

**T.C.  
ORDU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI**

**OSMANLI SON DÖNEMİ'NE AİT BATIK VAPURLAR**

**SÜMEYYE ALTUN**

**DANIŞMAN  
Prof. Dr. İlhan EKİNCİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ORDU 2021**

## **ÖĞRENCİ BEYAN METNİ**

Yüksek Lisans tezi olarak savunduğum “Osmanlı Son Dönemi’ne Ait Batık Vapurlar” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmadan yazdığımı ve yararlandığım kaynakların “Kaynakça” bölümünde gösterilenlerden farklı olmadığını, belirtilen kaynaklara atıf yapılarak yararlandığımı belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

10/09/2021

SÜMEYYE ALTUN

18530300010

## ÖNSÖZ

Devletlerarası ilişkilerde siyasi rekabetin ekonomik, kültürel alışverişin unsuru olan denizler ulaşımın önemli yollarından birisi olmuştur. Denizlerde kurulan hakimiyetle güç elde ettiğini anlayan devletler denizlere en iyi şekilde hükmetmenin yollarını aramışlardır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa başta olmak üzere pazar arayışına giren devletler gemi teknolojisinde buharlı nakliyat dönemine girmiştir. Küreşellenen dünyada yerli ve yabancı bandıralı vapurların yük ve yolcu taşıyor oluşu meydana gelebilecek kaza sonrasında durumun uluslararası sorun haline gelmesine sebep olmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısı büyük ve küçük kabotaj konusunda kapitülasyonların desteğini arkalarına alan yabancı bandıralı vapurların yoğun faaliyetine sahne olmuştur. Bu sebeple araştırmaya Osmanlı bandıralı olayların dışında yabancı şirketlere ait vapurlar da dahil edilmiştir. Böylelikle 19. yüzyıl küreselleşmenin artmasıyla birlikte gelen uluslararası deniz hukukunun batıklar konusundaki Osmanlı yaklaşım ve uygulamalarına dair örnekler yakalanmaya çalışılmıştır.

Çalışma, yöntem-bilim olarak ele alındığında giriş ve 3 bölümden meydana gelmekte olup giriş bölümünde deniz kazalarının insanlık açısından önem ve değerine, bir tarih kaynağı ve verisi olarak nasıl kullanılabileceğine, deniz kazalarının temel sebeplerine değinildi. Birinci bölümde yelkenliden buharlıya geçiş dönemi ve Osmanlı'daki batık vapurların mensup olduğu şirketlere değinilmiştir. İkinci bölümde Osmanlı sularında tespit edilebilen yerli-yabancı batık vapurlar ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise batık öncesi ve sonrası Osmanlı Hükümeti'nin aldığı tedbirler ele alınmıştır.

Denizcilik tarihi alanındaki birikimi, görüşleri ve önerileri ile çalışmam boyunca desteklerini esirgemeyen saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. İlhan Ekinci'ye şükranlarımı sunuyorum. Çalışmam esnasında fikir danıştığım gene denizcilik tarihi alanında çok kıymetli eserler veren değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi M. Emre Kılıçaslan ve Doç. Dr. Süleyman Uygun'a teşekkürlerimi iletiyorum. Deniz Müzesi Arşiv görevlisi Dr. Mehmet Korkmaz'a desteklerinden dolayı çok teşekkür ediyorum. Hiçbir zaman haklarını ödeyemeyeceğim annem, babam ve kardeşime bütün desteklerinden dolayı sonsuz hürmetlerimi sunuyorum. Aynı zamanda yanımda olarak bana destek olan eşim Furkan Sert'e sevgi ve saygılarımla.

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
İÇİNDEKİLER .....	iii
ÖZET.....	vii
ABSTRACT .....	viii
KISALTMALAR ve SİMGELER DİZİNİ .....	ix
TABLolar DİZİNİ .....	xi
GİRİŞ .....	1
<b>1. OSMANLI DENİZLERİ'NDE YERLİ-YABANCI VAPURLARIN</b>	
<b>İŞLETME VE ŞİRKETLERİ .....</b>	<b>6</b>
1.1. 19. YÜZYIL'DA OSMANLI DEVLETİ'NDE VAPUR GELİŞİMİ ve	
YERLİ VAPUR ŞİRKETLERİ.....	6
1.1.1. Fevâid-i Osmaniye Vapur Şirketi.....	8
1.1.2. İdare-i Aziziye Şirketi .....	11
1.1.3. İdare-i Mahsusa Vapuru .....	12
1.1.4. Seyr-i Sefain İdaresi .....	14
1.2. ŞİRKET-İ HAYRİYE ve HALIÇ VAPURLARI ŞİRKETİ .....	16
1.3. OSMANLI DENİZLERİ'NDE YABANCI VAPUR ŞİRKETLERİ.....	18
<b>2. OSMANLI DENİZLERİNDE BATAN VAPURLAR ve SEBEPLERİ ....</b>	<b>23</b>
2.1. HAVA MUHALEFETİ.....	23
2.1.1. Keşan Vapuru .....	23
2.1.2. 2. Le Sully ve Henri IV Vapurları .....	23
2.1.3. Kaplan Vapuru .....	24
2.1.4. İnayet Vapuru .....	27
2.1.5. Bağdat Vapuru.....	28
2.1.6. Seyyar Vapuru .....	32
2.1.7. Byzantin Vapuru .....	32
2.1.8. Seza-yı Nur Vapuru.....	33
2.1.9. Şems Vapuru .....	38
2.2. MAYIN, DİNAMİT, TORPİL .....	39
2.2.1. Nevada Vapuru.....	39
2.2.2. Nilüfer Vapuru .....	41
2.2.3. Vas Kapu Vapuru .....	45

2.2.4. Texas Vapuru .....	46
2.2.5. Manuel Kalu Vapuru .....	49
2.2.6. Peresyen Vapuru .....	49
2.3. KARAYA OTURMA.....	49
2.3.1. Tir-i Müjgan Vapuru .....	49
2.3.2. Halep Vapuru .....	52
2.3.3. Kastamonu Vapuru.....	52
2.3.4. Antalya Vapuru .....	53
2.4. ÇARPMA ve ÇARPIŞMA .....	54
2.4.1. Georgie Vapuru .....	54
2.4.2. Şirket-i Hayriye'nin 34, 42, 48 Numaralı Vapurları .....	55
2.4.2.1. 34 Numaralı Vapur (Gayret).....	55
2.4.2.2. 42 Numaralı Vapur (Resanet) .....	56
2.4.2.3. 48 Numaralı Vapur (Dilnişin).....	57
2.4.2.4. Gayret Vapuru.....	57
2.4.3. Akif Vapuru.....	58
2.4.4. İstanbul Vapuru .....	59
2.4.5. Constantinos Bebis Vapuru .....	60
2.4.6. Marie Reine Vapuru .....	60
2.4.7. Provence ve Azof Vapurları .....	61
2.4.8. Ceylan-i Bahri Vapuru .....	61
2.4.9. Daçman Vapuru.....	64
2.4.10. Lütfiye Vapuru .....	64
2.4.11. John Marrison Vapuru.....	67
2.4.12. Atrato Vapuru.....	68
2.4.13. Beşiktaş Vapuru .....	69
2.4.14. Marie Vagliano ve Nador Vapuru .....	69
2.5. BATIRILMA.....	71
2.5.1. Afrika Vapuru .....	71
2.5.2. Şirket-i Hayriye'nin 33, 39, 41 Numaralı Vapurları .....	71
2.5.3. Bursa Vapuru.....	73
2.5.4. Yeşilırmak Vapuru .....	73
2.5.5. Kınalıada Vapuru .....	75
2.5.6. Kesendire Vapuru.....	76

2.5.7. Peter Rickmers Vapuru .....	77
2.5.8. City of Khios ve Assiof Vapuru .....	79
2.5.9. Semiramis Vapuru .....	80
2.5.10. Derince Vapuru .....	81
2.5.11. Portugal Vapuru .....	82
2.5.12. Halep Vapuru .....	83
2.5.13. Bahr-i Ahmer, Bezm- i Âlem ve Midhat Paşa Vapurları .....	83
2.5.14. Nikna Vapuru .....	86
2.5.15. Grand Duc Alexandre ve Shura Vapurları .....	87
2.5.16. Washington ve Broussa Vapurları .....	88
2.5.17. Trabzon Vapuru .....	90
2.5.18. Hayretullah Vapuru .....	91
2.5.19. Üsküdar Vapuru .....	91
2.5.20. Arkadi Vapuru .....	92
2.5.21. Carthage Vapuru .....	98
2.5.22. Proğras Vapuru .....	98
2.5.23. İğneada Vapuru .....	99
2.5.24. Beykoz Vapuru .....	99
2.5.25. Anti Lili Vapuru .....	100
2.5.26. İhsaniye Vapuru .....	100
2.5.27. Edremit Vapuru .....	101
2.5.28. Ferah Vapuru .....	102
2.5.29. Resan ve Rüşhan Vapurları .....	102
2.5.30. İkdam ve İntizam Vapurları .....	102
2.6. TAŞINAN YÜKTEN KAYNAKLI .....	103
2.6.1. BelezKing Vapuru .....	103
<b>3. GEMİ KAZALARI ÖNCESİNDE ve SONRASINDA ALINAN</b>	
<b>TEDBİRLER .....</b>	<b>105</b>
3.1. DENİZ FENERLERİ ve ŞAMANDIRA .....	105
3.1.1. Osmanlı Kıyılarında Deniz Feneri İnşası .....	105
3.1.2. Fenerler İdaresi .....	108
3.1.3. Yağmalama ve Hakimiyet Aracı Olarak Kullanılan Fenerler .....	114
3.1.4. Savaş Esnasında Kapatılan Fenerler .....	115

3.2. BAHR-İSEFİD, BAHR-İ SİYAH ve BAHR-İAHMER BÖLGELERİ'NE KONAN ŞAMANDIRALAR .....	116
3.2.1. Şamandıralardan Alınan Vergiler.....	117
3.3. TAHLİSİYE, KILAVUZLUK ve RÖMORKÖR HİZMETLERİ .....	119
3.3.1. Cankurtaran .....	119
3.3.2. Kılavuzluk ve Römorkörcülük .....	121
3.4. DENİZ SİGORTACILIĞI.....	124
3.5. BATIK GEMİ ve EŞYA ÇIKARMA ÇALIŞMALARI .....	128
<b>DEĞERLENDİRME ve SONUÇ.....</b>	<b>133</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>136</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>148</b>

## ÖZET

### OSMANLI SON DÖNEMİ'NE AİT BATIK VAPURLAR

Osmanlı denizlerinde coğrafyanın etkisi ile gemi teknolojisinde kullanılan kalyonlar sanayi inkılâbı ile birlikte yerlerini buharlı gemilere bırakmıştır. Sultan Abdülmecid zamanında Türk deniz yolları ve şehir hatları işletmeciliğinin temeli atılmıştır. 19. yüzyıldan 20. yüzyılın başlarına kadar yolcu veya yük gemisi olan gemiler ayrı ayrı adlandırılmak yerine vapur kelimesi ile kullanılmıştır. Vapurların yalnızca yolcu taşımacılığında kullanılmaması aynı zamanda yük, maden taşımacılığı, asker bakımı gibi birçok alanda çalıştırılması ve bunun ardından şirketlerin maddi-manevi hasara uğraması vapurların bakımsız kalmasına ve birçok şirket vapurunun batışına zemin hazırlamıştır. Sanayi İnkılâbı sonrası deniz taşımacılığının rağbet görmesi trafiğin artışına ve dolaylı olarak denizlerde kaza riskinin oluşmasına yol açmıştır.

Osmanlı Devleti, yüksek maliyetli vapurların batma oranlarının artış göstermesi ile kaza öncesi ve sonrasında birtakım tedbirler almaya çalışmıştır. Deniz feneri, tahlisiye şirketi, şamandıra, kılavuzluk şirketinin kurulması deniz kazalarına karşı alınabilecek önlemler arasında iken kaza sonrası batan vapurun sudan çıkartılması için görevli römorkör şirketi, dalgıç ve kazazede olanların mallarının korunması adına kurulmuş olan sigortacılık şirketleri sonradan alınan tedbirler içerisindeydi.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Feneri, Vapur, Batık, Kazazede.



## **ABSTRACT**

### **SUNKEN SHIPS of the LATE OTTOMAN PERIOD**

With the effect of geography in the Ottoman seas, the galleons used in ship technology were replaced by steamships with the industrial revolution. During the reign of Sultan Abdülmecid, the foundation of Turkish sea routes and city lines management was laid. From the 19th century to the beginning of the 20th century, ships that were passenger or cargo ships were used with the word ferry instead of being named separately. The fact that the ferries were not only used for passenger transportation, but also operated in many areas such as cargo, mining transportation, military maintenance, and subsequently suffered material and moral damage to the companies, paved the way for the boats to be neglected and the sinking of many company ferries. The popularity of maritime transport after the Industrial Revolution led to an increase in traffic and indirectly to the risk of accidents at sea.

The Ottoman Empire tried to take some precautions before and after the accident with the increase in the sinking rate of high-cost ferries. While the establishment of a lighthouse, rescue company, buoy and pilotage company are among the measures that can be taken against marine accidents, the tugboat company responsible for removing the sunken ship from the water after the accident, and insurance companies established to protect the goods of divers and casualties are among the measures taken later.

***Keywords:*** Lighthouse, Ferry, Wreck, Survivor.

## KISALTMALAR ve SİMGELER DİZİNİ

<b>A. MKT.</b>	: Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı
<b>A. MKT. MHM.</b>	: Sadaret. Divan Mühimme Kalemî
<b>A.DVN. MHM. d.</b>	: Bab-1 Asafî Divan-1 Hümâyun Mühimme Kalemî
<b>BEO.</b>	: Bab-1 Âli Evrak Odası Evrakı
<b>BOA.</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>C.</b>	: Cilt
<b>C. BH.</b>	: Cevdet Bahriye
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>DH. EUM. THR.</b>	: Dahiliye Emniyeti Umumiye Tahrirat Kalemî Evrakı
<b>DH. EUM.2, Şb.</b>	: Dahiliye Emniyet-1 Umumiye İkinci Şube
<b>DH. EUM.3, Şb.</b>	: Dahiliye Emniyet-1 Umumiye Üçüncü Şube
<b>DH. EUM.5, Şb.</b>	: Dahiliye Emniyet-1 Umumiye Beşinci Şube
<b>DH. EUM.6, Şb.</b>	: Dahiliye Emniyet-1 Umumiye Altıncı Şube
<b>DH. H.</b>	: Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı
<b>DH. İD.</b>	: Dahiliye Nezareti İdare
<b>DH. MKT.</b>	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî
<b>DH. ŞFR.</b>	: Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı
<b>DH. UEM. AYŞ.</b>	: Dahiliye Nezareti Emniyeti Umumiye Asayiş Kalemî
<b>Haz.</b>	: Hazırlayan
<b>HR. HMS. İŞO.</b>	: Hariciye ve Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
<b>HR. İD.</b>	: Hariciye Nezareti İdare
<b>HR. SFR. (04)</b>	: Harice Nezareti Paris Sefareti Belgeleri

<b>HR. SYS.</b>	: Hariciye Nezareti Siyasi
<b>HR. TH.</b>	: Hariciye Nezareti Tahrirat-1 Hariciye Odası
<b>HR. TO.</b>	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
<b>HR. UHM.</b>	: Hariciye Nezareti Umur-1 Hukuk-1 Muhtelita [Müdüriyeti]
<b>IMO.</b>	: İnternational Maritime Organization (İngilizce) Dünya Denizcilik Örgütü
<b>İ. MTZ. GR.</b>	: Girit İradeleri
<b>İ. ŞD.</b>	: İrade Şura-yı Devlet
<b>MV.</b>	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
<b>OTAM.</b>	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
<b>ROPİT.</b>	: Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S.</b>	: Sayı
<b>SD.</b>	: Şûrâ-yı Devlet Evrakı
<b>TTK.</b>	: Türk Tarih Kurumu
<b>UNESCO.</b>	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
<b>Y. EE. KP.</b>	: Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı
<b>Y. MTV.</b>	: Yıldız Mütenevvil Maruzat Evrakı
<b>Y. PRK. AZJ.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal ve Journaller
<b>Y. PRK. BŞK.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzat
<b>Y. PRK. UM.</b>	: Yıldız Perakende Evrakı Umumi
<b>ZB.</b>	: Zabtiye Nezareti Evrakı

## TABLÖLÄR DİZİNİ

<b>Tablo 1:</b>	Ereğli Limanı'nda Kazazede Vapur ve Yelkenli Gemiler. ....	25
<b>Tablo 2:</b>	Nilüfer Vapuru'nun Batmasıyla Vefat Eden Zabitan ve Efrad'ın İsim ve Rütbeleri (1914-1915). ....	43
<b>Tablo 3:</b>	Arkadi Vapuru'nu Batırmış Olan İzzettin Vapuru'nun Subay ve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler. ....	93
<b>Tablo 4:</b>	Osmanlı Sahillerinde Yapılacak Fenerlerden Alınacak Olan Geçit Resminin Cetveli. ....	110

## GİRİŞ

Deniz, insanlık tarihinin çok erken dönemlerinden itibaren ulaşım yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Deniz ve nehir taşımacılığı hızla gelişerek başka kıtalara ulaşım sağlamak için kullanılmaya başlanmıştır. Yeni kıtaların keşfi, ticari kapitalizmle beraber dünya ticareti 18. yüzyılda hızla artmaya başladı. Ardından gelen Sanayi inkılâbı ve buharlı gemi teknolojisi bu artışı daha hızlı, düzenli ve eskisine göre nispeten güvenilir hale getirdi. Deniz yolunun diğer ulaşım yollarına nazaran daha fazla yük alma kapasitesi ve güvenilirliği eskisine göre daha güvenilir olsa da yeni teknoloji yeni kullanım zorlukları ve tehlikeleri de beraberinde getirdi. Deniz kazaları insan yaşamında trajik ama bir o kadar da çok görülen olaylardı. Deniz kazası, denizde beklenmedik bir olay sonucu nesnenin maddi-manevi hasara uğramasıdır. Gemi kaybı da bir deniz kazası sayılmakla birlikte geminin kısmen veya tamamen sayılan kazalar sonrasında su almaya başlaması veya batmasıdır<sup>1</sup>.

Deniz kazası sonrası oluşan batıklar bir tarih kaynağı olarak su altı arkeolojisinin alanı haline gelmiştir. Batıkların kendileri, malzemesi, yapım teknikleri, sahip oldukları teknoloji vs bakımından tarihe veri sunan bir kültürel miras olduğu kadar, onunla beraber batan eşyalar, araçlar malzemeler de döneminin sosyal, ekonomik yapısını anlamak adına bir tarih kaynağıdır. Gemi kazaları denizciliğe ve diğer dünyalara açılan bir pencere olabileceği gibi insanların doğa karşısındaki gelişim ve değişimlerinin izlendiği tarihi sürecin aşamalarını yansıtan göstergeler olarak da kabul edilebilir. Buharlı teknolojisi sonrası ortaya çıkan batıklar incelendiği takdirde teknoloji, çevre, kişi ve kurumsal örgütlenmenin bir parçası uzantısı olarak algılanan bu yapıların deniz kazaları üzerindeki etkileri analiz edilebilir. Konunun yakın dönem amaçları arasında; meydana gelen kazanın yeri ve tarihi, kaza nedenlerinin belirlenmesi, varsa ölü veya yaralıları hakkında bilgi, kazaya karışan gemi veya gemilerin künyesi, hangi ülkenin bayrağını çektiğine dair bilgilere erişebilmek, uzun vadede amaçlanan konu ise kaza sonrasında kazayı önleyici tedbirlerin tespitidir. Deniz kazalarına yol açan sebeplerin tespiti, ders ve önlem alındığı takdirde kazanın

---

<sup>1</sup> Serdar Yıldız, *Yolcu Gemisi Kazalarında İnsan Faktörü Analizi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2006, s. 1- 10.

tekerrür etmesini engelleyerek denizlerdeki can ve mal güvenliğini arttırması adına büyük önem taşımaktadır.

Dünya batıklar konusundaki katologlama ve araştırma çalışmaları uzun yıllardır devam etmektedir. Ancak Türkiye’de bu konudaki çalışmalar az ve sınırlıdır. Biz de Osmanlı ve Deniz Müzesi Arşivi’ni esas alarak ulaşabildiğimiz belgeler üzerinden sınırlı bir dönemin yalnızca buharlı teknolojisine ait batıkları esas alan bir çalışma yapmayı hedefledik. Yapılan araştırma neticesinde kazaların sebepleri tespit edilerek batık vapurlar hakkındaki bilgilere ulaşılmıştır. Ancak bu çalışma Osmanlı sularındaki bütün buharlı gemi batıklarını içerdiği iddiasında değildir. Ayrıca buharlılarla beraber taşımacılığa devam eden yelkenli batıklarına da değinilmemiştir. Kaldı ki gemi teknolojisinin kazalar üzerindeki etkisinin daha iyi anlaşılabilmesi için erken döneme ait batık kadirga ve yelkenli gemilerinin de tespit edilmesi gerekmektedir. Gemi batıklarını esas alan tarih çalışmaları çok eksiktir. Stewart Gordon’un “On Altı Batıkta Dünya Tarihi” adlı çalışması dünyanın farklı tarih ve coğrafyalarından seçilmiş on altı batık üzerinden bir insanlık tarihi denemesini içermektedir. Gemi teknolojisinin kazalar üzerindeki etkisinin daha iyi anlaşılabilmesi için erken döneme ait batık kadirga ve yelkenli gemilerinin de tespit edilmesi gerekmektedir. Şenay Özdemir’in “Osmanlı Denizciliği’nde Gemi Kazaları ve Dalışlar” adlı çalışması 17. ve 18. yüzyıl su altı çalışmaları üzerine daha çok yoğunlaşmıştır. Burak Kocaoğlu’nun “Osmanlı Devleti’nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri” eserinde de savaş gemilerinin battıktan sonra hükümetin ele aldığı çalışmalara değinilmiştir.

Çalışma arşiv kataloglarına giren ve tespit edilebilen batıkları esas almaktadır. Belgelerdeki yabancı şirket vapurlarının isimlerinin müellif tarafından okunduğu gibi yazılmış olmasıdır. Bu vapurların orijinal isimleri tespit edilebilenlerin diğer kaynaklardan (Batı) hakkında daha fazla bilgiye ulaşılabilmiştir. Karşılaşılan diğer bir sorun batan birçok vapurun battıkları tam tarihlerinin verilmemesidir. Batıkların tam tarih erişiminin sağlanamamış olması gazetelerin hepsinin taranmasına engel olmuştur. Batıklarla ilgili Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Deniz Müzesi Arşivleri’nde en çok yararlanılan bölümler Bab-ı Ali Evrak Odası, Yıldız Sarayı Arşiv fonları, Mütenevvi Maruzat Evrakı, Dahiliye Nezareti belgelerinden Mektubi Kalemî ve son olarak Hariciye Nezareti

belgelerinden Hukuk Müşavirliği İstişare odası belgeleri ile Bahriye Nezareti Umum Evrak ve Evrak Bölümü, Limanlar ve Mektubikatalogları'na ulaşılmıştır.

“*Tehlikesiz yelken olabilir ama deniz asla*” atasözü eski zamanlardan beri denizin ne kadar tehlikeli olduğunu özetlemektedir. Unesco'nun bir tahminine göre yeryüzü denizlerinde üç milyon deniz kazası olmuştur<sup>2</sup>. Deniz kazalarının tarihi Antik Çağlar'a kadar dayanmaktadır. Yelkenli ve kürekli gemiler döneminde deniz kazalarına karşı ufak çaplı tedbirler alınmaya çalışılmış, özellikle fırtınalı havalarda gemilerin denize açılmasına izin verilmemiştir. Bu tedbirlere rağmen gemicilerin maddi çıkarları doğrultusunda yasaklara uymadığı savaş gemisinden çok ticaret gemilerinin batmış olduğu ile açıklanabilir. Orta Çağ'a gelindiğinde gemi seyir tekniğinde bir ilerleme kat edilmediği için geleneksel tedbir kabul edilebilecek olan hava muhalefeti ve kış mevsiminde gemilerin limanda beklettirilmesidir. İlk defa 1255 senesinde Venedik'te gemi güvenliği hususunda girişimde bulunulmuş, 1330'da gemilerin yük taşıma kapasitesi belirlenmiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde buharlı gemilerin inşasıyla birlikte denizlerdeki seyrüsefer üzerine düzenlemeler yapılmıştır. Yeni teknoloji, hız kapasitesi, manevra vb. gibi birçok konuda yenilikler getirmişti. Gittikçe yoğunlaşan gemi trafiği ve bu yenilikler denizde tehlike ve kaza riskini de arttırmıştı. Böylece yakın mesafede olan gemilerin yer tayin etmesi, sisli havalarda işaret fişeği, Fransa tarafından buharlı gemiler için aydınlatma çalışmalarının başlatılması W.D Everest tarafından deniz işaret kurallarının temelleri atılmıştır<sup>3</sup>.

Tarihe damgasını vuran deniz kazalarından sonra kaza nedenleri araştırılarak birtakım tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemilerin kazazede olma sebepleri belli başlıklar altında toplanmıştır; Geminin bir gemiyle çarpışması olayına “çatma” ana veya yardımcı makinelerinin bozulmasına “makine hasarı”, gemi dışında herhangi bir nesneye çarpmasına, geminin ters veya ters dönmesi olayına “alabora olma” denmiştir<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Stewart Gordon, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi*, İstanbul, 2018, s. 7.

<sup>3</sup> Hüseyin Koçak, *T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'nin 01. 01. 2001 İle 31. 12. 2012 Tarihleri Arasındaki Deniz Kaza/ Olay Raporları İle Tıbbi Tahliye Raporlarının Değerlendirilmesi*, (Afetlerde Sağlık Yönetimi Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2014, s. 6-8.

<sup>4</sup> Ahmet Mert, *Deniz Kazaları İle Karadeniz Memorandumu Kapsamındaki Gemi Tutulmaları Arasındaki İlişki*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2014, s. 19-20.

Fırtına ve şiddetli rüzgârın arşiv belgelerinde geçtiği tabir “hava muhalefeti” dir. Hava muhalefeti, bir gemiyi yalnız yakalayabildiği gibi filoyu da vurabilirken seyir halindeki gemiyi batırdığı gibi limandaki bağlı gemileri de batırabilmektedir. Ahşap malzemelerden yapılan kadirge ve yelkenli gemilerin hava muhalefetinden sonra en çok kazazede olmasına sebep olan unsur yangınlardır. Düşman tarafından yakılan ahşap gemilerin yanında gemideki malların başkalarının eline geçmemesi için yakıldığına örneği de bulunmaktadır<sup>5</sup>.

Deniz ülkesi olan Türkiye’de yolcu ve yük gemilerine çokça önem verilmesine rağmen yangınla mücadele konusunda geri kalmıştır. Gemideki yangınların çıkmasına sebep olan etmenler arasında; makine dairesi veya sürekli çalışan makinelerin oluşturduğu sıcaklık, dikkatsizlik, gemide çıkan arıza, dikkatsizlik mevcuttur. Gemideki bölmede çıkan yangın neticesinin 500 C° üzerinde sıcak gaz meydana gelmekte olup 20 kw / m<sup>2</sup> radyan ısı akışı ateşin diğer bölmelere dağılmasına sebep olmaktadır. Yapılan araştırmalara göre sıcaklığın insan üzerindeki etkisi 3 dakikadan daha az sürmekte olup gemideki mürettebat kaybının yanı sıra geminin hareketsizliğine ve maddi zararına yol açmaktadır<sup>6</sup>.

Bir geminin deniz içindeki bir nesneye çarparak üzerine oturması olayına ise “karaya oturma” denmektedir. Geminin makinesinin bozulması, geminin karaya oturmasına sebep olan etmenler arasında yer almaktadır. Geminin, baş veya kıç kısımlarını su altındaki engellere çarpması sonucu oluşan oturma durumu düşük hız ve hasar ile doğru orantılıdır. Anında tedbir alınmadığı takdirde geminin dip kaplamasından aldığı su batmasına sebep olabilmektedir<sup>7</sup>.

Batık gemilerin hayat hikayelerinin yanı sıra sayılarının artması ile birlikte dünyayı tehdit eden unsur haline geldiği bilinmektedir. Batık geminin türü, inşa malzemesi, derin tuzluluk oranı, hasar seviyesi, geminin yükü, suyun derinliği

---

<sup>5</sup> Şenay Özdemir, “OsmanlıDenizciliği’nde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, *OTAM Dergisi*, C.19, S.19, Ankara, 2006, s. 365-367.

<sup>6</sup> Ömer Faruk Şahin, *Gemilerde Yangın Riskinin Azaltılmasına Yönelik Yöntem ve Uygulamalar*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gedik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2017, s. 6-71.

<sup>7</sup> Salih İlhan, *Gemi Acil Durum / Gemi Terk Ekipmanlarının ve Operasyonun İş Güvenliği Açısından Risk Temelli Olarak İncelenmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Üsküdar Üniversitesi Sağlık Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2018, s. 22-23.



deniz kirliliğinin risk oranını etkilemektedir. Tarihi gemilerin korunmasının dışında çevre kirliliği oluşturma oranı çok azdır<sup>8</sup>.

Gemi kazaları ve batıkları yaşayanlar için bir trajedi olsa da günümüze doğru geldikçe kültürel mirasın bir parçası olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Çünkü kültürel miras, tarihi devirlere ait bilim, din, güzel sanatlar ile alakalı yer üstü, yer altı varlıkları kapsamaktadır. Sualtı kültürel miras ise suyun altındaki veya sudan çıkarılmış arkeolojik buluntulardır. Batık ve batık alanı, sualtı kültürel mirası olarak değerlendirilmektedir. Anadolu yarımadası çok eski dönemlerden beri deniz ticareti ve ulaşımında işlek bir konumda olmuştur. Ülkelerin ithal malzemelerinin pazar yeri olan bu ada, her türlü gemiye ev sahipliği yaptığı gibi Anadolu, deniz ticareti için yerli yabancı birçok gemiye ev sahipliği yaptığı gibi fırtına, sığlık gibi doğa olaylarında dolayı birçok geminin batışına sebebiyet verilmiştir. Anadolu her ne kadar Bronz Çağı'ndaki ticaret gemilerinden 19. yüzyılda Osmanlı savaş gemisi batıklarının mekânı olmuşsa da batık kalıntıları gerek insan eliyle gerek doğanın verdiği zararlar sonucu battığı haliyle saklanmıştır. Tunç Devri'ne ait olduğu düşünülen Gelidonya Batığı sonrası Uluburun Batığı, Yassıada gibi batık çalışmaları da yapılmış ve günümüzde sualtı kazı çalışmaları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından verilen izin dâhilinde yapılmaktadır<sup>9</sup>.

Konunun saha olarak sınırlandırılmasına gidilmedi. Bölgesel olarak tek bir deniz seçmek yerine 4 deniz birden ele alındı. Bunun sebebi vapurların kazazede olmasında denizlerin yapısal farklılıklarının etkisinin olup olmadığını gözlemeyebilmektir. Konunun tarihsel sınırlandırılmasında ise batık gemilerde çeşit olarak vapurun seçilmesi buharlıların kuruluş senesi olan 19. yüzyıldan erken dönem Cumhuriyeti'ne kadar olan sürecin ele alınması demektir. Diğer bir husus ise konu hakkında arşiv belgelerinin özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından başlayan ve Cumhuriyet dönemine doğru gittikçe artan oranda çoğalması ve de bu belge yoğunluğuna göre tezimizi şekillendirmesidir.

