolaylaşırdu.

İstasyonlarda yaşanan başat problem temiz su sıkıntısı olmalıdır. Fener Dubası’nın suyunun taşındığı Kavak’ta sarnıç bulunuyordu. Kilyos için de 1892’de su hattı çekilmişti. Fakat diğer istasyonların su problemini Cumhuriyet Hükümeti çözdü.

⁵⁴⁶ İdare binalarına ait mimari planlar Ek C-6’da sunulmuştur.

⁵⁴⁷ “Watch Tower”

⁵⁴⁸ Gözcü kulübelerine dair görsel Ek B-13’te sunulmuştur.

⁵⁴⁹ “Introductions to Heritage Assets: Coastguard Stations,” *Historic England*, 2016., s. 11.

İdare'nin kuruluşunda inşa edilen yapılar genellikle yerleşimin olmadığı noktalardı. 1908 gibi görece geç bir tarihte bile çoğu yapının etrafında yerleşim olmadığı görülmektedir.⁵⁵⁰ 1994 yılında Kıyı Emniyeti kullanılmayan yapıları açık artırma ile satma kararı aldı. Bu sebeple günümüzde bazı istasyonlar özel mülk olarak kullanılmaktadır.⁵⁵¹ Bununla beraber özellikle Avrupa kıyısındaki birçok istasyon yok olmuştur. Bölge maden sahası olduğu ve denize hafriyat döküldüğü için kıyı çizgisi de kaybolmuştur.⁵⁵²

İdare kurulduktan hemen sonra 1869 yılının son günü bazı komisyon üyeleri tarafından ziyaret edilmiştir. 1881'de kontrol sefaletlere geçtikten sonra Osmanlıların itirazına rağmen komisyon tekrar istasyonları gezmiş ve 1883-1892 yılları arasında birçok istasyon tamir edilmiştir. 1902 yılında komisyon başkanı tarafından yapılan ziyarette istasyonlarda eksiklik gözlenmemiştir. Aşağıda idare istasyonları açıklanırken, komisyon ziyaretleri ve tamiratlarına ilişkin de bilgi verilecektir.

4.5.1. Anadolu İstasyonları

4.5.1.1. Yomburnu İstasyonu⁵⁵³

Anadolu Feneri'nin hemen doğusuna konumlanmış istasyon bugün hala "Mehmet Genç (Yöburnu) Tahlisiye İstasyonu" ismiyle faaliyetine devam etmektedir. Denize yaklaşık 400 metre uzaklıktadır. Derinlik Haritasında biraz doğusunda koğuş konumlandırıldığı görülmektedir.

Yomburnu İstasyonu, Anadolu kıyısındaki en büyük istasyon olarak dikkati çeker. Bu istasyon ilk tamiratını 1892 yılında görmüştür. İlk yapılan binaların yerine daha yükseğe ev, roket deposu ve ahır inşa edildi.⁵⁵⁴ İdarenin terk edilen binalarının izleri eski hava

⁵⁵⁰ Mehmed Eşref, "İstanbul (Dersaadet) ve Civarı ve Boğaziçi Haritası," Karacaoğlu Matbaası, Galata, 1908, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/114017>.

⁵⁵¹ "TDİ'ye Ait Arsa, Bina ve Diğer Gayrimenkuller," *TC Resmi Gazete*, Eylül 3, 1994.

⁵⁵² Mustafa Tahir Ocak Zeynep İnan Ocak, "Life-Saving Stations on Black Sea Coast of Istanbul as a Coastal Heritage: Threats and Potentials" (İstanbul, 2021).

⁵⁵³ İstasyonu bana anlatma, aletleri tek tek açıklama nezaketi gösteren, tahlisiyecisi arkadaşım Muhammed TÜRKELİ'ye teşekkür ederim.

⁵⁵⁴ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 39.

haritalarında görülebilmektedir.⁵⁵⁵ Bu istasyon Cumhuriyet'in de dokunduğu ilk istasyondur. “İki toplu batarya, bir gözcü mahalli, kaptanın ikamet ettiği birkaç odadan mürekkep bir mesken”den ibaret olan istasyon tamir edilmiş roket deposu, gözcü kulübesi, ahır, su sarnıcı, doktor ve cerrah için evler, hastane ve deniz kıyısında Kabakoz'da kayıkhaneye sahip bir istasyona dönüşmüştür. Kayıkhanesinin üzerinde marangozhane ve telefon hattı bulunmaktadır. 1930'larda Anadolu kıyısının müdürünü de içine alan on sekiz personeli bulunmaktadır.⁵⁵⁶ 1997 yılında personel sayısı yirmi sekiz olarak görülmektedir.⁵⁵⁷

İdare kurulduğu zaman burada John Doyle görev yapıyordu.⁵⁵⁸ Anadolu'daki istasyonların kontrolü onun sorumluluğundaydı.⁵⁵⁹ Doyle'un 1876 yılında kontratı yenilendi⁵⁶⁰ fakat ne zaman ayrıldığına dair bilgi bulunmamaktadır.

İstasyona ait olduğu bilinen hastane tahlisiye yapılarından uzakta yerleşim yerlerine yakın olarak konumlanmıştır. Bunun bir sebebi hastanelerin kazazedeler kadar yöre halkına da hizmet vermesi olabilir. Kazazedeler hastanede iken ek insan ihtiyacı da doğmuş olmalıdır. Böylece hem bölge halkına hizmet veriliyor hem de gerektiğinde destekleri alınıyordu.

Yomburnu İstasyonu'nun batısında Kavak'ta bir istasyon daha olduğu bilinmektedir. Bu istasyon 1892 yılında inşa edilmişti. Fener Dubası'na su ve gıda maddeleri buradan taşınıyordu. Yedek Fener Dubası ve duba yedek malzemeleri da burada bulunuyordu.⁵⁶¹

⁵⁵⁵ “1970 Ortofoto,” n.d., <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>, “2006 Ortofoto,” n.d., <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>.

⁵⁵⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s.41-42.

⁵⁵⁷ Ali Soysal, *Tarihten Gelen Işık Anadolu Feneri* (Denizler Kitapevi, 1997), s. 52.

⁵⁵⁸ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı.*, s. 217.

⁵⁵⁹ Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914).*, s. 216.

⁵⁶⁰ Kılıçaslan, “Üç Tarzı Tahlisiye: Osmanlı Kıyı Güvenliğine Bir Bakış,” s. 477.

⁵⁶¹ “Commission Internationale Du Service De Sauvetage Rapport.”, s. 29, 42.

4.5.1.2. Riva İstasyonu

Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in hazırladıkları rehberde üzerinde önemle durulan Riva istasyonu, rehberde göre roket bataryası, koğuş, kayıkhaneye içeriyordu.⁵⁶² Diğerleri ile karşılaştırıldığında yapım maliyeti en yüksek olan istasyon buydu.⁵⁶³ 1892 yılına gelindiğinde binalarının kullanılamaz hale geldiği ve yenilendiği bilinmektedir.⁵⁶⁴ İdareye ait görsellerde binalar oldukça yeni ve bakımlı görünmektedir. Muhtemelen yenileme işlemlerinden sonra fotoğraflanarak Osmanlı'nın modern yüzünü temsil etmiştir.

1944 yılında istasyonun tadilat gördüğü bilinmektedir.⁵⁶⁵ Bazı binaları terkedilen ve zarar gören Riva'da günümüzde Tahlisiye Bot İstasyonu faaliyetine devam etmektedir.⁵⁶⁶ 1933'te bir gözcü kulübesi, ahır, su sarnıcı, iki kayıkhanesi ile 15 personeli bulunmaktaydı.⁵⁶⁷ Riva'daki binalar diğerlerinin aksine taş duvarla çevrili ve bayrak direkli olarak dikkat çeker. Belki de bu duvarların verdiği avantaj sayesinde istasyon bahçesinde sebze yetiştirildiği anlaşılmaktadır.⁵⁶⁸

4.5.1.3. Kelağra, Adacıklar, Karaburun, Alacalı İstasyonları

Komisyonu'nun ilk planlarında bölgede istasyonlar görülmekte⁵⁶⁹ fakat Komisyonun raporuna göre Kelağra'da sadece basit bir kulübe bulunmaktaydı. 1892'de Kelağra'ya

⁵⁶² Ahmed Bey Woods, Sir Henry F, *Guide Pour Trouver L'Entrée Du Bosphore, En Venant De La Mer Noire* (Constantinople: Imprimerie de Levant Herald, 1869), s. 4.

⁵⁶³ Finkel, "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now.", s. 413.

⁵⁶⁴ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 40.

⁵⁶⁵ Ay, "İstanbul Boğazındaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi.", s. 130.

⁵⁶⁶ "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü- Tahlisiye İstasyonları", https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tahsiliye_hizmetleri.

⁵⁶⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 42.

⁵⁶⁸ Abdullah Biraderler, "The Rocket House for Lifesaving in Riva," 1880, <https://www.loc.gov/resource/cph.3b28068/>., Ek B-6'da Riva İstasyonunun duvarları ve bahçeye - muhtemelen- fasulye ekildiği görülmektedir.

⁵⁶⁹ BOA HR.İD.905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

koğuş, roket deposu, gözetleme kulesi ve ahır inşa edildi.⁵⁷⁰ Ahmet Rasim, Karadeniz'den gelirken Kelağra'daki badanalı kısımlar ve yapıların fark edildiğini yazar.⁵⁷¹ 1933'te dokuzar personelinin olduğu, her birinin yakın mevkiine ara roketaneler eklendiği bilinmektedir.⁵⁷²

Adacıklar'da bulunan kulübe de ilk yıllarda tahrip olmuş, yenilenmesi gerekmişti. Komisyon kulübeden daha yüksek bir mevkiye koğuş, roketane ve gözetleme kulesi inşa etti.⁵⁷³ Adacıklardaki istasyonlar günümüzde aslına uygun olmayarak restore edilmiş film ve dizi çekimlerinde kullanılmaktadır.⁵⁷⁴

Karaburun istasyonu da 1892 yıllarında yenilenen istasyonlardandır. Buraya koğuş, roketane, ahır ve gözetleme kulesi inşa edildi. İstasyona yakın noktalara da roketaneler yapıldı. Raporla göre Alacalı istasyonunun ilk inşa edildiği yerin görüş alanı uygun değildi. Burası değiştirildi ve koğuş, roketane, ahır ve gözetleme kulesi yapıldı. Şile'ye yakın kısımlarına roketane eklendi.⁵⁷⁵

4.5.1.4. Şile İstasyonu

Komisyonun ilk planında bulunmayan, Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in hazırladığı rehberde konumu ve feneri ayrıntılı açıklanan,⁵⁷⁶ derinlik haritasında da yapılarıyla dikkat çeken Şile, William B. Hopper'in da en çok dikkat çektiği bölge idi.⁵⁷⁷

⁵⁷⁰ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 40.

⁵⁷¹ Ahmet Rasim, *Türkiye Coğrafyası Sahilisi Karadeniz Sevahili* (İstanbul: İstanbul Deniz Matbaası, 1930), s. 18-19.

⁵⁷² *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 43.

⁵⁷³ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 40.

⁵⁷⁴ 2018 yapımlı Dip dizisinin bir kısmı bu istasyonlarda geçer. Uygur Kutlu, *Dip* (TMC Film, 2018), <https://www.imdb.com/title/tt7999996/>. Ayrıca Aşk Memnu dizisi karakterleri de Adacıklar Kayıkhanesine uğramıştır. Hilal Saral, *Aşk-ı Memnu* (Ay Yapım, 2008), <https://www.imdb.com/title/tt1286677/>. Ölümlü Dünya filminin başlangıç sahnesi de aynı binada çekilmiştir. Ali Atay, *Ölümlü Dünya* (Türkiye: TAFF Pictures, 2018), <https://www.imdb.com/title/tt7748244/>.

⁵⁷⁵ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 40-41.

⁵⁷⁶ Woods, Sir Henry F, *Guide Pour Trouver L'Entrée Du Bosphore, En Venant De La Mer Noire*.

⁵⁷⁷ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s.15-16.

1892 yılına gelindiğinde koğuş, roketane, kayıkane ve gözetleme kulesi bulunan Şile istasyonunun tüm binaları harabe haldeydi. Komisyon mevcut binaların konumunu da beğenmedi fakat daha uygun yer bulamadı. Şile'ye koğuş, roketane, ahır, gözetleme kulesi tekrar inşa edildi. Şile Feneri'nin yanına alt katı roket deposu üst katı gözetleme kulesi olacak şekilde bir yapı daha eklendi. Ayrıca kayıkhanesi bulunmaktaydı. Şile'ye 10 dakika mesafedeki alanlara da roketaneler inşa edildi.⁵⁷⁸

1933'te 15 personeli olan Şile'de; roket deposu, ahır, su sarnıcı, gözcü kulübesi bulunuyordu. 2 cankurtaran sandalı vardı.⁵⁷⁹ İstasyon hala Mümin Akgün (Şile) Tahlisiye İstasyonu olarak faaliyetine devam etmektedir.⁵⁸⁰ Şile Belediye'si Tahlisiye İdaresi malzemelerini, binalarını, kayıkhanesini müze haline getirmiş ve ziyarete açmıştır.⁵⁸¹

4.5.1.5. Ağva, Kefken- Cebeci İstasyonları

Ağva istasyonu bina, gözcü kulübesi, roket deposu, ahır ve reviri ile Cumhuriyet döneminde inşa edildi.⁵⁸² Kurulması için 1905 ve 1908 yıllarında sefaretlere başvuru yapılmıştı fakat sefaretler bu durumu uygun bulmadılar. Bölgenin Boğaz'a uzak olduğunu belirttiler.