---

<sup>8</sup> Çetin Çiftçi, *Batıklardan Kaynaklanan Kirlilik ve Uluslararası Batıkların Çıkarılması Sözleşmesi Uygulamaları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2013, s. 6-10.

<sup>9</sup> Umut Görgülü, *Ülkemizin Taraf Olmadığı Sualtı Kültürel Mirası'nın Korunması Sözleşmesi ve Sualtı Kültür Varlıklarımız*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim dalı Sualtı Arkeolojisi Bölümü, Konya, 2017, s. 7-12.

# 1. OSMANLI DENİZLERİ'NDE YERLİ-YABANCI VAPURLARIN İŞLETME VE ŞİRKETLERİ

## 1.1. 19. YÜZYIL'DA OSMANLI DEVLETİ'NDE VAPUR GELİŞİMİ ve YERLİ VAPUR ŞİRKETLERİ

Kalyon, Venedik kökenli bir kelime olup devriye gemisi anlamına gelmekte ise de İspanyol arşivlerinde sıkça anılıyor olması İspanya'ya ait bir teknoloji olduğunu düşündürmektedir. Osmanlı'da 16. Yüzyılda kalyonlar daha çok nakliye amaçlı kullanılmakta iken kadirganın kullanım alanı Akdeniz dünyası olarak bilinmektedir. Sebebi; coğrafik şartlar ve insan potansiyelinden yararlanabilmektir. Kuzey Avrupa'da nüfus yoğunluğunun az oluşu ve coğrafi şartların uygun olmayışı gemilerde kalyon devrine geçilmesini sağlamıştır.

Kadirgadan kalyona geçiş aşamasının en önemli etmenlerinden biri ateşli silahların gelişme göstermesidir. 16. yüzyılda Akdeniz dünyasında Osmanlı Devleti etkin rol oynamıştır. Bu bölgedeki yabancı ticaret gemileri kadirga gözetiminde hareket edebiliyordu. Donanmada güçlü bir planlamanın yanında asıl önemli olan etmen teknolojik gemi üretimidir. Preveze savaşı, İnebahtı savaşı, Hint seferi esnasında kaybedilen ve güçsüz olarak görülen gemilerin üzerine kadirgadan tam anlamıyla vaz geçilmeyerek ilk etapta gemiler yelkenli- kürek şeklinde kullanılmıştır. Bu geçiş sürecinde direnen devletlerden bir tanesi Osmanlı'dır. Kadirgalarla düşmana karşı direkt olarak taarruza geçebilme imkanından ötürü kalyona geçme işlemlerini ağırdan almıştır<sup>10</sup>.

Osmanlı Devleti'nde Girit savaşı kadar donanma için gemi inşa edilse de kadirgadan dönüş noktası 1645-1665 Girit savaşı esnasında İngiliz yelkenli gemilerinin galibiyetidir. Osmanlı, Girit'e ulaşımı kapatan yelkenli gemilerin gücünü görünce yelkenliler için elini daha hızlı tutmuş ve savaşın ertesi yelkenli inşasını başlatmıştır.

Osmanlı'da senelerce kalyona geçiş aşamasında muhalif düşünceler karşı karşıya gelmiş, dönemin şeyhülislamı Girit seferi sonrasında Katip Çelebi'ye kalyona geçiş ile alakalı danışınca savaş gemisi her türlü gemiyi zamanında kullanıldığı fakat savaş gemisi olarak kadirga ile devam edildiğini bildirmiş ise de

---

<sup>10</sup> Muharrem Sinan Dereli, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim Dalı, İstanbul, 2010, s. 79-86.

illaki kalyona geçilecekse ona göre donanma için teçhizat hazırlanması gerektiğini bildirmiştir. 1650-1662 senesi kalyona geçmek için çabalanmışsa da girilen çatışmalarda olumsuz sonuçlar alınmasına karşılık birçok tarihçinin de kadirga kullanımı desteklenince geri adım atılmıştır. Sadrazam Fazıl Ahmet Paşa, Venedik karşısında birçok yenilgi alındığı için kadirgaya dönüş için emir vermiş ve uygulanmıştır. 2. defa kalyona dönüş ise 1682 tarihinde Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadarete, Bozoklu Mustafa Paşa'nın da kapudan deryalığa gelmesi ile sağlanmıştır. Kalyon yapımı ve gelişimi arttıkça deniz savaşlarında da ilerleme kat edilmiş ve artık 17. yüzyılın sonlarına gelindiğinde kadirga döneminin bitmeye yaklaştığı bilinmektedir<sup>11</sup>.

17. yüzyılın 2. yarısından 18. yüzyılın başına kadarki süreçte yelkenli gemilerin kadirga döneminden geçişi bahriye kanunnamesi ile kesin olarak gerçekleşmiştir. 1770 senesinde Çeşme olayı ile Osmanlı donanmasında reform yoluna giden Cezayirli Gazi Hasan Paşa ve Küçük Hüseyin Paşa'nın destekleriyle yeni yelkenli gemiler inşa edilmiştir. Buhar teknolojisinin yelkenli gemilerde kullanılabilmesi için ise makine, kazan, şaft, kazan bacası ve kömür odası eklemeleri yapılmıştır. Makine-kazan-uskur işlemleri için geminin boyu uzatılarak gerekli yer açılmıştır<sup>12</sup>.

Avrupa'da gerçekleşen Sanayi Devrimi ile birlikte her alanda gerçekleştirilen değişim, deniz ulaşımında da kendini göstermiştir. Karayolları tımarının ardından gelen kanallar ve onun peşinden gelen buharlı gemiler, denizler arası ulaşımı modern bir hale sokmuştur. Böylelikle mesafeler kısalmış, ticaret ve yolculuklar artmıştır<sup>13</sup>.

1811 yılına gelindiğinde, İngilizler buhar gücünü gemilerde kullanmaya başlamıştır. Peşinden gelen diğer Avrupa Devletleri de buharın gemilerdeki itme gücünün farkındalığına vararak etkin bir şekilde faaliyet göstermişlerdir. Osmanlı Devleti, bu süreci diğer devletlere nazaran biraz geç olmakla birlikte benzer bir yol

---

<sup>11</sup> İdris Bostan, *Beylik' ten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 186-197.

<sup>12</sup> Levent Düzcü, *Yelkenli' den Buharlı' ya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul, 2017, s. 43.

<sup>13</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyası ve İmajları Hakkında", *Kebikeç Dergisi*, S.21, 2006, s.74.

izlemiş, Teknolojik gelişmeler ışığında Osmanlı denizlerinde buharlı gemiler boy göstermeye başlamıştır<sup>14</sup>.

1837 tarihinde Avrupa’da yelkenlilere makine konulma işlemi gerçekleştirilmiştir. 1850’de ise uskurluya dönüştürülen yelkenli gemilerin sayısı artmaya başlamıştır. Osmanlı gemilerinin uskurlu makine ile tanışmasını Fransız Louis Benet sağlamıştır. Benet, Bâb-ı Âli ile kurmuş olduğu irtibat üzerine yazmış olduğu layihasında uskur makinesinin tanıtımını yapmıştır. Yelkenlilere makine takılması için mazbata hazırlanmış ve Avrupa’nın yeni teknolojiyi gemilerinde kullanarak bir adım öne geçmesi durumu üzerine Osmanlı Devleti de gemilerinde uskurlu kullanımını hızlandırmıştır<sup>15</sup>.

Osmanlı Devleti’nde 1840 tarihinden itibaren özel ve resmi kuruluşları da devreye girerek vapur kumpanyaları ve yabancı kumpanyalar arası rekabet ortaya çıkmıştır. Boğaziçi yabancı şirketlerin buharlı gemi işletmesi sebebiyle Osmanlı’da yerli gemi işletmeciliği fikrini ortaya çıkarmıştır<sup>16</sup>.

### **1.1.1. Fevâid-i Osmaniye Vapur Şirketi**

Denizlerde yolcu taşımacılığı için Osmanlı Devleti’nde 1843 tarihinde Sultan Abdülmecit’in buyruğu üzerine “Fevâid-i Osmaniye” kurulmuştur. Aynı zamanda 1841’de verilen imtiyaz üzerine Boğaziçi ulaşımını sağlayan halka açık ilk anonim şirketi olan “Şirket-i Hayriye”nin kurulduğu bilinmektedir. Cumhuriyet’in kuruluşundan önce günümüz Türkiye’sinin denizcilik işletmesine bağlı denizyolları ve şehir hatları işletmeciliğinin temelini “Fevâid-i Osmaniye sağlamıştır. Tersaneler, liman işletmeciliği, yurtiçi ve yurtdışı yük taşıma, yolcu ve taşıt taşımacılığı yapan bu işletmeler, gemi kurtarma, kıyı emniyeti hizmetleri ve bu şirketlerin bankacılık hizmetleri de dahil olmak üzere 1952’de Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesinde yer almıştır<sup>17</sup>.

Denizcilik sektöründeki kamu kuruluşlarının Osmanlı dönemindeki seyri incelendiğinde, (1841) Şirket-i Hayriye, (1843) Fevâid-i Osmaniye, (1871)

---

<sup>14</sup> Kenan Göçer, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Servet-i Fünûn Dergisi Ulaşım Bibliyografyası”, *Bilgi Ekonomisi ve Yönetim Dergisi*, C.11, S.2, 2016, s.153.

<sup>15</sup> Düzcü, 2017, 124-127.

<sup>16</sup> Gülten Sarıyıldız, “Mısır’da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası”, *Türk İncelemeleri Dergisi*, S.9, 2009, s.18.

<sup>17</sup> Reşat Baykal, “Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Çalışmalarının Gemi Yapımı İşletmecilik ve Limanlar Yönünde Değerlendirilmesi”, *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi*, İstanbul, 1999, s.2.

Aziziye, (1878) İdare-i Mahsusa, (1910) Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi dikkat çekmektedir. Bu idareler, Cumhuriyet Dönemi denizcilik sektörü kuruluşu olan Deniz Bank'ın (1937) ardılları mahiyetinde bulunmaktadırlar<sup>18</sup>.

Osmanlı Devleti, denizlerinde yabancı şirket vapurlarına yer vermemek adına, Fevâid-i Osmaniye'ye ait olan "Peyk-i Şevket" vapurunu denizlere indirerek, İstanbul-İzmir hattı limanlarda yolcu taşımacılığını sağlamıştır. Osmanlı Devleti, tarifeli seferlerin aksamadan düzenli bir şekilde yapılmasının ancak bir şirket eliyle sağlanabileceği kanısına vararak "Hazine-i Hassa"nın yardımlarıyla birlikte "Şirket-i Osmaniye" kurulmuştur. Sonrasında Hazine-i Hassa idaresi bu şirketten ayrılarak kendine ait olan gemilerini çalıştırmaya başlamıştır<sup>19</sup>. İdare'nin adı Osmanlı'ya yarar sağlayan anlamına tekabül eden Fevâid-i Osmaniye namıyla değişikliğe uğramıştır. Şirket, Tersane-i Amire' den aldığı gemilere artı olarak satın almış olduğu 14 tanesi yandan çarklı, 4 tanesi uskurlu olmak üzere 18 gemi ile; Üsküdar, Kadıköy hatlarında çalıştığı gibi aynı zamanda Tekirdağ, Bandırma, Gelibolu, Gemlik, İzmit, İzmir, Samsun, Trabzon seferlerine çıkmıştır<sup>20</sup>.

Damat İlhami Paşa'nın Nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve Bağos Bey'in idareleri altında kurulmuş olan Fevâid-i Osmaniye şirketinin "Mecidiye" ve "Taif" nâmındaki vapurları şirketin en büyük iki gemisidir. Akdeniz'e gidecek olan vapurların İstanbul'dan akşamüstü kalkıp, ertesi sabah Gelibolu'ya gidecek yolu uzatmalarının sebebi, Çanakkale Boğazı'ndan gece geçiş izni olmayışıdır<sup>21</sup>.

Osmanlı Deniz Ulaşımını sağlayan Fevâid-i Osmaniye Şirketi Vapurları, her çarşamba günü İstanbul'dan hareket edip; Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğramaktadır<sup>22</sup>. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren şirket vapurları Ordu Limanı'na düzenli olarak uğramıştır. Şirket vapurlarının buraya uğraması, yabancı şirketlerin de dikkatini celp ederek Ordu'ya

---

<sup>18</sup> *Deniz Yolu Ulaşımı*, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s.3.

<sup>19</sup> Hüseyin Topuz, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923-1980)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009, s.72.

<sup>20</sup> *İstanbul Kent içi Deniz Ulaşımı*, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Gemi Mühendisleri Odası, 2008, s.5.

<sup>21</sup> Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, C.17, S.17, 2005, s.3.

<sup>22</sup> Oktay Karaman, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı XX. Yüzyılın Başlarında Giresun Kazasında Ulaşım", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.4, 2008, s.53.

uğramasına sebebiyet vermiştir. 1870’te bu şirkete ait gemiler, her Çarşamba İstanbul’dan hareket ederek Ordu Limanı’na uğramaktaydılar<sup>23</sup>.

Fevâid-i Osmaniye’nin seferleri ilk başlarda çok rağbet görmemiştir. Kış mevsimine gelindiğinde ise seferler tamamen kaldırılmaktaydı. Şirkete ait olan ilk vapurlarda Kaptan Köşkları kapalı olmadığı gibi aynı zamanda içerisinde kalorifer de bulunmamaktaydı. Kış mevsiminde yolcuların bulunduğu salonlarda soba yakılmamıştır. Bunların yanı sıra Pazar kayıklarında olduğu gibi kadın ve erkeklerin bir arada olmaması adına vapurun bir bölümüne kafes çekilerek, kadınların bu bölmede oturması kararlaştırılmıştır<sup>24</sup>.

Fevâid-i Osmaniye İdaresi, kendi gemilerini Osmanlı sularına indirerek Boğaz seferlerini renklendirmiştir. “Mesiri Bahri, Eseri Hayr, Peyk-i Şevket, Hümâpervaz, Eser-i Ticaret” adlı gemiler, Boğaziçi’nin tüm semtlerine yolcu taşımaktaydı. Ücretler, yolcuların yaşların göre değişkenlik göstermekle birlikte; yetişkinlerden 25, yetişkin olmayanlardan ise 10 para talep edilmiştir. Ortaköy mahallindeki sakinler bu duruma itirazda bulunarak şirket idaresine bildirmişlerdir. Bu itiraz olumlu karşılanarak, Fevâid-i Osmaniye genel hattıyla “çarkçıbaşı” yetiştirmek üzere kurlar açmaya başlamıştır<sup>25</sup>. Tasvir-i Efkâr matbaasında, 80 senesinin 20 Ağustos gününden Şubatın 7’sine kadar olan 5 aylık süreçte Fevâid-i Osmaniye İdaresi’nin bütün hesapları deftere kayıt olarak geçmiştir. Buna göre; bütün masraflar hesaplandığında 725.237 kuruş 25 para kâr kaldığı bilinmektedir<sup>26</sup>.

1844’te Fevâid-i Osmaniye İdare gemisi olan Mesir-i Bahri, Marmara Denizi’nde yük ve yolcu taşımacılığı yapmıştır. 25 Ocak 1914’te İzmit ve civar limanlara Osmanlı bandıralı gemileri korumak amacıyla yabancı gemilerin girmesi yasaklanmıştır. Osmanlı gemileri genel olarak küçük tonajlı ve yelkenli olmalarından dolayı yabancı şirket gemilerine liman tekrar açılmıştır.

---

<sup>23</sup> Kemal Saylan, “XIX. Yüzyıl Sonları XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.19, 2015, s.47.

<sup>24</sup> Topuz, 2009, 73.

<sup>25</sup> JakDelegon, “Gülzar Boğaziçi’nde Yandan Çarkıyla Seyr ü Sefer”, *Aylık Siyasi Gazete Bizim Şehir Haberleri*, S.30, 1992, s.12.

<sup>26</sup> Necdet Hayta, *Tarih Araştırmalarına Kaynak Olarak Tasvir-i Efkâr Gazetesi (1278/1867-1286/1869)*, (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1990, s. 503-504.

Sefersayılarını sürekli arttıran yabancı bandıralı şirketler, Osmanlı sularında üstünlük kurmayı sağlamıştır<sup>27</sup>.

Osmanlı Devleti'nin 3 kıtaya hâkim olmasından dolayı burada bakımından sorumlu olduğu askerleri bulunmaktaydı. Buna istinaden, Osmanlı karasularında faaliyet gösteren kuru yük gemileri tüccarlardan satın alınarak lojistik faaliyette kullanılmıştır. Savaşların uzun sürmesi amacıyla armatörler, gemilerini Devlet-i Aliye'ye bağışlamak durumunda kalmıştır. Osmanlı Devleti, tüm baskılara rağmen kendi çıkarlarını daha üstün tutarak 12 Şubat 1886'da Sultan Abdülaziz iradesi ile Ereğli Kömür Madenleri'ninFevâid-i Osmaniye Şirketi ve İstanbul Tersaneleri'nin ortaklaşa işletmesine karar vermiştir<sup>28</sup>.

Fevâid-i Osmaniye yönetimi altında çalışan gemilerin teknik açıdan çok iyi iş çıkarmaması, yapıları açısından çürük olması, istenilen başarıya karşılık çok iyi hizmet verememesi sebebiyle yabancı şirketlerle olan rekabetin altında ezilmiştir. Bu sebeple şirket, yönetimi ayrıcalıklarıyla birlikte Fransa'ya devretmek zorunda kalmıştır. Fakat Fransız şirketi dahi bu işin üstesinden gelemeyeceğini anlamış ve yönetimi tekrar Türk yönetimine devretmiştir. Ve Sultan Abdülaziz devrinde 1871 tarihinde şirketin yeni adı "İdare-i Aziziye" olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>29</sup>.

### 1.1.2. İdare-i Aziziye Şirketi

1871 yılında, Abdülaziz'in adına izafeten Fevâid-i Osmaniye'nin adı "İdare-i Aziziye" olarak değiştirilmiştir. 2 yıl sonra Tersane-i Amire' ye devredilen idarenin gemileri "İdare-i Mahsusa-i Aziziye" adındaki bir kuruluş tarafından yönetilmiştir. Bu dönem içerisinde Gemlik Tersanesinde "Asir", İngiltere'de

<sup>27</sup> Ekrem Gürdal, "XVIII.Yüzyıl ve Sonrasında İzmit İskeleyi İle Ard Alanının Osmanlı Denizcilik Faaliyetlerindeki Yeri", *Uluslar arası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, III., C. 4, s. 2407.

<sup>28</sup> Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) , Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2012, s.72-80. ;BOA, Y.MTV., 15/19-3, 2 Mart 1865. "Fevâid-i OsmaniyeVapurı hümayunları ile kömür madenlerinin Hazine-i Hassa-ı Şahane nam hesabına olmak üzere emr-i idaresi bundan böyle Tersane-i Amire canibine havale olduğundan ana göre iktiza-i hale icrası ve bu halde müdürlüğünden intisal eden saadetlü Agah Efendi hazretlerinden münhal olan 5 bin gurus maaşın dahi kat'ı ve tevfikimükteza-ı emr ü ferman Hümayun Hazreti malukane üzere devletlûkapudan paşa hazretlerine bildirilmiş olmasıyla icab-ı hale icrası şerefsunuh ve sudur buyrulan emr ü irade-i hazreti şahinşahimentuk-ı münifinden bulunmuş olduğü ba tezkere-i aliye iş'ar buyrularak iktizası lede'l sual Fevâid-i Osmaniye Vapurı hümayunları ile kömür madenlerinin Hazine-i Hassa-ı Şahane nam ve hesabına olmak üzere..."

<sup>29</sup> Arzu Yıldız, "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi", *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.49, S.578, s.45.

yaptırılan “Canik”, 1874’te “Kemal”, “Marmara” ve “Musul” adındaki gemiler filoya katılmıştır. Sultan Abdülaziz’in denizciliğe çok büyük ilgisi olduğundan “İdare-i Aziziye” şirketinin Avrupa’da olduğu gibi büyük gemiler inşa etmesini istemiştir. Aynı zamanda bir anonim şirketi olarak kurulmasını ve modern gemilerin satın alınmasını istemekteydi. Bu nedenle, İdareye 1 milyon liralık sermaye ile genişletmek istemiştir. 1894’te idareye ait gemilerin seyri; Marmara kıyıları-Trabzon, Varna-Selanik hatlarında gerçekleştirilmiştir. İdare’nin sürekli olarak komisyon ve müdürlerinin değiştiği bilinmektedir. En çok hizmet edenlerden biri “Con Avramidis Efendi” ile “Ziya Bey” olmuştur<sup>30</sup>.

Prusya-Fransız savaşlarından dolayı “İdare-i Aziziye”nin tanzimi durdurulmuştur. II. Abdülhamid’in tahtta çıkmasıyla birlikte mezkûr idare sadece isim değişikliğine giderek adı “İdare-i Mahsusa” olmuştur. Aynı şekilde İdare-i Mahsusa Şirketi de Bahriye Nezareti altında hizmet vermeye devam etmiştir<sup>31</sup>.

### 1.1.3. İdare-i Mahsusa Vapuru

İdare-i Mahsusa’ya ait vapurlar, başta Marmara olmak üzere çeşitli Osmanlı sahillerinde ve Haliç Körfezi’nden- Galata Köprüsü’ne kadar olan sahada hizmet vermekteydi. Bu dönemde İdare-i Mahsusa’nın gemi sayısı ve gittiği güzergâhlar açısından Osmanlı Devleti’nin en aktif vapur şirketi konumundaydı<sup>32</sup>. 1879’a gelindiğinde, İdare-i Mahsusa’nın vapurları; Tekirdağ, Mudanya, İzmit ve Bandırma olmak üzere dört ayrı hatta işlemekteydi. 1882’de Osmanlı sularında yabancı bandıralı gemilerin çekilmesi yasaklanmıştır. Buradaki amaç İdare-i Mahsusa’ya kadarki gelen süreçte yerli şirketlerin bu hatlarda daha etkili olması ve daha fazla kâr elde etmesini sağlamaktır. Bu durum ise peşinden Kabotaj

<sup>30</sup> Topuz, 2009, 77-78.

<sup>31</sup> KaoriKomatsu, “İdare-i Mahsusa’nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Teknik”, *XII Türk Tarih Kongresi*, C.III, Ankara, 1999, s.2.; BOA, Y.PRK.BŞK, 7/14, 26 Şubat 1883. “*Bahriye Nazırı Paşa hazretleriyle İdare-i Mahsusa müdürü Ziya Efendi mabeyn-i hümayuna malukâneyecelb olunarak ifadeleri maruz atıyye-i ulyâ-ı hazreti padişaha kılınmış ve bu babda zat-ı sadaretpenâhileriyle dahi konuşularak keyfiyet etrafiyla mulum-ı âli-i olmuş ve işin Bahriye Nezaret celilesi tarafından mı yoksa idare-i hazıra marifetiyle mi idare olunduğu halde devletcenâfi olacağı lede’l müzakere tayin eylemek üzere bir komisyonun teşkiline karar ita buyrulmak ve Bahriye Nezaret celilesininİdare-i Mahsusa vapurları taraf-ı bahriyeden idare olunduğu takdirde daha nafi ve neş’ülemmare daha muvaffak bulunacağıyolundaibrad eylediği...*”

<sup>32</sup> Metin Ünver, “Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L’egée) Vapur Kumpanyası 1883-1911”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.24, 2018, s.178.



Meselesini gündeme taşımıştır<sup>33</sup>. İdare-i Mahsusa'nın Trabzon limanında elde ettiği gelir 1882'de 10.733, 1883'te 11.480, 1886'da 12.277'dir. Mezkur idare, sivil yolcudan ziyade asker, öğrenci, kamu görevlisi ve mülteci taşımaktadır<sup>34</sup>. II. Abdülhamid zamanında idarenin gemileri 76'ya yükselmiştir<sup>35</sup>.

İrade-i Mahsusa için 12 tane vapurun satın alındığı ve bu gemilerle Yunan Muharebesi esnasında asker taşıdığı, hacıların nakliyatını yaptığı bilinmektedir. Akdeniz ve Kızıldeniz'de Osmanlı bandırası çeken bu vapurların beklenilenin üzerinde bir performans sergilemesi üzerine 12 vapurdan 5 tanesi Marmara Körfezi'nden Tuna'ya kadar olan hattında, diğer 5 tanesi Tuna'ya uzak olan sahaya ve son olarak 2 tanesi de Kadıköy taraflarına hizmet etmektedir<sup>36</sup>.

Tersane-i Amire'nin parasal sıkıntıda olması sebebiyle Bahriye Nazırı İdare-i Mahsusa'ya ait bazı vapurları özel şahıslara satmak durumunda kalmıştır. Bu durumu fırsata çeviren Rusya ise mezkûr idareye ait vapurları özel envanteri haline getirmek istese de bunun sonucu hakkında pek bir bilgiye ulaşılamamıştır<sup>37</sup>. Osmanlı Devleti bu durum karşısında şirketi müstakil bir anonim şirketi haline dönüştürme kararını öne sürmüştür. II. Meşrutiyet zamanına denk gelen bu çalışmanın yürütülmesini Ticaret ve Nâfia Nezareti üstlenmiştir. Kurulacak şirketin yerini almak için P.M Courtgi şirketi çok çabalamıştır. Ancak şirket için gelen tekliflerin en iyisi Londra'dan gelen 2 deniz şirketi tarafından olmuştur<sup>38</sup>. Bunlar; "Fairfield Engineering and Shipbuilding Co. Ltd." ile "Weddel and Turner Co" dur. Mezkûr şirketlerle 3 Kasım'da bir antlaşma imzalanacaktır. Antlaşmaya bakıldığında "Osmanlı'nın hangi hususlara dikkat ettiği göze çarpmaktadır. Şirketin imtiyazları genel hatlarıyla Osmanlı bayrağı altında çalışan, tebaası tarafından yönetilen bir şekilde devam etmesi" maddeler arasındadır. Şirket adı "Osmanlı Seyr-i Sefain Şirketi" olup, 900.000 hisse senedinin 550.000 adedi

<sup>33</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 1, 2006, s. 108-110.

<sup>34</sup> Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.20, 2016, s.154-163.

<sup>35</sup> "Türklerin Anadolu'ya Gelmelerinden Buyana Bin Yıl Geçti Ama Denizle Aramız Bir Türü Düzemedi", *Gazete Pazar*, 14 Eylül 1997, s.71.

<sup>36</sup> BOA, İ.BH, 3/3-1, 24 Haziran 1898.

<sup>37</sup> Şahin Doğan, "Rusya'nın İstanbul'u Ele Geçirme Planında İlginç Bir Teklif: İdare-i Mahsusa Vapurlarını Satın Alma Önerisi", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, C. 3, S. 3, 2017, s. 108-110.

<sup>38</sup> Ünver, 2018, 184-204.

Osmanlı hükümeti tarafından devralınacaktır ve 1910'da şirket kurulmuştur<sup>39</sup>. İdare-i Mahsusa için önce Bahriye Nezareti'ne sonra Nafia Nezareti'ne, son olarak müstakil bir idare tarafından çalışmalar yapılırsa da durum başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Sonuç üzerinde yalnızca şirketin başarısızlığı değil aynı zamanda milletin ve devletin de payı göz önünde tutulmalıdır<sup>40</sup>.

#### 1.1.4. Seyr-i Sefain İdaresi

1908 Meşrutiyet'in ilanı ile Sultan Abdülhamit tahttan indirilmiş yerine Mehmet Reşat döneminde "Maliye, Harbiye, Ticaret ve Nafia" Nezaretleri'nden seçilen üyelerin yanı sıra uzman genel müdürün yönetimindeki bağımsız kurul tarafından yönetmelik üzere "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" kurulmuştur. İdare tarafından satın alınan "Akdeniz, Karadeniz ve Gülcemal" gemileri, Türk ordusuna savaşlarda uzun yıllar hizmet vererek ay yıldızlı bayrağı Hindistan'dan Amerika'ya kadar okyanuslarda dalgalandırmışlardır<sup>41</sup>.

Seyr-i Sefain Şirketi başta Bahriye Nezareti'ne bağlı iken sonradan Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Şirket; işletme müdürü Tahir Efendi, muhasebeci Ahmed Hilmi Efendi, Harbiye Nezareti'nden binbaşı Reşid Bey, Bahriye Nezareti'nden Hilmi Bey, Maliye Nezareti'nden İshak Tevfik Bey, Ticaret Nezareti'nden Ali Bey, Nafia Nezareti'nden Ohannes Efendi, tahrirat Müdürü Nuri Bey, müfettiş Sami Bey, işletme müdürü yardımcısı Hüsnü Efendi, tamirat müdürü Tahsin Efendi tarafından meydana gelmektedir.

Seyr-i Sefain İdaresi' nin; Trabzon acentesi Kırzade Mustafa Bey, Giresun acentesi Hüseyin Efendi, Ordu acentesi Halis Efendi, Ünye acentesi Hacı Mehmed Efendi, Samsun acentesi Hüseyin Efendi, Zonguldak acentesi İpolerot Efendi, Ereğli acentesi Hüseyin Efendi, İzmir acentesi Caferizade Kemal Bey, Çanakkale acentesi Refet Bey'dir<sup>42</sup>.

İdare'nin genel müdürlüğüne Deniz Albay Azmi Bey getirilmiştir. Sonrasında birçok kez müdür değişimine gidilmiştir. İdare için 156.000 altın köşeye konularak; gemilerin onarımı, emekli personellerin ödemesi, Londra'da az

---

<sup>39</sup> Komatsu, 1999, 3.

<sup>40</sup> İlhanEkinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S.10, 2006, s.38.

<sup>41</sup> Ali Bozoğlu, *Akdeniz'de Ayyıldızlı Gemiler*, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları: 10, Mart 2018, s.16-17.

<sup>42</sup> *Bahriye-i Ticariye Salnamesi*, sene Nisan 1329, s. 70-72.

kullanılmış gemiler asker nakliyatı için getirilecektir. 1911 senesinde İdare'nin sefer güzergâhı; Köprü'den Haydarpaşa ve Kadıköy'e günde 22 sefer, Moda, Kalamış ve Fenerbahçe'ye 6 sefer olarak düzenlenmiştir. I.Dünya Savaşı patlak verdiğiğinde, bütçe açığı oluşmuş ve idarenin geriye elinde 25 gemisi kalmıştır. Rus savaşında mezkûr idarenin birçok gemisi batırılrsa da işgal kuvvetlerinin Osmanlı Devleti'nden savaş tazminatı olarak gemileri isteseler de amaçlarına ulaşamamışlardır. Fakat 1922 senesine gelindiğinde işgal kuvvetler, idare gemilerinin Milli Mücadele'yi başlatan kuvvetlere askeri teçhizat taşınması gerekçesiyle şirketi men etmiştir<sup>43</sup>.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, I. Dünya savaşına gelindiğinde deniz ticaret filosundaki vaziyeti; 59.943 tonaj kapasiteli gemisi bulunmaktaydı<sup>44</sup>. İdare, her ne kadar yarım asrı aşkın şekilde denizlerde faaliyet gösterse de II. Meşrutiyet sonrası aynı hizmete vakıf olamamıştır. Limanlar arası taşıma 41.725.000 tona ulaşmış ancak 4.319.000 tonu ancak Türk bayrağını taşıyan vapurlarla gerçekleştirilmiştir<sup>45</sup>.