Osmanlıların kendi başlarına da bir aksiyona girmedikleri görülmektedir. İdare'den bağımsız olarak Ağva, Kefken ya da Araklı'da istasyon kurulması fikri değerlendirilmedi. 1935 yılında Ağva'da bir doktorla beraber on altı, Kefken-Cebeci'de yine doktor dâhil on üç personel bulunmaktaydı.⁵⁸³ 1936 yılında Ağva istasyonunun Samsun'a, Kefken istasyonunun da Zonguldak'a nakli planlandı.⁵⁸⁴ 1937 yılında nakillerin gerçekleştiği

⁵⁷⁸ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 41-42.

⁵⁷⁹ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 45.

⁵⁸⁰ "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü- Tahlisiye İstasyonları."

⁵⁸¹ "Şile Tahlisiye Kayıkhanesi," <https://www.sile.bel.tr/kesfet/tarihi-yapilar/sile-tahlisiye-kayikanesi>.

⁵⁸² "Karadeniz Boğazı Tahlisiye İdaresinin 1926 Senesi Hesabı Kat'î Kanunu," *TC Resmi Gazete*, Aralık 1929, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22872.pdf>; *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 45.

⁵⁸³ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 45.

⁵⁸⁴ "Tahlisiye Umum Müdürlüğü 1936 Mali Yılı Bütçe Kanunu."

fakat verim alınamadığı, nakil olanların 1941 yılında personel, alet ve edevatıyla Şile'ye geldiğine dair bilgi bulunmaktadır.⁵⁸⁵

4.5.1.6. Ereğli İstasyonu

Ereğli kömür madenlerinin taşınması sırasında meydana gelen kazalara müdahale etmek adına 1929 yılında inşa edildi. Sisli ve fırtınalı havalarda çalmak üzere kampanası vardı.⁵⁸⁶

4.5.2. Rumeli İstasyonları

4.5.2.1. Atlama/Uzunya İstasyonu

Karma Komisyonu'nun ilk planlarından itibaren bölgede istasyonlar görülmektedir. 1882'de iki kulübeden oluşan istasyon 1893 yılına gelindiğinde roketaneler, gözcü kulübeleri ve ahırlara sahip olmuş ayrıca Rumeli Feneri'nde çalışan sis topları tamir edilmiştir.⁵⁸⁷ 1933'te on bir personeli, roket deposu, ahır, gözcü kulübesi mevcut idi. Yakınında bulunan Marmaracık ve Dalyan mevkiine sonradan roket deposu eklendi.⁵⁸⁸

4.5.2.2. Kilyos İstasyonu

İdare'nin kurulduğu zaman Anadolu ve Rumeli istasyonlarının sorumluluğunu taşıyan istasyon hala faaliyetine devam etmektedir. Baba Samuel Palmer bu istasyonda göreve başladı. Ölümünden sonra oğul Samuel Palmer yine bu istasyonda ve aynı göreve devam etti.⁵⁸⁹ Wiener, Kilyos'taki istasyon kurulurken bölge halkının itiraz ettiğini, plana uygun yere inşa edilemediğini belirtiyor.⁵⁹⁰ Buna paralel şekilde bir gazete haberi de bölge halkının enkazları doğal avları olarak gördüğü bu yüzden idareyi sindiremediği

⁵⁸⁵ "Tahlisiye Teşkilatı," *İktisadi Yürüyüş*, no. 35-36 (1941): 12-14., s. 12.

⁵⁸⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 46.

⁵⁸⁷ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 36., Raporda ayrıca bölgede arazi satın alındığı da ifade edilmiştir. Arazinin ne amaçla satın alındığı hakkında bilgi bulunamamıştır.

⁵⁸⁸ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 47.

⁵⁸⁹ Cox, *Bir Amerikan Diplomatın İstanbul Anıları (1885-1887).*, s. 158-159.

⁵⁹⁰ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı.*, s. 125.

yazıyordu.⁵⁹¹ Belgelerde bölge halkına dair bir atfa rastlanmadı. Vural Sözer, Pertevniyal Valide Sultan Vakfıyesi'nin haritasında harap olarak işaretli binanın yerine Müdürlük binasının yapıldığını belirtir.⁵⁹² Fakat bu konuda belgelerde ayrıntıya rastlanmadı.

1893 raporunda Oğul Samuel Palmer için yeni evine yakın şekilde yeni koğuş, roketane, ahır inşa edildiği görülmektedir. Palmer'in kaldığı eski ev hastaneye dönüştürülmüştü ve sağlık görevlileri için de iki ev inşa edilmişti. Bölgeye cankurtaran sandalı için kayıkane de bu tarihte eklendi. Yarım saat uzaklıktaki noktalara roketaneler de inşa edildi. Rapordan Kilyos'a ayrı önem verildiği anlaşılmaktadır. Koğuşlara su getirmek için iki kilometre uzunluğunda demir boru döşendiği belirtilmektedir.⁵⁹³ 1910 tarihli raporda su hattının tamir edildiği görülmektedir.⁵⁹⁴

1933 yılında Kilyos'ta Müdür ve kaptanlar için evler, hastane, eczane, kayıkane, dalga kıran rıhtım, roket depoları bulunuyordu. Telefon tertibatı vardı. Osmanlı'da ilk telefon görüşmesi Kilyos'tan yapılmıştır.⁵⁹⁵ 1933'te kadroda şoför⁵⁹⁶ ile yirmi iki personeli bulunuyordu.⁵⁹⁷ Sözer, tahlisiye yapılarından bahsederken elektriğin önce o binalara geldiğinden de bahsetmektedir.⁵⁹⁸

⁵⁹¹ Maynard, "Mr. Maynard to Mr. Evarts.", "...before the establishment of these stations, wreckers had fine pickings, and bitterly do the villagers of the coast still resent the interference with what they regard as their natural prey..."

⁵⁹² Sözer, *Kilyos.*, s. 64.

⁵⁹³ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 36-37.

⁵⁹⁴ "Service De Sauvetage Rapport 1906-1910.", s. 5.

⁵⁹⁵ Tütel, *Gemiler...Süvariler...İskeleler.*, s. 352.

⁵⁹⁶ Sözer, *Kilyos.*, s. 65-66. Sözer, Mustafa Ateş isimli şoförün işinin yanında köylünün ihtiyaçlarını da şehirden getirdiğini belirtiyor.

⁵⁹⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 48.

⁵⁹⁸ Sözer, *Kilyos.*, s. 66-67.

4.5.2.3. Kısırkaya, Molozburnu(Ağaçlı), Akpınar, Kunduzdere İstasyonları

Bu istasyonlar da ilk planlardan itibaren yapılması düşünülenler arasındadır.⁵⁹⁹ Mandra Deresi'ne yapılan koğuş, roket deposu, gözetleme noktası kısa zamanda harabeye döndü. İstasyonlar Kısırkaya'ya kaydırıldı.⁶⁰⁰

Bölgeye çok yakın olan Alantepe'de de istasyon bulunmaktaydı. Fakat 1894 depreminden dolayı hasar alan binaları, zemini de uygun bulunmayarak terk edildi.⁶⁰¹ Bu istasyon Akpınar'a nakledildi. Cumhuriyet döneminde İstasyonlarda roket deposu, ahır, su sarnıcı bulunurken, dokuzar da personel istihdam edilmekteydi.⁶⁰²

4.5.2.4. Karaburun İstasyonu

Anadolu ve Rumeli'nde birer Karaburun olduğu için ilk planlarda Rumeli tarafındaki "Terkos Burn-ı Garbi" olarak adlandırılmıştı,⁶⁰³ Turgay Sarıboğa (Rumeli Karaburun) Tahlisiye İstasyonu adıyla aktif şekilde çalışmaktadır.⁶⁰⁴

Karaburun, William B. Hopper'in önem verdiği noktalardan bir tanesiydi. Her ne kadar Hopper gerçekçi bulmasa da⁶⁰⁵ bu bölgede kütükler ve çırallar⁶⁰⁶ yakılarak, fener söndürerek⁶⁰⁷ gemiler yönlendiriliyor ve kazaya uğruyorlardı.⁶⁰⁸ Bölgede kıyıya cesedi vuranlar için "Kimsesizler Mezarlığı" bulunmaktadır.⁶⁰⁹

⁵⁹⁹ BOA HR.İD.905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

⁶⁰⁰ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 37.

⁶⁰¹ "Commission Internationale Du Service De Sauvetage Raport.", s. 7.

⁶⁰² *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 48

⁶⁰³ BOA HR.İD.905-4 H 8.11.1284 M 2.3.1868.

⁶⁰⁴ "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü- Tahlisiye İstasyonları."

⁶⁰⁵ Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople.*, s. 18.

⁶⁰⁶ Samiha Ayverdi, *Boğaziçi'nde Tarih.*, s. 362.

⁶⁰⁷ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı.*, s. 200.

⁶⁰⁸ Özdemir, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar.", s. 122.

⁶⁰⁹ Melih Emre Kartal, "Üst Ölçekli Projelerin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi Karaburun Örneği" (Mimar Sinan Üniversitesi, 2013), s. 70.

1893 raporuna göre yapıları görece sağlam kalan tek istasyon buydu. Yine de çeşitli onarımlar gördü. ⁶¹⁰ 1933'te istasyonda 15 personelle beraber roket depoları, gözcü kulübesi, su sarnıcı ve ahır bulunmaktaydı. ⁶¹¹

4.5.2.5. Darboğaz(Çeşmecik) İstasyonu

Bu istasyon İdare'ye ait tüm planlarda ve en batı kısımda bulunmaktadır. Balkan Savaşı sırasında Karaburun'a nakil olduğu bilinen ⁶¹² istasyon tehlike geçtikten sonra görev yerine dönmüş olmalıdır. Tüm planlarda bulunan ve en batıda konumlanan bu istasyonda roket deposu, ahır, su sarnıcı, gözcü kulübesi ile on iki personel bulunmaktaydı. 1892'de yapıları yenilenen istasyonun ⁶¹³ daha batısındaki Çayır mevkiine ara roketanesi yapıldı. ⁶¹⁴

4.5.3. Fener Dubası

Fener Dubası yerleştirildiği tarihten itibaren boğaz girişini kolay bulmak adına kullanılıyordu. Duba yerleştirilmeden önce denizcilere broşürler gönderilmiş, konumu ve ne tür ışık yaydığı belirtilmişti.

Fener Dubası yerleştirildiği tarihte İngiliz kaptanlarca yönetiliyor diğer görevleri Osmanlılar yürütüyordu. Belgelerden çalışma şekilleri net biçimde aydınlatılamamış olmakla beraber Şükrü Kızılkök mürettebatın ayda bir değiştiğini belirtir. ⁶¹⁵ Mürettebatın iki ay denizde kalıp bir ay izinli olduğuna dair bilgiler de bulunmaktadır. ⁶¹⁶ 1933 tarihli Tahlisiye İdaresi kitabında Fener Dubası'nda ayda bir değişen iki ekibin görev aldığı yazmaktadır. Bu ekipler "*birer kaptanın nezareti ve idaresi altında birer muavin kaptanla birer fener lostromosu, birer güverte lostromosu ve 9 tayfadan ibaretti.*" ⁶¹⁷

⁶¹⁰ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 38.

⁶¹¹ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 50.

⁶¹² BOA HR.SYS. 2078 9 H 3.12.1330 M 13.11.1912.

⁶¹³ "Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel.", s. 38.

⁶¹⁴ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 14.

⁶¹⁵ Rıza Lebib Asal, *Denizin Ortasında Ölümü Yenen Adamlar...* (İstanbul: Kervan Kitapçılık, 1976)., s. 115.

⁶¹⁶ Bostan, *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri.*, s. 199.

⁶¹⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 32.

1913 Tarihli Bahriye Salnamesinde dubadaki kaptanın Tophaneli Ali bin Hüseyin Efendi olduğu görülmektedir.⁶¹⁸ Birinci Dünya Savaşı devam ederken hazırlanan nizamname taslağında dubanın erzak stoğunun düzgün tutulması gerekliliğinden bahsedilmektedir. Yine aynı taslakta Fener Dubası'nda çalışacakların Osmanlı kaptanı olması gerektiği ve bir ay süreyle görev yapılacağı belirtilmişti.⁶¹⁹ Bu nizamnameye göre dubada – muhtemelen süregiden savaştan dolayı- 7 personel görev alıyordu.⁶²⁰ Fakat bu nizamnamenin ne ölçüde uygulandığına dair bilgi bulunmamaktadır.