Balkan Seferi esnasında Seyr ü Sefer İdaresi'nin 80.000 tonluk 16 büyük 15.000 tonluk orta ve 9 küçük olmak üzere 35 gemisi bulunmaktaydı. Bayrakları çekilen ticaret gemileri yalnız harp filosuna mahsustur. "Reşit Paşa" vapuru hastane gemisi, "Tir-i Müjgan" mayın depo ve tamir gemisi, "Giresun" mayın depo gemisi, "İntibah ve Nusret" mayın depo gemisi, "Halep ve Şam" kömür nakliye gemisi idarenin gemilerinden birkaçıdır. Vapur kaptanları kısmen sivil ve bahriye subaylarından oluşmaktadır. Barış zamanlarında daha çok deniz ticareti yabancı gemilerden arındırılmaya çalışılmış fakat isyanların getirisi olan askeri nakliye gemilerinin normal tarife üzerinden çalışmalarına engel olmuştur<sup>46</sup>.

1910 senesinde Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi olarak değiştirilen İdare, 1923 tarihinde 597 sayılı yasayla adı "Türkiye Seyr ü Sefain İdaresi" olarak

---

<sup>43</sup> Kasım Sözer, *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesi'ndeki Bilgiler Işığında Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006, s.14-18.

<sup>44</sup> Metin Kopar, "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)", *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.22, 2016, s.467.

<sup>45</sup> Arzu Nurdoğan, "Osmanlı Devleti'nde Tüccar Kaptan Yetiştirme Çabaları", *M.Ü Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*, S.31, 2010, s.110-111.

<sup>46</sup> Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013, s.58.

değiştirilmiştir ve yeni gemiler, yeni hatlar oluşturularak vapurlar hizmet faaliyetlerine devam etmiştir<sup>47</sup>.

## 1.2. ŞİRKET-İ HAYRIYE ve HALİÇ VAPURLARI ŞİRKETİ

Osmanlı'nın sosyo-ekonomik yapısında Tanzimat sonrası değişiklik meydana gelmiş ve bu dönüşüm neticesinde tüketim oranında artış söz konusu olmuştur. Bununla birlikte İstanbul ve Boğaziçi arasındaki ulaşım faaliyetlerinde doğru orantıda artış yaşanmıştır<sup>48</sup>.

İstanbul'daki ilk deniz ulaşım kayıtları 1565'te kayık seferleri ile başlamış, ilk gelen buharlı gemi ise 1829 senesinde "Buğ" gemisi olmuştur. 19. Yüzyıla gelindiğinde yabancı vapur işletmelerinin Boğazlarda aktif olması sonucu Keçecizade Fuat Paşa ile Ahmet Cevdet'in önderliğinde Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Şirket-i Hayriye'nin vapurları daha çok Boğaziçi'nde çalışırken Seyr-i Sefain İdaresi'nin vapurları kentin dışında görev alarak iş bölümü sağlanmıştır<sup>49</sup>.

Tersane-i Amire' nin küçük vapurları ile Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriye, 1851 senesinde Sultan Abdülmecid'in onayıyla kurulmuştur. Şirket, İngiltere "John Robert White" tersanelerine 6 gemi sipariş vererek işe başlamıştır<sup>50</sup>. Şirketin toplam hisse senedi 2.000 olarak kabul görmüştür. Saray ahalisinden Sultan Abdülmecid ile Bezm-i âlem Valide Sultan 100 hisse senediyle şirket hissesine ortak olurken Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'nın teşvikleriyle birçok bakan, memur ve dönemin ileri gelen zenginleri şirketi desteklemek için hisse senedi satın almıştır<sup>51</sup>.

Şirket idaresi anonim şirket olup haiz olduğu imtiyaza göre Karadeniz Boğazı sahilindeki iskelelerde vapur işletmektedir. Şirketin Meclis İdare reisi Maliye Nazırı Sabık Ziya Paşa, genel müdürü Ali Bey'dir<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> Yıldırım Koç, *Atatürk'ün Millileştirmeleri ve Devletleştirmeleri, Günümüzün Özelleştirmeleri*, Türk-İş Eğitim Yayın No:55, Ankara, 2000, s.11.

<sup>48</sup> Fatma Şensoy, "Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi", *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı, Eylül 2018, s. 241.

<sup>49</sup> *İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı*, T. M. M. B. O. B Gemi Mühendisleri Odası, Ekim 2008, s. 3-4.

<sup>50</sup> Eser Tutel, "İlk Araba Vapuru, Bir Türk'ün Buluşu", *Popüler Tarih*, Mart 2001, s. 53.

<sup>51</sup> Şefik Memiş, "Osmanlı Deniz Ulaşımı'nda Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım", *Marmara Üniversitesi VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 27-28 Mayıs 2016, s. 203.

<sup>52</sup> *Bahriye-i Ticariye Salnamesi*, sene 1329, s. 79.

1860 senesine kadar şirketin işleri yolunda gitmediği için Hüseyin Haki şirketin başına geçirilmiş, 27 yıl boyunca şirketi en iyi seviyeye ulaştıran Haki, ilk defa kullanılacak olan bir tekne tipi olan “araba vapuru” nu inşa etmiştir. Arabalı vapurun eskizlerini Mehmet Usta ile İngiltere tezgâhına göndermiş ve 1871’te “Suhulet Vapuru” inşa edilmiştir. Suhulet, *Kabataş–Sirkeci arasında yük ve yolcu taşımaya başlamışsa da kayıkçı esnafı tarafından* vapur meselesi çok kolay sindirilmemiştir<sup>53</sup>. Şirket-i Hayriye vapurlarının faaliyet alanları yaz mevsiminde Avrupa Yakası’nda; Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Rumelihisarı, Bebek, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Yenimahalle iskeleleri iken Anadolu Yakası’nda; Üsküdar, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Vaniköy, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz İskeleleri’dir<sup>54</sup>.

Ceride-i Havadis gazetesinde Şirket-i Hayriye’nin Rumeli, İstinye, Büyükdere, Kabataş, Beylerbeyi, Beyazıd, Beşiktaş, Göksu, Kandilli, Anadolu vapurlarının 6 Eylül 1860 tarihinde köprüden boğaza olan seferlerinin saatleri ve güzergâhları verilmiştir.

Şirket, kuruluşu esnasında seferleri bir müddet aksamasına rağmen İngiltere tezgâhlarında yaptırdığı 6 vapuru ile işletmeye devam etmiştir. İdarenin vapurları bacalarına numara verilerek isimlendirilmiştir. Devlet Deniz Yolları’na devredildikten sonra numaralar vapurların kaptan köşklerine konulmuştur.

I. Dünya Savaşı’nda Şirket-i Hayriye en zorlu günlerini yaşamıştır. Yolcu sayısı savaş nedeniyle Boğaziçi’nde azalma göstermeye başlamıştır. Savaş öncesi şirketin 39 vapuru mevcutken savaş esnasında idarenin vapurları da görevli olduğu için azalma meydana gelmiş, 19 vapurdan 9’u savaşta batırılmış bir kısmı da Zonguldak’ta kömür taşıma esnasında batmıştır<sup>55</sup>.

Şirket-i Hayriye’nin imtiyaz süresi 1953’te son bulması üzerine hükümetten bu anonim şirketini devralması istenmiştir. 95 yıllık şirketin imtiyazı Devlet Denizyolları’na geçmiştir<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> Tutel, 2001, 55.

<sup>54</sup> Şensoy, 2018, 249.

<sup>55</sup> Reşad Ekrem Koçu, “Boğaziçi’nde Seyrû Sefer”, *İstanbul Ansiklopedisi*, Hüsniyat ve Ercan Matbaaları, İstanbul, 1963, s. 2894-2895.

<sup>56</sup> Memiş, 27-28 Mayıs 2016, 204.

Haliç'te vapur işletme imtiyazı 1856 senesinde Rodos Ahmed Paşa'ya aittir. Onun ölümü üzerine imtiyaz oğlu Mahmud Celaleddin Paşa'ya geçmiş ve 1880 senesinde P. M Courtgi tarafından 6 seneliğine devralınmıştır. Şirket imtiyazının büyük bir bölümü Celaleddin Paşa'nın eşi Cemile Sultan'a aittir. Mahmud Celaleddin Paşa Taif'e sürgün edilince P. M Courtgi ile yapılan anlaşma feshedilmek durumunda kalmıştır. Bunun üzerine P. M Cortgi, şirket için Londra'dan sipariş ettiği 4 vapurun masrafını Cemile Sultan'dan talep etmiştir. Cemile Sultan tarafından olay II. Abdülhamid'e intikal edilince alacak verecekler hesaba dökülmüş ve Cemile Sultan'ın lehine olay sonuçlanmıştır<sup>57</sup>.

Cemile Sultan'ın imtiyazında bulunan "Haliç Vapur Şirketi"nin imtiyaz süresinin dolması üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından hazırlanan imtiyaz şartları 1 aylık süreçte ihaleye bırakılmış ve en yüksek teklif ile 10 Kasım 1909 senesinde Cemile Sultan şirketin sahibi olmuştur. Haliç'teki deniz ulaşımı özel sektör olsa da şirketin personel seçimi, kullanacağı vapurların teknik özellikleri hükümet tarafından kontrol altında tutulmuştur. Şirket vapurlarının yakıtları, her türlü ihtiyaçları da vergiden muaf tutulmuştur<sup>58</sup>.

1897 senesine gelindiğinde Şirket-i Hayriye'nin yıllık kazancı 9 milyon yolcuda 11,5 milyon iken Haliç Şirketi'nin yıllık kazancı 8,8 milyon yolcuda 4,9 milyondur. Şirketin bu denli kazanç elde edememesi üzerine şartnamelerinin düzenlenmesi gündeme gelmiş, yolcu taşıma ücretleri indirilmiş, sefer güzergâhları arttırılmıştır. 1913 senesinde Kentiçi ulaşımının tercih sıralamasında 4. sırada yer alan Haliç Şirketi, 1914 senesinde gelirlerini düzene koymak için zam ilan etmişse de I. Dünya Savaşı'nın Haliç sakinlerini ekonomik anlamda etkilemesi zammın önünü kesmiştir<sup>59</sup>.

### 1.3. OSMANLI DENİZLERİ'NDE YABANCI VAPUR ŞİRKETLERİ

Denizlerin kıymetini arttıran coğrafi keşiflerin meydana gelmesi ile Batı gözünü bu özgürlük alanına çevirmiştir. Osmanlı Devleti deniz ülkesi olması hasebiyle deniz yolu için dış ticarete Batı ülkeleri tarafından en çok tercih edilen ve kıyasıya rekabetin yapıldığı mekanolarak seçilmiştir. Özellikle 18. yüzyıl

<sup>57</sup> Ünver, Bahar 2018, 179-182.

<sup>58</sup> Murat Koraltürk, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)*, Degrade Ajans Yay., İstanbul, 2005, s. 17-21.

<sup>59</sup> Ali İlhan Öztürk, "I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S. 3, 2003, s. 231-236.

yabancı vapurların Osmanlı karasularında artışa geçtiği dönemdir. Osmanlı hükümetinin bir sonraki yüzyılda gelişim ve rekabette demiryollarına özen gösterdiği için Batı ülkelerinin kendi çıkarları doğrultusunda yabancı vapur kumpanyalarını kullanıyor oluşuna karşılık verememiştir.

Osmanlı son döneminde ulaşımda deniz yolu üzerinde durulması gerektiği düşüncesinde olan Tanzimat yöneticilerinin asıl amacı, denizleri kendi özgürlükleri için aracı olarak görmeleridir. Buna rağmen ülkede yabancı vapur kumpanyalarının sözü milli değerlerin önem kazandığı zamana kadar daha ağır basmıştır<sup>60</sup>.

1871 senesinde Osmanlı sularında 3 yerli vapur kumpanyasının yanında 6 İngiliz bayrağı çekmekte olup toplam 15 yabancı şirket bulunmaktaydı. Yabancı şirketler arasında en uyanığı Lloyd Şirketi olup Şirket-i Hayriye'nin baş rakibi konumundaydı. Lloyd Kumpanyası'nın diğer şirketlere nazaran müşterisine karşı çok cimri olduğu Osmanlı dönem gazetelerinde mizah konusu olmuştur<sup>61</sup>. Lloyd Kumpanyası, Avusturya'dan Doğu limanlarına seyrüsefer etmek için kurulmuştur. 1836'da kurulan şirketin Osmanlı denizlerindeki hizmeti 1837'den 1914'e kadar sürmüştür. Şirketin Osmanlı Devleti tarafından geç fark edilmesinin ardında sivil denizciliğin geri planda olması ve denizlerde daha çok kendi tebaasına mensup denizci çalıştırmak istemesidir. Lloyd Kumpanyası, sessiz sedasız hizmette bulunarak gelişim kat etmiştir.

Şirketin ve Avusturya Devleti'nin gözetiminde olacak olan acenteler ilk İstanbul, İzmir, Çeşme, Kıbrıs ve Bozcaada'da kurulmuştur. Acenteler, kendi bölgelerinde meydana gelen hukuksal sorunlar karşısında İstanbul acentesi veya Avusturya büyükelçisi ile iletişime geçmek zorundadır. Acentelerin bir diğer sorumluluğu ise deniz fenerinin olmadığı ve kötü hava şartlarının olduğu zamanlarda işaret fişeği yakmaktır. Acenteler, kumpanyanın alacaklarının takibini Osmanlı'nın gözetiminde yaparak çözüme kavuşmadığı takdirde Avusturya sefaretine devretmektedir<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç Dergisi*, S. 21, 2006, s. 73-76.

<sup>61</sup> Mehmet Yavuz Erler, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875)", Halil İnalçık, vd. (Haz./ Ed.), *Osmanlı Araştırmaları XXI.*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 73-74.

<sup>62</sup> Mustafa Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskeleleri'ndeki Faaliyetleri*, (Yayımlanmış Doktora Tezi), 19 Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2013, s. 72-78.

Fransa'nın Osmanlı sularında kendi emelleri doğrultusunda kullanacağı şirket girişimi 1837'de Fransız Deniz Posta Servisi'nin açılımla başlamıştır. Ticaretten ziyade sadece posta nakliyatının yapılması şirketi zarara uğratmış ve 1851'de Mesajeri Maritim olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kumpanya vapurları; İstanbul, Suriye, İskenderiye, Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna'da faaliyet göstermiştir. Fransız şirketin vapurları yalnızca sivil posta değil Osmanlı hükümetinin resmi evraklarını da taşımıştır. Bu durum ara sıra şirketin sorun yaşanmasına sebep olmuştur. Posta vapurları yoluyla dış ülkeden zararlı eşyaların Osmanlı ülkesine girmesi üzerine hükümet acil bir şekilde posta şirketlerinin kapatılması kararını almıştır. Bu duruma karşılık başta Avusturya ve İngiltere direnme gösterirken Bab-ı Âli, artan yabancı kumpanyaların kaldırılması için adımlar atmaya başlamış ancak işleri hızlandırmak adına üye olduğu posta idaresi işleri daha da zorlaştırmıştır. Bunun sebebi bu komitenin zararlı eşya kontrolünü kaldırmasıdır. Devletin kapatma kararını yavaşlatan asıl etmen ise Rum ve Ermeni tebaasından olanların sahil kentlerinde yaşamaya başlaması yabancı kumpanyaların işine yaramasıdır. Posta teşkilatının yabancıların elinde olması ülkenin en ücre noktasına dahi ayrılıkçı fikir yapısının posta yoluyla taşınarak misyonerlerin faaliyetlerinin artmasına sebep olmuştur. 19.yüzyılın sonlarında Osmanlı'da Avusturya'ya ait 33, Fransa'ya ait 28 ve Rusya'ya ait 20 posta acentesi bulunmaktaydı<sup>63</sup>.

Osmanlı sularında çalışan bir diğer Fransa şirketi Paquet'tir. Avusturya ve İngiltere'nin deniz nakliyatında ileri seviyede olmalarına karşılık Fransa, 19. yüzyıla kadar Doğu Akdeniz sömürgesiyle uğraşmaktan 19. yüzyıl başında yaşadığı sosyo-ekonomik anlamdaki sıkıntılar yüzünden buharlı nakliyatında aktif olamamıştır. Ancak Sanayi Devrimi sonrasında ticaretin buhar teknolojisi ile rekabete dönüştüğü ortamda Kuzey Afrika'da sömürgesi bulunan Fransa burada irili ufaklı vapurları işleterek kuracağı kumpanyanın temellerini atmıştır. Cezayir'de kurulan ufak Paquet şirketi zamanla Karadeniz'e kadar uzanan uluslararası şirket haline gelmiştir. 1860 senesinde Nicolas Paquet tarafından kurulan şirket başlarda gemi kiralama gibi basit çaplı işler yapıyordu. Bu esnada

---

<sup>63</sup> Süleyman Uygun, *MesajeriMaritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aralık 2013, s. 247-252.



Fas ve İspanya arasında çıkan savaşta İspanyollara gemi kiralayan Paquet elde ettiği kazançla yeni gemiler satın almış, hissedarlar arasına Faslı tacirler de eklenmiştir. Lloyd şirketi, Rus vapur şirketi ile en çok Levant sahillerinde işleyen Paquet vapurları yeni liman arayışına girmiştir. Bu esnada deniz fenerlerinin idaresi MM Kumpanyası'nın eski kaptanı MariusMichel'e devredildiğinden Paquet Şirketi, kendilerine de kolaylık sağlar düşüncesiyle Karadeniz limanlarına açılma kararı almıştır. Yüksek tonajlı vapurların toparlanması sonrasında Fas Ermeni ve Faslı sermayedarlar tarafından 1874'te Karadeniz'de şirket kurulmuş oldu<sup>64</sup>.

19. yüzyılda Karadeniz sularında faaliyet gösteren bir diğer yabancı şirket ROPİD Rus Şirketi'dir. Rusya'nın Kırım Savaşı'nda aldığı yenilginin perde arkasında denizcilik faaliyetlerindeki eksiklikler olduğu anlaşılınca kumpanya girişimlerinde bulunulmuştur. Şirket kuruluşu esnasında devlet ileri gelenleri tarafından hayli uzun tartışmalar neticesinde kararlaştırılmıştır. Rusya'nın sıcak denizlere inme politikalarını Paris antlaşması da yıkamamış, tam tersine askeri, siyasi, ekonomik anlamda refah bir düzeye ulaşmak için daha modern girişimlerde bulunmuştur. Rusya'nın vapur şirketi kurma girişimlerindeki en büyük engeli; ekonomi ve personel eksikliği, şirket çalıştırmak için gerekli vapur, liman, tersane gibi asri ihtiyaçlardaki eksiklikler olmuştur.

Şirket için ilk girişim Odessa-İstanbul güzergâhında 10 yıllık imtiyaz ile çalışması olmuştur. Devlet tarafından destekli bir kumpanya olmasına rağmen düzenin oturtulamaması karşısında imtiyaz "Novorossiysk Şirketi" ne devredilmiştir. İç ve dış hatlarda 12 gemi ile çalışan yeni şirketin faaliyetleri de kumpanyanın giderlerini karşılayamamıştır.

Rusya, İngiltere ve Fransa'nın denizlerdeki gücünü kabul etmiş ve her anlamda bu şirketlerin düzeninin baz alınması gerektiğine kanaat getirmiştir. Özellikle M. M ve Lloyd Kumpanyası'nın Rus şirketine katkısı çok olmuştur.

Paris antlaşması öncesi, Prens Konstantin Nikolaeviç ve İmparator II. Aleksandr gelecek hamlelere karşı tedbir amaçlı olarak ROPİT Şirketi'nin temellerini atmıştır. Kaptan NikolayAndreyeviç'inyönetici olduğu şirket; Azak,

---

<sup>64</sup> Uygun, 2016, 138- 146.

Akdeniz, Karadeniz, (Trabzon, Samsun, İstanbul, İzmir, Mersin, İskenderiye) Adriyatik Denizi olmak üzere 1856'dan itibaren düzenli yolcu ve emtia taşımıştır<sup>65</sup>.

İsimlerini verdiğimiz yerli- yabancı vapurların dışında Osmanlı karasularında 1850-1870 arasında birçok irili ufaklı şirket düzenli-düzensiz seferler yapmaya devam etmiştir. 1855'te İstanbul limanlarında“Marton” Vapur Kumpanyası, 1857'de İstanbul, Marmara ve Ege Limanları'nda”Bell's Asia Minor Steamship Company” İngiliz bayrağı çekmiştir<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Mesut Karakulak, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856- 1914)*, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2017, s. 19-28.

<sup>66</sup> Demir, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, s. 11.

## 2. OSMANLI DENİZLERİNDE BATAN VAPURLAR ve SEBEPLERİ

### 2.1. HAVA MUHALEFETİ

#### 2.1.1. Keşan Vapuru

1915 tarihinde Karaburun'a petrol taşımaktayken yanında eşlik eden Midilli Kruvazörü mayına çarparak kazan dairesinden yara almış kendisi ucuz atlatmıştı<sup>67</sup>. Ancak 1916 senesinde Şile Limanı'nda karaya vurmuş vaziyette bulunan Keşan Vapuru'nun fırtına sebebiyle battığı ve mürettebatının tahlisi için çalışmalar yapıldığı tespit edilmiştir<sup>68</sup>. Durumunun kötü olması sebebiyle iaşesinin karşılanması konusu, merkezle yazışmalara konu olmuştur. Bu yazışmalardan Keşan Vapuru'nun süvarisinin Üsküdarlı Osman Efendi olduğunu öğreniyoruz<sup>69</sup>. Ancak vapurun karaya vurarak batmasından sonra kullanım dışı kaldığı anlaşılmaktadır. Çünkü vapur 1917 senesinde Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ndeki komisyon müracaatı sonucu müzayedeye sunulmuştur<sup>70</sup>.

#### 2.1.2. 2. Le Sully ve Henri IV Vapurları

Denizcilik teknolojisinin gelişme göstermesi yüksek tonajlı vapurların sayısını arttırırken bu da peşinden nakliyat şirketlerine olan ilgiyi arttırmıştır. 19. yüzyılda Osmanlı'ya yapılan göç esnasında güvenilir ve daha fazla yük alabilir düşüncesiyle Avrupa'nın büyük vapur şirketlerine başvurulsa da kaza riski tamamen ortadan kalkmış sayılmıyordu. Henri IV olayı da bunlardan birtanesidir. MesajeriMaritim Vapur Kumpanyası'na ait olan bu vapur, Karadeniz'de İstanbul'a giderken kaptanı Sieur tarafından şiddetli fırtına neticesinde dengesini kaybettiği için terk edilmişti ve vapurun 25 yolcusu denizde boğularak ölmüştü<sup>71</sup>. Fransız Vapur Kumpanyası'na ait olan ve göçmen taşıyan diğer bir gemi ise Sully Vapuru idi. Trabzon İskelesi'nde işlerken fırtınaya yakalanmış ve yolcuların vapurdan daha güvenli çıkabilmesi için mürettebat tarafından demir atılarak kurtarma çalışmaları başlatılmıştı. Yolcuların yarısı tahliye edilebilmişse de gece iki buçuk raddelerinde meydana gelen fırtına sonucu vapur demirlerinin ikisi birden kırılmış

<sup>67</sup> Mithat Atabay, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmeti'nde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S. 18, Bahar 2015, s. 123.

<sup>68</sup> BOA, DH.EUM.3. Şb, 15/90, 22 Ekim 1916.

<sup>69</sup> BOA, BEO, 4484/336246.

<sup>70</sup> BOA, A.DVN. MKL, 65/1, 27 Temmuz 1917.

<sup>71</sup> Süleyman Uygun, "Karadeniz'de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç", Osman Köse (Haz. / Ed), *Geçmişten Günümüze Göç II*, Kültür yay. No 20, Samsun, 2017, s. 801-802.

ve Değirmen Deresi ağzındaki kumluğa baştan kara etmiştir. Vapuru kurtarmak için görevli olan dalgıçların başında duracak asker miktarı bildirilmiş ve iskele kayıkçıları ile civar köyde olanlar da yardıma gelmiştir. Aynı zamanda Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu ile müzakere edilmiş ve vapur güzergâhında kurulmak üzere gerekli miktarda çadır ile 10 nefer gönderilerek kaptan ve taifesiyle birlikte toplam 34 yolcu sağ salim kurtarılmıştır<sup>72</sup>.

### 2.1.3. Kaplan Vapuru

Yolcu ve yük gemisi olan Kaplan Vapuru 1883 tarihinde İngiltere Dobie & Co tezgâhında yapılmıştır. 1127 gros tonluk olan vapurun malzemesi demirden oluşmaktaydı. Uzunluğu 75 metre, genişliği 10, 4 metredir. Motoru: 1×2 silindirli bileşik motor olup tek shaft 1 vidadan meydana gelmektedir. Geminin ilk 2 sahibi City Of Cork Steam Packet Co. Ltd., Cork SS Saint Finbar'dır. Son sahibi ise İdare-i Mahsusa Şirketi'dir<sup>73</sup>. Vapur, Ereğli İskelesi'ne ait Ziraat Bankası'nın 2194 çuval tohumluk buğdayını Trabzon'dan Ereğli'ye çıkartmıştı. Mahalli kaymakamlık vapurun girişine müsaade etmediği için geri dönmesine sebep olmuş ve vapur bu esnada fırtınaya yakalanmıştır. Vapurda tohumluk buğdayın dışında yolcu ve 50'ye yakın asker bulunduğu için Kastamonu fırka kumandanlığı ve Ereğli İdare-i Mahsusa acentesi vapurun dönüş yolunda olduğunu gerek Dersaadet'e gerek Çanakkale'de bulunan tahlisiye şirketlerine yardım göndermeleri için telgraf çekmiştir. Dersaadet'teki Alman tahlisiye şirketinin vapuru Sünne'ye gittiği için yerine Fransız şirketinden yardım gelmiştir. Çanakkale'deki römorkör şirketinden dönüş alınamamış, Ereğli Maden-i Hümayun Nazırlığı'na tahlisiye yapılacağına dair bilgilendirme yapılmıştır. Fırtınanın artmasıyla birlikte maden idaresi heyeti ve ahali yardımıyla sahil tarafından alınan tedbirlere rağmen Kaplan Vapuru'ndan hiç kimsenin tahlisi mümkün olamamış, geminin kışından başına doğru yarısı su içerisinde kalmıştır. Vapur içerisindeki tahmini 400 kadar kişinin ne halde olduğu bilinmediği için akşam vakitlerine kadar yardımlara son verilmemiş, Yunan bandıralı Ayayorgi Vapuru da akşamüzeri katılanlardandır<sup>74</sup>. Kaplan Vapuru'nun kaptanı ile mürettebatından 9 ve yolcularından 38 kişi hayatını kaybetmiş, geriye kalan mürettebattan 29'u ve yolculardan erkek-kadın, asker 378'i tahlis edildiği

<sup>72</sup> BOA, HR. MKT, 368/2.

<sup>73</sup> <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?215794>.

<sup>74</sup> BOA, BEO, 3186/238926-lef 2, 16 Kasım 1907.

Zabtiye Nezareti'ne bildirilmiştir. Fakat Kaplan Vapuru'nun kaydında 38 mürettebat ve 313 yolcu, karantina pratikasında ise 38 mürettebat ve 380 yolcu olduğu kaydedilmiştir. Batanların gerçek miktarı anlaşılamadığı için asıl asker miktarının askeriye idaresinden, yolcu sayıları Dersaadet Komiserliği'nden istenmiştir<sup>75</sup>. Kaplan Vapuru örneğinde olduğu gibi zaman zaman kayıtların tutulmasında yeterli özen gösterilmediği için kayıpların tam ve gerçek sayılarını tespit etmek güçleşmektedir.

**Tablo 1:** Ereğli Limanı'nda Kazazede Vapur ve Yelkenli Gemiler.

Sıra No	Tonilato	Gemi İsmi	Geminin Yüğü	Bandırası	Taifesi	Gemi Sahibi-şirketi	Gemi Kaptanının İsmi
1	572	Kaplan Vapuru	Mahlut	Devleti Aliye	38	İdare-i Mahsusa	Mustafa Kaptan
2	442	Seyyar	Tahıl	Devlet-i Aliye	15	Gümüryan Şirketi	Marmaralı Kaptan Yani Kostanti
3	808	....	Kömür	Yunan	20	Kaptan Yorgi	Kaptan Mihael
4	324	İbra Vapuru	Kömür	Yunan	17	Kendi Kaptanı	Pireli
5	14	Taxiarhis Vapuru	Tahıl	Yunan	6	Periklinik	Kaptan Aleksandros (Kaptanıyla Çarkçı ve Taifesi Mağruk, Taife/ 3
6	33	Liverpool Vapuru	Tahıl	Fransız	8		Bandırmalı Kaptan (4 Taifesi Gark)
7	430	"Kalyopi"	Brik Sefine	Devlet-i Aliye	8	Pavlı Alako	Marmaralı Apostol Kaptan
8	81	Meymenet-i Ramkan	Tahıl	Devlet-i Aliye	5	Mustafa Kaptan	Sarı Hüseyin Oğlu Mustafa Kaptan
9	51	İhsan-ı Hüda	Tahıl	Devlet-i Aliye	5	Tirebolulu Osman	Osman Kaptan
10	70	Hıfzurrahman (Mavna)	Odun	Devlet-i Aliye	8	Alaylılı Hacı İdris	Kaptanın Kendisi

(Devam ediyor)

<sup>75</sup> BOA, DH. MKT, 1218/61/2.

**Tablo 1: (devam)***Ereğli Limanı'nda Kazazede Vapur ve Yelkenli Gemiler<sup>1</sup>.*

Sıra No	Tonilato	Gemi İsmi	Geminin Yüğü	Bandırası	Taifesi	Gemi Sahibi-Şirketi	Gemi Kaptanının İsmi
11	32	Selamet (Mavna)	Odun	Devlet-i Aliye	8	Hacı Emin Ağanın Alaylılı Mehmed Bey Oğlu Kaptan	3 Taifesi Battı.
12	65	Meymenet (Mavna)	Foça Tahtası	Devlet-i Aliye	5	Demircioğlu Mustafa Kaptan'ın Kendisi	
13	25	Hüdaverdi (Mavna)	Kereste	Devlet-i Aliye	5	Hacı İbrahim Oğlu Hüseyin	Hacı Hüseyin Oğlu İsmail
14	32	Hüdaverdi (Mavna)	Kereste	Devleti Aliye	5	Tavukçuoğlu Osman	Seyyid Oğlu Ahmed
15	230	EsedMartiko	Odun	Devleti Aliye	15	Raşid Kethüdanın Hasan Efendi	Ağvalı Hasan (2 Taifesi Battı.)
16	8	SalaporyaMartiko	Tahıl	Devleti Aliye	3	Vasıl Kaptan'ın Kendisi	
17	32	Duba	Tahıl	Devleti Aliye	1	Saadetlü Cemal ve Şakir Beyler	Halil Kaptan
18	32	Duba	Tahıl	Devleti Aliye	1	Saadetlü Cemal ve Şakir Beyler	İsmail Kaptan

Kaynak: BOA, DH. MKT, 1218/61-lef 8, 23 Aralık 1907.