4.5.3.1. Fener Dubası Kazaları

Teğmen Woods anılarında bir akşam yemeğinde Fener Dubası'nın koyduğu yerden yirmi yıldır hiç kıpırdamadığını söyledikten yakın bir zaman sonra zincirinin kırıldığından bahseder. Neyse ki hava güzeldi ve yerine konulması uzun sürmedi diye yazar.⁶²¹ 1890'ları gösteren bu tarihte dubanın zincirinin koptuğu ve sürüklendiği belgelerden de doğrulanabilmektedir.⁶²² Şile civarında karaya oturan Fener Dubası on gün içinde yerine geri götürüldü.⁶²³ Duba kullanımında olmadığı durumda Tuna Komisyonu'na ve İstanbul'daki denizcilik şirketlerine bilgi verilmişti.⁶²⁴

1880'lerde Fener Dubası'nda ikinci kaptan olarak çalışan İsmail Ağa'nın fırtınalarda gösterdiği soğukkanlılık ve cansiperane tavırlarının diğer tayfaya örnek olduğu ve büyük kazaları önlediği anlatılmaktadır. Kaptan James Mathewson; “İsmail Ağa olmasaydı ne yapardım bilmiyorum” diyerek Dilaver Paşa'dan bu kişinin taltifini talep etmişti.⁶²⁵ Fener Dubası'nın zincirinin kopmasını yine dubada kaptanlık yapan Şükrü Kızılkök' “*engizisyon mezalimi*” olarak tarif etmektedir. Anlattığına göre iki gün denizin

⁶¹⁸ Süleyman Nutki, *Bahriye Ticaret Salnamesi* (İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1913), s. 43.

⁶¹⁹ DMA 0080-Mülga Bahriye 810-178 ila 188.

⁶²⁰ DMA 0080-Mülga Bahriye 810-178 ila 188.

⁶²¹ Woods, *Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey.*, s. 319.

⁶²² BOA Y.PRK.ASK. 78 24 H 20.5.1309 M 22.12.1891.

⁶²³ BOA HR.TH. 115 72 H 25.5.1309 M 27.12.1891.

⁶²⁴ Bostan, *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri.*, s. 195.

⁶²⁵ “... in short i may say, if it was not for him i do not know what i should have done...”, BOA İ..DH. 801 64938 H 4.4.1297 M 16.3.1880.

kontrolünde salınan Duba kayalıklara çarpmadan karaya oturabildi.⁶²⁶ Cumhuriyetin ilk yıllarında bölgeyi ziyaret eden Hollandalı De Booy duba yerine şamandıra kullanılmasını önerdi.⁶²⁷ 1931 yılından itibaren bu ışıklı şamandıra kullanıldı.⁶²⁸ Dubanın bir armatöre satıldığı bilgileri bulunmaktadır.⁶²⁹

4.5.4. Tahlisiye Kıyısına Vuranlar

*“Tahlisiye İstasyonları mürettebatı yalnız can kurtarmakla muvazaf olup tüccar malı kurtarılması memnudur. Resmi posta çantaları ve geminin resmi evrak ve defterleri bundan müstesnadır.”*⁶³⁰

Her ne kadar yukarıdaki kaide üzerine çalışıyor olsalar da memurlar bazı kıyı bölgelerini badana yapmak, ahırların ve atların bakımını sağlamak, binaların boya ve tamiratını yapmak gibi ek görevler yapıyorlardı. İdare memurların denizde karşılaştıkları anormal şeyleri toplama ve bildirme zorunlulukları vardı. Bunların en dikkat çekeni kıyıya vuran cesetlerdi denilebilir. İki dünya savaşı gören İdare, kıyıya vuran cesetleri genelde gömüyordu.⁶³¹ Şanslı olanlar ülkesine gönderiliyordu.⁶³² Bazı cenazelerin sahipleri yıllar

⁶²⁶ Asal, *Denizin Ortasında Ölümü Yenen Adamlar...*, s. 116.

⁶²⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 79.

⁶²⁸ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 33.

⁶²⁹ Bu konu hakkında belge bulunamadı. Bilgiler Kadem KAYA'nın anılarına dayanmaktadır. Kadem KAYA, Kazım Kaptan'ın Fener Dubasını satın aldığını, “Işık Gemisi” ismini verdiğini, donattığını, İstanbul'da seyir halindeyken kazaya uğradıklarını, kazada çarkçı Mustafa YAMAN'ın vefat ettiğini belirtmiştir. Sonrasında Haliç'te tamir edilen gemi “Üçkardeşiz” ismini almış, 1970'lerde İskenderun'a yük götürmüş, oradan Beyrut'a hububat götürürken arızalanmıştır. Geri dönen kaptan yardım için gemi içinde yangın çıkarmış, gemi karaya oturunca da sandallarla karaya çıkmışlar. Bir süre sonra gemi hurdaya verilmiş. 60 yıl Boğaz açığında sabit duran geminin 40 yıllık hareketli yaşamına dair başka bilgi bulunamadı.

⁶³⁰ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 37.

⁶³¹ Kıyıya vuran cesetlerle ilgili Kırım Savaşı'nda Liman Memurluğu ile Zaptiye Nezareti işbirliği yapmıştı. “BOA A.}MKT.NZD. 118 22 H 06.01.1271 M 29.09.1854”. İdare'nin kıyıda gördüğü cesetleri gömdüğü ile ilgili olarak bu belgelere bakılabilir. BOA ZB. 599 41 R-22.09.1323 M 5.12.1907, BOA HR. UHM. 268 29 H 12.04.1307 M 6.12.1889, BOA DH. MKT 963 30 H 26.03.1323 M 31.05.1905, BOA ZB. 599 41 R-22.09.1323 M 5.12.1907.

⁶³² Soysal, *Tarihten Gelen Işık Anadolu Feneri.*, s. 140-144.

sonra ziyarete gelebiliyordu.⁶³³ Cesedin kim olduğu anlaşılırsa üstünden çıkan malzemeler konsolosluga teslim edilirdi.⁶³⁴ Bazen de cesetlerin üstünden çıkan mektuplar sahiplerine ulaştırılıyordu.⁶³⁵ Kıyıya vuran cesetler konusunu İstanbul'a haber vermek önemliydi. Bu cesetlerin yağmalanmasını engellemek için çeşitli talimatlar bulunmaktaydı. Cesede tek yaklaşmak uygun görülüyordu. Denizde cenaze görülmesi halinde çavuşa bilgi verilecek, definden önce üzerinde bulunan eşyalar kayıt altına alınarak merkeze bildirilecekti. Memurun üzerinde cesede ait eşya bulunması suç sayılmıştı.⁶³⁶

Kimi zaman ne olduğu belli olmayan materyaller toplanıp, merkeze haber veriliyordu. Nilüfer Mayın Gemisi'nin battığı bu şekilde anlaşılmıştı.⁶³⁷ Yine Alacalı mevkinde karaya vuran bir torpido önce Şile Tahlisiye İstasyonu'na muhafaza için getirilmiş, torpidoyu inceleyen yüzbaşı, 70 cm uzunluktaki bu silahı Tophane'ye götürmüştü.⁶³⁸ Balıkçıların denizde karşılaştığı bir koyun da tahlisiye istasyonlarını ziyaret etmişti.⁶³⁹

Karaya oturan gemileri kurtarmak için boşaltılan yükler memurların ve diğer köylülerin ekmeği olabiliyordu. Buğday yüklü bir gemiyi kurtarmanın tek yolunun buğdaydan

⁶³³ Hasan Işık, "Gemiciler Mezarlığı Kefken Adası" (Yayınlanmamış, 1963). https://www.academia.edu/49407884/Gemiciler_Mezarl%C4%B1%C4%9F%C4%B1_Kefken_Adas%C4%B1 İzmir İstiklal Gazetesi'ndeki yazılardan derlenen defterin 30.01.1963-10.03.1963 tarihleri arasında yayınlandığı belirtilmiştir. Gazeteyi ait bir görsel Ek E-4'te sunulmuştur. Görseli benimle paylaşan Seyhan Demir'e teşekkür ederim.

⁶³⁴ BOA HR. UHM. 268 29 H 12.04.1307 M 6.12.1889.

⁶³⁵ Soysal, *Tarihten Gelen Işık Anadolu Feneri.*, s. 140-144.

⁶³⁶ DMA 77-Mülga Bahriye 810-166 ila 177.

⁶³⁷ Eda Gülşen Gömleksiz, "Nilüfer Mayın Gemisi," *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 48 (2020): 65-84., s. 71.

⁶³⁸ BOA Y.MTV. 95 20 H 2.11.1311 M 7.5.1894.

⁶³⁹ Soysal, *Tarihten Gelen Işık Anadolu Feneri.*, s. 89., 1991 yılında iki geminin çarpışması ile 21.000 koyun boğaz sularına dağıldı. Bazıları canlı olarak karaya çıkabildiler. "Boğazdan Koyun Aktı," *Cumhuriyet*, Kasım 15, 1991, <https://egazete.cumhuriyet.com.tr/oku/192/1991-11-15/0>. Aynı haber romanlara da yansımıştır. Orhan Pamuk, *Kafamda Bir Tuhafılık* (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2019). s. 249.

kurtulmak olduğu anlaşılınca, denize dökülmeye başlanan buğday (jandarma mukavemetini aştıktan sonra) halka dağıtılmıştı.⁶⁴⁰

Tahlisiye İdaresi'nin tarihinde giriş bölümünde bahsedilen çoğu kaza sebebine örnek bulunabilir fakat İdare için kaza sebebi ya da geminin bandırası önemli değildi. Onlar kazaya uğrayan gemiye hızlı bir şekilde ulaşp insanları kurtarmak gayretindeydiler. Kazaya müdahale şekilleri incelendiğinde karadan müdahale, denizden müdahale ve hem karadan hem denizden müdahale şeklinde formüle edilebilir. Son dönemde havadan müdahale yöntemleri de gelişmiştir. Fakat yoğun hava muhalefeti çoğu zaman havadan müdahaleye izin vermemektedir.

4.6.Tahlisiye Yöntemleri

4.6.1. Karadan Tahlisiye Yöntemi

Denizde seyir halindeyken seyir emniyetini kaybeden, karaya oturan gemiler için denizden kurtarma seçeneğinin müsait olmadığı durumlarda kullanılan bir yöntemdir. Güzel havalarda 320 metre⁶⁴¹ mesafeye kadar kullanılabilirler. Fakat şiddetli rüzgâr bu mesafeyi kısaltır.

Tahlisiye İdaresi yirmi dört saat usulüne göre çalışır, sürekli olarak denizi gözlerdi.⁶⁴² Havanın kapalı olduğu zamanlarda denize daha yakın olmaları tavsiye edilirdi.⁶⁴³ Nöbetçilerin geceleri uyumalarına izin verilmişse de bu konuyu suiistimal ettikleri anlaşılırsa maaş kesintisi uygulanabiliyordu. Gece, gemileri yanlış yönlendirecek şekilde ateş yakılması yasaktı. Çevrede -örneğin çobanlar tarafından- bu şekilde yakılan ateşleri nöbetçilerin söndürmesi beklenirdi.⁶⁴⁴ Kaza görüldüğü anda en hızlı şekilde en yakın roket istasyonuna bilgi verilmesi gerekiyordu. Teknoloji geliştikçe nöbetçilerin dürbünleri, işaret fişekleri, roketanelerde telefonları oldu. Böylece haberler daha hızlı ulaşmaya başladı.

⁶⁴⁰ Soysal., s. 149.

⁶⁴¹ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 94.

⁶⁴² Rasim, *Türkiye Coğrafyayı Sahilisi Karadeniz Sevahili.*, s. 102.

⁶⁴³ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 22.

⁶⁴⁴ DMA 77-Mülga Bahriye 810-166 ila 177.

Roket sistemi genelde karadan 150-200 metre uzakta olan gemiler için uygundur. Cankurtaran sandallarının denize inmesinin sakıncalı olacağı düşünülür ve roket vasıtasıyla kazazede gemi ulaşılabilir durumdaysa bu yöntem kullanılır. Her bölge roket sistemini kurmak için uygun olmayabilir. Karada gemiye ulaşmak için en uygun bölüme roket aparatları; şanslılarsa at sırtında ama çoğu zaman insan gücüyle taşınırdı.⁶⁴⁵ Yapılan talimlerde roket sisteminin kuruluşunun 15-16 dakikada tamamlandığı yazılıdır⁶⁴⁶ fakat bu durum rüzgâra, atışların isabetine, kazazede gemideki insanların kabiliyetine ve uzaklığa bağlıdır.

Makara sistemi için uygun alan belirlendikten sonra roket atılarak kazazede gemiye kılavuz halat gönderilir. Halatın ucunda kazazedelere yönelik talimatların bulunduğu, ahşaptan, altıgen prizma formunda bir aletin altı yüzünde altı farklı dilde ne yapacağı yazılıdır. Bu kılavuz ip kazazede gemideki birisi tarafından geminin yüksek bir bölümüne bağlanır ve makara sistemi kurulur. Böylece ortaya çıkan bir çeşit ilkel teleferikle kazazedeler tek tek gemiden karaya alınır. İşlem bittikten sonra yoma makası ile kazazede gemi ile bağlantı kesilirdi.⁶⁴⁷

Teoride bu şekilde olan yöntemin başarısı hem roketle doğru noktaya atış yapılması hem de kazazede gemidekilerin kılavuz halatları uygun şekilde bağlamasına bağlıdır. Bilgilendirme talimatı birkaç dilde gönderilmiş olmasına rağmen kaza anında talimatnameler değil panik üzerine hareket ediliyordu. Atılan roketle gelen ipe kendini bağlayıp denize atlayanlar bile olmuştu.⁶⁴⁸ Kılavuz halatla ne yapacağını bilmek önemliydi. 1876'da atılan rokete tepki vermeyen bir Rus briği batmıştı. Canlı olarak karaya çıkmayı başarabilen iki kişi gelen roketlerden bir şey anlamadıklarını, kendilerine saldırı yapıldığını düşündüklerini belirtmişlerdi.⁶⁴⁹

⁶⁴⁵ *Türkiye Cumhuriyeti Tahliye İdaresi.*, s. 93.

⁶⁴⁶ *Türk Kıyılarında Tahliye İstasyonları.*, s. 23.

⁶⁴⁷ Bu sistemde kullanılan malzemelerin ayrıntılı açıklaması ve sistemin kuruluşuna dair görseller Ek D-3'de sunulmuştur.

⁶⁴⁸ Maynard, "Mr. Maynard to Mr. Evarts.", "although to each is attached full directions in English, French, Turkish, and Greek, it is no uncommon thing to behold the first man who clutches the line onboard the stranded ship fasten it around his body and jump into the breakers..."

⁶⁴⁹ "Mehmet The Anti-Human." *Pall Mall Gazette*

1893 senesinde Kelağra mevkinde Yunan gemisinin direğinin kırılması ile sesin geldiği yöne roket atılmıştı. Sis ve fırtına kazazede gemiyi görmeyi engellese de roketlerden biri gemiye ulaşabilmiş, 16 kişi ölmek üzereyken kurtulmuştu.⁶⁵⁰ Bu kazaya yakın tarihli başka bir kazada, roket malzemelerinin denize kurulması icap etti. Herkesi karaya aldıktan sonra memurların on üç saattir çalıştığı ve bazılarının yorgunluktan baygın düştükleri belirtiliyordu.⁶⁵¹ Roketlerin gemiye isabet etmediği durumlarda kılavuz halatlar bir memurun gemiye kadar yüzme cesareti ile ulaşıyordu.⁶⁵²

Bazen de roket sistemi kuruluyor fakat gemi kaptanı havanın durumuna yahut gemisine güvenerek karaya gitmeyi kabul etmiyordu. Bu durumlarda tehlike geçene kadar sistemin her an kullanılacak şekilde kalması önerilirdi. Benzer şekilde sandalla yardım gönderilen gemi kaptanı imza vererek sandal istemediğini, gemide kalacağını belirtebilirdi. Bu durumda kaptandan yeni bir haber gelmedikçe tekrar sandal gönderilmezdi.⁶⁵³

4.6.2. Denizden Tahlisiye Yöntemi

Roketle ulaşılamayan alanda kazaya uğrayan gemiler için tek umut cankurtaran sandallarını beklemektir. Olasılıkla sandalla gemilerden ve denizden insan kurtarılrken seçim yapılmak zorunda kalınmıştır. Fakat bu cankurtaran sandalı etiği konusunda felsefi söylemden öte bir bilgimiz yok.⁶⁵⁴ İdarenin talimatlarında kime öncelik verileceğine dair bilgi bulunmamaktadır. Bununla beraber talimlerde emir verildikten sonra 5 dakika içinde memurun can yeleklerini giymiş şekilde sandalla denizde oldukları yazıyor.⁶⁵⁵ Denizde kazazede gemiye yaklaşamayan durumlarda da makara sistemi kurularak kazazedeler sandala alınabilirdi.

Kazazede geminin yedek sandallarıyla karaya doğru gelmesi durumunda kişileri doğru yönlendirmek de memurların işi idi. Bölge kayalık olduğu için kılavuzluk önemliydi.

⁶⁵⁰ BOA Y. PRK. ASK. 90-51 H 25.10.1310 M 12.05.1893.

⁶⁵¹ BOA Y. PRK. ASK. 90-51 H 25.10.1310 M 12.05.1893.

⁶⁵² *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 25.

⁶⁵³ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 37.

⁶⁵⁴ Garrett Hardin, "Living on a Lifeboat," *Bioscience* 24, no. 10 (1974): 561–68, <https://doi.org/10.2307/1296629>.

⁶⁵⁵ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 23.

Böyle durumlarda gündüzleri işaret flamasıyla geceleri fenerle sandallara kılavuzluk yapılıyordu.⁶⁵⁶

Denize çıkan sandalların kapasitesi sınırlıydı. 1892 senesinde Summers sandalla kazazede gemidekileri kurtarmak için birkaç tur atmak zorunda kalmıştı. Kurtarılmayı bekleyen otuz sekiz kişinin on sekizi sandala alınmış, güçlkle sahile ulaşabilmişti. Kalanlar kurtulmak için bir gün daha beklemek zorunda kaldılar.⁶⁵⁷ Başka bir örnekte roket menziline uzakta karaya oturan gemide bulunan beş kişiyi kurtarmak için yola çıkan cankurtaran sandalı, dönüşte arızalandı. Şile'ye gelebilmesi için fazladan çaba gerekmişti.⁶⁵⁸

4.7.Tahlisiye Sonrası İşlemler

4.7.1. Kazazedelerin Nakli

Kazazedelerin kurtarıldıktan sonra güvenlik ve sağlıklarının temin edilmesi gerekiyordu. Cankurtaran sandallarına alınan kişiler için yapılacak ilk iş onlara cankurtaran yeleklerini giydirmek idi. Dalgaların durumuna göre kazazedelerin sandallara bağlanması da gerekebilirdi.⁶⁵⁹

Doğal olarak en sık rastlanan vaka boğulma ve donma vakalarıydı. Yanık vakalarına da rastlanabiliyordu. Denizden ıslak çıkan birisinin elbiseleri çıkarılıyor ve kuru kıyafetler veriliyordu. Boğulmuş kişiye “Schaefer” usulü suni teneffüs yapılıyordu. Bu yöntemde boğulan kişi yüzüstü yatırılıyor, kolları öne uzatılıyor⁶⁶⁰, başı yana çevriliyor ve kaburgalarına doğru ileri-geri baskı uygulanıyordu. Bu işlemin bir saatten fazla yapılması tavsiye ediliyordu.⁶⁶¹

Dünyada boğulanlara ilk yardım konusunda farklı uygulamalar da mevcuttur. Mesela Hollanda'da boğulanlar anüsten tütünle uygulama yapılarak canlandırılmaya

⁶⁵⁶ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 29.

⁶⁵⁷ BOA Y. PRK. ASK. 90-51 H 25.10.1310 M 12.05.1893.

⁶⁵⁸ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 26-27.

⁶⁵⁹ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 47.

⁶⁶⁰ Yöntemin anlatıldığı bazı kaynaklarda eller alın konuluyor.

⁶⁶¹ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 30-31.

çalışılıyordu. Yöntem 18. ve 19. yüzyıllarda kullanılmıştır.⁶⁶² Ağızdan suni teneffüs yöntemi 20. Yüzyılda yaygınlaşmıştır.⁶⁶³ İdare memurlarının kullandığı Schaefer yönteminin öğrenilmesi ve uygulaması kolaydı. Bugün uygulanan yöntem olan ağızdan suni teneffüsün mucidi Doktor Peter Safar'dır. 1960'lardan sonra bu uygulama dünya genelinde yaygınlık kazanmıştır.⁶⁶⁴

Donma riski taşıyan kişiler için kuru battaniyeler hazır bekliyordu. Kılavuzlarda kuru battaniyeler dışında donmaya özel bir önlemden bahsedilmemektedir. Donma konusunda bilgi ve belirtiler literatüre görece yeni girdi.⁶⁶⁵

Kurtarılan kazazedeler istasyonlarda ağırlanır, “sıcak bir çorba, sıcak bir çay ve icabında kullanılmak üzere konyak daima hazırdır.”⁶⁶⁶ Tedavileri doktor tarafından yapılır, havanın müsait olduğu en yakın zamanda İstanbul'a nakilleri sağlanır. Cumhuriyet Dönemi'nden sonra nakil işlemlerinde otobüsler kullanıldığı görülmektedir.⁶⁶⁷

4.7.2. Tahlisiye Aletlerinin Bakımı

Tahlisiye işlemlerinin başarıyla tamamlanması için malzemelerin her zaman kullanıma hazır durumda olması gerekir. Bu amaçla tahlisiye memurlarının düzenli talim yapması, can kurtaran sandallarının bakımlı olması, malzemelerin temiz ve tertipli şekilde

⁶⁶² Joost J.L.M. Bierens, “The Amsterdam-Based Maatschappij Tot Redding van Drenkelingen 1767–2017: Guiding Drowning Resuscitation during 250 Years,” *Resuscitation* 120 (2017): A1–4, <https://doi.org/10.1016/j.resuscitation.2017.09.018>.

⁶⁶³ Bart Jan Meursing, “A Brief History Of Resuscitation,” in *Drowning: Prevention, Rescue, Treatment*, ed. Joost J.L.M. Bierens (Heidelberg: Springer, 2014), 25–36, <https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-642-04253-9>, s. 35.

⁶⁶⁴ Meursing, “A Brief History Of Resuscitation.”

⁶⁶⁵ Harvey V. Lankford, “Dull Brains and Frozen Feet: A Historical Essay on Cold,” *Wilderness and Environmental Medicine* 27, no. 4 (2016): 526–32, <https://doi.org/10.1016/j.wem.2016.09.005>, s. 526

⁶⁶⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi.*, s. 97. Osmanlı Dönemi'nde konyak bulunup bulunmadığına dair bir bilgiye rastlanmadı. Kazazedelerle ilgili bir gazete haberinde içkilerle ilgili “where warm blankets and hot grog will restore exhausted” ifadesi geçiyor. Maynard, “Mr. Maynard to Mr. Evarts.”, s. 967.

⁶⁶⁷ *Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları.*, s. 27.

depolanması lazımdır.⁶⁶⁸ Bir tahlisiye işlemini bittiği zaman memurların izne, dinlenmeye gitmesi durumu söz konusu olamazdı. Her an yeni kaza riski bulunduğu için yeterli personelle beraber alet-edevatın hazır durumda beklemesi önemliydi.

1935 yılında Tahlisiye İdaresi'nde çalışmak isteyenler ve terfi edecekler için 223 adet soru hazırlandı. Bu sorularda roket takımlarından sandallardaki görevlere kadar her ayrıntıya yer verildiği görülmektedir. Bir buçuk ay sürmesi öngörülen kurs sonrasında başarılı olanlar Tahlisiye Umum Müdürlüğü'ne bildirilecekti.⁶⁶⁹ Her ne kadar "tahlisiyecinin oğlu tahlisiyeci olur" kuralı bilinse de bu talimatname ile yapılan işlerde İngilizlerden kalma bir standardın devam ettiği anlaşılmaktadır.

İdare'nin günlük jurnalleri incelendiğinde kullanılan malzemelerin ve kalan malzemelerin kaydının özenle tutulduğu görülmüştür. Şu anda Yomburnu İstasyonu'nda tutulan jurnallerde kullanılan malzemeler, ne amaçla kullanıldıkları ve kalan malzemeler kaydedilmiştir. Yine aynı istasyonda 1894 yılına ait ayrı bir malzeme defteri bulunmaktadır. Burada da yıllık inşaatlar vs için kullanılacak malzemelerin kayıtlarının olduğu görülmüştür.⁶⁷⁰ İdare kurulurken ve verginin düzenlendiği yıllarda İngiltere'den çok malzeme geldiği bilinmektedir. Uygun saklama koşulları sağlandığında son kullanma tarihi bulunmayan bu malzemelerin örnekleri İdare'nin müze olan istasyonlarında sergilenmektedir.

Bahsedildiği gibi tahlisiye işlemleri bittikten sonra hem personelin hem de malzemelerin yeni operasyona hazır durumda olması gerekiyordu. Bu konuda memurları en çok zorlamış olan konu sandalların kayıkhaneye geri çekilişi olmalıdır. Kaza anında hemen denize girebilmesi için kızak sistemi düzenlenen bu sandalların geri yerine konulması

⁶⁶⁸ *Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat.*

⁶⁶⁹ *Tahlisiye Cansandal ve Roket Mevkileri Memur ve Mürettebatına Mahsus Kurs Talimatname ve Sualleri* (İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası, 1935). Bu kitapçık Ek D-1'de sunulmuştur.

⁶⁷⁰ Bu istasyonda bulunan jurnal defterlerinin birkaç sayfası ve malzeme defteri yazar tarafından fotoğraflanmıştır fakat bu defterlerin profesyonel olarak dijitalize edilmesinin İdare'nin tarihi için önemli olduğu düşünülmektedir. Jurnal Defteri ve Mühimmat Defterine dair örnek Ek E-2, Ek E-3'te sunulmuştur.

kolay değildi. İngiltere’de bu işlemler için atlardan yardım alındığını bazı istasyonlarda yöredeki kadınların da yardımcı olduğunu bilinmektedir.⁶⁷¹

5. SONUÇ

Tahlisiye İdaresi, kuruluşu, finansmanı bakımından Osmanlı tarihinin, işleyiş bakımından da dünya modernleşme tarihinin özgün bir müessesesidir. Kuruluşunda etkili olan lobi faaliyetleri ve finansmanı için vergi alınması normal karşılanabilmekle beraber 1880 yılından itibaren “*geliri/masrafi kendine ait bir idare*” olması onu Osmanlı tarihi açısından farklı bir konuma getirmektedir. İdare dünya modernleşmesi açısından muadilleri ile beraber önemlidir zira ilk defa deniz kazalarına karşı karadan önlem alınması fikri süreklilik arz eden bir yapıya dönüşmüştür.