Kaplan Vapuru'ndan kurtarılan yolcu ve mürettebata gerekli olan gıda için Ereğli beldesi 12.078 guruş tahsis etmiştir. Ereğli halkının fedakâr bir şekilde yardımda bulunmasına karşılık durum Bolu Valiliği'ne bildirilmiş ve kazazedeler içinsarf edilmiş olan ücret mükâfat olarak tekrar ödenmek istenmiştir<sup>76</sup>. Bahriye Nezareti tarafından “Cenab-ı Hak memleketimizi bu seneki her türlü kötü afetlerden korusun” şeklinde temennide bulunularak Ereğli Limanı'nın açık ve rüzgâra maruz kalmasından dolayı özellikle kış mevsiminde böyle kazaların meydana geldiğini, limanda bir dalga kıran seddi inşa olunduğu takdirde kömür

<sup>76</sup> BOA, DH. MKT, 1218/61-lef 8, 23 Aralık 1907.

almak üzere gelecek gemilerin selameti ve yük almalarının kolaylaşacağı bildirilmiştir<sup>77</sup>.

Batan eşyalar denizden sahile bir komisyon tarafından çıkarılmış ve oluşturulan komisyon tarafından bir miktarı satılmıştır. Eşya tahliye işlemi için gerekli olan dalgıç ve amele ücretleri verildikten sonra gümrük memuru ve mal müdürünün eşya tesliminde tereddütte kaldığı bildirilmiştir. Sebebi de denizden çıkan eşyaların kimlere ait olduğunun belli olmamasıdır. Bu sebeple eşyalar 2-3 ay muhafaza edilip sahipleri ortaya çıktığı takdirde usul üzere teslim edilecekti. Eğer ki çıkan eşyalar uzun müddet saklamaya dayanıklı değil ise onların biran evvel satılması kararlaştırılmıştır<sup>78</sup>.

#### 2.1.4. İnayet Vapuru

İnayet'in tezgâha konulduğu yer Randolph, Elder&Co 'dur. Yolcu ve kargo gemisi olarak 1868'de inşa edilip 95,1 m uzunluk, 9-7 m genişlik ve 5, 8 m su kesimine sahiptir. İlk adı Biafra olan gemi İdare-i Mahsusa tarafından satın alındığında ismi değiştirilmiştir<sup>79</sup>.

Günümüz dalgıçlarından Savaş Karakaş, İzmir Seferhisar ilçesinin Sığacık mevkiinde 29 Aralık 1902 tarihinde batan bu geminin izini sürmektedir<sup>80</sup>.

Beyrut'tan yola çıkan İnayet Vapuru gece vakti Çeşme açıklarında fırtınaya tutularak limana girmiş, sabaha karşı denize açılmak üzere hareket etmiştir. Bu sırada vapur hırçın dalgalara dayanamayarak liman içerisinde karaya oturmuş vaziyette ortadan ikiye ayrılmıştır<sup>81</sup>. Mustafa Emre Çınar'ın batığın olduğu yerdeki bölge halkıyla görüşmesi sonucu İnayet'in zaten güçsüz olduğu, daha önce de başından tamir işleri geçtiği için her lodos vuruşunda biraz daha güç kaybederek denize doğru çekildiği ve baştan 25, kış tarafından 52 m derinlikte oturduğu bilgisine ulaşmıştır. Battıktan sonra birçok dalgıcın gemiyi yağmaladığı hususunda söylentiler mevcuttur<sup>82</sup>.

<sup>77</sup> BOA, Y. MTV, 303/152, 24 Kasım 1907.

<sup>78</sup> BOA, DH. MKT, 1218/61-lef 10, 15 Aralık 1907.

<sup>79</sup> Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim yay., İstanbul, 1997, s.99.

<sup>80</sup> <https://www.sualtigazetesi.com/inayet-batigi-iztv-de/>.

<sup>81</sup> BOA, Y. EE. KP, 17/ 1673-lef 2, 23 Aralık 1902.

<sup>82</sup> Uluç HanHan, *İzmir Körfezi Batıkları*, Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı, İzmir, 2021, s. 73-74.

Kaza gerçekleştiğinde içerisinde bulunan askerlerden iki yüzü kurtarılmıştır<sup>83</sup>. Bahriye Nezareti'ne gönderilen telgrafta vapurun; süvarisi, 2. ve 3. kaptanları, kâtibi, 1 yüzbaşısı ve 1 teğmeni, 11 neferi, 3 çarkçısı, 3 kahvecisi, 2 kamarotu, dümencisi, 1 ateşçisi, 2 ambarcısı, 1 marangozu, 1 aşçısı ve cephane memurunun tahliye edildiği, 17 asker ve 1 sivil toplam 18 kişinin ise hayatlarını kaybettiği bildirilmiştir<sup>84</sup>.

Girid muhacirlerinden Hüseyin Bigaki de kazazede olan mürettebattan birkaç kişiyi tahlis etmiş, bir kişiyi daha kurtarmaya çalışırken dalgalar kendisini kayalara çarpmış ve kasığı yarılmış, bütün vücudu pareler içinde kalmıştı. Bigaki' nin tedavisine önem verilse de iyileşmesi mümkün olmamıştır. Sakatlandıktan sonra ailesi maddi manevi çok zor durumda kalmıştır. Can kurtarma uğruna kendi sağlığından olan Hüseyin Bigaki, hükümetin teşekkür ve yardımlarına layık görülmüş ve kendisine, ailesine 50'şer guruştan 250 guruş maaş tahsis edilmiştir<sup>85</sup>.

### 2.1.5. Bağdat Vapuru

1900'lü yıllarda Bağdat-Halep-Basra Vapurları'nın Almanya'dan siparişlerinin verilmesinin sebebi, Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'nin Haydarpaşa'dan Bağdat'a tren hattı inşa etmesi sebebiyle yolcuların köprüden Haydarpaşa'ya geçirilmesi içindir. İdare-i Mahsusa şirketine mensup olan Bağdat Vapuru; 438 gros ton ağırlığında, 54 metre uzunlukta, 7 metre genişlikte, 900 beygir gücünde olup 3 silindirli buhar makinesi mevcuttur<sup>86</sup>.

Bağdat Vapuru, bir akşamüzeri Haydarpaşa yolcularını alarak hareket ettiği esnada lodos rüzgârının çıkması sebebiyle Kadıköy'deki dalgakıran tarafına geçme mecburiyetinde kalmıştır. Bu esnada denizin şiddetinin artması, geminin dengesini kaybetmeye sebep olmuş ve dalgakıran taşlarına çarparak makineleri hasar görüp bir iki yerinden delinmiş ve aşağı tarafından su almaya başlamıştır. Vapur boşaltıldıktan sonra Haydarpaşa Rıhtımı üzerinde sadece bacası görülecek şekilde batmıştır<sup>87</sup>.

<sup>83</sup> BOA, Y.EE. KP, 17/1673-lef 2, 23 Aralık 1902.

<sup>84</sup> BOA, Y. EE. KP, 17/1673, 23 Aralık 1902.

<sup>85</sup> BOA, BEO, 2490/186743-lef 3, 15 Aralık 1904.

<sup>86</sup> Eser Tutel, "Ada Yolcuları'nın Üç Sevgilisi Bağdat, Basra, Halep", *Bütün Dünya*, İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi, Ocak 2001, s. 58.

<sup>87</sup> BOA, DH, EUM. AYŞ, 29 /11-lef 2.



Bağdat Vapuru'nun şirket müdürü ve kaptanı ile yapılan görüşmeler 1919 Vakit gazetesinde yayımlanmıştır.

Avni Kaptan'ın kumandası altında olan Bağdat Vapuru, akşam vakti birçok yolcusuyla birlikte köprüden Haydarpaşa'ya harekete geçmişti. Kaptan, hava lodoslu ve deniz dalgalı olduğu için her zaman yaptığı gibi Haydarpaşa mevkiindeki dalgakırana girmek yerine vapurun daha az sallanması için Selimiye önündeki dalgakıranın iç tarafına girmiştir, Haydarpaşa İskelesi'ne yanaşarak yolcuları vapurdan indirdikten sonra istasyona gelen Eskişehir tren yolcularını ve Haydarpaşa İskelesi'nde bekleyen diğer yolcuları alarak 17:55'te köprüye hareket etmiştir. Vapur dalgakırana yarım vaziyette girdiği için Kadıköy tarafından müdahale olunca bulunduğu yerden dışarıya çıkmaya çalışmış ve bu esnada makine dairesinden ses işitilmiş, motor durmuştur. Vapurun durmasına bir mana veremeyen yolcular güverteye çıkmış ve kaptanın telaşlı bir şekilde emir verdiğiine şahit olduklarında bir sorun olduğunu anlamışlardır. Olayın üzerinden çok geçmeden dalgalar vapuru dalgakıranın üzerine doğru savurmaya başlayınca birçok yolcu soyunmaya, bağırmaya ve yardım istemeye başlamıştır. Kaptan, vapurun burun ve kıç tarafından kayalara çarpmaması için manevralar yapmaya başlamış, büyük uğraşlar sonucunda dümeni idare ederek vapurun dalgakırana olan hizasını dengede tutmayı başarmışsa da dalgalar tekrar vapuru kayalara yaklaştırmıştır. Aradan çok geçmeden vapur, bordadan gelen şiddetli çatırdama ile beraber kayaya oturmuştur. Kaza meydana gelir gelmez yolcular can havli ile kendilerini kayaların üzerine atmaya başlamış, o sırada köprüden Kadıköy'e 17:40 postasını yapmakta olan Burgaz Vapuru kaza yerine yaklaşarak kazazede vapura yardım etmek istemiştir. Fakat dalgalar Burgaz Vapuru'nu da kayalar üzerine savurduğu için kaza yerinden biraz uzaklaşmış ve denize sandal indirmiştir. Sandal 2 vapur arasında ezilme tehlikesi yaşayınca birkaç yolcusu olan Burgaz Vapuru yolcularını da alarak Kadıköy İskelesi'ne gitmek zorunda kalmıştır. Olay yerine Kadıköy İskelesi'nden Moda Vapuru, köprüden de Gayret Römorkörü gönderilmiştir. 3 vapur fazla mesai harcayarak gittikçe su almakta olan vapuru dalgakıran içine çekmiş ve istasyon binası önündeki 4 sandalı rıhtıma yanaştırmışlardır. Bağdat Vapuru çarpma esnasında yan tarafından büyük bir yara aldığı gibi kıç kamaraları da yaralanmış ve bu yaralardan içeriye su almaya başlamıştır. Vapur içerisine sızan sular bütün makine dairesini istila etmiş ve tedricen de yükselmeye devam ederek 1 buçuk saat

sonra vapurun batmasına sebep olmuştur. Geriye vapurun kaptan kamarası, bacası ve direği görünmektedir.

Vapur şirket müdürü Rüstem Paşa bir gazetede kazaya sebep olarak vapurların az sayıda olmasını öne sürmüştür. Rüstem Paşa'nın bu itirazı geçerli sayılmamış çünkü şirket vapurlarının en başından beri az olup Kadıköy, Haydar Paşa ve Adalar hattında işlerken de harp zamanında da daima tamire çekildiği açıklanmıştır. Fakat zamanla bu usul terk edilmiştir. Rüstem Paşa "Elimizde 10 vapur var. Bu vapurlardan biri kazaya uğrarsa mevcut seferleri yapamayız" açıklamasını yapmıştır. Bu açıklamaya göre şirketin, elinde bulundurduğu araçların idaresini yapamadığı anlaşılmaktadır. Bağdat Vapuru, Seyr-i Sefain İdaresi'nin en güzel ve en süratli vapurlarından birisiydi. 1904 senesinde Basra ve Halep Vapurları ile inşa edilmiş olup İstanbul'a geldikten sonra Haydarpaşa hattına tahsis olunmuştur. Bağdat-Basra-Halep vapurları, uzun müddet, işleyen vapurlar arasında en iyileri olmalarına rağmen zamanla görev almadıkları için süratlerini ve makine işlevlerini kaybetmeye başlamıştı. Bağdat Vapuru, 14 bin liraya inşa ettirilmişti. Seyr-i Sefain Şirketi'nin müdür yardımcısı Tahir Bey tahrirata yönelik olarak sorulan sorular üzerine şunları söylemiştir:

- *Vapur evvelden de bozuk muydu?*
- *Bu rivayetin aslı yoktur.*
- *Kaza neden ileri geldi?*
- *Bu ne kaptana ne de çarkçıya atıf olunacak bir hatadır. Bu pek muhtelif, pek tabii bir şey. Bilhassa yandan çarklı vapurlarda pervanenin nazı olan kumanda kolu daima kırılabilir ve bunun kırılması ile pervane hareketten sakit kalır, yine elle sallandı da bu denizin ortasında vuku bulmadı. Ağızda dolaşan bir takım yanlış fikirler var, o da vapurun kumanda kolu kırılması ile durması, yolunda devam etmemesidir ki bu daha büyük bir kazaya sebebiyet verebilirdi. Zira açık bir denizde olsaydı bu kabul edilebilirdi. Lakin o mahalde ilerisi kurtulmak değil daha biraz ileride yine devam eden dalga kıranın üzerine daha feci bir surette çarpılmasından başka bir netice veremezdi.*
- *Vapur neden battı?*

- *Bu dalga kıranın yan taraflarında bulunan dağınık taşlara vapurun dalgalar vasıtasıyla çarpmasından ileri gelmiştir.*
- *Birkaç kişinin ayağının kırıldığı rivayet ediliyor, doğru mu?*
- *Zannederim ki bu taşlara atlarken oluşan burkulmadan başka bir şey olmamıştır.*
- *Efendim, vapurlarda projektörlerin eksikliğinden bahsediyorlar? Aslı var mı?*
- *Bir kapudan için projektörün lüzumu yoktur, bir kayık veyahud buna mümessil bir şeye çarparsa buna diyeceğim yok, Lakin bir iskele yahud dalga kıran gibi şeye çarpmasıyla bir kapudan mesuliyeti projektörsüzlüğe atfedemez, orası bilinmelidir. Biz 6 ve 7 numaralı vapurlarda bundan 20-25 senesi evvel kapudanlık yaparken ne projektör vardı ne bir şey. Böyle çarpmak gibi kazalarda olmazdı.*
- *Bağdat Vapuru ne vesait(araç) ile ve ne vakte kadar kurtarılabilir?*
- *Bunun hakkında keşfiyat yapan bir İngiliz tahlisiye şirketi bunun bir aya kadar çıkarılmasının kabil olduğunu söylemiştir. Zira orası 3 buçuk kulaçtan fazla değildir, 12 kademdir.*
- *Vapur, rıhtıma yanaştırdıktan ne kadar sonra battı?*
- *Nihayet sekizi 20 geçe evvela kış taraftan olmak üzere vapur battı.*
- *Evvelce vapurlarda tahlisiye kuşakları vardı bunlar ne oldu?*
- *Efendim bu kuşaklar fena bir manzara teşkil etmekten başka bir şeye yaramaz. Zira öyle bir zamanda Allah vermesin gemi daha açıkta bir kazaya uğrasaydı ne o kuşakları almak işe yarar ne de onların yüzünden karaya kadar gelebilmek mümkün olurdu<sup>88</sup>. Sonrasında yapılan tahkikata göre kazanın asıl sebebinin, Seyr-i Sefain Şirketi'nin vapurlarının düzenli olarak bakımını yapmaması, iyi bir şekilde tamir etmemesi ve makinesinde ufak tefek bozukluklar olan vapurları da işletmeye devam ettirmesi olarak kararlaştırılmıştır<sup>89</sup>.*

<sup>88</sup> Vakit, no: 768, 26 Aralık 1919.

<sup>89</sup> Vakit, no: 768, 26 Aralık 1919.

### 2.1.6. Seyyar Vapuru

Seyyar Vapuru'nun Boğaz'da battığı Dahiliye Nezareti'ne gönderilen telgraf ile anlaşılıyor. Vasfi Kaptan'ın görevlendirildiği Sırp bandıralı olan, maden kömürü ve eşya taşıyan 250 tonluk Seyyar Vapuru, dalgaların çarpması sonucu 9 Şubat akşamı su almaya başlayarak Büyük Liman önünde tamamen batmıştır. Vapurun taşıdığı eşyalar da batarak; 13 kişilik mürettebatı, 3 çocuk 1 kadın olmak üzere 6 yolcusu sahilden gönderilen sandallarla kurtarılmış ve öğle vakti Sarıyer'den vapurla geçirilmişlerdir<sup>90</sup>.

### 2.1.7. Byzantin Vapuru

1836 senesinde İstanbul hattında faaliyet gösteren Bazin Vapur Şirketi (Société Générale de Navigation à Vapeur), Fransa şirketi Fraissinet'e karşı rekabet edemeyeceğini anlamış ve içlerinde Byzantin Vapuru'nun da bulunduğu 3 gemisini ve işletmesini Fraissinet'e devretmiştir<sup>91</sup>.

Byzantin Vapuru'nun tonajı 906 grt, uzunluğu 53,9 m, genişliği 10,7 m, su kesimi 6,4 m' dir. Malzemesi demirden oluşan geminin 2 silindirli bileşik motoru tek şaftı bulunmaktadır<sup>92</sup>. Fraissinet Şirketi tersanesinde vapurları için çift zamanlı yüksek basınçlı buhar makinesi üreterek yakıt tasarrufu sağlama yoluna gitmiş ve Byzantin Vapuru'nun da kazanı ve makinesi değişmiştir<sup>93</sup>.

Gövdesi siyah, altı kırmızı, bacası beyaz 3 direkli büyük bir vapur olan Byzantin Çanakkale Boğazı'na doğru hareket halinde iken boğaz altında kalmıştır. Burada barınamayan vapur bocalayarak 18 Aralık 1878 günü öğleden sonra saat bir sularında Lapseki güzergâhındaki Çayburnu hizasında demirli haldeki bir İngiliz vapurun üzerine sürüklenmiştir. Byzantin bu çarpışma ile birlikte kış tarafından delinmiş ve 5 dakika içerisinde batmıştır. Vapurdan 22 sandal kadar kişi kurtarılmışsa da ilk etapta tam sayıya ulaşamamıştır<sup>94</sup>. Havanın çok şiddetli olması sebebiyle enkazın olduğu yere kayık ve sandal gidemediğinden yolculardan birkaçı bir tahtaya sarılarak sahile çıkmış olup Hacı Bilal de bunlardan birisidir. Lapseki

<sup>90</sup> BOA, DH. EUM. AYŞ, 59/35, 14 Şubat 1922.

<sup>91</sup> Süleyman Uygun, "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (Le Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanı'ndaki Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 12, S.24, Bahar 2018, s. 107.

<sup>92</sup> <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?135811>.

<sup>93</sup> Uygun, 2018, 112.

<sup>94</sup> BOA, Y.PRK. UM, 1/46, 5 Ocak 1880.

kaymakamlığına verdiği bilgiye göre vapurun 300'e yakın yolcusu olduğu, içlerinde şehir-i yar Ali Saib Paşa ve ailesinin de bulunduğu bilgisine ulaşılmıştı.<sup>95</sup>

Vapurun batması üzerine Posta Nezareti, zayiata ulaşılabilinmesi için kayıtların Selanik vilayeti idare meclisinde olduğunu bildirmiş, bunun üzerine telgraf hâsılatının miktarını Selanik'ten Posta mümeyyizi Reşad Efendi göndermiştir. Bizantin Vapuru'nda posta ve acente kayıtlarına göre, Selanik'ten resmi ve gayri resmi olmak üzere 63 parçada 258.170 guruşluk emanet bulunduğu bildirilmişti. Ayrıca posta ve telgraf havalesi ile 18.411 guruş kaime, 6.286 guruş sikke-i halisa ve 1032 buçuk frank gönderildiği anlaşılmıştır. Belgenin bu kısmında vapur ile Selanik'ten İstanbul'a giderken posta ile emanet usulü gönderilen eşya ve paranın miktarı sayılıyor. Çünkü bunların belki sigorta kapsamında sahiplerine ödenmesi veya buldukları ve çıkarıldıkları takdirde sahiplerine iade edilmesi gerekiyordu. Bunun için oluşturulmuş resmi kayıtlardan bilgilerin istenildiği ve derlenip toparlandığı anlaşılıyor. Muhtemelen diğer batık meselelerinde de emanet usulüyle gerek eşya gerekse parayı posta havalesi ile taşıyan şirketler için önemli olmalı<sup>96</sup>.

### **2.1.8. Seza-yı Nur Vapuru**

Seza-i Nur Vapuru, 7 Şubat 1919 tarihinde İzmir'den hareket ederek Ayvalık ve Edremit'e uğramış, oradan da 10 Şubat'ta yola çıkmış fakat bu tarihten sonra kendisinden haber alınamamıştır. Armatör acentesi, 11 Şubat'ta Seza-i Nur Vapuru'nu Midilli'nin güneyinde gördüğünü iddia ederek Mari isimindeki İspanyol Römorkörü süvarisi tarafından da bu bölgede birçok enkazın deniz üzerinde yüzdüğü bilgisi verilmiştir. Vapur acentesinin birkaç kez idareye müracaat etmesi üzerine römorkör gönderilerek harekete geçilmiştir. Fransız tebaasından mösyö Rene' nin aldığı telgrafta; hava muhalefeti ve makinesinin durmasından dolayı vapurun Bozcaada'ya sevkinin kararlaştırıldığı bildirilmiştir. Vapur Dersaadet'e gidene kadar bir römorkörün ona eşlik etmesi istenmiştir. Talebi kabul eden römorkör Bozcaada'ya gittiğinde vapuru bulamamış ve acentenin kâtabi, römorkörün Mondros'a geçtiğini beyan etmiştir. İdareye birçok kişi tekrar müracaat etmiş ve Seza-i Nur'un bir Yunan römorkörü tarafından Pire'ye kadar götürüldüğü haber verilmiş fakat bu haberin doğruluğunu tespit etmek için telgraf gönderilmiş

<sup>95</sup> BOA, Y. PRK. UM, 1-46.

<sup>96</sup> BOA, İ. ŞD, 49/2716.

ve Sisam Adası'nın Liman Reisi tarafından, vapurun limanda bulunduğu cevabı verilerek haberin doğruluğu onaylatılmıştır. Bunun üzerine Sisam'daki İngiliz konsolosuna haber verilmiş ve Mösyö Pons Pire'ye gitmek üzere yola çıkmıştır. Bu esnada Osmanlı tebaasından olan memurlar da idare de vapurun akıbeti için araştırma yapmaya başlamıştır<sup>97</sup>.

İzmir'den tütün satmak için Foça'ya gelen Yanko isimli tacir, Seza-i Nur Vapuru'nun İzmir'deki son seferinde fazla yük aldığı halde harekete geçtiğini ve ayrıca Edremit'ten de zeytinyağı varillerini aldığını belirtmiştir. Vapurun yolcularından olan Sakızlı Kalikas adındaki tüccarın İzmir'dekibiraderi vapurun kaybolduğunun duyulmasıyla birlikte durumu anlamak için her yere müracet etmiş ve bunun neticesinde Kalikas'ın bavulu ve resmi Bozcaada ve Limni Adası'nda bulunduğunu ve vapurun 2. kaptanı Yani'nin de cesedinin Bozcaada'da bulunduğunu bildirmiştir<sup>98</sup>.

Batık Seza-i Nur Vapuru'nun vapur kaptanı mösyö StavroPanara da diğer yolcular gibi helak olmuştur. Ölen kaptanın zevcesi Maria SitavrusPanara, mahalli liman idaresine başvurarak; İzmir'de Yunan tebaasından olduğunu, kendi ile birlikte 5 evladının güç bela geçindiklerini bildirerek vapur sahibi Ali Rıza Bey'in yardım etmesini istemiştir. Seza-i Nur Vapuru'nunDersaadet'te bir acentesi olduğu ve Ali Rıza Bey'in biraderi İsmail Salih Bey ile kayın biraderi Ekrem Bey'in Dersaadet'te ikamet ettikleri ulaştırılmıştır. Dersaadet İngiliz liman konsol memurluğu tarafından Seza-i Nur Vapur kaptanınının Ali Rıza Bey'e hizmetlerinden dolayı acentenin de kaptanın eşine yardım etmesi gerektiği Dersaadet Liman Riyaseti'ne bildirilmiştir<sup>99</sup>.

Vapurun, İzmir'den yola çıkarak Edremit İskelesi'nde yolcu alacağı tespit edilince hava şartlarının iyi olmaması ve vapurun başka yük almaması gerektiği konusunda, gemi mürettebatından olan serdümen İsmail Efendi havaların müsait olmaması nedeniyle sefere devam etmemiş, Edremit'ten İzmir'e tekrar dönme kararı alınmış ve bu esnada havanın çok sert olduğu anlaşılmıştır. Vapurun dönüş kararı üzerinden bir hayli vakit geçmesine rağmen limana varıp varmadığına dair bir malumat alınmamıştır. Bunun üzerine İngiltere'nin İzmir mümessili tarafından

---

<sup>97</sup> DTA, BN, 470/18590, lef 6.

<sup>98</sup> DTA, 470/18590-lef 17.

<sup>99</sup> DTA, BN, 470/ 18590-lef 7.

Yunan işgali altında olan adalar ve İzmir'e yakın olan bütün iskele ve limanlarda arama çalışmaları başlatılmışsa da bir malumat alınamamıştır. Dersaadet'ten İzmir Limanı'na uğrayan Ankara Vapuru süvarisi Ali ile Seyr-i Sefain Şirketi'nin Gülnihal Vapuru süvarisi İsmail kaptan, yolculukları esnasında Seza-i Nur Vapuru'na ait kaporta gibi enkaz ve yağ varilleriyle karşılaşmış ancak kötü hava şartlarından dolayı bunların alınmasının mümkün olmadığını beyan etmişlerdir. 2 kaptan tarafından enkazın dışında, Bozcaada sahiline vuran bir cesedin cebinde 205 numaralı bir saat bulunmuş ve bu saatin Seza-i Nur Vapuru'nun 2.kaptanına ait olup babası tarafından hediye edilmiş olduğu tespit edilmiştir<sup>100</sup>. Seza-i Nur Vapur kaptanının ve taifelerinden bazılarının cesetlerinin görülmesi ve buna dair söylentilerin çoğalması vapurun batmasına birer delil olmasına rağmen resmi daireler tarafından onaylanmadığı sürece bir işe yaramamaktadır<sup>101</sup>.

İzmir'de meydana gelen vapur hadisesi 10 ay boyunca çözüme kavuşamadığı için Osmanlı ticaret hukuku zor durumda kalmış, vapurdaki 250 nefer ve yükler için resmî bir işlem yapılmamıştır. Vapurun battığına dair resmi bir onay olmadığı için 10 ay boyunca kor ve liman muhafaza altında tutulmuştur<sup>102</sup>. Vapurun battığına dair hükümet tarafından bir onay çıkmadığından yapılan bütün iddialar dilde kalarak herhangi bir hak talep etmeye de fırsat vermemektedir. Vapurdan binlerce lira alacağı olanların hakları kalmış ve sermayesiz kalanların müslüman tüccarların elinde 3 aydan beri biriken üzüm ve incir rekoltesinin bitmesi ile hak sahiplerinin tabii oldukları devletler devreye girmiş ve Osmanlı hükümetinden nezaket göstererek vapurun denizde battığına dair onay vermesini ve bu sayede vapurdan alacaklı olanların hukuktan istifa edebileceklerini beyan etmişlerdir<sup>103</sup>. Seza-i Nur vapurunun batık olması hususunda kesin bir karara varılmasına rağmen sigorta idareleri, hükümet tarafından resmen bir duyuru yapılmadığı hususunu dayanak göstererek herhangi bir yardım sağlamamıştır. Sigorta idarelerinden bir netice alınamayınca mahkemeye müracaat edilerek idare dava edilmiştir. Sigorta idaresinin mahkemedeki savunması, Seza-i Nur Vapuru'nun fırtınadan batıp batmadığı hükümetçe ilan edilmediğinden para tahsilinin uzun zaman alacağı ve

---

<sup>100</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 23, 2 Aralık 1919.

<sup>101</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 22, 19 Eylül 1919.

<sup>102</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 20.

<sup>103</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 21, 19 Eylül 1919.

bunun için sigorta şirketinin maliyesinin yeterince iyi olmadığı, iflasın eşiğinde oldukları için kabul edemedikleri yönündedir<sup>104</sup>.

Ancak 10 Temmuz 1920’de liman irtibat kalemi tarafından vapurun battığına dair bildiri yayımlanmıştır. Bilgiye göre; Seza-i Nur adındaki Osmanlı vapurunun şubat ayı ortasında mürettebatıyla birlikte Adalar denizinde battığı düşünülmektedir<sup>105</sup>. Bu sonuca varılmasının sebebi; İngiltere Bahriye mümessili tarafından 10 Temmuz 1920 tarihinde gönderilen tezkerede Seza-i Nur Vapuru’nun zayi olduğuna dair bir dosya bulunmasıdır. Osmanlı yetkilileri bir vapurun batıp batmadığının kesin bir biçimde resmi ilamla yayınlamakta güçlük çekmektedirler. Yaşanan problemler uluslararası hukuka konu olacak derecede sıkıntıya sebep olmuştur. Dahası bu konuda bürokrasi işlememekte olduğu anlaşılmaktadır. Denizde bir vapurun veya geminin kaybolması durumunda hangi şartlar altında hukuken batmış kabul edilebileceğine dair elde bir hukuk nizamı olmadığı anlaşılmaktadır. Bu konuda belli ki kabul edilmiş teammüller de yoktur. Yetkililer vapurun battığını resmen kabul edebilmek için İngiliz Bahriye mümessilinin elinde bulunan ve vapurun battığına dair olan bilgileri içeren dosyayı göstermektedir. Yani İngiliz yetkililer bu vapur batmıştır dediği zaman Osmanlı yetkilileri bunu delil kabul edip batmıştır ilamı çıkarmışlardır. Bu bürokratik çaresizlik ve acizlik olarak görünmektedir. Dersaadet’ten hareket öğrenilen vapurun süvarisi ve mürettebatından herhangi bir haber alınamaması zayi olduğuna da bir delildir<sup>106</sup>.

Seza-i Nur Vapuru’nun akıbeti hakkında yıllarca bazı gazeteler battığını bazıları Yunan sularına kaçırıldığını yazmıştır. Tabii ki bu söylentilerin ettiği ortaya çıkmasının arka planına iyi bakmak gerekir. Olayın başlangıcında bazı haber kaynaklarının vapurun Yunanlılar tarafından bulunduğu ve Pire’ye götürüldüğü bilgileri bu rivayetlerin kaynağı olabilir. Ancak bunun da ortaya çıkmasının mutlaka arka planı olmalıdır. Haber kaynaklarının güvenilir olmaması, popülist söylemlerle halkta heyecan yaratma ve satışları artırma gibi suni sebepler olabilir. Yine de battığına dair somut deliller olmasına karşın neden halk arasında böyle rivayetler çıkmaktadır. Öncelikle bunun en önemli sebebinin 18. yüzyıl sonlarından itibaren gittikçe yükselen Rum denizciliği ve güçlü Rum denizcilik geleneğinin

---

<sup>104</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 10, 23 Haziran 1920.

<sup>105</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 4.

<sup>106</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 5, 11 Temmuz 1920.



etkisi olduğu söylenebilir. Bu güçlü gelenek Yunan bağımsızlık hareketine de yön vermiş ve denizlerdeki korsanlık, yağma ve saldırılar Osmanlı kuvvetlerini ve ege sahillerindeki Müslüman tebaayı usandırmış, yıldırılmıştı. Bu durumun yarattığı psikolojik ortam adalar denizinde kaybolan bir vapurla ilgili olarak hemen Yunanlılar götürdü şekline dönüştüğü veya fikri doğurduğu anlaşılmaktadır. Elbette olayın yaşandığı tarih de çok önemlidir. Yunanlıların İzmir' e çıktıktan ve Ege bölgesinde hareketleri sürerken, yani milli mücadelenin en sıkıntılı zamanlarında Yunanlılar hakkında bu tür söylentilerin oluşması halkın duyduğu tepki ve düşmanlığın bir sonucu olduğu anlaşılmaktadır<sup>107</sup>. Kesin olarak bir sonuca varmak için hükümet Kale liman riyasetine Seza-i Nur Vapuru'nun kaleden geçip geçmediğine dair Dersaadet'e telgrafla haber bildirmelerini ve kaleden geçen bütün Osmanlı vapurlarının isimlerini itina ile iletmelerini istemiştir<sup>108</sup>.

Mondros antlaşmasının peşinden İzmir'den İstanbul'a hareket eden ve Midilli sularında kaybolan Seza-i Nur Vapuru'nun akıbeti hakkında hükümet tarafından tahkikatta bulunulmuş ve sonucun resmen ilan edilmesi Karesi Milletvekili Ahmed Süreyya Bey ve arkadaşları tarafından sağlanacaktır.

İçerisinde yüzlerce Türk yolcu olup Edremitli Ali Bey'in vapuru olan Seza-i Nur Vapuru'nun Midilli'de battı mı yoksa Yunan korsanlar tarafından mı kaçırıldı sorularına 5 sene boyunca net bir cevap bulunamamışsa da 5 senenin ardından vapurun eşya ve yolcularından hiçbiri kurtulamayarak battığı kesinleşmiştir. Vapur'da Türk tacirler de olup yüz binler liralık mallarını ücret karşılığında her türlü kazaya karşı çeşitli yabancı sigorta kumpanyalarına sigortalatmışlardı. Mal sahipleri sigorta kumpanyalarından kaza bedellerini istemelerine karşılık sigorta kumpanyaları vapurun battığına dair resmi bir açıklama olmadığını öne sürerek Türk tacirlerin parasını ödememiştir. Tam 5 sene boyunca vapur mürettebatı ve yolcu varisleri sigorta şirketleri tarafından mağdur durumda bırakılmıştır. Ahmed Süreyya önergesinde mağdur edilenlerden için şunları dile getirmiştir: “Bu mahrumiyetten gerek birçok zavallıların ve gerek heyet-i içtimaiyyemizin zarardan başka gördükleri ve görecekleri şey yoktur. Halbuki hükümetin bu mesele ve hadiseyi tahkik ve takip ederek ya Seza-i Nur'un derununda bulunan yolcuların nerede olduklarının meydana çıkarılması veyahut Seza-i Nur'un gark olduğunu

---

<sup>107</sup> DTA, BN, 470/18590-lef 26.

<sup>108</sup> DTA, 470/18590-lef 29.

kabul ederek resmen ilan edilmesi halinde bütün bu mahrumiyet ve zararlar defolacaktır.” Batma sebebi olarak da şiddetli fırtına veyahut serseri mayına çarpması gösterilmiştir<sup>109</sup>.

### 2.1.9. Şems Vapuru

Bingazi Limanı'na gönderilen Şems Vapuru limanda yarı batık bir halde bulunmuştur. Suların artış göstermesi üzerine vapurun yaralarının kapatılıp yüzdürülüp yüzdürülemeyeceğinin incelenmesi için Tersane-i Amire Kumandanlığı Vekâleti dalgıç memuru kolağası Musa Ağa'yı görevlendirmiş ve olay yerine göndermiştir<sup>110</sup>. Sakatlandığı yerden kamarasıyla askeri mevkiine savrulan Şems Vapuru'nun cephanesi tophaneye alınmış, top ve tüfekleri ise liman dairesine gönderilmiştir. Vapurun tamir edilip Dersaadet'e götürülemeyecek kadar çürük olduğu ancak basit bir römorkörle bulunduğu yerden çıkarılması gerektiği imalat komisyonunun ilamı ile bildirilmiştir<sup>111</sup>. Şems Vapuru'nun fırtınadan dolayı kazazede olduğu ortaya çıkmıştır. Elyevm Limanı'nda yan üstü batmış bir halde olan gemi, yeterince köhne olduğu için fes edilmesiyle mürettebatının Dersaadet'e gönderilmesi karar kılınmıştır. Vapur süvarisinin tahriratında; vapurun kış kamarasıyla ambarları su ile dolu, güvertesindeki kamaralarda neredeyse yok denecek kadar az iken kış mevsimi olması sebebiyle geminin kara ile münasebeti olan mevkiinin su istilasına uğramasına binaen nöbetçilerin vapura girip çıkmaları ile yarı bellerine kadar su içerisinde kalmalarına sebep olduğu bildirilmişti. Vapurun davlumbazlı eski ahşaptan olup kırk ton ağırlığında ufak olmasına rağmen 1 seneden fazla battığı yerden kurtarılmak için nöbetçilerin ağır derecede hastalanacak kadar gemi başında beklemeleri anlamsız bulunmuştur<sup>112</sup>.

Batık Şems Vapuru'nun deniz yüzünde bulunan enkazını beklemek için senelerden beri işsiz güçsüz Bingazi'de kalan Şems Vapur süvarisi Nazmi, kâtabi Ali ile liman reisi Ali Necib Efendiler' dir<sup>113</sup>. Vapurun zabitanı da senelerden beri ailesiyle birlikte Bingazi'de ikamet etmek durumunda kalmıştır<sup>114</sup>.

<sup>109</sup> BCA, 30-10-0-0 Muamelat Genel Müdürlüğü, 6-34-23, 26 Aralık 1923.

<sup>110</sup> DTA, BN, 237/6589, 8 Temmuz 1907.

<sup>111</sup> BOA, Y. MTV, 285/92, 9 Nisan 1906.

<sup>112</sup> BOA, Y. MTV, 304/199, 1 Ocak 1908.

<sup>113</sup> BOA, BEO, 3240/242949, 20 Ocak 1910.

<sup>114</sup> BOA, BEO, 3240/242949-lef 2.

Bingazi Mutasarrıflığı'nın göndermiş olduğu telgrafta; Batık Şems Vapuru'nun deniz yüzünde kalan enkazının başını beklemek için senelerden beri burada işsiz güçsüz ikamet eden deniz subaylarının erkekli kadınlı gece çıkardıkları arbedeye dair rapor bulunmaktadır. Özellikle yakın zamanda batık Şems Vapuru süvariliğine tayin olan Nazmi Efendi'nin kötü ahlakı, dosta düşmana karşı her gün utanç vaziyette olmaya sebebiyet vermekte olduğu belirtilmiştir. Askeri mürettebatların hepsinin hükümet nazarında ve ahali tarafından ayıplanmış olan liman reisi Ali Münir ve özellikle vapur kâtibi Ali ve süvari Nazmi Efendiler'in başka bir gemide istihdamı için hızlı bir şekilde vakit kaybetmeksizin buradan gönderilmeleri talep olunmuştur<sup>115</sup>.

Osmanlı Hükümeti'nin gemi kazazede olmasının ardından en önem verdiği husus vapurun batan malzemelerinin Dersaadet'e gönderilmesini istemesi ve eşyaların ve geminin korunmasıdır. Batık malzemeleri ticari ve askeri olarak sınıflandırılan Burak Kocaoğlu, batan gemilerdeki askeri malzemelerin ağır malzeme olması sebebiyle deniz dibine çökerek çıkartılmasının zor olduğundan bahsetmektedir. Hükümet top, tüfek gibi askeri malzemelerin çıkarılmasında komşu devletlerden dahi yardım istediği gibi kaybolmaması için gerekli tedbirleri almaya çalışmıştır. Batık askeri malzemeler denizden toplandıktan sonra derhal Tersane-i Amire ve Tophane-i Amire' ye gönderilmektedir<sup>116</sup>.

## **2.2. MAYIN, DİNAMİT, TORPİL**

### **2.2.1. Nevada Vapuru**

Yenikale Geçidi, İzmir Körfezi'nin en dar geçidi olup alçak düzlük uzantısının olduğu noktada birçok geminin karaya oturmasına sebep olmuştur. 1842'den itibaren geçitte daralma olduğu fark edildiği için İzmir Lloyd acentesi girişimiyle bu tehlikeli bölgeye ilk şamandıra yerleştirilmişti. Geçidin tehlikeli oluşuna bir de ardı ardına patlayan savaşlar yüzünden İzmir'i korumak için denize döşenen mayınlar eklenmişti<sup>117</sup>.

Mesajeri'nin Senegal Vapuru'nun kazazede olmasının ardından Nevada Vapuru'nun seyir hattından kale civarında ve işaret şamandıralarının kuzeyindeki

<sup>115</sup> BOA, BEO,3240/242949-lef 3, 28 Ocak 1908.

<sup>116</sup> Burak Kocaoğlu, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Kazaları ve Devlet'in Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856), *Tarih ve Gelecek Dergisi*, C. 5, S. 2, Ağustos 2019, s. 191-193.

<sup>117</sup> HanHan, 2021, s. 87-93.

tehlikeli bölgeye düşerek 2 torpilin patlamasıyla battığı komodorluk tarafından belirtilmişti. Nevada Vapuru'nda 123 kişi olduğu bunların 83'ünün tahlis edildiği, 24'ünün cesedine ulaşıldığı ve 16 kişinin kayıp olduğu eklenmiştir<sup>118</sup>.

Fransız Mesajeri Kumpanyası'na mensup olup İzmir'den İstanbul'a hareket eden Senegal Vapuru'nun, Yenikale mevkiine geldiği sırada baş tarafında bir patlama olmuş bunun üzerine vapur, kalenin batı tarafındaki sığılğa baş kısmından oturtulmuştur<sup>119</sup>. Senegal Vapuru kazazede olduktan sonra 4 gün boyunca aldığı yarıklar onarılmaya çalışılsa da ameliyat yavaş ilerlediği için geminin rüzgâra açık hedef olduğu haber verilmiştir. Köhne vaziyette olan vapurun son seyahati olduğu aşikârdır. Teknenin yarılma sonucu içine aldığı suların, baştan kıça doğru yayılma göstermesi ile tamamen batmasına sebep olacağı İzmir Komodorluğu tarafından bildirilmiştir<sup>120</sup>.

24 Mayıs 1913 tarihinde öğlen 11 buçukta Hacı David Ferkuh Kumpanyası'nın İstanbul'dan Antalya hattına hareket eden Nevada Vapuru tembih olunmasına rağmen Yenikale civarındaki fenerli şamandıraya sokulmuştur. Bu sırada Yenikale'ye girmekte olan Fransa ve Rus Vapurlarını görüp onlara yol verdikten sonra devam eden Nevada baş tarafında patlama yaşamış, tornistan edip dümeni sancak tarafına kırması sonucu 2. torpilin de patlamasıyla başından ve kışından isabet alarak anında batmıştır. Etrafındaki römorkör ve kayıkların yardımı ile yolcu ve mürettebatının bir kısmı kurtarılmıştı. Batanların tespiti için çalışmalar başlatılmış ayrıca Kaleönü'nde geçici olarak kılavuz vapuru bırakılmıştı<sup>121</sup>. Sabah erken vakitlerde Kaleönü'ne gidilerek römorkör ile 170 metre uzunluğunda zincir ve halattan ıgrip (ağ) yapıp denizden çekildiği fakat bir şey çıkmadığı, kanalın temiz olduğu bildirilmiştir. Sonradan limana gelecek olan diğer vapurların girişleri yasaklanmış hatta kale dışında dahi sadece bir tane Hacı David Vapuru kaldığı bildirilmiştir<sup>122</sup>. Dalgıç vasıtasıyla enkazda kumanya ile baş ambarında 6 metre uzunluğunda ve 3-4 metre genişliğinde yarık tespit edilmiştir. Fransız harp gemisi süvarisi, deliklerin kapatılması ve vapurun limana götürülmesi için çalışmalar başlatmıştır. Havanın açık olması çalışmaların daha rahat yapılmasını

<sup>118</sup> BOA, BEO, 4176/313154-lef 10.

<sup>119</sup> BOA, BEO, 4176/313154.

<sup>120</sup> BOA, BEO, 4176/313154-lef 2, 25 Mayıs 1913.

<sup>121</sup> BOA, BEO, 4176/313154-lef 4.

<sup>122</sup> BOA, BEO, 4176/313154-lef 6.

sağlamaktaydı. Osmanlı Hükümeti tarafından da her türlü yardımda bulunulmuştur. Kazanın sebepleri ve vapurun tayini için liman reisi ve süvari İzzettin Bey ile birlikte ve ayrı olarak incelemelerin sonuçlarının ortaya çıkarılması Fransız harp gemisi süvarisine teklif olunmuştur<sup>123</sup>.

Aydın Vilayeti'nden 9 Haziran 1913 tarihinde alınan telgrafa göre; Nevada Vapuru kazası hakkındaki inceleme için İzmir'e gelip giden Amerika sefareti Maiyet Vapuru zabitanlarından Kolağası Latam hakkında konsolatoya bir ihbarda bulunulmadığı gibi kendisi de hiçbir yere müracatta bulunmamıştır. Hükümet dairesine gelen konsolos için küçük rütbede bir zabıt olduğu ve rütbesine denk olmadığı için Osmanlı'daki memuriyetini icra edemeyeceği kararlaştırılmıştır. Nevada Vapuru ve Senegal Vapuru kazalarının aralarında fark olması sebebiyle ayrı ayrı incelenmesi gerektiği halde cumartesi günü Fransa ile Amerika konsoloslarından gönderilen memurlar, 2 vapuru birden incelemeye almak istediklerini belirtmişlerdir. Osmanlı Hükümeti tarafından kazalar arasındaki azim fark belirtilmesine rağmen konsolosluklardan bir dönüt alınmadığı gibi sürekli olarak işi ertelemişlerdir<sup>124</sup>. İzmir Kuva-i Mürettep Kumandanı İsmail Fazıl Paşa torpil hadisesinin cumartesi günü toplanan komisyonda ertelenmesine 2 sebep göstermiştir. Birincisi; Senegal Vapuru'nun kazasının olduğu gün komodorun vapura giderek, kaptanın hatasına bir delil teşkil etmesi ihtimaline karşı tamirine son verilmesini istemesi ve araştırmayı kumandanın araştırmasına göre yapılmasına ısrar etmesi. İkincisi; Amerika sefaretiden beklenen talimatın gelmesiyle Fransız ve Amerikan konsoloslarının birleşerek önceden alınan karara rağmen Osmanlı Hükümeti aleyhine bir çıkarımda bulunmaya çalışmalarıdır<sup>125</sup>.

### 2.2.2. Nilüfer Vapuru

1913 senesinde Balkanlarda savaşın boy gösterdiği esnada Marmara Denizi'nin kıyıları boydan boya Bulgar işgali altında iken yalnızca Şarköy Türkler'in elinde kalmıştı. Düşman mevzilerine karşı Şarköy'de çıkarma yapan kolordu Nilüfer Vapuru ile taşınmıştır<sup>126</sup>. I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Osmanlı Seyr-i Sefain Şirket vapuru olan Nilüfer, mayın dökme gemisi olarak görevlendirilmişti. Karadeniz'de mayın dökme görevini başarıyla yerine getiren

<sup>123</sup> BOA, BEO, 4176/313154-lef 8.

<sup>124</sup> BOA, BEO, 4181/313506- lef 4.

<sup>125</sup> BOA, BEO, 4181/313506-lef 5.

<sup>126</sup> Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yay. , Mart 1988, s. 230-234.

Nilüfer Vapuru 17 Kasım 1914'te Batı Karadeniz'e kruvazör olarak gönderildikten sonra kendisine ulaşılamamıştır<sup>127</sup>.

Vapur mürettebatından olan kişilerin denizden çıkan cesetleri vapurun battığına dair kanıt niteliğindedir.

Şile'nin Dereağzı mevkiinde Alman bahriye askeri olduğu düşünülen bir şahsın cesedi bulunmuş ve Alman sefareti muayene memuru<sup>128</sup> ve jandarmalar derhal olay yerine gitmişlerdir. Tahkikata göre ölen askerin; 30 yaşlarında uzun boylu, sarışın olduğu, başındaki şapkanın üzerinde Lorley yazısı bulunduğu, Alman Devleti'ne mensup ve Alman bahriye askeri olduğu ise üzerinde çıkan bazı vesikalardan anlaşılmıştır. Askerin sağ kaşının üzerinde şarapnel yarası olup, sarıldığı görülmüştür. Denizde uzun süre yüzdükten sonra bitap kalarak boğulduğu ve bulunduğu henüz 4-5 günlük bir ceset olduğu anlaşılmaktadır. Can simidinin üzerinde Nilüfer yazısı olması ve dalgalarla sahile vurmuş olan parça gemi enkazından anlaşıldığı üzere Osmanlı nakliye gemisi enkazı olduğu anlaşılmaktadır. Ceset, Karadeniz Boğazı'ndan gönderilen bir istimbot ile İstanbul'a nakil olmuştur<sup>129</sup>.

Şile Kaymakamlığı'ndan Üsküdar Mutasarrıflığı'na gönderilen raporda ise; Şile'ye bağlı olan Davutlu sahilinde batık Nilüfer Vapuru'nun makinist ve ateşçilerinden olduğu anlaşılan 2 kişinin fırtınalı denizden cesetleri çıkarılarak Davutlu İslam kabristanlığına defnedildiği bildirilmiştir. Vefat eden makinistin İstanbul ahalisinden olduğu ateşçinin ise Beyrut ahalisinden olup Abdulkadir adında bir nefer olduğu üzerinden çıkan Arapça yazılı bir mektuptan anlaşılmıştır. Makinistin, 1 adet Osmanlı lirası ve 9 adet mecdiyesi tahlisiye memuru Kazım Çavuş vasıtasıyla İstanbul Liman İdaresi'ne gönderilmiş, ateşçinin üzerinden ise mektuptan başka bir şey çıkmadığı haber verilmiştir<sup>130</sup>.

---

<sup>127</sup> Eda Gülşen Gömlüksiz, "Nilüfer Mayın Gemisi", *OTAM*, S. 48, Güz 2020, s. 68-71.

<sup>128</sup> BOA, DH. EUM. 5. ŞB, 4/52-lef 2, 26 Kasım 1914.

<sup>129</sup> BOA, DH.5. ŞB, 4/68-lef 2.

<sup>130</sup> BOA, DH. EUM. 5. ŞB, 4/66-lef 2.

**Tablo 2:** Nilüfer Vapuru'nun Batmasıyla Vefat Eden Zabitan ve Efrad'ın İsim ve Rütbeleri (1914-1915).

<b>Tertip/ İhtiyat numarası</b>	<b>İsim</b>	<b>Mertebe/ Rütbe</b>
	Güverte Birinci Zabitan Yüzbaşı Küçük Mustafa Paşa	81
	Çarkçı Birinci Zabitan Şehreminli Osman Bin İsmail Efendi	221
	Çarkçı Yüzbaşı Ahmed Cemal Bin Nusret Efendi	308
	Çarkçı Ayvansaraylı Mehmed Kemal Bin Halid Efendi	720
	Güverte ---Kasımpaşalı Halil Efendi	6
	Güverte Mülazım-1 Evvel Abdurrahim Bin Kamil Efendi	108
	Çarkçı Mülazım-1 Evvel Anadolu Kavaklı İbrahim Edhem Bin Mustafa Efendi	809
	Çarkçı Mülazım-1 Evvel Kasımpaşalı Mahmud Bin Hüsni Efendi	816
	Çarkçı Mülazım-1 Evvel Beyoğlulu Abdullah Reşad Bin Mustafa Efendi	794
	Çarkçı Mülazım-1 Evvel Ruscuklu –Adil Efendi	352
330/361	İzmitli Tevfik Oğlu Salih	Nefer
330/58	Gelibolulu Mehmed Ali Oğlu Necib	Nefer
330/216	Çekmeceli Halil Oğlu Necib	Nefer
326/1409	Sürmeneli İbrahim Oğlu İsmail	Onbaşı
327/2363	Ereğlili Tahir Oğlu Tahir	Nefer
327/526	Sinoplu Hüseyin Oğlu Mehmed	Nefer
328/3935	Balıkesirli İbrahim Oğlu Fehmi	Nefer
328/2020	Adalı Halil Oğlu Abdurrahman	Nefer
328/1029	Erdekli Abdullah Oğlu Hasan Hüsni	Nefer
327/2075	Ciddeli Yusuf Oğlu Ali	Onbaşı
327/3024	Zonguldaklı Süleyman Oğlu Süleyman	Nefer
327/2437	Ayvacıklı Ali Oğlu Mustafa	Nefer
327/4262	Ereğlili Hüseyin Oğlu Hüseyin	Nefer
330/1222	Kudüslü Mustafa Oğlu Şakir	Nefer
327/3506	Ciddeli Ahmed Oğlu Ahmed	Nefer
328/778	Trabluslu Şamil Oğlu Abdurrezzak	Onbaşı
329/827	Ordulu Ali Oğlu İsmail	Nefer
328/2239	Çarşambalı Mustafa Oğlu Haşim	Nefer
327/1899	Herekeli Ahmed Oğlu Ali	Onbaşı
326/2113	Kındıralı Hüseyin Oğlu Hüseyin	Nefer
326/125-	Trabzonlu Ahmed Oğlu Osman	Nefer
330/1038	Rizeli Ömer Oğlu Maksud	Nefer
328/1484	Ordulu Mehmed Oğlu Refet	Nefer
326/4314	Ereğlili Mehmed Oğlu Ahmed	Nefer

(Devam Ediyor)

**Tablo 2: (Devam)**

*Nilüfer Vapuru'nun Batmasıyla Vefat Eden Zabitan ve Efrad'ın İsim ve Rütbeleri (1914-1915).*

<b>Tertip/ İhtiyat numarası</b>	<b>İsim</b>	<b>Mertebe/ Rütbe</b>
327/1440	Ordulu İbrahim Oğlu Abdullah	Nefer
327/2781	Düzceli Ali Oğlu Hasan	Nefer
330/490	Trabzonlu Abdülhamid Oğlu Mehmed Salih	Nefer
326/1876	Bayrampaşalı AhmedOğlu Hasan	Çavuş
327/1089	Karamürselli Mustafa Oğlu Recep	Onbaşı
328/2399	Zonguldaklı Hüseyin Oğlu Nuri	Nefer
326/1005	Yalovalı Hasan Oğlu Sadık	Onbaşı
326/2624	Ciddeli Mustafa Oğlu Ali	Onbaşı
330/384	Üsküdarlı MehmedOğlu Selami	Nefer
330/110	Sandıklılı Süleyman Oğlu Arif	Nefer
329/975	Antalyalı Süleyman Oğlu Hasan	Nefer
327/2617	Muğlalı MehmedOğlu Mehmed	Nefer
2614	Ciddeli İbrahim Oğlu Ahmed	Nefer
2943	Akçaabatlı MehmedOğlu Osman	Onbaşı
555	Sürmeneli Hasan Oğlu Ali Osman	Onbaşı
974	Oldikli Ali Oğlu Durmuş	Onbaşı
3132	Maçkalı Ali Oğlu Ömer	Salis
1919	Foçalı MehmedOğlu Hasan	Başçavuş
1624	MemişOğlu Ali	Nefer
977	Ordulu Abdullah Oğlu Mustafa	Nefer
266	Şarlılı Osman Oğlu Ali	Nefer
682	Harun Oğlu Ali	Salis
1623	Astanalı Mustafa Oğlu İsmail	Onbaşı
171	Rizeli Recep Oğlu Ali Osman	Onbaşı
662	Şarlılı Osman Oğlu Mustafa	Nefer
126	Polathaneli Ali Oğlu İsmail	Nefer
1811	İzmitli Hayri Oğlu Vahid	Çavuş
1141	Tophaneli Halil Oğlu Hasan	--
468	Görelili Yakup Oğlu Ahmed	Nefer
628	Maçkalı İsmail Oğlu İbrahim	Onbaşı
939	Arif Oğlu Hüseyin	Nefer
875	Fatsalı Osman Oğlu Ömer	Kömürcü
133	Akçaabatlı Yusuf Oğlu Hasan	Nefer
1966	Alucralı Halil Oğlu Osman	Salis
3190	Sürmeneli MahmudOğlu Ahmed	Onbaşı
847	Ordulu İsmail Oğlu İsmail	Nefer

Kaynak: DTA, BN, 16/192-lef 2. 3, 1914-1915.



### 2.2.3. Vas Kapu Vapuru

Avusturya Vapur Kumpanyası'na mensup olan VasKapu Vapuru, 1904 senesinde Bulgaristan'a gitmek için yola çıktığında Burgaz Limanı'nda dinamik patlaması sonucu batmıştır. Ticaret için Bulgaristan'a gitme kararı alan Kırkkilise kazasının Üsküp karyesinden olan Simon oğlu Stefan ile biraderi Anastas ve Panayot oğlu MihailoVasKapuVapuru'na binmişti. Ancak vapurun biraz sonra patlama sonucu batmasıyla birlikte bu 3 kişi de boğularak can vermiştir. Kırkkilise mutasarrıflığı tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen telgrafta; vapurun batmasıyla telef olan 3 kişinin üzerlerindeki para ve eşyaların, kurtarma çalışmaları için gönderilen devlet dalgıcı tarafından çıkarıldığına ve ölen kişilerin ailelerinin çok zor durumda kaldıklarına dair bir arzuhal bulunmaktadır<sup>131</sup>. Buna göre; Hariciye Nezareti tarafından eşyaların ölenlerin ailesine ait olduğunun ispatlanamadığını fakat komiserlik bürosu kâtibi tarafından, olay yeri incelemesi sonrası kararın değiştirebilir nitelikte olabileceği bildirilmişti. Ölen kişilerin eşlerine ağustos ayında bir dalgıç bulunarak cesetler üzerinden çıkan para ve eşyalar sahil üzerinde kendilerine gösterilmiştir. Kadınlar, eşlerinin eşyalarını tanıdımlarsa da kendilerinin iddia ettikleri kadar büyük bir meblağ çıkmadığı ve haklarının korunması için savcı gözetiminde olup dava çözüldüğü takdirde eşyaların aileye teslim edileceği Edirne Valiliği tarafından bildirilmiştir<sup>132</sup>.

Stefan, biraderi Anastas ve Mihail, Bulgaristan'da elbise ticareti ile meşgul olduklarından; Mihail ile Stefan'ın üzerinde 6'şar adet Fransız altını, biraderinin üzerinden 77 adet Fransız altını ile Osmanlı Lirası bulunmuş ve Burgaz Hükümeti tarafından bir ay el konulmuştur. Panayot oğlu Mihail'in cesedi deniz kenarına çıkarılıp üzerinden nakit olarak 60 adet Fransız altınının, civar karyelerden olan Ayanikola karyesi muhtarı tarafından jandarmanın bilgisi dahilinde alındığı köy ahalisinden olan DimitranPraskorf tarafından ispat edilmiştir. Cesetlerin üzerinden çıkan eşyaların varisleri olarak eşlerine devredilmesi gerekirken ellerinde evrak bulunmadığı için kendilerine bir şey verilemeyeceği bildirilmiştir. Bunun üzerine metrukeler, gerekli olan evrakları, usulüne göre muhtar ve ihtiyar heyeti ile KırkkiliseMutasarrıflığı'na onaylatılarak Burgaz Hükümetiyle Osmanlı Ticaret Vekaleti'ne tekrar müracat etmiştir. Bundan önce başvuru mahkemede ortaya

<sup>131</sup> BOA, DH. MKT, 894/ 32, 19 Eylül 1904.

<sup>132</sup> BOA, DH. MKT, 894/ 32-lef 7, 10 Ocak 1905.

çıkan elbise vs. eşyalar varislere gösterilmemiş olup yalnızca Panayot'un elbisesinden 3 adet Fransız altını çıktığı iddia edilerek tüccar vekili vasıtasıyla ailelerine teslim edilmiştir. 4- 5 kadar çocuğun anneleri olan bu kadınlar, Osmanlı tüccar vekili tarafından yardım görülür hesabıyla köylerine geri gönderildiklerini ancak açlık ve sefalet içerisinde olduklarını beyan ederek 60 adet Fransız altınının da Ayanikola karyesi muhtarından teslim edilmesini istemişlerdir<sup>133</sup>. Osmanlı mahkemesine yansıyan bu vapur kazası örneğinde ölen mal sahiplerinin ailelerinin batan eşyalar üzerindeki mülkiyet haklarını ispat etmek adına meşakkatli bir süreçten geçtikleri ve dalgıç eliyle jandarma onayıyla malın teslim edildiği bölge yetkilisinden geri alınması için uzun bir sürecin geçtiği görülmektedir.

#### 2.2.4. Texas Vapuru

Yük ve yolcu gemisi olarak inşa edilen vapurun kurucusu Schlesinger Davis & Co iken adı Marguerite idi. 1893'te ikinci sahibi Ficer & Brüll, Fiume, 1897' de 3. sahibi İzmirli Hacı David Farkuh iken Olympia adını almıştır. Vapurun son sahibi George Farkuh yönetimindeki AmericanSteamship Co. iken ismi Texas olmuştur<sup>134</sup>.

Farkuh Kumpanyası'na mensup olan vapur, İzmir Limanı'ndan çıkarken torpile çarparak batmıştır. Bunun üzerine hemen peşinden 4 vapur gönderilmiş ve durum neticelendiğinde Aydın Valisi Celal Bey tarafından Dahiliye Nezareti'ne rapor gönderilmiştir<sup>135</sup>. Kumpanya'ya mensup olan Texas Vapuru kumandanı, kılavuz römorkörünü takip etmeyerek torpil hatları üzerinden gidince kaleden birkaç kez top atılarak uyarı verildiği halde uyarıları dikkate almayıp yoluna devam etmiş ve kazanın oluşmasına sebep olmuştur. 108 kişilik yolcusu ve taifesiyle birlikte toplam 139 kişinin bulunduğu vapurdan 68 kişi tahlis edilmiş, yaralıların tedavisi yapılmıştır<sup>136</sup>.

Batan vapurdan birkaç kişi daha kazanın olduğu mahaldeki sahile çıkartılarak sayıları hakkında rapor tutulmuşsa da toplam sayıya ulaşılması zor olmuştur. Kazazedeler 10 kayık ile birlikte uygun yerlere çekilerek istirahat etmeleri sağlanmıştır. Aydın Valisi tarafından bu faciaya sebep olan kaptana gerekli

---

<sup>133</sup> BOA, HR. SFR (04) , 471/41-lef 14, 5 Nisan 1905.

<sup>134</sup> HanHan, 2021, 106.

<sup>135</sup> BOA, DH. MTV, 41/11- lef 2, 29 Nisan 1912.