Kuruluşa dair fikirler Kırım Savaşı ile gündeme gelmiştir. Bu savaş Karadeniz’in Avrupa deniz ticaretine entegre olmasının son safhasıydı. Artan trafik zaten sis, fırtına ve benzer kıyı örüntüsüne sahip Boğazda kazaların artmasına sebep oluyordu. Avrupa’da insan hayatına değer verilmeye başlanmış, gemi kazaları kader olmaktan çıkmıştı. Benzer önlemler Boğaz’daki kazaları önlemek için de gündeme geldi. Fakat Osmanlıların ihtiyaçlar hiyerarşisinde bu önlemler henüz yer etmemişti. Onları ikna etmek için tüm Avrupa ülkelerinin ve -ticareti olmasa bile insanlığa önem veren- Amerika’nın girişimde bulunması gerekiyordu. İkna için ikinci yöntemleri masrafları karşılayacak olmalarıydı.

Benzerleri gönüllü çalışıp, bağışlarla süren İdare kendine has vergisini alarak faaliyete başladı. Muallim olarak gelen iki İngiliz sadece öğretmediler, kendileri de tahlisiye operasyonlarına katıldılar. İdare’nin Rumeli sorumlusu Samuel Palmer tahlisiye işlemi yaparken öldü. 93 Harbine denk gelen bu zaman aynı zamanda İdare’nin finansal anlamda ilk sınavıydı. Savaştan mağlup çıkan Osmanlı haliyle bu sınavdan kaldı. İdare’nin kontrolü -Osmanlı’nın onayı dışında- sefaretlere geçti. Böylece İngilizlerin yönetiminde, Müslüman personelle, sadece can kurtarmak işi yürüten bir İdare ortaya çıktı. Masraflarını karşılayan İdare, mali anlamda sorun yaşayan Osmanlı’nın tersine gelir fazlası verdi. Bu gelirleri isteyen Bahriye Nazırı’nın taleplerine sefaretler set çekti. 2.

⁶⁷¹ Tony Hymas, *The History Of The RNLI- “Heroes Of The Sea”* (England.), <https://www.youtube.com/watch?v=oLpPM44dKqE>.

Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlılar İdare'nin yönetimine girmeye çalıştılar fakat aynı setle karşılaştılar.

Birinci Dünya Savaşı'na girerken İdare kendi halinde görevine devam ediyordu. Londra'da 90 000 lirası vardı. Savaş başlamadan boğazların kapatılması, Osmanlıların tek taraflı olarak kapitülasyonları kaldırmasıyla yeni döneme girildi. Bu dönem eksik maaşlar fakat büyük umutlarla başladı. Zamanla maaşlar daha da eksildi umutlar da sönmeye yüz tuttu. Savaştan mağlup ayrılan ve Mondros'u imzalayan Osmanlı, İdare personeline şimdilik ses etmemesini, kapitülasyonları hatırlatmamalarını salık verdi. Sevr imzalandıktan sonra yine ses çıkarılmamasını, boğazda söz hakkı elde etmek için idare edilmesini istendi. Sevr'den sonra İdare'nin Londra'daki parası talep edilince İngiliz Fevkalade komiserliği duymazlıktan geldi. Devamında TBMM ile imzalanan Mudanya Mütarekesi İdare personeline alamadığı maaşlar için tekrar umutlandırdı. Maaşlarını almaları Lozan'dan sonraya kalsa da umutlarını sürdürebildiler.

Lozan imzalandıktan sonra Boğazlar üzerinde daha fazla hak iddia etmek adına İdare'ye önem verildi. İstasyonlar yenilendi, yenileri eklendi, personel alındı. Londra'daki para ülkeye geldi. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra Boğazlar tamamen Cumhuriyetin kontrolüne geçti, Boğazlar Komisyonu feshedildi. İdare de bir yıl sonra bütçesi ile Denizbank'a devredildi. 1941 yılında personelinin çoğunun emeklilik yaşının geldiği, yeni personel alınmadığından yakınılıyordu.

Osmanlı'da özgün diye addettiğimiz bu idarenin tek özgünlüğü yönetimi ve finansmanına dair değildir. Osmanlı topraklarında can kurtarmaya dair başka istasyon kurulması Cumhuriyet dönemine kadar beklemiştir. Osmanlılar yeni istasyon kurmayı düşündüler fakat bu işi Tahlisiye İdaresi'nin parasını kullanarak yapmak istediler. Sefaretlerden onay gelmeyince yeni istasyon fikirleri arşive kaldırıldı. İstisna sayılabilecek bir örnek Yafa'da istasyon kurulması fikri idi. Burada istasyon kurulmasını İngilizler istedi ise de Osmanlılarca istasyon kurulması "*katiyen caiz*" bulunmadı.

İdare personeli görev yerini terk edeceğini söylediğinde Osmanlılar, hizmetin aksamasından değil sefaretlerin şikayetlerinden çekindiler. Avrupa'da aynı dönemde binlerce istasyon bulunmaktaydı ve çokça ifade edildiği üzere gönüllülük esası üzerine faaliyet gösteriyordu. Bu bilgiler ışığında değerlendirildiğinde dış baskılar olmasaydı Boğaz açığında önlem almak konusu Osmanlıların aklına gelmeyecekti denilebilir.

İdare'nin finansmanı konusunda İngilizlerin kuruluştan itibaren tutarlı ve İdare'nin lehine bir tutum içinde oldukları görülür. Verginin sadece İdare için kullanılması konusunda oldukça hassastılar. 1880'den itibaren İdare yönetim bakımından özgün hale geldi ve para artırmaya başladı. İdare yönetimi Osmanlı'da kalsaydı gelirden para artırımını beklemek fazla iyimser bir sonuç olur.

İdare'ye atfedilen önem İdare'nin kimin yararına çalıştığı ile de ilgilidir. Malzemelerin hepsi Londra'dan geliyordu. Boğaz trafiğinde tonaj bakımından İngiliz bandıralı gemiler ağırlıktaydı. 1870-1910 arasında 43 İngiliz vapuruna müdahale edilmişti. Boğaz trafiğinde buharlı gemilerin oranı ve bu gemilerin tonajı arttıkça İdare'nin kime hizmet ettiği tartışılır oldu. Gemiler tonajlarına göre vergi veriyordu. Büyük tonajlı gemiler hem daha az kazaya uğruyor hem de kaza yaptıkları noktalara İdare'nin müdahale şansı olmuyordu. Bu açıdan İdare'yi yöneten komisyon yüksek tonajlı gemilerin vergisini azalttı. Komisyonunda İdare'nin masraflarının buharlı gemilerce karşılandığı fakat yelkenli gemilere (ki onlar da Osmanlı bandıralı gemilerdi) hizmet edildiği tartışıldı. Yine de İdare bakımından kaza anında gemilerin bandırası ya da tonajı önemli değildi.

Kurulduğu zamandan beri kullanılan yöntemlerin ve teknolojilerin çok az değişimle günümüze gelebilmesi de İdare'yi özgün kılmaktadır. Günümüzde gelişmiş navigasyon, anlık haber akışı, otonom sürüş teknolojileri gelişmiştir. Fakat hala kazalar meydana gelmektedir. Bu kazalara yönelik müdahaleler İdare'nin kuruluşundan bu yana aynı prensiplerle devam etmektedir. Hava yoluyla tahliye yöntemleri son yıllarda gündemdeyse de Karadeniz'in fırtınası bu yönteme izin vermez.

İdarenin kullandığı binalardan bazıları aktif kullanılmaktadır. Kimileri restore edilmiş, özel mülk olarak ya da kafe olarak faaliyetine devam etmektedir. Özellikle Avrupa'nın batı kısımlarındaki yapılar, bölge maden sahası olduğu ve deniz doldurulduğu için yok olmuştur. İdare binalarının -en azından kalanlarının- ilk haliyle restore edilmesi ve korunmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Özellikle gözcü kulübeleri dünyada örneğine rastlanmayan yapılardır.

İdarenin kuruluşunda görev alan personeller, bölge halkından denizi bilenler arasından seçilmiştir. Yazılı olmayan bir kural olarak memurluk babadan oğula geçmiş fakat 2018 yılından itibaren Kamu Personeli Seçme Sınavı ile alımlar yapılmaya başlanmıştır. Tahliye İdaresi ile oluşmuş kültür emekli memurların kurdukları sosyal medya

hesaplarıyla, müzeye dönüşen istasyonlarla, emekli memurlarla yapılan sohbetlerle geleceğe aktarılmaktadır. Bu açıdan İdare tarihinin incelendiği bu tez eksiktir. Personelin günlük yaşamını nasıl idame ettirdiği, kendilerine has oluşturdukları kültürde nelere değer verip vermedikleri, anlaşmazlıkları nasıl çözdüklerine dair yazılı kaynaklara değinilmiş fakat konu eksik kalmıştır. Bu bağlamda yapılacak sözlü tarih çalışmalarının İdare tarihine katkı sunacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

BOA (Devlet Arşivleri Genel Başkanlığı)

DABCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi)

DBTDA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Dış İşleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi)

DMA (Deniz Müzesi Arşivi)

İngiliz Dış İşleri Arşivi

GAZETELER

Bruce Herald

İktisadi Yürüyüş

Muhibbân

TC Resmi Gazete

The Bankers Magazine

The Court Journal and Fashionable Gazette

The Pall Mall Gazette

The Brisbane Courier

The Times

KİTAPLAR

A.Bardin. *Du Sauvetage Des Naufragés En Belgique*. Bruges: Public Domain, Google-digitized., 1869. <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044056972912>.

Akdoğan, Hakan. *Struma Karanlıkta Bir Ninni*. İstanbul: Doğan Kitap.

- Améro, Constant. *Les Aventuriers De La Mer : Tempêtes, Naufrages, Révoltes, Hivernages*, 1899. [https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5493992q.r=Les aventuriers de la mer tempêtes%2C naufrages%2C révoltes?rk=21459;2](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5493992q.r=Les%20aventuriers%20de%20la%20mer%20tempetes%2C%20naufrages%2C%20revoltes?rk=21459;2).
- Annual Report Of The Operations Of The United States Life Saving Service. Washington: US Government Printing Office, 1876.
- Apollonios, Rodoslu. Argonautika Altın Postun Alınış Destanı. Sema Sandalcı(çev.),. İstanbul: Kapra Yayıncılık, 2021.
- Arslan, Murat. Arrianus'un Karadeniz Seyahati. İstanbul: Odin Yayıncılık, 2005.
- Arslan, Murat. İstanbul'un Antikçağ Tarihi. İstanbul: Odin Yayıncılık, 2010.
- Asal, Rıza Lebib. Denizin Ortasında Ölümü Yenen Adamlar... İstanbul: Kervan Kitapçılık, 1976.
- Aşık, Betül. Bir Zamanlar Şile'de Yaşam "Sözlü Tarih." İstanbul: Şile Belediyesi, 2019.
- Bal, Nurcan. XIX Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi. İstanbul: Kopernik Kitap, 2018.
- Baltalı, Kemal. 1856-1871 Yılları Arasında Karadeniz'in Tarafsızlığı Sorunu. Ankara. Elif Matbaacılık, 1973.
- Barrow, John. The Nautical Magazine and Naval Chronicle For 1849 A Journal Papers On Subjects Connected With Maritime Affairs. London: Simpkin, Marshall, 1849.
- Bart, Sir William Hillary. "An Appeal To The British Nation on the Humanity and Policy of Forming A National Institution For The Preservation Of Lives and Property From Shipwreck." London: G. and W.B. Whittaker Ave-Maria- Lane, 1823.
- Barry Buzan, Richard Little. *International Systems in World History : Remaking the Study of International Relations*. New York: Oxford University Press, n.d. <https://archive.org/details/internationalsys00barr/page/256/mode/2up>.
- Başar, Ahmet Hamdi. Gazi Bana Çok Kızmış / Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları-1. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2007.

- Baskıcı, Mehmet Murat. 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara: Turhan Kitapevi, 2005.
- Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman. Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1. İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları 1, 1994.
- Berkes, Niyazi. Türkiye'de Çağdaşlaşma. Ahmet Kuyaş(çev.),. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016.
- Bijişkyan, P. Minas. Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819. Hrand D. Andreasyan(çev.),. İ. ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları No:1411. İstanbul: İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969.
- Birsel, Salah. Boğaziçi Şıngır Mıngır. İstanbul: Sel Yayıncılık, 2018.
- Bostan, İdris, ed. Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri. İstanbul: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021.
- Bostan, İdris. Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Bostan, İdris. Osmanlı Deniz Ticareti. İstanbul: Küre Yayınları, 2019.
- Boyle, Clara Asch. Boyle of Cairo: A Diplomatist's Adventures in the Middle East. Wilson, 1965.
- Bozkurt, Abdurrahman. Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol. İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2014.
- Bulgakov, Mihail. Köpek Kalbi. Uğur Böke(çev.),. İstanbul: Can Yayınları, 2021.
- Burke, Peter. Afişten Heykele Minyatürden Fotoğrafa Tarihin Görgü Tanıkları. Zeynep Yelçe(çev.),. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003.
- Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat. İstanbul: Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1934. (Milli Kütüphane Yer No: 1934 BD 10)
- Çelebi, Katip. Tuhfetü'l-Kibar. Çetin Şan Seda Çakmakiçoğlu(çev.),. İstanbul: Kabalıcı Yayınevi, 2007.