<sup>136</sup> BOA, DH. MTV, 41/11-lef 3.

muamelenin yapılacağı bildirilmiştir<sup>137</sup>. Texas Vapuru hadisesinden dolayı Amerika sefreti tarafından harita talep edilmiş, buna karşılık Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi tarafından yazılan ilamda kaldırılmakta olan torpillerin gerektiği zaman tekrar aynı noktalarda tesis edileceği için bu gibi belgelerin ita edilemeyeceği, zaten mahalli şamandıraların mevkilerini bulduran haritaların temininin yeterli olduğu bildirilmiştir<sup>138</sup>.

Texas Vapuru'nun batması hakkında icra edilen tahkikata ve sahildeki Men'-i Mürûr Bataryasına memur İzzettin Vapuru topçu zabiti "Yüzbaşı Feyzi Efendi" ile o gün nöbetçi kılavuz İskenderun Vapuru memuru "Mülazım-ı Evvel Ali Rıza Efendi" nin komodorluğa verdikleri ayrı ayrı raporlarda; pazartesi akşam 5 buçukta İzmir Limanı'ndan çıkmak üzere olan Hacı David Kumpanyası'nın Montano Vapuru'nu-tehlikeli hatların şamandıralarla belirlendiği-geçitten geçirilmekte olduğu ve 3. şamandıra hizalarında iken Texas Vapuru'nun hızlı bir şekilde yoluna devam ettiği<sup>139</sup> çok kez ilan edilen ve önerilen çizginin dışına çıkarak birinci şamandıraya ulaştığında art arda 2 kuru sıkı top atılmasına rağmen vapur kaptanı uyarıya ehemmiyet vermeyerek yoluna devam ettiği belirtilmiştir. İşaret toplarının, vapurun üzerinden geçerek önüne ve yanına düştüğü, birer dakika ara ile 7 adet mermi daha atılarak vapurun ikinci otomatik torpil hattına az bir mesafede durduğu görülmüş ve tahkimat gemisi sancak kış omuzluğu istikametinde yalanarak 2 dakika içerisinde batmıştır<sup>140</sup>.

Felakette Men'-i Mürur batarya kumandanı bahriye yüzbaşısı İhsan ve mülazım-ı evvel Osman Efendiler; Texas Vapuru'nun birinci şamandıraya geldiği zaman kılavuz vapurunun güzergâhını takip etmek yerine kılavuz vapurdan 1 mil kadar uzak mesafede olduğunu ve alevlenme sonrasında kılavuz vapuru Montano Vapuru'nu bırakarak Texas Vapuru için geri döndüğünü ve can kurtaran simidi, yelekleri ile kazazedeleri acil bir şekilde kurtarmak için acele ettikleri ve havada çok serin Lodos rüzgârının olmasına rağmen kayıklarla 2 sefer yapılarak 22 kişinin kurtarıldığını bildirmiştir<sup>141</sup>. Geriye kalan yolcular klavuz vapuru tarafından toplanmış ve vakanın haber verilmesinin ardından körfez şirketinin 3 vapuru ile

<sup>137</sup> BOA, DH. MTV, 41/11-lef 4, 29 Nisan 1912.

<sup>138</sup> BOA, DH. MTV, 41/11-lef 7, 14 Aralık 1913.

<sup>139</sup> BOA, DH. MTV, 1 Mayıs 1912.

<sup>140</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/11-2.

<sup>141</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/11-3.

polis müdürü, liman reisi, yeterli sayıda jandarma, polis efradı ve 10 kayık gönderilmiş fakat yardım için gönderilenler hava karardığı için tahlisi mümkün olanlar kurtarılıp deniz dalgalı olduğu için batanların kurtarılması başka bir güne bırakılamayacağı için tekrar dönülmüş ve Texas Vapuru'nun torpil hattına ehemmiyet vermediği gibi sahilden atılan torpillerle kendilerinin ölüme gittiğini hisseden yolcuların<sup>142</sup>kaptana yapmış oldukları uyarıların dikkate alınmadığı tahlis olunan yolcular tarafından bildirilmiştir.

Vapur acentesi ve mürettebatından tahlis olunanlar ise vapurun torpil tesiriyle değil atılan torpiller yüzünden battığını iddia etmektedir. Esasen sahilden atılan mermilerin bir vapuru batıracak gücünün olmadığı ancak bir iki yerini delmiş olabileceğidir. Bir diğer mevzu ise vapurun 2 dakika içerisinde batmış olmasıdır<sup>143</sup>. İzmir Limanı'nda bulunan torpil hattına kılavuzsuz gidilmemesi hakkında yapılan ilanlarda David Kumpanya Vapurları'nın riayetsizlik gösterdikleri haberleri ile sahilden top atılmak suretiyle zorla tehlikeden uzaklaştırılmaya çalışıldıkları hakkında komodorluk tarafından muhafaza edilen raporlardan da durum anlaşılmaktadır. Kaptanın yapmış olduğu cehalet, inat ve emre olan itaatsizliği yüzünden böyle bir kaza meydana gelmiştir<sup>144</sup>.

Hariciye Nezareti'ne Texas Vapuru kazası hakkında Amerika Konsoloshanesi'nce tahkikat icra edilmiştir. Vapurun, Amerika bayrağını taşıması sebebiyle kaptan ve taifesinin Amerika himayesinde tutulması konsoloshane tarafından bildirilmiştir. Gemi kaptanı Yunanlı Makri' nin, Rum hastanesinden kaldırılarak yabancıların hastanesine nakledilmesi üzerine Amerika konsolosu hükümet dairesine giderek kaptanın nakledilme sebebinin ne olduğunu araştırmıştır. Kaptanın iade olunduğu sırada Yunan baş tercümanı dahi gelerek kendi tebaalarından olan kaptanın konsoloshanesine haber verilmeden nakledilmesinden dolayı protesto etmiştir. Geminin battıktan sonra mürettebatıyla irtibatının kesilmesi Amerika himayesinden çıktığının gösterdiği gibi Yunan konsolosunun işe müdahalesi de bunu teyit etmektedir<sup>145</sup>.

---

<sup>142</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/11-4.

<sup>143</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/11-5.

<sup>144</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/11-6.

<sup>145</sup> BOA, DH. MTV, 41/11/19.

### **2.2.5. Manuel Kalu Vapuru**

Barselona'dan İstanbul'a gitmekte olan İspanyol vapuru, akşam vakti saat 10 buçuk raddelerinde Bozcaada civarında torpile çarparak batmıştır. Kazazede olan vapur için telsiz telgrafla yardım istenmiş ve bunun üzerine İmrozadası'ndan Sportif adındaki bir İngiliz torpidosu olay yerine gelerek 100 kadar yolcuyla denizden çıkarmış, 120 yolcu batmıştır. Kalu Vapuru'nun yolcuları Osmanlı, Rus, İspanyol ve Bulgar tebaasından mürekkeptir<sup>146</sup>.

### **2.2.6. Peresyen Vapuru**

Varna Liman Reisi tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen bildiriye, limandan 6 mil uzakta cinsi belirlenemeyen bir deniz vasıtasının yasak bölgeden geçerek torpillere temas etmesiyle denizin üzerinde hiçbir şey kalmayacak şekilde battığı iddia edilmiştir. Oluşan kazadan sonra denizin üzerine dağılan gaz sandıkları bazı mavnalarla toplanarak gümrük idaresine teslim edilmiştir. Batık geminin, Köstence'den İstanbul'a gaz taşıyan ve Osmanlı bayrağı çeken Peresyen Vapuru olduğu beyan edilmiştir<sup>147</sup>.

## **2.3. KARAYA OTURMA**

### **2.3.1. Tir-i Müjgan Vapuru**

Seyr-i Sefain İdaresi, Bağdat Vapuru'nun batmasıyla bir kurban vermiş, bu olaydan 2 gün sonra da Tir-i Müjgan Vapuru, Kızılırmak mevkiinde karaya oturmuş ve bu sebeple şirketin talihsizliklerine bir yenisi daha eklenmişti<sup>148</sup>.

Kızılırmak ağzında kazazede olan Tir-i Müjgan Vapuru'nun tahlisiye masrafının takriben 50 bin lira olduğu ve bu meblağın tedariki Bahriye Nezareti'ne gönderilen tezkerede beyan edilmişti. Tir-i Müjgan'ın Seyr-i Sefain İdaresi'ne terki ile tahlis ve tamir işlerinin şirket tarafından karşılanması hazinece uygun görülmüştür<sup>149</sup>. Vapur, taşımakta olduğu esirlerin birçoğunu gidecekleri iskelelere bıraktıktan sonra Sinop-Samsun arası Kızılırmak Nehri mevkiinde karaya oturmuştur. Oluşan kaza sonucu Bafra Kaymakamlığı haberdar edilerek vapurun tahlisi için telgrafla Seyr-i Sefain İdaresi'ne müracat edilmiştir. Dönemin Vakit

<sup>146</sup> Tasfir-i Efkâr, no: 2692, 1 Nisan 1919, s.2.

<sup>147</sup> BOA, HR.SFR (04) , 880/96, 14 Ekim 1914.

<sup>148</sup> Vakit, no: 772, 30 Aralık 1919, s.2.

<sup>149</sup> BOA, BEO, 4646/348425, 9 Ağustos 1920.

gazetesi “Şirket durumdan haberdar edilse de iş görmeye muktedir, vazifesinin ehemmiyetini anlamayan ellerde bulunduğu müddetçe gerek vapurların gerek yolcuların daima tehlike içinde olacağını aşikâr olduğunun, şayet vazifesinin ehemmiyetini anlamış olsaydı vapurların muayene ve idaresini mahir kaptanlara teslim eder ve 1 hafta zarfında 1 vapurun batmasına, diğer büyük vapurun da tehlikeye uğramasına sebebiyet vermeyeceği” ifadesini eklenmiştir. Son olarak da şirketin bu aksaklıklara son vermemesi sonucu değil vapurların birer birer zayiata uğraması bizzat idarenin devredilmesine sebep olacağı beyan edilmiştir<sup>150</sup>.

Tasfir-i Efkâr gazetesinin vapur kazasını değerlendirmesi ise; “Seyr-i Sefain İdaresi’nin vapursuzluktan kıvranıp durmasına rağmen 1 hafta içerisinde biri büyük diğeri küçük olmak üzere 2 vapurunu kaybetmiş, Bağdat Vapuru’nun batmasından sonra gece vakti Tir-i Müjgan Vapuru da Kızılırmak’ta karaya oturmuştur. Tir-i Müjgan Vapuru, İstanbul’daki esirleri alarak Trabzon’a doğru yola çıktığı esnada karaya oturmuş, rüzgâra karşı açık bir mevkide bulunduğu için de kurtarılmasının çok zor olduğu bildirilmiştir. İdare tarafından vapur yüzdürülmeye çalışılsa da başarılı olunamamış ve Alemdar Römorkörü görevlendirilerek olay yerine gönderilmiştir.

Kazanın meydana gelmesinde Tir-i Müjgan kaptanı mesul tutulmaktadır. Vapur, Seyr-i Sefain’ in eline geçer geçmez daha ilk seferinde kazaya uğramıştır. Halbuki vapur Bahriye Nezareti tarafından güzel bir şekilde tamir edilerek şirkete teslim edilmişti. Bezm-i Alem Vapuru ile aynı anda satın alınan Tir-i Müjgan yaklaşık 4500 ton ağırlığındadır. Balkan Harbi’nde ve I.Dünya Savaşı’nda donanmada görev almış, sonrasında mektep gemisi olarak kullanılmıştır. Vapurun, şirket eline geçer geçmez bir kazaya uğraması pek aciz eller tarafından idare edildiğini göstermektedir”<sup>151</sup>.

Servet-i Fünun’da Tir-i Müjgan idareye ilk alındığı zamanlar hakkında “Tir-i Müjgan Vapuru, nakliyat için İngiltere tezgahlarında inşa kılınmış, pek uzun seferlerde kullanılarak terakkiyat-ı hazıra-ı fenniye ye göre tanzim edildiği, “Bezm-i Alem” Vapuru Alman tezgahlarında inşa edildiği, Metanet ve Resanet ’in de aynı şekilde İngiltere seyr ü sefain şirketlerinden biri tarafından işira olunmuş ve Güney Afrika nakliyatta kullanılmak üzere Glasgow tezgahlarında ikmal kılınmıştır.

<sup>150</sup> Vakıf, no: 772, 30 Aralık 1919, s.2.

<sup>151</sup> Tasfir-i Efkâr, no: 2943, 30 Aralık 1919, s. 4.

İngiltere’de muntazaman seyr-ü sefere tahsis olunan vapurların ticaret-i bahriye fenniyesi tarafından müdekkikane (ince) muayenesiyle heyet-i mezkurenin resmen şahadetnamesini haiz bulunması usul ve nizam mukteziyatından bulunduğu cihetle bu 2 vapur dahi Southampton Limanı’ndan hareket etmezden evvel ale’l usul bu heyet-i fenniye tarafından muayene edilmiş ve mükemmeliyeti hakkında şahadetnameler verildikten sonra yola çıkmıştır.

Tir-i Müjgan ve Bezm-i Âlem Vapurları’nda yolcuya yetecek kadar et, sebze, yumurta vs muhafazası için soğuk hava mahzeni mevcuttur. Mekulâtın (yiyeceklerin) muhafazasının yanı sıra bir hamur makinesi, yolculara yetecek kadar bir fırın hatta 2-3 bin yolcuya yetecek kadar pişirilecek yemekler için kazanlar dahi unutulmamış. İçinde 3 bin yolcunun haftalarca ekmeği, yemeği hazırlatılabilmektedir. Uzun yolculuk yapacakların en mühim meşrubatı ise sudur. Tir-i Müjgan Vapuru, 24 saatte 25 tonilato tatlı su yapabilecek mükemmel bir makinesi mevcuttur<sup>152</sup>. Öyle ki vapurdaki tasfiye makinesi sayesinde donanmanın su ihtiyacının karşılandığı fakat kazazede olması ile ne yapılacağı hususu ilerleyen zamanlarda Bozok mebusu Avni Bey tarafından Müdafa-yı Milliye Vekaleti’ne sözlü soru önergesiyle iletilmiştir<sup>153</sup>.

Vapurda son sistemdeki emniyetli ve idaresi kolay dümen makineleri, direk diplerindeki 7 adet vinç, vapura hayvan ve eşya nakli oldukça elverişli çeşitli dikmeler, en son sistemde fenerleri de mevcuttur. Vapur 1430 tonilato kömür alma kapasitesi açısından zikre şayandır, 10 mil mesafe kat edecek olsa 40 gün kadar yoluna devam edebilmektedir. Vapurda posta çantaları ve emanet muhafazası için yerler dahi unutulmadığı gibi her yolcu için tahlisiyeleri ve en son sistemde cankurtaran sandalları mevcuttur. Bu sandallar her türlü tahlisiye aracı ile dolu olduğu gibi peksimetle dolu çantalar dahi mevcuttur. Vapur 10 mil süratle hareket ederse 24 saatte 30 tonilato ve 14 mil süratle hareket eylerse 45 tonilato kömür sarf etmektedir<sup>154</sup>. Dalgıç Fevzi Altay Güvenli tarafından 2013 tarihinde takriben 8 metre derinlikte yapılan dalış ile batık Tir-i Müjgan Vapuru’nun video çekimleri yüklenmiştir<sup>155</sup>. 2017 senesinde ise Bafra Turizm Derneği başkanı Haydar Aksu

---

<sup>152</sup>“Tir-i Müjgan ve Bezm-i Alem Vapur-ı Hümayunları”, *Servet-i Fünûn*, 12 Ağustos 1906, s. 260-262.

<sup>153</sup> BCA, 30-10-0-0/ Muamelat Genel Müdürlüğü, 6-35-6, 12. 01. 1924.

<sup>154</sup> *Servet-i Fünûn*, 12 Ağustos 1906, s. 262.

<sup>155</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=8KRgpTW0Nj4>.

geminin monografisi ile nedenli bir kültürel mirasa sahip olduğu hakkında haber ajansına verdiği bilgi sonrası geminin özel bir şirket tarafından 2. 500 kiloya yakın hurdasının çıkartılıp satılacağını eklemiştir<sup>156</sup>.

### 2.3.2. Halep Vapuru

Preveze'den Şengin'e gönderilmek için yola çıkan Halep Vapuru'nun 700 küsür ferdi olduğu, Korfu Kanalı Fener Adası mukabilinde sert kayalara oturduğu Preveze Komodorluğu tarafından bildirilmiştir<sup>157</sup>. Kazazede Halep Vapuru'nun 758 yolcusu Serandoz'a nakil olmuş, burada ikametleri uygun olmadığından Şengin'e gönderilmek için Serandoz' daki Loyd acentesine 758 mecrediye verildiği Korfu Başşehbenderliği'nden Hariciye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>158</sup>.

Halep Vapuru için İngiliz Amiral birkaç kruvazör ve torpido istimbotu göndermiştir. Gambot istimbotu 758 askeri Serandoz'a çıkarmıştır. Salvanor adlı Alman Tahliye Vapuru hizmetlerinden dolayı 2000 Osmanlı Lirası talep etmiş ve meblağ Dersaadet tarafından karşılanmıştır<sup>159</sup>.

### 2.3.3. Kastamonu Vapuru

Derne' den hareket eden Kastamonu Vapuru'nun karaya oturması üzerine tahlisi için ardından gelen Mecidiye Vapuru'nun yardımı yanı sıra Bingazi Vilayeti'ne telgraf çekilerek gönderecekleri Tefikiye Vapuru yerine başka bir vapur talebinde bulunulmuş ve kazazede vapur hakkında Bahriye Nezareti ile görüşülmüştür. Vapurun ziyadesiyle su çekmesi sebebiyle Bingazi Limanı'nda barınamayacağı anlaşılarak kaldırılması talep edilmiştir<sup>160</sup>. Sevkiyat kısmında görevli olan Binbaşı Abdulkadir Efendi ise batık vapurdaki yolcu, hayvan ve ticaret eşyalarının tahlisini sağlamış ve tahlisiye madalyasına layık görülmüştür<sup>161</sup>. İdare-i Mahsusa'nın vapurlarından olan Kastamonu Vapuru, Bingazi sahilinde kazaya uğramış ve bunun sebebi Divan-ı Harp tarafından tetkik edilmiştir. Kastamonu Vapuru'nun I. süvarisi Mustafa ve 2. süvarisi olan Tahsin Kaptan ile hesap memuru olan Şükrü Efendi'nin soruşturma cevabında; Mustafa Kaptan'ın vazifesini suistimal ile Tahsin kaptanın kumandasında bulunan Kastamonu Vapuru'nun bütün

<sup>156</sup> <https://www.haberler.com/tirimujgan-batigi-cikariliyor-9844570-haberi/>.

<sup>157</sup> BOA, BEO, 3378/253282-lef 4, 5 Ağustos 1908.

<sup>158</sup> BOA, BEO, 3378/253282, 24 Temmuz 1324=6 Ağustos 1908.

<sup>159</sup> BOA, BEO, 3378/253282/2.

<sup>160</sup> BOA, DH.MKT, 1345/26.

<sup>161</sup> BOA, DH. MKT, 2056/74, 23 Şubat 1893.



zabitlerinin görevleri değiştirilmişti. Kaptanın kendi savunmasında vapurun Bingazi mahalline indiğinden haberdar olmadığını, 2. süvari ile muhasebe memurunun vapuru iskeleye aldıktan sonra kazanın meydana geldiğini beyan etmişse de kendisinin vapurun Bingazi’ de duracağından haberdar olmasına rağmen gaflete düşerek seyir esnasında dikkatli olmadığı karar kılınmıştır. İkinci süvari tarafından geminin pervanesinden sahilin yakın olup olmadığını anlamak için nöbetçi tayin etmek, özellikle baş tarafa dikkat ederek gemiyi muhafaza etmek ve demir mahalline yaklaştıkça yol kesip iskandil ettirerek denizin derinliğini anlamak ve I. süvari kumanda mevkiine gelmedikçe vapuru ileri hareket ettirmemek gibi tedbirlerin hiçbirine dikkat edilmemesi kazanın olmasına sebep olmuştur. Hesap memurunun ise seyir süratini anlamak için pervanenin devrini tayin etmek, yol değiştikçe geminin pervanesine dikkat etmek ve önlerinde az mesafe kalmadığı takdirde iskandil ettirerek suyun derinliğini ölçmek gibi bir vazifesi olduğu halde işine ehemmiyet vermemesi kazaya sebep olmuştur. Mustafa ve Tahsin kaptan ile Şükrü Efendi’ye askeri ceza kanunnamesininin 174. ve 175. maddesinin hükmüne göre 8 ay hapis cezası verilmiştir<sup>162</sup>.

#### **2.3.4. Antalya Vapuru**

Yolcu ve yük gemisi olan Antalya; 1879 tarihinde inşa edilip 1215 gros ton ağırlığında, boyu 71. 9, eni 9. 8 m’ dir. Vapurun malzemesi demirden meydana gelirken motoru 1×2 silindir bileşik motor, tek şafttır. GourlayBrothers&Co. tarafından yapılan vapurun ilk sahibi “General SteamNavigationCo. Ltd” iken son sahibi Türk şirket olan “Hilal Osmanlı Anonim Şirketi” dir<sup>163</sup>.

Zonguldak’tan kömür yükü alarak İstanbul’a yola çıkan Hilal Kumpanyası’nın Antalya Vapuru, saat 9 raddelerinde Sakarya Boğazı’na 1 mil açıkta, 3 kulaç suda oturmuştur. Vapurun süvarisi ve taifeleri sahile ulaşmak için harekete geçse de filikalar devrilmiş ve vapurun katibi ile çarkçısı boğulmuştur. Meydana gelen kaza Adapazarı Kaymakamlığı’na bildirilmiştir<sup>164</sup>.

<sup>162</sup> DTA, Umumi Evrak, 32/142, 4 Mart 1885.

<sup>163</sup> <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?239507>.

<sup>164</sup> BOA, DH. EUM. 6. ŞB, 3/ 22-lef 2.

## 2.4. ÇARPMA ve ÇARPIŞMA

### 2.4.1. Georgie Vapuru

Marmara açıklarında, Fransız PakeKumpası'na mensup olan<sup>165</sup>Georgie Vapuru Rus Kumpanya Vapuru olan Rostov'a çarparak batmıştır<sup>166</sup>. Vapur'un 49 yolcusunu İtalyan bandıralı vapur kaptanı Cozep Kale-i Sultaniye'ye sağ salim ulaştırdığı için kendisine nişan verilmiştir<sup>167</sup>.

İncirburnu açıklarında çarpma sonucu batan GeorgieVapuru'ndan çıkarılarak denizde tutulan eşyalar Fransız Konsolos Vekili tarafından -liman talimatına muhalif olarak- ucuz fiyata satılığa çıkarılmıştır. Bu sebeple konsolosluğa müracaat edilmiş ve Bahriye Nezareti'ne cevap iletilmiştir. Taşra liman reislerinin görevlerini içeren talimatın 28. Maddesinde; sahihsiz, denizde bulunan eşyalar 3 ile 6 ay arası çıkarıldığı yerde koruma altında tutulur. Eşyaların sahibi bu süreç içerisinde ortaya çıkarsa kendisine teslim edilir şayet sahibi belirtilen süreç içerisinde ortaya çıkmazsa tekrar hükümet eliyle koruma altına alınır. Eşyanın denizde bekleme süresi arttıkça akıbeti iyi olmadığı takdirde bizzat devlet tarafından satılır. Eşyanın batık vapurdan çıktığı ve sigortalı olduğu isbat olunması gerektiği bildirilmiştir. 20 Şubat 1901 tarihinde verilen arzuhalde; ipek kozasının 1, 5 kiloya yakın fiyatı 15 guruşa talep olunduğu halde konsolos vekilinin kendi adamlarından seçilen şahsa uygun fiyata verdiği anlaşılmış bu nedenle müzayedeye haksızlık karıştırıldığı gerekçesiyle liman reisi tarafından bu olaya bir müdahale beklense de Bahriye Nezaretiyle cevap verilmiştir<sup>168</sup>.

Şarköy sahilinde Eylül ayında kazazede olan GeorgieVapuru'ndan çıkarılıp mağazalara konulan eşyaların kapıları kırılarak yağma edilmiş ve ihraç edilen eşyalara el konulduğu haber alınınca olayın hangi Fransa vapuruna ait olduğu tespit edilerek suçlular hakkında Edirne Vilayeti'ne tebliğde bulunulmuştur. GeorgieVapuru'ndan çıkarılan ve Şarköylü Yanaki' nin 3 mağazasına konulan ticaret eşyasının bir kısmı Gelibolulu tüccar vesilesiyle satılmıştır. Yanaki ile olan görüşmeleri ile ihraç olunan malların Yanaki' ye ait olan Gelibolu Bidayet Mahallesi'ne vuku bulan müracatları üzerine memuren Şarköy'e gönderilen yazının

---

<sup>165</sup> BOA, DH. MKT, 2422/96.

<sup>166</sup> Uygun, 2016, 167.

<sup>167</sup> BOA, DH. MKT, 2422/96.

<sup>168</sup> BOA, DH. MKT, 2457/132/1-2; BOA, DH. MKT, 505/40.

açıkça ifa olunduğu ve buna göre Şarköy'deki sigortaya bildirilmişse de isteksizce çilingir yardımıyla mağazaların kapıları açtırılmış, malın yarısı sigortaya bırakılmış geriye kalan kısmı ise kayıklarla Gelibolu'ya nakledilmiştir. Fakat sigorta mahalline müdahalede bulunulmadığı mahalle kaymakamlığı tarafından bildirilmiştir<sup>169</sup>.

## **2.4.2. Şirket-i Hayriye'nin 34, 42, 48 Numaralı Vapurları**

### **2.4.2.1. 34 Numaralı Vapur (Gayret)**

Şirket-i Hayriye'nin 34 numaralı vapuru bir cumartesi günü Kavak postasını icra etmek için Beşiktaş İskelesi'ne ulaştığı sırada kaptan Sinodin'in verdiği kumandayı dümenci görememiş ve odun kayığına çarpmış, vapurun çarkının üstü kırılmış ve kaptan Sinodin elleriyle demir parmaklığa asılarak canını kurtarmış fakat kolundan yaralanmıştı<sup>170</sup>. İngiltere R&H. Green tezgâhlarında inşa olunan 34 numaralı Gayret Vapuru, 17 Haziran 1915 senesinde Karadeniz kıyılarında Rus muhripleri tarafından batırılmıştır<sup>171</sup>.

Bir dalgıç idaresiyle anlaşarak kısmen denizden çıkartılarak kurtarılmıştır. Vapurun bir kısmının kurtarılmış olmasına karşın hükümetin, şirketin bu hukukunu fiili olarak onaylaması talep edilmiştir. Divan-ı Muhasebat, askeriyeden başka kendi denizlerinde batan mavna bedellerinin ödenmesini kabul etmemekte, zayi olan araçların bedellerinin ödenmesi hakkında Şûrâ- yı Devlet tarafından karar verilmektedir. Şirket-i Hayriye'ye ait olan batık vapurların bir kısım enkazı çıkarılmış, diğer kısmının çıkarılması için değerlendirme yapılması gerektiği bildirilmiştir<sup>172</sup>.

Savaş sırasında kara ordusuna ait bütün enkazların toplattırılarak hazineye iadesi sağlandığı gibi denizlerde de aynı durum söz konusudur. Denizdeki batık karşısında hükümet tarafından çalışma yapılmaktadır. Karadeniz'deki gemilerin enkazının çıkartılması için ihale düzenlenmiştir. 34 numaralı vapurun kış ve baş tarafları, dalgaların vurmasıyla farklı yerlere dağılmasına rağmen, sahil teftişine memur olarak gönderilen Bahriye Binbaşı Hidayet Bey'in tetkiklerinden anlaşıldığı

<sup>169</sup> BOA, HR. TH, 257/33, 13 Temmuz 1901.

<sup>170</sup> Sabah, no: 1226, 17 Ocak 1893, s.3.

<sup>171</sup> Murat Koraltürk, *101 Gemi*, İDO, İstanbul Belediyesi Atatürk Kitaplığı No: 74137, İstanbul, 2008, s. 24.

<sup>172</sup> BOA, ML. EEM, 1294/33.

üzere enkazın ihracına başlanılmıştır. Enkazdan çıkarılan bazı parçalar her ne kadar İstanbul'a nakledilse de mevsim sebebiyle fırtınalar artış göstermiş ve ihracatın devamı baharın sonuna kalmıştır. Liman Nizamnamesi'nin 28. maddesinde; denizden çıkarılacak eşyanın sonradan sahibi ortaya çıkar ise iade olunacağı mevcuttur. 34 numaralı vapurun bedeli verilmek istenilmeyip enkaz masrafı şirkete iade edilmiştir. Şirket, 34 ve 41 numaralı vapurların bedellerinin Komisyon-ı Mahsusa tarafından ödeneceği Bab-ı Âli'ye bildirmiştir. Meclis-i Vükela vapurların zararlarının ödemesini, seferberlik ilanından dolayı bakanlığa devredildiği sebebiyle tazminat verilmemiş, ihraç olunan enkaz da şirkete terk edilmiştir. Vapurun, kurtarılmadan şirkete terk edilen diğer kısmı günlerce kumlar altında kalarak ziyan olmuştur<sup>173</sup>.

Ağva'da batan 34 numaralı vapur enkazının teslimi Dalgıç Yankı tarafından yapılmış, 3.786 kilo pirinç, 472 kilo pirinç, 443 kilo kurşun ve 3650 kilo demir çıkartılmıştır<sup>174</sup>.

#### **2.4.2.2. 42 Numaralı Vapur (Resanet)**

42 numaralı Şirket-i Hayriye Vapuru, Üsküdar İskelesi'nde bağlı iken gece vakti bir kaza sonucu batmıştır<sup>175</sup>. Şirket-i Hayriye'nin batan 42 numaralı vapuru, denizden çıkartılarak Haliç Tersanesi'ne sevk edilmiştir. Vapur, masrafsızca çıkarılmak istenirse de alet ve eşya tedariksizliği Tersane-i Amire' deki görevli dalgıçların yetersiz olması, dışarıdan anlaşılan dalgıçların ücretlerinin 500 lirayı bulması sorun teşkil etmişse de ödeme konusunda dalgıçlarla anlaşmaya varılarak, dalgıçlara teslim edilmesi için Şirketi Hayriye'den Bahriye Dairesi'ne gönderilmiştir<sup>176</sup>.

Resanet'in ameliyatı için izin alınarak fotoğrafı çekilmiştir. Vapurun çıkarılmasından ameliyatına kadar olan süreçte Tersane-i Amire 3-4 bin lira harcamak durumunda kalmış, dalgıçlar ücretlerini almak için ısrar etmeye başlayınca Bahriye Nazırı tarafından açıklama yapılmış ve bahriye hazinesinin zor

<sup>173</sup> BOA, ML. EEM, 1294/33-lef 3,13 Şubat 1919.

<sup>174</sup> BOA, ML. EEM, 1294/33-lef 2, 9 Ocak 1919.

<sup>175</sup> DTA, BN, 411/15403, 28 Mayıs 1900.

<sup>176</sup> BOA, Y. MTV, 205/141.

durumda olması sebebiyle ödemelerinin ancak şirket para yatırınca yapılabileceği duyurulmuştur<sup>177</sup>.

#### **2.4.2.3. 48 Numaralı Vapur (Dilnişin)**

Üsküdar Mutasarrıfı tarafından Zaptiye Nezareti'ne bildirildiği üzere; Salı günü Tuzla'dan 13 bin kıyye arpacık soğanını Dersaadet'e nakletmek üzere Haydarpaşa Limanı'na gelen Şirket-i Hayriye'ye mensup 48 numaralı vapur, salapuryaya çarparak batmıştır. Vapurun mürettebatından 4 kişi denize düşmüş, boğulmalarına ramak kala denizden Komiser Mehmet, Haydarpaşa memurlarından Said, Anadolu Demir Kumpanyası memuru Hrant Efendiler tarafından çıkartılmışlardır<sup>178</sup>.

#### **2.4.2.4. Gayret Vapuru**

Gayret Vapuru, gece saat 1 civarlarında, Sirkeci İskeleyi'nden bazı eşya ve Mabeyn-i Hümayun'a mensup olan safracılar, tablakârlar ile eşyaları taşıyan hamalları almak için biraz oyalanmış ve Beşiktaş İskeleyi'ne gelerek eşyaları buraya çıkardıktan sonra saat 1 buçuk raddelerinde akıntı yönünden Tersane'ye doğru harekete geçmiştir. Bu esnada vapurdakiler tarafından bir istimbote fark edilerek vapur kaptanına haber verilmiştir. Vapur kaptanı olan Halid Kaptan ise "mumaileyhimize zararı dokunmaz" diyerek ehemmiyet vermemiş ve yoluna devam etmiştir. Liman dairesi ile Sarayburnu iradesindeki bu Teşvika İstimbote Vapuru'nun çarkına çarpan Gayret Vapuru, baş aşağı olarak batmıştır. Vapurda bulunanlardan biri asker olmak üzere pusuladan anlaşıldığı üzere toplam 9 kişi Teşvika Vapuru tarafından Tersane'ye oradan da hastaneye götürülmüştür. Batan Gayret Vapuru'ndaki asıl nüfus öğrenilmek için kazaya şahit olan Dolmabahçe, Adana ve diğer sefain idarelerinden sorulmuştur. Gayret Vapuru mürettebatı çarkçı ve süvarisiyle beraber 9 neferden ibaret olup bunlardan ikisi tablakâr olmak üzere vapurun içinde toplam 30 kişi olduğu haber alınmıştır. Bu 30 kişiden 13'ü kurtulmuş geriye kalanlar ise batmıştır<sup>179</sup>.

Dalgıç bölüğü zabiti, Tersane-i Amire'ye giderek Gayret Vapuru'nun batmış olduğu yerde 25 kulaç yüksekliğinde su olduğunu ve çıkan poyraz rüzgârı sebebiyle şiddetli akıntıların devam ettiğini beyan ederek dalgıçların bu sebeple denize

<sup>177</sup> BOA, Y. MTV, 207/111, 18 Ekim 1900.

<sup>178</sup> BOA, ZB, 82/48, 21 Kasım 1907.

<sup>179</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 89/79-lef 3.

inemeyeceğini bildirmiştir. Bunun dışında Gayret Vapuru'ndaki eşyaların Dolmabahçe Vapuru ile liman dairesine teslim edildiğini de iletilmiştir<sup>180</sup>.

Gayret Vapuru'ndan tahlisiye sonucu; üçüncü kilerci Tevfik Bey, Aşçı Başı Hüseyin Ağa ve yamağı, Gayret Vapuru çarkçısı Ali Efendi, kilerci Aziz Bey, safracı Hüseyin Hüsnü, tablakâr Hüseyin Ağa, tablakâr Ömer Ağa, ateşçi Mahmud kurtarılrken tahlis edilip Teşvika Vapuru ile Camialtı'na götürülen kaptan Halid Efendi, 4 tablakâr, 2 hamal, tablakâr Hacı Sofi, Kilerci Hacı Şakir, tablakâr Mehmed, Tablakâr Abdullah kurtarılamamıştır<sup>181</sup>.

Batık Gayret Vapuru, Tersane-i Amire' de karaya çekilerek, pazartesi günü sabahı görevli Mehmed Ağa ile birlikte içerisi kontrol edilmiştir. Vapurun kamarasındaki çantanın içerisinde; 1 altın tepsi, 1 altın bardak kapağı ile yaldızlı markalı bardak, altı yaldızlı markalı üstü beyaz markalı 4 adet sürahi ve 1 adet markalı peçete ve vapur'un baş ambarında bulunan 5'er gözlü 2 sefer tası, bir kayık salata tabağı ve bir şişe bulunmuştur. Bulunan çanta ve içindekilerle diğer eşyalar teslim edilmiştir<sup>182</sup>.

### 2.4.3. Akif Vapuru

19. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nin bir iç nehri kabul edilen Tuna'da, Paris antlaşması sonrası yabancı devletlerin gerek hukuki gerek ticari anlamda söz sahibi olduğu görülmüştür. Tuna Nehri'ndeki hukuk statüsünün değişmesi ve Tuna komisyonunun oluşması ile özellikle Avusturya Devleti nehirde ticari faaliyetlerini ilerletmiştir<sup>183</sup>. Avusturya Devleti tebaasından tacir Simon Oblomoviç'in mutasarrıfı olarak bulunduğu Tuna İdare-i Nehriye Vapurları'ndan Mehmed Akif Vapuru ile Patonya Vapuru'nun çarpışmasından dolayı Rusçuk Ticaret Mahkemesi'ne verilmiş olan ilanda, idareden 47.038 frank, 12.661 guruş alacağı beyan edilmişse de İdare Vekili Yanko Efendi usule uyararak Dersaadet Ticaret Mahkemesi'ne başvurmuştur<sup>184</sup>.

Avusturya-Macaristan Tuna Kumpanyası Vapurlarından Patonya adlı römorkör ile İdare-i Nehriye vapurlarından Akif Vapuru arasında 1290 senesinde

<sup>180</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 89/79-lef 5.

<sup>181</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 89/79-lef 6.

<sup>182</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 89/79, 7 Nisan 1893.

<sup>183</sup> İlhan Ekinci "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Araştırmalar İnsan Bilimleri Araştırmaları*, S.2, 1999, s. 70.

<sup>184</sup> BOA, HR. MKT, 866/72, 28 Aralık 1876.

Tuna'da vuku bulan çarpışma sonucunda Akif Vapuru batmış<sup>185</sup>, Akif Vapuru'nun batması sonucu oluşan hasarının tespiti için 10 Eylül 1876 tarihinde talep olunan komisyon için konsolosluk tarafından Kaptan Apostol Kondoros ve Makinist Dö Lim Fovel tayin edilmiştir<sup>186</sup>. Patonya Vapuru'nun da zedelenmesinden dolayı Ticaret-i Bahriye Mahkemesi'nde kumpanya tarafından bir diğer vapura tazminat davası açılmak ve ek olarak ticaret kanununun 31. Maddesi gereğince tazminatın hangi tarafa ait olacağı meselesi bir komisyona havale edilmiştir. Komisyon ekseriyetle deniz ticaretinin 62. ve 255. maddelerini göz önünde bulundurarak; Patonya Vapur kaptanı Mösyö Hartig'in Pravadi fırtınasını kazaya sebep göstermesi ve Faik ile Ahmed Bey azalarının itirazlarının evraklarla desteklenmesine rağmen mahkemeye intikal etmemişlerdir. Davanın tayini neticesinde bir hüküm verilmesi gerektiğinden kumpanyanın Hazine-i Aliye'ye açmış olduğu dava karşılıklı hale getirilmiştir. Deniz ticaret kanunu gereğince Pravadi fırtınası için hazineden bir hüküm çıksa bile antlaşmanın eksik kalması, çıkacak olan hükmün Avusturya'da icra olunamayacağı gibi kumpanyanın Memalik-i Osmaniye'de idaresi olmadığı cihetle burada dahi icrasına gidilemeyeceğine karar verilmiştir<sup>187</sup>.

#### 2.4.4. İstanbul Vapuru

Şirket-i Hayriye'nin Kesendire Vapuru, gece saat 2 buçuk raddelerinde Selanik'ten İzmir'e doğru yola çıkmışken takriben 160 kadar yolcusu olan Şirket-i Hamidiye' nin İstanbul Vapuru da İzmir Karşıyaka iskelesine doğru hareket halindeydi. Bu esnada Kesendire Vapuru ile iskele kıç omuzlarında bir çarpışma yaşayan İstanbul Vapuru 5 dakika içerisinde batmıştır. Kaza sonrası etrafta duyulan imdat sesleri üzerine tahlisiye işlemleri başlamış ve ilk etapta 70 kadar yolcu sağ salim kurtarılmaya muvaffak olurken 50 kişi boğularak can vermiştir. Ölen kişilerin cesetleri dalgıçlar ile sudan çıkarılmıştır<sup>188</sup>. Kazazede vapurlardan eşya çıkarma esnasında yaşanan yağmalama olaylarına İstanbul Vapuru'nun batığında da rastlanılmıştır. Vapurdan çıkarılan eşya ve paraları saklamaya kalkışan Aydın Vilayeti 3. sınıf komiserliğinde olan Kıbrıslı Faik Efendi, memurluk vazifesini suistimal etmesinden dolayı mahkemelik olmuştur. Kanlıca' da ikamet etmesine rağmen bulunamayan Faik Efendi hakkında soruşturma başlatılmışsa da Şura-yı

<sup>185</sup> BOA, ŞD, 441/38, 19 Aralık 1911.

<sup>186</sup> BOA, C. BH, 106/5124, 15 Eylül 1876.

<sup>187</sup> BOA, ŞD, 441/38, 19 Aralık 1911.

<sup>188</sup> BOA, BEO, 3416/256171-lef 10.

Devlet İstinaf Mahkemesi riyasetinin 28 Aralık 1909 tarihli 218 numaralı tezkeresi üzerine celpnamenin tebliğinin mümkün olmadığı ortaya çıkmıştır<sup>189</sup>.

#### **2.4.5. Constantinos Bebis Vapuru**

Yunanlı Mösyö Pepis ve yardımcıları ile Kaptan Yorgi'nin idaresinde bulunan Yunan bandıralı ConstantinosBebis Vapuru, cumartesi öğleden sonra Zonguldak Limanı'na yola çıkmıştır. Vapur o esnada denizin 10 mil açığında bulunan İtalyan bandıralı Cojejni Vapuru ile havanın sisli olması sebebiyle çarpışmıştır. Yunan Vapuru olan Constantinos çarpışma sonrası aldığı yara ile batmış ve kaptan ile 26 kişilik mürettebatı Zonguldak'tan gelen Yunan bandıralı Efi Vapuru ile Galata' daki acentehaneye taşınmıştır<sup>190</sup>.

Bebis Vapuru, 2932 gros ton ağırlığında olup boyu 102, 5 m eni 14, 4 m' dir. Kargo gemisi olarak 1907 tarihinde inşa edilen vapurun malzemesi çelik, motoru 1×3 silindir 3'lü genişmeli buhar motorudur. Vapuru yapan kişi ShortBrothers Ltd., Pallion (Sunderland), sahibi ise Bebis C. D. &Fils, Andros' tur<sup>191</sup>.

#### **2.4.6. Marie Reine Vapuru**

La Phocéenne Kumpanyası'na mensup “Marie Reine” adındaki Belçika bandıralı vapur, sonbahar mevsiminde Selanik Limanı'nda dalgakıran rıhtımı dahilinde batmıştır. Almanya, İngiltere ve İtalya sefaretlerinin Hariciye Nezareti'ne vermiş olduğu rapora göre; vapur enkazının limandaki dalgakırana giriş-çıkışları engellediği yönündedir. Vapur enkazının konumu gereği kazaya sebep olabileceği ve rıhtım işletme şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasındaki görüşmede; ülke dahilinde olan işlerin sorumluluğunun yine devlete ait olması gerekçesiyle ileride meydana gelebilecek kazada hükümetin tazminat ödemek mecburiyeti olduğuna değinilmiştir. Bunun üzerine vapurun biran evvel denizden çıkarılması için dalgıç kumpanyası ile antlaşma kararı alınmıştır<sup>192</sup>. Bahriye Nezareti'ne verilen cevapta, Marie ReineVapuru'nun ihracını yapacak olan şirket ile antlaşma yapılmadan önce bir baş dalgıç tarafından muayenesinin yapılması gerektiği ve buna müsaade edilmesi ve Selanik Vilayeti'nin tamir için gerekli aletleri temin etmesi beklenilse

---

<sup>189</sup> BOA, DH. EUM. THR, 19/23.

<sup>190</sup> BOA, DH. EUM.THR, 95/13, 1 Mart 1910.

<sup>191</sup> <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?166081>.

<sup>192</sup> BOA, DH. İD, 74/31, 23 Mart 1911.



de<sup>193</sup> vapur muayenesinin İtalyalı baş dalgıç ihalesi uygun olmadığı için başka bir yerden dalgıç getirilmesi gerektiği bulunamazsa şayet İstanbul'dan tedarik edilmesi gerektiği kararlaştırılmıştır<sup>194</sup>.

#### **2.4.7. Provence ve Azof Vapurları**

Şura-1 Devlet'e gönderilen tezkereye göre 1881 senesinde Rusya Kumpanyası'nın Azof Vapuru ile Mesajeri Kumpanyası'nın Provans Vapuru Tophane mevkiinde çarpışarak batmıştır<sup>195</sup>.

Provence Vapuru'nun boyu 100 m, eni 12 m olup teknesi demirden meydana gelmektedir. Çarklı olan vapurun beygir gücü 1. 550 hızı 12 knots'tur<sup>196</sup>. Vapurun içerisinde kalmış olan eşyaların dipten çıkarılması için Mesajeri Kumpanyası acenteliğinden denizin derinliklerine indirilmek için dalgıç istenilmiştir. Vapurun denizden çıkarılabilmesi için müsait bir mevsimin olması ve bunun için 3 aylık bir süreç olduğu belirtilmiştir. Hükümetin onayı verildiği takdirde tahlisiye işlemleri liman idaresinden bir memurun atamasıyla başlanacağı bildirilmiştir. Bunun üzerine Boğaz'da sefer halinde olan gemilerin geliş-gidişi engellenmeyecek şekilde ameliyatın yapılacağı yerin sınırları belirlenmiştir<sup>197</sup>.

#### **2.4.8. Ceylan-i Bahri Vapuru**

1867 senesinde Ceylan-i Bahri yelkenli vapuru, askeri mühimmat taşımak için Girit'e yola çıkmış fakat yolda Rusya ROPİD Vapur Şirketi'ne mensup olan Vladimir adlı vapurun hemen peşinden gelmesi üzerine batmıştır. Ceylan-i Bahri'nin sahibi Mustafa Efendi ve diğer efendiler, zayıf masraflarının ödemesini şirketin karşılamasını istemişlerdir. Bab-ı Âli ve sefaret arasında alınan karara göre; liman tarafından Mirliva Arif Paşa, şirket tarafından ise Avusturya Vapur Kumpanyası müdürü Nikoliç hakem tayin edilmiştir. Her iki tarafın da bahriye ilminin olmadığına ve aynı zamanda 3. bir seçmenin de tayin edilememesi sonucu iş neticesiz kalmıştır. Mustafa Efendiler verilecek kararın lehlerinde sonuçlanması için ellerinden gelen çabayı sarf etmiş, kazanın Vladimir Vapuru'nun Ceylan-i Bahri'nin hemen arkasında gzmekte olduğundan kaynaklandığına dair ifadeler

---

<sup>193</sup> BOA, DH. İD, 74/31-lef 3.

<sup>194</sup> BOA, DH. İD, 74/31-lef 4, 19 Aralık 1911.

<sup>195</sup> BOA, DH. MKT, 916/75, 28 Kasım 1904.

<sup>196</sup> Uygun, 2013, 367.

<sup>197</sup> BOA, DH. MKT, 916/75, 28 Kasım 1904; BOA, TH, 311/115; DTA, BN, 318/10195.

verseler de Arif Paşa'nın raporlarına alınamamıştır. Olay bahriye mahkemesine intikal etmiş, karar alındıktan sonra Adliye Nezareti'ne tebliğ edileceğine dair beyanda bulunulmuştur<sup>198</sup>.

Vapurların çarpışması sonucu Ceylan-ı Bahri'nin batmasıyla tüccar Mustafa Efendi batmış olan eşyalarının zarar ve ziyanının tespiti için Rusya Sefareti tarafından bir heyet gönderilmiştir. Fakat komisyonun birkaç incelemeden sonra tekrar uğramaması üzerine sırayla 2-3 komisyon daha atanmışsa da onların da aynı davranışları sergilediği Rus Sefareti'ne bildirmiştir. Sefaret tarafından takip edilmek üzere gönderilen komisyon ise batmış olan vapurun taşımış olduğu yüklerin askeri teçhizat olması gerekçesiyle Mustafa Efendi'nin davasına Bahriye Nezareti'nin bakması gerektiğini bildirmiştir<sup>199</sup>. Gelibolu önlerinde batan Ceylan-ı Bahri için sahipleri tarafından şirket aleyhine açılan davada, komisyonun bir sonuca ulaşamaması üzerine Mustafa Efendi, Fransa Sefareti Maiyyet Vapuru Kaptanı olan Mösyö Bervibar'ı komisyona 3. Üye olarak göstermiş ve Rus şirketi tarafından da kabul görüldüğü takdirde Fransa Sefareti haber edilerek incelemeye başlanacağı bildirilmiştir<sup>200</sup>.

İtalya başkonsolosu General Simondetti'ye hakemlik teklifinde bulunmuş ve bunun sonucunda olumlu cevap alınarak<sup>201</sup>1888'de kendisi bizzat Umur-ı Muhtelita Müdüriyeti'ne raporunu göndermiştir<sup>202</sup>.

3. komisyon üyesi Dersaadet İtalya Konsolosu Mösyö Simondetti 'ye 13 evrak verilmiş ve bu evraklara göre hüküm vermesi gerektiği bildirilmiştir. Bunlar;

1. vuku bulan müsademeye dair birinci sınıf kaptanlardan “Yuriyo Kaptan”ın 4 Mart 1337 tarihinde gönderdiği rapor
2. aynı madde hakkında kumpanya vapurunun yolsuz hareketinde bulunmuş olduğuna dair Mesudiye Süvarisi” Hayri Bey'in” 15 Şubat 1883 tarihli raporu
3. Şubat 1882 tarihli “Ali Rıza” imzalı mazbata
4. 22 Kasım 1883 tarihli “Mahmud Mazhar” imzalı diğer mazbata

---

<sup>198</sup> BOA, HR. HMŞ. İŞO, 44/ 4, 16 Aralık 1877.

<sup>199</sup> BOA, HR. TH, 39/43-lef 2, 27 Mart 1881.

<sup>200</sup> BOA, HR. TH, 48/65, 25 Ekim 1883.

<sup>201</sup> BOA, HR. UHM, 240/52.

<sup>202</sup> BOA, HR. UHM, 273/67.

5. 16 Mart 1868 tarihli Fransızca şahadetname
6. 1884 tarihli 11 Türkçe şahadetname
7. 1884 tarihli ve “Abdurrahman Rumi”mühürlü şahadetname
8. 21 Ağustos 1867 tarihli Vlademir isimli Rusya kumpanya vapuru süvarisi tarafından verilen İtalyanca rapor
9. Ceylan-i Bahri adına dair kurulan komisyona Salih Paşa'nın yerine Hayri Bey'in devam edeceğine dair Harbiye Nezareti'nin 32 numaralı tezkeresi
10. Liman riyasetiyle 29 Eylül 1880 tarihli görüşmenin tezkeresi
11. 19-27 Ağustos 1867 tarihli 2 rapor liman dairesinde düzenlenmiştir.  
117 numaralı Rusya kumpanyasının vekaletnâmesi<sup>203</sup>.

Batan gemi sonrası birçok rapor toparlanarak evrak oluşturma kararı alınmıştır. Bunun üzerine, Mösyö Padensi raporunda; Ceylan-ı Bahri gemisinin kaptanı hariç bütün taifesinin battığına ve ölenlerin vehametine değinerek bu işle cinayet mahkemesinin ilgilenmesi gerektiğini ima eden beyanda bulunmuştur. Mösyö Padensi' nin raporunun Rus Kumpanyası'nı suçlu çıkarması ve işi cinayete dayandırması üzerine anında bertaraf edilmiştir. Aynı şekilde Mesudiye Süvarisi Hayri Bey'in raporunda, Rus Vapuru kaptanının taifeyi kurtarmak için insanlık namına bir şey yapmadığına dair yaptığı açıklama dahi kaza için hazırlanan evrakta yer verilmemiştir. Avusturya Loyd Kumpanyası müfettişi, Rusya Kumpanya Vekili Mösyö Nikoliç ve Arif Paşa'nın oluşturduğu komisyondaki raporlar çelişmekteydi. Arif Paşa raporunda; Rusya Sefareti ile bir ittifak sağlanamayacağını çünkü Vlademir Vapuru'nun bizzat kazaya sebebiyet verdiği ve bunun birçok delili olduğunu dile getirmiş, komisyonun bir karara varması için Ceylan-ı Bahri ve Vlademir Vapur kaptanlarının gemi evraklarının gerekliliğinden bahsetmiştir. Ne yazık ki Ceylan-ı Bahri gemisinin evrakı Liman Odası yandığında içinde bu belge de yanmıştır. Bu gerekçe ile davayı askıda tutabilmişlerdir. Bu sırada dava hala bir neticeye varamadığı için 28 Nisan 1874'te Deniz Ticaret Mahkemesi'ne sevk edilmiştir. 1886 senesinde İtalya General Konsolosu Mösyö Simondetti' nin 3. hakem tayin edilmesi ve Rusya Şirketi aleyhinde tespitlerde bulunmasına rağmen

---

<sup>203</sup> BOA, HR. TH, 62/64-lef 2.

kendisinin deniz fennine sahip olmadığı ve bu sebeple işini doğru ilerletemediği gerekçesiyle iddiaları reddedilmiş ve dava bu şekilde sonuçsuz kalmıştır<sup>204</sup>.

#### **2.4.9. Daçman Vapuru**

Rus Kumpanya Vapurlarından olan Daçman, İngiltere'den yola çıkarak Gelibolu'ya gelmiştir. Burada 2 gün kaldıktan sonra İstanbul'a harekete geçmiş, salı saat 8 civarında yola çıkan vapur, içerisinde kapasitesinden fazla yük taşıdığı gerekçesiyle su almaya başlamıştır. Bunun üzerine kıyılara daha yakın gitmeye başlamış, karadan Gelibolu'ya 4 buçuk saat mesafede bulunan Doğanarslan mevkiinde, saat 10 civarında bir kayaya çarparak yara almıştır. Vapurun 2. Kaptanı, içleri dolu ve ağır olan 5 tane sandığı enkazdan çıkartarak sandala yüklemiş ve Gelibolu Karantinahanesi'ne götürmüştür. Sandıkların ağırlığına bakılarak içinde akçe bulunduğu tahmin edilmiş fakat gemi hangi devlet kumpanyasına ait ise o devletin konsolosu veyahut vekili tarafından enkaza sahip çıkması gerektiği için müdahale edilememiştir. Vapur ile batan eşyaların şirket tarafından çıkarılarak koruma altına alınması gerekmekte olduğundan konsolos vekili tarafından bu sandıklar alınmıştır. Vapur, fena halde sakatlanmış olduğu için konsolos vekili, vapurun tahliyesi hakkında harekete geçmiştir. Rusya'nın Çanakkale'de bulunan konsolosu dahi yardıma gelmiş ve sandıkların içlerinde İngiltere'den alınan borç paraların olduğu rivayet edilse de sandıkların üzerleri mühürlü oldukları için tam anlamıyla doğru haber verilemediği beyan edilmiştir. Buna karşılık sandıkların içlerinde akçe bulunduğu Gelibolu konsolos vekili tarafından bildirilmiştir<sup>205</sup>.

#### **2.4.10. Lütfiye Vapuru**

Akşam vakti 11 raddelerinde Mudanya'dan İstanbul'a hareket eden İdare-i Mahsusa'nın Bingazi Vapuru ile gene İdare-i Mahsusa'nın Tekfurdağı ve KaraBiga'ya gitmek için yola çıkan Lütfiye Vapuru, Sarayburnu ile Ahırkapı önlerinde çarpışmıştır. Lütfiye Vapuru bu çarpışma sonucunda baştankara ederek vapurun ön tarafı tamamen batmışken Bingazi Vapuru'nun kazanı patlamıştır. Lütfiye Vapuru'ndaki taife ve yolcuların bir kısmı karaya çıkartılırken bir kısmı Bingazi Vapuru'na alınmıştır. Bingazi Vapuru'nun kazanı patladığı esnada ise 1 kişi hayatını kaybederken 2 kişi ağır şekilde yaralanmıştır<sup>206</sup>.

<sup>204</sup> BOA, HR. UHM, 277/15/5-2.

<sup>205</sup> BOA, HR. MKT, 272/28/2, 10 Ocak 1859.

<sup>206</sup> Sabah, no:1222, s.1-2, 1, 13 Ocak 1893.

Sarayburnu'nun 300 metre açıklarında Lütfiye Vapuru ile Bingazi Vapuru çarpışmış ve Bingazi Vapuru, Lütfiye Vapuru'nun baş ambarı hizasından omurgasına doğru bindirmiş ve o sırada Lütfiye Vapuru'nun su almaya başlaması sonucu Değirmenkapı sahilinde karaya oturtulmuş, yalnızca baş tarafının çok az bir kısmı sudan dışarıda kalmıştır. Bu kaza esnasında Lütfiye Vapuru'nda 78 yolcu ve 25 taife olduğu gibi ambarlarında bir miktar tüccar eşyası bulunmuştur. Vapur batmaya başlayınca yolcular yardım feryatlarına başlamıştır. Kazayı duyan Topkapı karakolu memuru Binbaşı Rıza Bey derhal olay yerine gelerek vapurun baş tarafından taife ve kadın-erkek bütün yolcuları bir sakatlık zuhur etmeden sağ salim tahlis etmiştir. Bu sırada liman memurları da aceleyle olay yerine gitmek için İdare-i Mahsusa'nın 6 numaralı vapuru ile Kadıköy'den köprüye hareket etmiş, bazı sandalcı ve kayıkçılar da yetişerek yolcuların eşyalarını karakola götürmüşlerdir. Kadın yolcular, gece saat 3'e kadar Rıza Bey'in gözetimi altında tutulmuş ve daha sonra Soğukçeşme'deki ferik Hasan Paşa'nın konağına götürülmüştür. Bingazi Vapuru ise Lütfiye Vapuru ile çarpıştıktan sonra kazanı patlamasına rağmen yoluna devam ederek limanda lenger endaz olmuştur. Vapurun çarkçıbaşısı Ali Ağa ile vinççi Yaver ve ateşçi Ahmed ağır şekilde yaralanırken ateşçi Osman ise aldığı darbe sonucu vefat etmiştir. Kazanın ve yaralıların haberleri hükümet tarafından bildirilir bildirilmez Hüseyin Bey ve Binbaşı Sadık Efendi derhal yardıma koşmuşlardır. Bingazi Vapuru'nun çarkçı başısı ile vinççisi tedavi edilmek üzere Yıldız Sarayı itibarındaki hastaneye nakledilmiştir. Ateşçi Ahmed ise bir süre sonra bahriye merkez hastanesine götürülmüşse de hayatını kaybetmiştir. Kaza için yardıma koşan isimlerden bir diğeri de yaveran-ı şehriyarlardan olan süvari kaymakamı Mehmed Bey ve sol kolağası Cavid Bey'dir. Kazazede olan vapurların yolcu ve taifelerinin isimleri bir deftere kaydedilerek eşyaları bulunanlara eşyaları teslim edilmiştir. Konakta ve hastanede gözetim altında tutulanlar gitmek istedikleri vakit kalacakları yere kadar götürülecekleri iletilmiştir. Lütfiye Vapuru'nun tahlisi için Tersane-i Amire' den memur gönderilerek vapur hakkında malumat alınmıştır. Lütfiye Vapuru'nun 78 yolcusundan 35'i ilim talebesi, geriye kalan 43'ü ise ticaret erbabıdır. Bunların tahlisi için görevlendirilen Rıza Bey, 45 kişinin tahlisini sağlamıştır. Rıza Bey'in vazife esnasında göstermiş olduğu gayret ve başarısı takdir edilmiştir<sup>207</sup>.

---

<sup>207</sup> Sabah, no: 1223, s.1-2, 14 Ocak 1893.

Lütfiye Vapuru ve Bingazi Vapuru'nun çarpışma sebebi; Bingazi Vapuru'nun çarpışmanın evvelinde istem borusundan birisi patlamış, yolunu kaybetmiş ve ağır bir şekilde Ahırkapı' ya varabilmiştir. Havaların kötü olması sebebiyle şiddetlenen dalgalar vapuru suların akıntısına teslim etmiştir. Lütfiye Vapuru da saat 11 buçuk raddelerinde Sarayburnu'nda görülmüş, Bingazi Vapuru kazazede olduğu için hareket edemeyeceğinden fark edilmek için düdük çalmak istemişse de istem borusu patladığı için bunu gerçekleştirememiş ve çarpışma meydana gelmiştir. Karakol memuru Rıza Bey, tamamen batmak üzere olan Lütfiye Vapuru'nu denizin derinliği münasip olan bir yere halatla baştan kara etmiştir. Yolculardan olan 4 kadın ile 2 çocuk perişan ve baygın bir halde bulunmuş ve karakola nakledilmiştir. Rıza Bey gibi kazazede vapurlardan yolcu ve taife tahlisi için görevlendirilenler şunlardır: Topkapı Sarayı karakolunun 6.alay 3. taburunun 4. bölümü Mülazım-ı Evveli Ali Rıza Efendi, Gülhane ekmek fırını memuru Ahmed ve ikinci Mülazım Mehmed Efendiler, sanayi alayı mürettebatından Binbaşı ve Bölük Emimi Nazım Efendi, erzak ambarı karakolunun 2.alayın 1. taburunun 1.bölüğünden Niğdeli İsmail, Ahmed, Eyüp ve Mehmed' dir. Vapurdan ihraç edilen eşyaların bir kısmı sahiplerine teslim edildiği deftere kaydedilmiştir. Batmış olan Lütfiye Vapuru çıkartılıp sahile çekilerek halatla önlem alınmasına rağmen denizin çok şiddetli olması sonucu vapur, 2 buçuk metre kadar denize girmiştir. Bu sebeple vapurun tamamen batmasına karşılık liman riyasetinden görevlendirilen memurlar tarafından vapur zincir ve bir takım halat ile sahile bağlanmış ve gece vakti herhangi bir kazaya meydan vermemek için vapurun meydana bulunan baş ve kık direklerine 2 fener takılmıştır<sup>208</sup>.

Bingazi ve Lütfiye Vapuru çarpıştığı anda Bingazi Vapuru'nun kazanı patladığı yazılmışsa da tahkikattan anlaşıldığına göre vapurun kazanı Bozburun açıklarında patladığına dair işaret edilerek yardım istenilmiş ve römorkör kumpanyası vapuru olan Yorgiyus Vapuru Bandırma'dan yola çıkmış ve Bingazi Vapuru'nun imdadına yetişmiştir. Yorgiyus Vapuru, Bingazi Vapuru'nu bağlayarak Adalara kadar 3 saatlik olan yolda onu çekmiştir. Bu esnada sakatlanan kazanın tamir edilmeye çalışıldığı römorkör vapurunun kaptanı tarafından haber verilmiştir. Bu olay sonrası Ahırkapı önlerinde çarpışma meydana gelmiştir<sup>209</sup>.