- Charles King. Karadeniz. Zülal Kılıç(çev.), İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- Collier, William Francis. The History Of England. London: T. Nelson and Sons, Paternoster Row, 1864.
- Corbin, Alain. The Lure Of The Sea The Discovery Of The Seaside İn The Western World. Edited by Jocelyn Phelps,. California: University Of California Press, 1994.
- Cox, Samuel Sullivan. Bir Amerikan Diplomatın İstanbul Anıları (1885-1887). Gül Çağalı Güven(çev.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010.
- Cox, Samuel Sullivan. Diversions of a Diplomat in Turkey. New York: Charles L. Webster &CO., 1887.
- Criss, Bilge. İşgal Altında İstanbul (1918-1923). İstanbul: İletişim Yayınları, 2020.
- Davis, Ralph Henry Carless. Orta Çağ Avrupa Tarihi. Rümeysa Şişman(çev.), İstanbul: Dergah Yayınları, 2020.
- Eco, Umberto. Ortaçağ Barbarlar, Hristiyanlar, Müslümanlar. Leyla Tonguç Basmacı(çev.), İstanbul: Alfa Yayınları, 2021.
- Efendi, Kırımı-zade Mehmed Neş’et. Sultan İkinci Abdulhamid Han’a Takdim Edilen Journallerin Tahkik Raporları (1891-1893). Edited by Ahmet Temiz Raşit Gündoğdu,, Kemal Erkan,. İstanbul, 2008.
- Ekinci, İlhan. “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850).” In Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık, edited by Osman Köse, 885–905.
- Ekinci, İlhan. Tuna Nehri’nde Diplomasi Oyunları. Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014.
- Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar. Çağını Yakalayan Osmanlı ! İstanbul: IRCICA, 1995.
- Eldem, Vedat. Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1994.

- Erim, Nihat. Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt:1 Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.
- Eyice, Semavi. Bizans Devrinde Boğaziçi. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021.
- Feyzan, Bahar. Aşk Yolcusu. İstanbul: Everest Yayınları.
- Finkel, Caroline . Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı. Zülal Kılıç(çev.),. İstanbul: Timaş Yayınları, 2020.
- Geçili, Derya. Osmanlı Donanmasında Yangınlara Karşı Alınan Önlemler. Ankara: Gece Kitaplığı, 2020.
- Gencer, Ali İhsan. Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu. Vol. İstanbul: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.
- George Edward Eyre, William Spottishwoode, ed. Consolidated Tables Of Duties For Lights, Buoys, and Beacons, Great Britain and İreland Chargeable On Coasting Vessels. Trinity House. London, 1871.
- Georgeon, François. Sultan Abdülhamid. Ali Berktaş(çev.),. İstanbul: Homer Kitabevi, 2003.
- Ghervas, Stella. “The Black Sea.” In In Oceanic Histories, ed. David Armitage. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.
- Gombrich, E. H. Sanatın Öyküsü. Ömer Erduran Erol Erduran(çev.),. İstanbul: Remzi Kitapevi, 2020.
- Gordon, Stewart. On Altı Batıkta Dünya Tarihi. Zülal Kılıç(çev.),. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2018.
- Grimal, Pierre. Mitoloji Sözlüğü Yunan ve Roma. Sevgi Tamgüç(çev.),. İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2012.
- Güran, Tevfik. Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897. Ankara: TC Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Gürkan, Emrah Safa. Sultanın Korsanları, Osmanlı Akdeniz'inde Gaza, Yağma ve Esaret. İstanbul: Kronik Kitap, 2020.

- Gyllius, Petrus. İstanbul Boğazı. Erendiz Özbayoğlu(çev.),. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000.
- Hammer, Joseph Von. İstanbul ve Boğaziçi 1. Cilt. Senail Özkan(çev.),. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011.
- Hampden, Charles Hobart. Hobart Paşa'nın Anıları. Derin Türkömer Şarman, Kansu. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Harari, Yuval Noah. Hayvanlardan Tanrılara Sapiens İnsan Türünün Kısa Bir Tarihi. Ertuğrul Genç(çev.),. İstanbul: Kolektif Kitap, 2015.
- Hayreddin Karaarslan, Behcet Cemal. Denizde Men'i Müsademe Cilt 1. İstanbul, 1941.
- Hayta, Necdet. Tarih Araştırmalarına Kaynak Olarak Tasvir-i Efkâr Gazetesi (1278/1862-1286-1869). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2002.
- Hobsbawm, Eric J. Sermaye Çağı. Bahadır Sina Şenel(çev.),. Ankara: Dost Kitapevi, 2003.
- Hobsbawm, Eric J. İmparatorluk Çağı. Vedat Aslan(çev.),. Ankara: Dost Kitapevi, 2014.
- Holt, Ben. Dog Heroes True Stories Of Canine Courage. Sussex: Summersdale Publishers, 2009.
- Hopper, William B. The Shipwreck Aid Society of Constantinople. Constantinople: Levant Herald, 1862.
[https://books.google.com.tr/books?id=FXIZAAAACAAJ&dq=the shipwreck aid society&hl=tr&pg=PA1#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.tr/books?id=FXIZAAAACAAJ&dq=the+shipwreck+aid+society&hl=tr&pg=PA1#v=onepage&q&f=false).
- “Introductions to Heritage Assets: Coastguard Stations.” Historic England, 2016.
<https://historicengland.org.uk/listing/selection-criteria/ihas/>
- Işık, Hasan. “Gemiciler Mezarlığı Kefken Adası.” Yayınlanmamış, 1963.
- James C. Scott. İlk Devletlerin Derin Tarihi, Tahıla Karşı. Akın Emre Pilgiri(çev.),. Koç Üniversitesi Yayınları, 2020.
- John Lloyd Stephens. Incidents of Travel in Greece, Turkey, Russia, and Poland. Vol. 1. New York: Harper and Brothers, 1855.

<https://books.google.com.tr/books?id=W6FUAAAAYAAJ&pg=RA2-PA242&dq=false+bosphorus&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwjgwrD81938AhVvSvEDHbKwD4w4ChDoAXoECAgQAg#v=onepage&q=false+bosphorus&f=false>.

Jourdin, Michel Mollat Du. Avrupa ve Deniz. Muhittin Kargın(çev.),. İstanbul: Afa Yayınları, 1993.

Kakıncı, Halit. Struma. İstanbul: Destek Yayınları.

Kal'a, Ahmet, ed. İstanbul Ahkam Defterleri, İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742-1779). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi.

Karakışla, Yavuz Selim. *Eski İnsanlar Eski Cemiyetler Osmanlı Toplumsal Tarihi Çalışmaları (1904-1926)*. İstanbul: Doğan Kitap, 2017.

Kılıçaslan, M Emre. Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Kumpanyası. Libra Kitap, 2019.

King, Charles. Pera Palas'ta Gece Yarısı, Modern İstanbul'un Doğuşu. Ayşen Anadol(çev.),. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2016.

Kocaeli İl Yıllığı 1967. Kocaeli: Doğan kardeş Matbaacılık Sanayii, 1970.

Koraltürk, Murat. Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.

Külünk, Muhammet Emin. Kapitülasyonların Kaldırılması. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011.

Kurdakul, Necdet. Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar. İstanbul: Döler Neşriyat, 1981.

Lehr, Peter. Korsanlar Vikinglerden Somali Korsanlarına Kadar Korsanların Keşfedilmemiş Tarihi. Doğan Mert Demir(çev.),. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021.

Liancourt, Auguste. Biographical Notes on Callistus Augustus Count de Godde-Liancourt Founder of over One Hundred and Fifty Humane Societies, in Africa,

America, Asia and Europe. His Literary Works, Inventions, and Discoveries.
London: Whittaker, 1877.

Livaneli, Zülfü. Serenad. İstanbul: Doğan Kitap, 2011.

Lloyd's Register of Shipping. London: Lloyd's Register Foundation, 1865.

Loti, Pierre. İzlanda Balıkçısı. Barış Behramoğlu(çev.),. İstanbul: Can Yayınları, 2019.

Marquez, Gabriel Garcia. Bir Kayıp Denizci. İsmail Yeguz(çev.),. İstanbul: Can Yayınları, 2019.

Marshall, Amy K. "A History of Buoys and Tenders." U . S . Coast Guard Historian' s Office, 1995.

Mehmet Ö Alkan, İlker Turan, A Yücekök. *Tanzimat'tan Günümüze İstanbul'da Sivil Toplum Kuruluşları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Meşe, Asım İlker. Osmanlıda İlk Kurulan Denizcilik Cemiyetleri. İstanbul: İlkfer Grup, 2022.

Methley, Noel T. The Life-Boat and Its Story. London: Sidgwick & Jackson LTD., 1912.

Neil Jones, Paul Ridgway. Light Through a Lens An Illustrated Celebration of 500 Years of Trinity House. Bloomsbury Publishing, 2014.

Nikitin, Afanasiy. Üç Deniz Ötesine Seyahat. Serkan Acar(çev.),. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2019.

Nutki, Süleyman. Bahriye Ticaret Salnamesi. İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1913.

Ortaylı, İlber. Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880). Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018.

Pamuk, Şevket. Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914. İstanbul: İletişim Yayınları, 2007.

Panzac, Daniel. Osmanlı Donanması. Ahmet; Sertaç Canpolat Maden(çev.),. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.

- Poe, Edgar Allan. Arthur Gordon Pym'nin Öyküsü. Hasan Fehmi Nemli(çev.),. Ankara: Ayraç Yayınları, 1999.
- Pultar, Mustafa. Büyük Deniz Sözlüğü Denizlük. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2022.
- Qingxin, Li. Nanhai 1 ve Deniz İpek Yolu. Ruhsar Şenoğlu(çev.),. Ankara: Kaynak Yayınları, 2017.
- Rasim, Ahmet. Türkiye Coğrafyayı Sahilisi Karadeniz Sevahili. İstanbul: İstanbul Deniz Matbaası, 1930.
- Robin Paine, Roger Syms. On a Cushion of Air: The Story of Hoverlloyd and the Cross-Channel Hovercraft. Oxford: Robin Paine and Roger Syms, 2012.
- Samiha Ayverdi. Boğaziçi'nde Tarih. İstanbul: Kubbealtı Neşriyat, 2018.
- Schmitt, Carl. Kara ve Deniz. Güntekin Yıldız(çev.),. İstanbul: Vakıfbank Kültür Yayınları, 2018.
- Şevket K. Akar, Hüseyin Al. Osmanlı Dış Borçları ve Gözetim Komisyonları 1854-1856. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2003.
- Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, ed. Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul 1. Cilt 2. Kitap. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Shipwrecks and Disasters at Sea; Or, Accounts of the Principal Calamities on the Ocean, Which Have Occurred During the Present Century. Milner and Sowerby, 1863.
- Songur, Funda. Osmanlı Bahriyesinde Lojistik İmkanlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914). İstanbul: Timaş Akademi Yayınları, 2022.
- Soysal, Ali. Kara Deniz Beyaz Işık Rumeli Feneri. Denizler Kitapevi, 2004.
- Soysal, Ali. Tarihten Gelen Işık Anadolu Feneri. Denizler Kitapevi, 1997.
- Sözer, Vural. Kilyos. İstanbul: Heyamola Yayınları, 2010.
- Tahlisiye Cansandal ve Roket Mevkileri Memur ve Mürettebatına Mahsus Kurs Talimatname ve Sualleri. İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası, 1935. (Milli Kütüphane Yer No 1935 AD 444)

- TC 10. Yıl. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1933.
- Tchihatchef, Pierre de. İstanbul ve Boğaziçi. Ali Berktaş(çev.), İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- Tilly, Charles. Zor, Sermaye ve Avrupa Devletlerinin Oluşumu (990-1992). Kudret Emiroğlu(çev.), İstanbul: İmge Kitapevi, 2020.
- Tonguç, Saffet Emre. Boğaz Hakkında Her Şey. İstanbul: İBB Yayınları, 2020.
- Türk Kıyılarında Tahlisiye İstasyonları. Ankara: TC İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1937.(Milli Kütüphane Yer No: 1937 AD 1053)
- Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi. İstanbul: TC İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933. (Milli Kütüphane Yer No: 1933 AD 2766)
- Tütel, Eser. Gemiler...Süvariler...İskeleler. İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.
- Ülken, Hilmi Ziya. Türkiye’de Çağdaş Düşünce Tarihi. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.
- Uygun, Ali. Modern Argonautlar (Altınpostun İzinde). İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2021.
- Uygun, Süleyman. Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914). İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- Vada, Abdurrahim Cabir. Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi. İstanbul: Yedigün Neşriyat, 1943.
- Vassaf, Gündüz. Boğaziçi’nde Balık. İstanbul: Karakarga Yayınları, 2017.
- Wallerstein, Immanuel. Bildiğimiz Dünyanın Sonu. Tuncay Birkan(çev.), İstanbul: Metis Yayınları, 2000.
- Wike, S. “Light-Ship Off The South Pass Of The Mississippi River Letter From The Acting Secretary Of The Treasury,” 1897.
- Wolfgang Müller-Wiener. Bizans’tan Osmanlıya İstanbul Limanı. Erol Özbek(çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

- Woods, Sir Henry F. Forty Seven Years Under Ensigns of Great Britain and Turkey. London Hutchinson Co Paternoster Row, 1924.
- Yenişehirizade Halit Eyüp. Kayıkla Bir Cevalan (Cep Boy) (Tam Metin). İstanbul: Karbon Kitap, 2021.
- Yetkin, Çetin. Struma - Bir Dramın İçyüzü. İstanbul: Gürer Yayınları, 2016.
- Yıldırım, Osman, ed. 12 Numaralı Mühimme Defteri (978-979 / 1570-1572). Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 1996.
- Yıldız, Özlem. Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914). İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014.
- Yılmaz, Coşkun, ed. Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Cilt 6. İstanbul: İBB Kültür AŞ, 2015.
- Yüce, İsmail. Tarihin Akışının Değiştiği Su Yolu Türk Boğazları. İstanbul: İBB Yayınları, 2022.

MAKALELER

- “A Regatta On The Bosphorus.” The Brisbane Courier, December 27, 1882. <http://nla.gov.au/nla.news-article3405330>.
- Adewumi, Afolasalade A. “Dufuna Canoe Find: Birthing The Underwater Cultural Heritage In Nigeria.” University Of Ibadan Journal Of Public And International Law 4 (2014): 1–12.
- Aksoy, Bengi Su Ertürkmen, and Neşe Gurallar. “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Gemicilik Şenlikleri: Büyükada (Prinkipo) Regattaları ve Adanın Dönüşümü.” Metu Journal of the Faculty of Architecture 37, no. 1 (2020): 117–48. <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2020.1.2>.
- Artuk, İbrahim. “Madalya.” In TDV İslam Ansiklopedisi.
- Bierens, Joost J.L.M. “The Amsterdam-Based Maatschappij Tot Redding van Drenkelingen 1767–2017: Guiding Drowning Resuscitation during 250 Years.” Resuscitation 120 (2017): A1–4. <https://doi.org/10.1016/j.resuscitation.2017.09.018>.

- Clarke, Arthur. "Trinity House: Its History and Its Work." *Journal of the Royal Society of Art* 76, no. 3934 (1928): 561–81. <https://www.jstor.org/stable/41357957>.
- Davies, Thomas. "Rethinking the Origins of Transnational Humanitarian Organizations: The Curious Case of the International Shipwreck Society." *Global Networks* 18, no. 3 (2018): 461–78. <https://doi.org/10.1111/glob.12189>.
- Eldem, Edhem. "Genel Kargaşa ve İdare-i Maslahat: On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Para 'Sistemi.'" In *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Süreklilik ve Değişim: Zafer Toprak Armağanı*, edited by Mehmet Ö. Alkan, 81–131. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2022.
- Ender Asyalı, Taner Kızıkan. "Türkiye Kıyılarında 2004-2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi." *Denizcilik Fakültesi Dergisi* 4, no. 12 (2012): 27–45.
- Ekinci, İlhan. "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilato'ya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması." *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 4, no. 17 (2011): 311–24.
- Eroğlu, Onur. "Osmanlı Devleti' Nin Son Dönemleri'nden Cumhuriyet 'in İlk Yıllarına Kamu Maliyesi." *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi özel sayı*, no. 12 (2012): 57–89.
- Fan, Ran. "The History of Zhenjiang Lifesaving Union." *Journal of Zhenjiang College* 15, no. 1 (2002).
- Finkel, Caroline. "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now." *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord* 30, no. 4 (2021): 379–418. <https://doi.org/10.25071/2561-5467.42>.
- Finkel, Caroline. "Henry Felix Woods and the Black Sea/Bosphorus Entrance Maritime Safety System, Then and Now." *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord* 30, no. 4 (2021): 379–418. <https://doi.org/10.25071/2561-5467.42>.

- Fox, Udo Helge. "Maritime Search and Rescue: Benefit or Burden for Society?" *WMU Journal of Maritime Affairs* 6, no. 1 (2007): 75–87. <https://doi.org/10.1007/BF03195091>.
- Giilligan, H A. "Captain William Hutchison and the Early Dublin Bay Lifeboats Published." *Dublin Historical Record* 52, no. 2 (1980): 42–55. <http://www.jstor.com/stable/30101227>.
- Gömleksiz, Eda Gülşen. "Nilüfer Mayın Gemisi." *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 48 (2020): 65–84.
- Gragert, Anna. "Newfoundland Dogs Help the Italian Coast Guard Save Lives," 2015. <https://mymodernmet.com/newfoundland-rescue-dogs/>.
- Güneş, Cihan. "Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Ölçülmesi ve Analizi (1830-1913)." *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 11 (2020): 385–401. <https://doi.org/10.31765/karen.789259>.
- Hardin, Garrett. "Living on a Lifeboat." *Bioscience* 24, no. 10 (1974): 561–68. <https://doi.org/10.2307/1296629>.
- Ioanna, Papayianni, and Pachta Vasiliki. "The Historic Lighthouses of Mediterranean Basin." In *Historic Lighthouses*, 2013. <https://www.researchgate.net/publication/283307543>.
- Kalenderoğlu, Muhammed. "Muhibbân Dergisinin II. Meşrutiyet Dönemi Sosyal Hadiselere Yaklaşımı." *Türk Kültürü ve Hacı Bektas Veli - Arastirma Dergisi* 99 (2021): 341–68. <https://doi.org/10.34189/HBV.99.015>.
- Karaduman, Gökay, Selçuk Dorukhan. "İstanbul Ahkam Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779)." In *VIII Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, edited by Cihan Yapıştıran Rahmi Deniz Özbay, 110–15. İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016.
- Lust, Kersti. "Wrecking Peasants and Salvaging Landlords - Or Vice Versa? Wrecking in the Russian Baltic Provinces of Estland and Livland, 1780-1870." *International Review of Social History* 62, no. 1 (2017): 67–93. <https://doi.org/10.1017/S0020859016000663>.

- Kılıçaslan, M Emre. “Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın: XIX. Yüzyıl’da Tirebolu’da Tekne İnşa Etmek.” OTAM, no. 40 (2016): 385–406.
- Kılıçaslan, M Emre. “Üç Tarzı Tahlisiye: Osmanlı Kıyı Güvenliğine Bir Bakış.” In Geçmişten Günümüze Türkiye’de Sahil Güvenlik, edited by G. Salih Karabacak Demircioğlu İsmail , Yücel Yiğit, Ahmet Özcan, Ebru Demircioğlu, Cengiz Ünver, 465–81. Ankara: Pegem Akademi, 2020.
- Kılıçaslan, M Emre. “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi.” Karadeniz Araştırmaları Dergisi 25, no. Nisan 2006 (2010): 59–76.
- Kocaoğlu, Burak. “Osmanlı Devleti’nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856).” Journal Of History & Future 5, no. 2 (2019): 186–202. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.21551/jhf.581380>.
- Kopar, Metin. “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938).” Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 8, no. 22 (2016). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.14520/adyusbd.76036>.
- Lankford, Harvey V. “Dull Brains and Frozen Feet: A Historical Essay on Cold.” Wilderness and Environmental Medicine 27, no. 4 (2016): 526–32. <https://doi.org/10.1016/j.wem.2016.09.005>.
- “Life-Boat News From Palestine.” The Life- Boat or Journal Of The Royal National Life-Boat Institution XX, no. 227 (1908).
- “The Life- Boat or Journal Of The National Shipwreck Institution.” The Life- Boat or Journal Of The National Shipwreck Institution, no. 1 (1852): 1–16.
- Lust, Kersti. “Wrecking Peasants and Salvaging Landlords - Or Vice Versa? Wrecking in the Russian Baltic Provinces of Estland and Livland, 1780-1870.” *International Review of Social History* 62, no. 1 (2017): 67–93. <https://doi.org/10.1017/S0020859016000663>.
- Meursing, Bart Jan. “A Brief History Of Resuscitation.” In Drowning: Prevention, Rescue, Treatment, Joost J.L.M. Bierens, 25–36. Heidelberg: Springer, 2014. <https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-642-04253-9>.

- Mira-Pérez, Jorge. "The Last Sunset on Mainland Europe." *Cartography and Geographic Information Science* 45, no. 1 (2018): 56–61. <https://doi.org/10.1080/15230406.2016.1249409>.
- Özdemir, Şenay. "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar." OTAM(Ankara), 2006, 366–80. https://doi.org/10.1501/otam_0000000369.
- Reagan, Albert, L.V.W. Walters. "Tales from the Hoh and Quileute." *Journal of American Folklore* V, no. XLVI (1933): 297–346. <https://pnsn.org/outreach/native-american-stories/thunderbird-and-whale/thunderbird-and-whale-stories/tales-from-the-hoh-and-quileute>.
- Salihlioğlu, Halil. "Bolu, Amasra Önünde Bir Deniz Kazası ve Ticaret Tarihi Kaynağı Olarak Deniz Kazaları." *Çele Dergisi* 17 (1964).
- Satterthwaite, Lieut.Col. C. R. "The Third International Life-Boat Conference." *The Journal of the Royal National Life-Boat Institution* XXVIII, no. 311 (1932).
- Sawai, Kazuaki. "Amasra'da 1586 Tarihli Deniz Kazası." *Toplumsal Tarih* 24, no. 139 (2005): 46–50.
- Trüper, Henning. "Archipelagic Imperatives. Shipwreck and Lifesaving in European Societies since 1800," <https://www.zfl-berlin.org/project/shipwreck-and-lifesaving-in-european-societies-since-1800.html>.
- Türkmen, Zekeriya. "XIX . Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Eğitim Sisteminde Ceza ve Ödül Uygulamasına Bir Örnek : Dersaadet Mekteb-i İdadiye-i Şahanesi Ceza Defteri." In *Osmanlı İstanbulu V*, edited by Emrah Safa Gürkan' Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız, 551–79. İBB Yayınları.
- Ünal, Fatih. "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi 'Krepost' ve Ukraintsev'in İstanbul Elçiliği (1699-1700)." *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 5, no. 20 (2012): 9–25.
- Watanabe, Miki. "The Elements of Concealment in Ryukyuan Diplomacy between Japan and China in Early Modern Times." *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* 75 (2017): 87–117.

Zamacı, Ayşe. “Osmanlı Spor Tarihine Bir Katkı: Moda ve Beykoz Deniz Yarışları (1913).” *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi* 9 (2021): 159–88.

Zeynep İnan Ocak, Mustafa Tahir Ocak. “Life-Saving Stations on Black Sea Coast of Istanbul as a Coastal Heritage: Threats and Potentials.” İstanbul, 2021.

RAPORLAR

Affairs, Maritime, ed. *The Nautical Magazine and Naval Chronicle*. Oxford University. London: Simpkin, Marshall, 1869. <https://archive.org/details/the-nautical-magazine-1869/page/489/mode/2up>.

Commission Internationale Service De Sauvetage Rapport 1906-1910, Imprimerie Du Levant Herald, 1910, Constantinople

Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel, Imprimerie Du Levant Herald, 1893, Constantinople

Commission Service De Sauvetage Rapport Annuel, Imprimerie Du Levant Herald, 1903, Constantinople, <https://www.google.com.tr/books/edition/Rapport/vvcTAAAI-AAJ?hl=tr&gbpv=1&dq=Service+De+Sauvetage+Rapport&printsec=frontcover>

Commercial No. 15 (1878). (Trade Reports) Reports From Her Majesty’s Consuls on the Manufactures, Commerce, Etc, on Their Consular Districts Part III. London. Harrison and Sons, 1878.

Gain, G. *Notes Sur La Navigation On Entre Constantinople Et Ibrilila*. Marseille: Imprimerie Et Lithographie Marius Olive, 1861. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k939999b/f1.item.r=Gain, services maritimes des messageries>.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2019 Yılı Faaliyet Raporu, 2019. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/raporlar>

Memorandum Concerning Lighthouses and Light Vessels Required In The Colonies, Together With Instructions To Lightkeepers, And Other Papers On The Subject Of Lighthouses And Light Vessels. Board Of Trade, Trinity House. London: George E. Eyre and William Spottiswoode, 1855.

The Black Sea Pilot 1884. London: The Lords Commissioners Of The Admiralty, 1884.

The Black Sea Pilot. Washington: USA Hydrographic Office, 1920.

TEZLER

Ay, Reyhan.(2000) “İstanbul Boğazındaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi.” Yıldız Teknik Üniversitesi.

Bayarslan, Aydın.(2018) “Eskişehir Milli Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi Örneğinde Osmanlı Milli İktisat Politikaları.” Ordu Üniversitesi.

Bostancı, Işıl Işık.(2006) “XIX. Yüzyılda Filistin (İdari ve Sosyo-Ekonomik Vaziyet).” Fırat Üniversitesi.

Demirel, Halit. (2004)“‘Vakai-i Zabtiye’ Gazetesi (1869-1874).” Hacettepe Üniversitesi.

Ece, Nur Jale.(2005) “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi.” Gazi Üniversitesi.

Genç, Sema.(2019) “Hadika Gazetesinin Altmış Dört Sayıdan Oluşan Üçüncü Döneminin Transkripsiyonu, Değerlendirmesi ve Fihristi.” Kütahya Dumlupınar Üniversitesi.

Kartal, Melih Emre.(2013) “Üst Ölçekli Projelerin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi Karaburun Örneği.” Mimar Sinan Üniversitesi.

Morton, James Malcolm.(1998) “The Role Of The Physical Environment In Ancient Greek Seafaring.” University Of Edinburgh.

Ocak, Beytullah.(2021) “Tercüman-ı Ahval Gazetesinin 1-50 Sayılarının Transkripsiyon ve Değerlendirmesi.” Giresun Üniversitesi.

Önkoyun, Selvi.(2018) “Aralık Değerli Pisagor Bulanık AHS İle Tahlisiye İstasyonu Kuruluş Yeri Belirlenmesi.” İstanbul Teknik Üniversitesi.

Oruç, Dilara.(2017) “La Turquie Gazetesi’nde İstanbul (1866) (Fihrist-Çeviri-Değerlendirme).” İstanbul Universtesi.

Sicim, Emine.(2013) “Türkiye’deki Japon Algısına Bir Kaynak Olarak Cumhuriyet Dönemi Türk Romanında Ertuğrul Firkateyni Faciası.” Ankara Üniversitesi.

Soyluer, Serdal.(2013) “Osmanlı Silah Sanayii’nde Modernleşme Çabaları (1839-1876).” İstanbul Üniversitesi.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

Artamel, Talat. Can Yoldaşı. Türkiye: Mondial Film, 1952.
<https://www.tsa.org.tr/film/filmgoster/5517/can-yoldasi>.

Atay, Ali. Ölümlü Dünya. Türkiye: TAFF Pictures, 2018.
<https://www.imdb.com/title/tt7748244/> .

Biraderler, Abdullah. “The Rocket House for Lifesaving in Riva,” 1880.
<https://www.loc.gov/resource/cph.3b28068/>.

Boker, Geo. H. “Mr. Boker to Mr. Fish.” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1900. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1877/d263>.

Daily Moniteur du Commerce. “Sir George Thomas on the Life-Boat Service in Turkey,” 1879. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1880/d607>.

Eşref, Mehmed. “İstanbul (Dersaadet) ve Civarı ve Boğaziçi Haritası.” Karacaoğlu Matbaası, Galata, 1908.
<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/114017>.

Gemicilik Yarışmaları - Moda - 1913. İstanbul, 1913.
<https://www.youtube.com/watch?v=juMYHDZLIDg>.

<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>.

Hymas, Tony. The History Of The RNLI- “Heroes Of The Sea.” England,
<https://www.youtube.com/watch?v=oLpPM44dKqE>.

İpşirli, Mehmet. “Tekauit.” In TDV İslam Ansiklopedisi,
<https://islamansiklopedisi.org.tr/tekaut>.

- Kara, Mustafa. “Muhibbân.” In TDV İslâm Ansiklopedisi, 34–35. TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2022. <https://islamansiklopedisi.org.tr/muhibban>.
- Karakaş, Gökhan. “Sorumluya Ceza Yok Ölenlere Mükafat!,” 2013. <https://www.milliyet.com.tr/gundem/sorumluya-ceza-yok-olenlere-mukafat-1764928>.
- Karataş, Gökhan. “Kıyı Emniyeti Karaya Oturdu!,” 2012. <https://www.milliyet.com.tr/gundem/kiyi-emniyeti-karaya-oturdu-1637709>.
- Kidd, David. “Saving Lives at Sea,” <https://www.litandphil.org.uk/blog/posts/2020/june/saving-lives-at-sea/>.
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü- Tahlisiye İstasyonları, https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tahsiliye_hizmetleri.
- Kutlu, Uygur. Dip. TMC Film, 2018. <https://www.imdb.com/title/tt7999996/>.
- Lowrey, Sassafras. “This Newfoundland Is Training to Be a Dog Lifeguard,” 2022. <https://www.akc.org/expert-advice/news/this-newfoundland-is-training-to-be-a-dog-lifeguard/>.
- Lozan Barış Antlaşması. İstanbul: Düstur Üçüncü Tertip Cilt 5, 1931. <https://www.ttk.gov.tr/belgelerle-tarih/antlasmalar-tam-metin/>.
- Maynard, Horace. “Mr. Maynard to Mr. Evarts.” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1880. <http://digioll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=turn&entity=FRUS.FRUS1919v01.p0005&id=FRUS.FRUS1919v01&isize=M>.
- . “Mr Morris To Seward.” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1868. https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1868p2/pg_111.
- Meşe, İlker. “Tahlisiyenin Tarihi Şile’de Saklı,” <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/tahlisiyenin-tarihi-silede-sakli/>.
- Morris, E. Joy. “Mr. Morris to Mr. Seward.” Office of the Historian, Foreign Service Institute, 1867. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1866p2/d210>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Antlaşmaları Listesi,
https://tr.wikipedia.org/wiki/Osmanlı_İmparatorluğu%27nun_antlaşmaları_listesi.

“Rocket Apparatus of the Board of Trade for Saving Life from Shipwreck,” 1886.
<https://www.bridgemanimages.com/en/english-school/rocket-apparatus-of-the-board-of-trade-for-saving-life-from-shipwreck-engraving/engraving/asset/1624862>.

Rooswijk Shipwreck Excavation Update 2020,
<https://english.cultureelerfgoed.nl/latest/weblog/2020/rooswijk-shipwreck-excavation-update-2020>.

Saral, Hilal. Aşk-ı Memnu. Ay Yapım, 2008. <https://www.imdb.com/title/tt1286677/>.

Sezgin, Sabri Çağrı. “Denizcilik Tarihindeki İsyenlar,”
<http://www.taussmarine.com/seyirdefteri/index.php/denizcilik-tarihindeki-isyenlar/>.

Şile Tahlisiye Kayıkhanesi, <https://www.sile.bel.tr/kesfet/tarihi-yapilar/sile-tahlisiye-kayikhanesi>.

Taşra Teşkilatları, 2023. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tasra_teskilarlari.

What Is a Marine Surveyor?, <https://www.rjemarineservices.com/blank>.

Wrecks | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Accessed November 27, 2021. <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/underwater-cultural-heritage/wrecks/>.

Zhejiang Provincial Museum, <https://www.zhejiangmuseum.com/en/#/>.

EKLER

EK A. İdare İstatistikleri

Yıl Aralığı	Kazaya Uğrayan Yolcu	Kurtarılan Yolcu	Kurtarılamayan Yolcu	Kurtarma Oranı (%)
1870-1875	704	571	133	81,1
1875-1910	5.196	4.736	460	91,1
1910-1932	5.301	5.127	174	96,7
1875-1932	11.201	10.434	767	93,1
1870-1932	11.905	11.005	900	92,4

Bandırası	1870-1910		1910-1932	
		Oran		Oran
Osmanlı	696 (3'ü vapur)	%80,7	588	%90,9
İngiliz	49 (43'ü vapur)	%5,7	4	%0,6
Yunan	78(5'i vapur)	%9,0	10	%1,5
Rus	20 (7'si vapur)	%2,3	13	%2,0
Diğer	19 (9'u vapur)	%2,2	32	%5,0
Toplam	862		647	

Ek B. Görsel Listesi

1. Cumhuriyet Dönemi Fener Dubası Görseli⁶⁷⁵
2. Cumhuriyet Dönemi Işıklı Şamandıra Görseli⁶⁷⁶

⁶⁷² *Commercial No. 15 (1878). (Trade Reports) Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Etc, on Their Consular Districts Part III*, London (Harrison and Sons, 1878); *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi* (İstanbul: TC İktisat Vekaleti Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1933).

⁶⁷³ İngiliz raporları ile Tahlisiye İdaresi istatistikleri beraber verilmiştir.

⁶⁷⁴ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi*. s. 88-89.

⁶⁷⁵ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi*., s. 30.

⁶⁷⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Tahlisiye İdaresi*., s. 34.

3. Yomburnu Kabakoz Kayıkhanesi 1914 tarihli fotoğraf
4. Riva Tahlisiye Kayıkhanesi
5. Cankurtaran Alabora Gösterisi
6. Riva Tahlisiye Rokethanesi
7. Roket Kulübesi
8. Roket Talimi
9. Can Yoldaşı Filmi Afişi
10. Samuel Palmer⁶⁷⁷
11. Roket Aparatları⁶⁷⁸
12. Tahlisiye İstasyonlarının 2021 Yılı Güncel Durumları⁶⁷⁹
13. Gözcü Kulübesi

Ek C. Harita Listesi

1. William B. Hopper'a Ait Harita⁶⁸⁰
2. Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in Hazırladığı Harita⁶⁸¹
3. Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in Hazırladığı Derinlik Haritası 1. Parça⁶⁸²
4. Teğmen Woods ve Ahmed Bey'in Hazırladığı Derinlik Haritası 2. Parça⁶⁸³
5. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Tahlisiye İstasyonlarını Gösterir Harita⁶⁸⁴

⁶⁷⁷ Clara Asch Boyle, *Boyle of Cairo: A Diplomatist's Adventures in the Middle East* (Wilson, 1965).

⁶⁷⁸ "Rocket Apparatus of the Board of Trade for Saving Life from Shipwreck," 1886, <https://www.bridgemanimages.com/en/english-school/rocket-apparatus-of-the-board-of-trade-for-saving-life-from-shipwreck-engraving/engraving/asset/1624862>.

⁶⁷⁹ Mustafa Tahir Ocak Zeynep İnan Ocak, "Life-Saving Stations on Black Sea Coast of Istanbul as a Coastal Heritage: Threats and Potentials" (İstanbul, 2021).

⁶⁸⁰ William B. Hopper, *The Shipwreck Aid Society of Constantinople* (Constantinople: Levant Herald, 1862), [https://books.google.com.tr/books?id=FXIZAAAACAAJ&dq=the shipwreck aid society&hl=tr&pg=PA1#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.tr/books?id=FXIZAAAACAAJ&dq=the+shipwreck+aid+society&hl=tr&pg=PA1#v=onepage&q&f=false), s. 42.

⁶⁸¹ "BOA HR.İD..905-4 H-8.11.1284 M-2.3.1868".

⁶⁸² "BOA HR.İD..905-5 H-9.1.1286 M-21.4.1869".

⁶⁸³ BOA HR.İD..905-5 H-9.1.1286 M-21.4.1869.

⁶⁸⁴ "T.C. Karadeniz Tahlisiye Mevkilerini Gösterir Harita, [Kartografik Materyal]" (Limanlar Umum Müdürlüğü, 1936). Milli Kütüphane Yer Numarası: Hrt 1994 DD 422.

6. Tahlisiye İstasyonlarının Mimari Planları⁶⁸⁵

Ek D. Kılavuz Listesi

1. Tahlisiye Cansandal ve Roket Mevkileri Memur ve Mürettebatına Mahsus Kurs Talimatname ve Sualleri⁶⁸⁶
2. Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat⁶⁸⁷
3. Cankurtarma “Vara-Gele” Sistemini Oluşturan Ekipmanların Tanıtımı⁶⁸⁸

Ek E. Diğer Ekler

1. 1920 Yılında İdare Personel Listesi⁶⁸⁹
2. Yomburnu İstasyonu Jurnal Defteri Örneği⁶⁹⁰
3. Yomburnu İstasyonu Muhimmat Defteri⁶⁹¹
4. İstiklal Gazetesi Nüshası
5. Alman Hükümeti'nin İdare'ye Gönderdiği Levha
6. 1901 Yılı Bandıra ve Gemi Tonajları⁶⁹²
7. 1881-1902 Yılı İdare'nin Gelir-Gider Tablosu⁶⁹³

⁶⁸⁵ Zeynep İnan Ocak, “Life-Saving Stations on Black Sea Coast of Istanbul as a Coastal Heritage: Threats and Potentials.”

⁶⁸⁶ *Tahlisiye Cansandal ve Roket Mevkileri Memur ve Mürettebatına Mahsus Kurs Talimatname ve Sualleri* (İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası, 1935). Milli Kütüphane Yer Numarası: 1935 AD 444.

⁶⁸⁷ *Cankurtaran Roket ve Cankurtaran Sandal İstasyonlarına Mahsus Talimat* (İstanbul: Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1934). Milli Kütüphane Yer Numarası: 1934 BD 10

⁶⁸⁸ *Tahlisiyeci El Kitabı*, 2013., s, III-1-19 <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tahlisiyecielkitabı>.

⁶⁸⁹ BOA HR.SYS. 2681 7 H 11.10.1339 M 18.6.1921

⁶⁹⁰ İstasyon ziyaretimde kendi çektiğim fotoğraflardan oluşmaktadır.

⁶⁹¹ İstasyon ziyaretimde kendi çektiğim fotoğraflardan oluşmaktadır.

⁶⁹² “Commission Internationale Du Service De Sauvetage Rapport.”, s. 13.

⁶⁹³ “Commission Internationale Du Service De Sauvetage Rapport.”, s. 14.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı-Soyadı	Aydın BAYARSLAN
Doğum Yeri-Tarihi	Ulubey/ 18.02.1985
ORCID	0000-0002-2356-2669
Eğitim Durumu	
Lisans	Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Anadolu Üniversitesi Açık öğretim Fakültesi Sosyoloji Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler
Yüksek Lisans	Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce
İş Deneyimi	
Çalıştığı Kurumlar	İlk Akyol Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi Ordu Aile ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü Altınordu Sosyal Hizmet Merkezi
İletişim	
E-Posta Adresi	abayarslan@gmail.com