<sup>208</sup> Sabah, no: 1225, 16 Ocak 1893, s.2.

<sup>209</sup> Sabah, no: 1228, 19 Ocak 1893.

Sarayburnu önünde batan Lütfiye Vapuru'nun ihracı için Şura-yı Bahriye ile görüşülmüştür. Çalışmaların başlatılması adına önceden konulmuş olan şamandıraların kaldırılma emri verilmiş ancak ameliyat için gerekli olan dubaların durdurulmasının bu sebeple sağlanamayacağı anlaşılacak, şamandıra yerine 2 mavna getirilmesi kararlaştırılmıştır. Kış mevsiminin yaklaşması gerekçesi ile vapurun ihracı havaların uygun olduğu bir zamana ertelenmiştir<sup>210</sup>.

Vapurun ihracı için çalışmalara başlanılmış ancak mevkiinin akıntılı olması sebebiyle dubalar durdurulamadığından demir alınarak 2 mavna getirilmiştir<sup>211</sup>.

Lütfiye Vapuru'nun denizden çıkarılması için Topkapı Sarayı ile Kumkapı arasındaki sahil açıklarına Tersane-i Amire' den gönderilen 2 şamandıra, liman şamandıraları hizmetinde bulunan dolap dubası ve birkaç vapur gönderilmiştir. Lütfiye Vapuru, denizden çıkarıldığı gün ertesi sabahı demir ve zincirleriyle beraber Tersane-i Amire'ye teslim edilmek üzere liman dairesine götürülmüştür<sup>212</sup>.

#### **2.4.11. John Marrison Vapuru**

25 Ocak 1904 senesinde akşam vakti saat 2 raddelerinde çarpışma sonucu Değirmenkapı Sahili'nde kısmen yüküyle birlikte batmıştır. Akşamüzeri batık malların bir kısmı çıkarılmış olan John Marrison Vapuru'nun Sahil Sarayı'na ancak birkaç metre açıkta ve baş tarafı deniz üzerinde kalmıştır. Vapurun Bahriye Nezareti tarafından parçalandırılması veyahud bir vapura bağlanılarak açıklara çıkartılmak suretiyle batırılması kararlaştırılmıştır<sup>213</sup>.

Gazetelerde ilanı verilen John Marrison isimindeki İngiliz Vapuru Sarayburnu'nda battığı bildirilmiştir. Dersaadet liman riyaseti vapurun Çarşamba ve Perşembe günü dinamit atılarak enkazının denizden çıkarılacağını beyan etmiştir<sup>214</sup>.

Sarayburnu'nda batmış olan ve bulunduğu mevki işgal ederek buradan geçmek zorunda kalan taşıtların güvenliğini ihlal eden Lütfiye Vapuru ve Keseryan Efendi ile ortaklarının malı olan John Marrison Vapuru şikayetlere maruz kalmıştır. Vapurların bırakıldıkları yer itibariyle şikayete uğramaları sonucu John

<sup>210</sup> BOA, Y. MTV, 80/8, 18 Ekim 1893.

<sup>211</sup> DTA, BN, 601/23823.

<sup>212</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 92/40.

<sup>213</sup> BOA, Y. MTV, 300/42.

<sup>214</sup> DTA, BN, 605/24031, 13 Eylül 1911.

Marrison Vapuru'nun sahipleri olaya müdahil olarak 2 vapurun da ihracını üstlenmiştir. Vapurların ameliyatı için dinamit kullanmaktan başka çarelerinin olmadıklarını beyan eden vapur sahipleri vapur enkazlarının tahrip olmaması adına mümkün mertebe cüzi miktarda dinamit kullanacaklarını bildirmişlerdir. Bunun üzerine ameliyatın gerçekleştirilmesi için liman riyaseti tarafından ruhsat verilerek liman dairesinin nezareti altında olmak ve sahildeki bina ve mekanlara zarar vermemek şartıyla dinamit kullanılmıştır<sup>215</sup>.

#### **2.4.12. Atrato Vapuru**

İngiliz bandıralı Atrato Vapuru, 8 yaşında 5.000 ton küsür ağırlığındadır. Atrato, Goron Kaptan'ın idaresinde gaz yükü ile Kefken açıklarında hareket halindeyken İdare-i Mahsusa'nın Selanik Vapuru ile çarpışmıştır. Bunun sonucunda motorundan darbe alan vapur 12 saat boyunca onarılmaya çalışılsa da kurtarılamamış ve batmıştır. Vapurun 58 kişilik taifesi ile kaptanı, bir buçuk gün boyunca sandallar üzerinde ve denizde beklemek zorunda kalmışlarsa da oradan geçen bir İtalyan Vapuru tarafından kurtarılarak sağ salim İstanbul'a götürüldükleri Kavak Liman memurluğundan haber verilmiştir<sup>216</sup>.

Karadeniz Boğazı Muhafızlığı Vekaleti'nden 14 Mart 1891 tarihinde gönderilen telgrafa göre: Foscolo Mango Kumpanyası'na mensup İngiliz tüccar bandıralı, Gordon Kaptan'ın görevlendirildiği Atrato Vapuru, gaz yüküyle Batum'dan hareket etmiştir. Vapur, perşembe gecesi saat 8 buçuk raddelerinde Kefken açıklarında bir vapur tarafından makinesine darbe almıştır. Kaza sonucu, ismi bilinmeyen vapur baş tarafından yara alırken Atrato Vapuru, olaydan 2 saat sonra ateş alarak yanmaya başlamıştır. Bunun üzerine vapurdakiler dışarı çıkarak sandallara binmiş ve 12 saat sonrasında vapur batmıştır. Vapurda nüfusça hiçbir zayıat olmamışsa da sandallar ile denizde dolaşılıp kontroller yapılırken Cuma günü saat 8'de Odessa'dan gelen Antoni Kaptan'ın görevli olduğu İtalya tüccar bandıralı Prens Vapuru'ndan bu sandallar görülmüştür. Batan vapurun kaptanı ile birlikte 58 neferden oluşan taifesinin İtalya vapuru tarafından İstanbul'a götürüleceği, sandala pratika almaya gelen Antoni Kaptan ile iletilmiştir. Muhafızlıktan diğer alınan bir telgrafa göre; oluşan kazadan sonra Selanik Vapuru'ndan aktarma yapmak için Necid Vapuru gönderilmiştir. Vapurdan çıkarılan eşya ve yolcular Karadeniz

<sup>215</sup> BOA, BEO, 3405/255348-lef 2.

<sup>216</sup> BOA, Y.PRK. ASK, 70/76, 15 Mart 1891.



iskelelerinden Ereğli ve Bartın'a götürölmek üzere Necid Vapuru'na alınmış, sadece bir kişi ambara inerken düşöp başından hasar alarak 1 ay hastanede tedavi altına alınmıştır. Yolcu ve askerler vapurla havanın sisli olması münasebetiyle akşam saat 9 raddelerinde Karadeniz'e doğru yola çıkmış iken süvari binbaşısı Mehmed Bey ise Dersaadet Liman Dairesi'nin göndermiş olduğu römorkör ile Karadeniz'e geçmiştir<sup>217</sup>.

#### **2.4.13. Beşiktaş Vapuru**

İdare-i Mahsusa' ya mensup olan Ticaret-i Bahri Vapuru, Bandırma'dan koyun almak için İstanbul'dan yola çıkarken aynı şirkete mensup Beşiktaş Vapuru ise Bandırma'dan Abdulvehap Ağa'ya ait olan 500 koyunu İstanbul'a götürmek için harekete geçmiştir. 2 vapur saat 7 buçuk raddelerinde Marmara'ya geldiklerinde çarpışmış ve bunun sonucunda Ticaret-i Bahri Vapuru davlumbazından az miktarda yara alırken Beşiktaş Vapuru ise ağır hasar alarak batmıştır. Jurnallerden anlaşıldığı üzere; Beşiktaş Vapuru taifelerinden olan Arif, Mustafa ve tüccar Mustafa orada can verirken kaptan ve diğer taifeler ise Ticaret-i Bahriye Vapuru ile İstanbul'a götürölmüştür<sup>218</sup>.

#### **2.4.14. Marie Vagliano ve Nador Vapuru**

Hariciye Nezareti'ne Ahırkapı ve Caddebostan önlerinde batmış olan Yunan ve Avusturya bandıralı Marie Vagliano ve Nador adındaki 2 vapurun enkazının vermiş olduğu rahatsızlıktan dolayı kaldırılmaları adına rapor gönderilmiştir. Hükümet buna karşılık külfeti karşılamak gibi bir zorunluluğu olmadığı beyanında bulunmuş ve 2 vapurun sahip oldukları kumpanyalarına olaya çözüm getirmelerine dair ihtarda bulunulmuştur<sup>219</sup>. Nador Vapuru, denizde sis içerisinde kaldığı için kaptanının gemiyi durduramaması üzerine başka bir gemi ile çarpışması sonucu batmıştır<sup>220</sup>. Fenerbahçe'de batık halde bulunan batık Nador Vapuru yüzünden 1930'lu yıllarda hükümet 30 bin lira zarar edince Harbi Umumi zamanında batan vapur meselesi tekrar gündeme taşınmıştır. Vapurun bozma, tahmil, tahliye müteahhidi Kopuz zade Şakir Usta'nın mektubuyla gemi hakkında ne yapılacağına dair fikirler beyan edilmiştir. 3.000 tonluk Nador Vapuru'nun Avusturya bandıralı

<sup>217</sup> BOA, Y. PRK. ASK, 70/76-lef 2, 15 Mart 1891.

<sup>218</sup> BOA, Y. PRK. ZB, 5/56, 28 Mayıs 1890.

<sup>219</sup> BOA, BEO, 3789/284155.

<sup>220</sup> Akil Önder, "Karada Çatma", *Adliye Ceridesi*, S.7, Ankara, 1939, s. 1085.

olduğu ve sahibinin İstanbul'da ikamet ettiği ve denizin dibinde bulunan vapurun Mr. Civani Silva adındaki bir İtalyan tarafından sahibinden parça parça çıkarılarak satın alındığı bilgisi verilmiştir. Vapurun ihracı, liman ve gümrük nezaretinde Türk dalgıçları tarafından yapılmıştır<sup>221</sup>.

Vapurların idareden kaldırılması için Liman İdaresi tarafından karşılanacak masrafın, geminin mensup olduğu kumpanyadan alınarak bahriye hazinesine gönderilmesi istenmiştir<sup>222</sup>. Bahriye Nezareti'ne; Yunan bandıralı Marie Vagliano Vapuru, Yunan vapur kumpanyalarından hiçbirine mensup olmayıp, Yunanistan'da 18 kişiden oluşan idaresiyle yönetilmektedir. Batan vapurların bilgi raporu Pire'de bulunan Yunan Hariciye Nezareti'ne verilmiş ve buna göre; batık gemi sahiplerine sadece icra tebligatı gelmeyeceği gibi geminin terk edilip bırakılmasından dolayı sahiplerinin mecbur olduğu, görevle ilgili kanunlar gereğince ihtarnamenin düzenlenmesi gerektiği, zarar ve ziyanın hükümete ait olmak üzere geminin kaldırılmasına ve enkazın toplattırılıp satılmasına karşılık geminin eski sahiplerine Osmanlı Hükümeti'nin hiçbir mesuliyeti olmadığı bildirilmiştir<sup>223</sup>. Akşama doğru Ahırkapı açıklarında batan Yunan bandıralı Marie Vapuru'nun parçalanarak çıkarılması için dalgıç tarafından dinamit atılacağı beyanıyla muhalefet olunduğuna dair Bahriye Nezareti tarafından Harbiye Nezareti'ne gönderilen telgrafla bildirilmiştir. Dinamitin şiddetli bir şekilde patlamasından ziyade uygun bir vaziyette atılmasında beis olmadığı belirtilmiş, eğer ki şiddetli olarak patlatılacaksa vaziyet Divanı Harb'in tahkik ve tetkikiyle belirlenecektir<sup>224</sup>. 30 Temmuz sabahından, 4 Ağustos akşamına kadar enkaz çalışmaları sürmüştür<sup>225</sup>. Dalgıç Anderya, Marie Vagliano Vapuru için atılacak olan dinamitin dışarıya hiçbir zararının olmayacağını, yalnız üzerinde sandal ve kayık bulunacak olur ise tehlikeye uğrayacağını ifade etmiş ve bu sebeple bir polis sandalı nöbetçi olarak beklemiştir<sup>226</sup>. Ahırkapı açıklarında batmış olan Yunan bandıralı Marie Vagliano Vapuru'nundaimi olarak tehlike arz etmesi nedeniyle acil olarak enkazının kaldırılması gerekçesiyle birlikte Yunan Sefareti'ne bildirilmiştir. Vapur, sigortalı

---

<sup>221</sup> "Nador Vapuru Müteahhit Çıkarılan Enkaz Hakkında Ne Diyor?", *Milliyet Gazetesi*, Cumartesi 19 Temmuz 1930.

<sup>222</sup> BOA, BEO, 38/284986/2, 22 Ağustos 1910.

<sup>223</sup> BOA, BEO, 3857/289228, 25 Eylül 1911.

<sup>224</sup> BOA, DH. İD, 74/40.

<sup>225</sup> BOA, DH. İD, 74/40-lef 2, 10 Ağustos 1912.

<sup>226</sup> BOA, DH. İD, 74/40-lef 4, 13 Ağustos 1912.

olduğu için tahliye işlemlerinin mensup olduğu sigorta kumpanyasına ait olduğu fakat vapurun kumpanya hesabına alınarak terk edildiği kaptanı tarafından ifade edilmiştir. Kaptanın Dersaadet'te bulunmaması nedeniyle sigorta kumpanyasının adı hakkında bilgi alınamamıştır<sup>227</sup>.

## **2.5. BATIRILMA**

### **2.5.1. Afrika Vapuru**

Karedeniz Ereğli Limanı ile İstanbul Boğazı arasında ve Adalimanı ağzında çarpışma sonucu İdare-i Mahsusa'nın Afrika Vapuru batmıştır. Vapur enkazının, kötü hava koşullarından dolayı limana girip çıkan gemilere sorun teşkil ettiği için buradan kaldırılması Kastamonu Vilayeti tarafından Bahriye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>228</sup>. Bahriye Nezareti'ne gönderilen telgrafta; fişek kovarı ve tekerlek başlıkları imali için Tophane-i Amire' ye siparişi verilmiş olan 80.000 kilo bakırın taşınması İdare-i Mahsusa' nın Afrika Vapuru ile sağlanırken Kefken açıklarında battığı, bunun üzerine Bahriye Nezareti ile dalgıçların anlaşması sonucu 640 bin guruş karşılığında batan eşyalar çıkartılarak tophaneye teslim edildiği bildirilmiştir<sup>229</sup>.

Perikli Abacı Efendi'ye ait Argosliyon Vapuru tarafından Kefken civarında (26 Nisan 1906) batırılan Afrika Vapuru hakkındaki zarar ziyan ve tazminat davası hakkında görüşülmüştür. 10 Nisan 1910 tarihindeki 15 numaralı tezkereye göre; gemi sahibi ile vekili idare meclisine başvurmuş, görüşme neticesinde tarafının zarar ziyan tazminatı dolayısıyla birbiri aleyhine ifadede bulunup bu davadan feragat etmesi<sup>230</sup> ve ibrası için 1000 adet Osmanlı Altını istenilmiştir<sup>231</sup>.

### **2.5.2. Şirket-i Hayriye'nin 33, 39, 41 Numaralı Vapurları**

Şirket-i Hayriye'nin 1 Ağustos 1918 tarihli 38 numaralı tezkeresine göre: Şirket, seferberlik ilanı ardından şartname hazırlama gereğinde bulunmuştur. Boğaziçi naklinin temini ve devamı için her türlü yola başvurulduğu gibi hükümetin savaş gibi büyük bir sorunun içersinde olması nedeniyle baskı uygulamadan çareler aranmıştır. Araçların bazıları kömür gemisine dönüştürülmüş ve Karadeniz'den

<sup>227</sup> BOA, HR. İD, 892/25/3, 24 Nisan 1910.

<sup>228</sup> BOA, HR. MKT, 1120/ 45, 24 Eylül 1906.

<sup>229</sup> BOA, BEO, 3519/263914, 20 Mart 1909.

<sup>230</sup> BOA, BEO, 3741/280547/2, 22 Nisan 1910.

<sup>231</sup> BOA, MV, 139/73, 24 Nisan 1910.

kömür getirilmeye başlanmıştır. Karadeniz'deki kömür maden ve güzergâhları düşmanın her türlü taarruzuna maruz bulunduğundan boğazdaki 34, 41, 39 numaralı şirket vapurları batmıştır. Şirket, Boğaziçi taşımacılığında çalışan vapurlara da kömür vermiş, hatta Hilâl-i Ahmer hizmetinde bulunan vapurlara ve doğrudan doğruya asker sevki için gerekli olan kömürler, Kuruçeşme'deki depolardan getirilmiştir. Şirketin hükümete karşı yapmış olduğu fedakarlık karşısında batık vapurların bedelleri Komisyon-ı Mahsusa tarafından Harbiye Nezareti'ne bildirildiği gibi Bahriye Nezareti tarafından da Şirket-i Hayriye'ye de bildirilmiştir. Denizde bulunan enkaz, hükümete ait sayılacağı için Maliye Nezareti bir dalgıç idaresiyle sözleşerek batan vapurlardan 34 numaranın enkazını denizden kısmen çıkartılmıştır. Harbiye Nezareti, komisyonun şirket için almış olduğu kararını fiilen onaylamasıyla çalışmalara başlanılmasına rağmen herhangi bir ödemede bulunmamıştır. Şirketin şimdiye kadar ödemesinin gecikmesi acil paraya da ihtiyacı olduğu için mağduriyet yaşamalarına sebep olmuştur. Bu sebeple şirket 3 batık vapurun bedelinin biran evvel ödenmesini talep etmiştir<sup>232</sup>.

Kömür tedarik etmek için Şile ve Ereğli Limanları'nda düşman gemileri tarafından batırılan Şirket-i Hayriye Vapurlarının yanı sıra yine aynı şirkete mensup olan 33 numaralı vapur, ağır hasara uğramıştır<sup>233</sup>. Batık vapurlar için Meclis-i Hassa-ı Vükela tarafından alınan kararı Harbiye Nezareti Şura-ı Devlet'e gönderdiği tezkere; Şirket bu vapurları hükümetin ruhsat ve emri ile Karadeniz'e göndermiştir. Bu hareket, hükümetin kendi hukuku dahilinde olup kazada şirketin bir kusuru olmadığı ve bunların torpile çarparak veyahut düşmanın taarruzuna duçar olarak batması savaşın neticesi olarak değerlendirilmiştir. Yapılan antlaşmanın birinci maddesine göre; savaş halinde, gerek deniz ve nehir ve gerek göl nakliye araçlarının bütün alet ve edevatla Harbiye ve Bahriye Nezaretleri'nden vuku bulacak talep üzerine askeri nakliyata tahsis ettirileceği, ikinci madde olarak da nakliye araçları liman reisleri bulunmadıkları takdirde en büyük mülkiye memuru, donanma-ı hümayunun veya harbiye kumandanı ve Osmanlı Devleti sefir, şehbender taraflarından Harbiye ve Bahriye Nezaretleri'nin talebi üzerine askeri nakliyat tahsisi kaydedilerek bildirisi yazılmıştır<sup>234</sup>. İdare-i Umumiye-ı Dahiliye Müdüriyeti'nin 25 Aralık 1916 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne cevabı; Karadeniz'e

<sup>232</sup> BOA, BEO, 4536/340172-lef 2.

<sup>233</sup> BOA, BEO, 4536/340172-lef 3, 26 Eylül 1918.

<sup>234</sup> BOA, BEO, 4616/346149-lef 2.

kömür için gönderilip düşman gemisi tarafından batırılan 41 numaralı vapurun hacmi 124 tonilato olup komisyon tarafından 12.000 lira verilecektir. 33 ile 34 numaralı vapurlar ise 137 tonilato olup 34 numaralı vapura 9.500 lira bedel tayin edileceği ve 33 numaranın hasar masrafı 147.059 guruş olarak karşılanmıştır. 6 Şubat 1917'de kömür almak için Karadeniz'e gönderilen 39 numaralı vapurun istiap hacmi 146 tonilato olup komisyon tarafından takdir edilen bedeli 15.000 liradır<sup>235</sup>. 39 numaralı vapur, Şile'de düşman torpiline çarparak batmıştır<sup>236</sup>.

39 numaralı vapurun kıymeti heyete havale edilmesi üzerine, Harbiye Nezareti'nden Refet ve Ömer Beylerle Şirket-i Hayriye'nin işletme müdürü İzzet ve Müşavir NarilyanBeyler'den müteşekkil heyet tarafından Bahriye Mektebi Müdürü Hamit Naci Beyle görüşülerek 39 numaralı vapurun bedeli 15.000 Osmanlı Lirası olarak kararlaştırılmıştır<sup>237</sup>. 33 numaralı vapur, 21 Eylül 1916 tarihinde Ereğli 'de ve 30 Ocak 1917 tarihinde de Ağva' da düşman donanması tarafından bombardıman edilerek hasara uğratılmıştır. 41 numaralı vapur da 21 Eylül 1916 tarihinde Ereğli'de düşman tarafından batırılmıştır<sup>238</sup>.

### 2.5.3. Bursa Vapuru

İstanbul-Samsun güzergâhından Trabzon'a gelmekte olan Yunan bandıralı posta Bursa Vapuru, Giresun ile Tirebolu arasındaki 2 düşman savaş gemisi tarafından tutularak bir müddet sonra batırılmış ve mürettebatının esir edildiği bildirilmiştir<sup>239</sup>.

Batan vapurun esir alınan mürettebatı ve yolcularının Trabzon'a gönderilip gönderilmediği hakkında İstanbul'da bahriyeden Şevket Efendi tarafından Trabzon'daki Çerkez Niyazi'nin biraderi Şükrü Efendi'ye telgraf çekilmiştir. Görele Kaymakamlığı'na; ayrılan yolcuların Rus Donanması tarafından esir edildiği, bunun dışında başka bir haber alınmadığı cevabı verilmiştir<sup>240</sup>.

### 2.5.4. Yeşilirmak Vapuru

5 Mayıs 1915 tarihinde Ereğli'yi bombardımana tutan düşman torpilleri Yeşilirmak Vapuru'nun batmasına, Güzelgirid Vapuru'nun yanmasına ve birkaç

<sup>235</sup> BOA, HR HMS. İŞO, 221/ 9, 18 Haziran 1919.

<sup>236</sup> BOA, HR.HMŞ. İŞO, 221/9-lef 3.

<sup>237</sup> BOA. HR. HMŞ. İŞO, 221/9-lef 4.

<sup>238</sup> BOA, HR. HMŞ. İŞO, 221/9/2, 5 Ağustos 1917.

<sup>239</sup> BOA, DH. EUM. 2. Şb, 6/6.

<sup>240</sup> BOA, DH. EUM. 2. Şb, 6/6-lef 2.

kayığın tahrip olmasına sebep olmuştur. Havanın sisli olması ve denizin fırtınalı olmasından dolayı vapur yolcularından sadece 2 kişinin kurtarılabildiği ayrıca kasabada 8-10 hastaneye mermi isabet ettiği Ereğli Kaymakamlığı'ndan Dahiliye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>241</sup>.

Akşam saat 9 sularında 3 bacalı bir torpidonun Zonguldak Limanı'na girdiği, hangi devlete mensup olduğunun tespitinin yapılamadığı fakat Osmanlı'ya mensup olmadığı bu sebeple jandarma kumandanlığı ve liman reisi tarafından Zonguldak Kaymakamlığı'na bildirilmiştir<sup>242</sup>.

Rus'ların, 9 Mayıs 1915 tarihindeki Ereğli bombardımanına ve asker ihracı teşebbüsüne dair Ereğli Kaymakamlığı'ndan alınan telgraftır: Uzun zamandır bombardımanlara devam edildiği bu son bombardıman ve asker ihracı karşısında tedbirli davranılarak düşmanın taarruzunun önünü kesmek için gerek kaymakam Şekib Bey'in ve gerekse telgrafta adı geçen diğer memurların isimleri, inzibat askerleri ve bilhassa komiser yardımcısı Hasan Şükrü Efendi'nin göstermiş olduğu metanet, ifa ettikleri hizmet ile ne kadar vatanperver ve fedakâr olduklarını göstermiştir. Zonguldak inzibat memurlarının göstermiş olduğu fedakârlık kadar Ereğli'de bulunan memurların dahi onlar kadar çabaladıkları bildirilmiştir<sup>243</sup>. Düşmanın ateş ve top atışlarını kesmediği süreçte motorbot ve sandallarla karaya çıkarılmak istenilen askerlerin yarı yolda sandallarının kısmen telef olması ve yarılmaya başlaması sonucu askerlerin yardımına seyyar jandarma 2. bölük takımları yetişmiştir. Kumandanlar ve askerlerin kahramanlığa şayan göstermiş oldukları ani ve seri tedbirler, verdikleri emir ve kumandalarla askerlerin manevi kuvvetini arttıran komutanlar, özellikle Bölük Kumandanı Ragib Bey ile Takım Kumandanı Ahmet Efendi'nin vatan için yapmış oldukları hizmetlerin takdire şayan olduğu bildirilmiştir. Düşman bombardımanına maruz kalan Yeşilirmak Vapuru'nun batması sonucu 4 taifesi, polis memuru Ali Efendi'nin getirmiş olduğu bir sandal ile fırtınanın şiddetine rağmen kürek çekilerek kurtarılmıştır. Bu esnada Millet Vapuru'nun yanmakta olduğu haberi alınmış ve komiser yardımcısı Hasan Şükrü Efendiler'in yardımlarıyla kurtarılmıştır<sup>244</sup>.

---

<sup>241</sup> BOA, DH. ŞFR, 470/14.

<sup>242</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 2/61-lef 2.

<sup>243</sup> BOA, DH, EUM, 2. Şb, 6/59, 3 Mayıs 1915.

<sup>244</sup> BOA, DH, EUM.2. Şb, 6/59-lef 2.

### 2.5.5. Kınalıada Vapuru

Sabah saat 5 buçuk raddelerinde İngiliz bandıralı 2'şer direk ve 3'er bacalı 2 torpido Kilizman ve Tuzla mevkinde görülmüştür. Torpidolar, limanda bulunan Beyrut Gambotu süvarisini davet ederek Kınalıada Vapuru ile gambota teslim olmalarını teklif etmiş ve 10 dakika sonra gemi kaptanları tarafından ateş açılmıştır. Gemi mürettebatı karaya çıktıktan sonra ise torpido tarafından top atılarak vapur tahrip edilmiştir. Durum İzmir Kumanlığı'na bildirilmiştir. 1 Kasım 1914'te Urla Kaymakamlığı tarafından Dahiliye Nazırı Talat Bey'e gönderilen 2 telgrafa karşılık buldukları yerde şimdilik herhangi bir sıkıntı veya hareketlilik olmadığı, sıkıntı olduğu takdirde bildirileceği iletilmiştir<sup>245</sup>. Düşman taarruzunda tahrip edilen Bahriye Nezareti'ne ait olan Beyrut sefinesi ile İstanbul'da Adalar Osmanlı Şirketi'ne mensup olan Kınalıada Vapuru'nun kıymetleri bilinmediği için Beyrut Vapuru bedeli Bahriye Nezareti'nden Kınalıada Vapuru'nun bedeli ise şirketten talep edilmiştir<sup>246</sup>.

Düşman donanmasının Urla İskelesi'ne yapmış olduğu taarruz karşısında tahrip edilen Kınalı Ada Vapuru'nun değerinin 3.000 Osmanlı Lirası olduğu, Adalar Osmanlı Vapur Şirketi Müdürlüğü tarafından bildirilmiştir<sup>247</sup>.

Vaka, İzmir gazetelerine ise şu şekilde yansımıştır; İngiliz kruvazörlerinden ikisi sabah vakti Urla Limanı önlerinde görülmüş ve limanda demirli bulunan Beyrut Gambotu ile Kınalıada adındaki yolcu ve yük vapurunu teslim almak istemiştir. Bunun üzerine her iki vapurun kahraman kaptan, süvari ve yolcuları teslim olmaktan ise gemilerin batırılmasının milli ve şahsi namus ve şerefleri için daha uygun gördüklerinden kendi gemilerini yakarak batırmışlar, kendileri de selamete karaya çıkmışlardır. Olay hakkında yapılan incelemeye göre; Kınalıada Vapuru-Mısır Prensleri'nden bir zatın malı olup-olay öncesinde zeytinyağı almak için Ayvalığa gitmiştir. Vapur Ayvalık'ta iken Karadeniz vakası cereyan etmiş, bunun üzerine Kınalıada kaptanı tarafından yağlar vapura yükletilerek İzmir'e doğru harekete geçilmiştir. Vapur, cumartesi günü akşam saat 4 sularında kale boğazının torpil hattına yaklaşmış fakat verilen işaret üzerine boğazın kapalı olduğu kaptan tarafından anlaşılacak geri dönülmüş ve demirlenmiştir. Kınalıada Vapuru

<sup>245</sup> BOA, DH. EUM.3. Şb, 2/46.

<sup>246</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 13/25-lef 3, 30 Nisan 1915.

<sup>247</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 13/25, 1 Haziran 1915.

İngiliz harp gemileri tarafından fark edilmesine rağmen ses çıkartılmamış, bir şey denmemiştir. Beyrut Gambotu, Kınalıada Vapuru'nun hemen arkasından gittiği için buna da herhangi bir düşmanlık sergilenmemiştir. Pazar sabahı saat 10 sularında 4 bacalı, 2 direkli 2 kruvazör Kınalıada ve Beyrut Gambotu'ndan teslim olmaları hakkında görüşmek için memur göndermelerini işaretle bildirmiştir. Bunun üzerine Beyrut Gambotu'ndan 2.süvari memur edilerek İngiliz kruvazörüne gönderilmiştir. İngiliz kumandanı, her 2 vapurun bayraklarını değiştirerek teslim olmalarını ve arkalarından gelmelerini söylemiş ve bunun için 10 dakika mühlet vermiştir. Kınalıada Vapuru ve Beyrut Gambotu mürettebatı karşılık olarak böyle bir düşmana gemilerini teslim etmek yerine batırmayı tercih etmişlerdir. Fakat Kınalıada Vapuru'ndaki 500 varil zeytinyağının düşmanın eline geçmesini istemedikleri için de güverteyi ateşe vermişlerdir. Gemilerin ateşe verildiğini gören İngiliz kumandan Amerika bandıralı Muntana Vapuru ile İtalya bandıralı vapurlarına Osmanlı bandıralı gemileri bombardıman etmeleri için emir vermiştir. Bunun üzerine düşman gemileri ateş etmeye başlamış ve ilk seferdeki top atışı karadaki bir bahçeye isabet etse de diğer 4 hamlede yanan gemilere isabet edilmiştir. Gemiler açılan ateş ve top atışları ile batarken Urla'da ve iskelesinde herhangi bir karışıklık ortaya çıkmamıştır<sup>248</sup>.

#### **2.5.6. Kesendire Vapuru**

Pereme Nahiyesi'nin Meyhaniye Karyesi açıklarında batan Kesendire Vapuru İstanbul'dan hareketle Fener Adası ile Meyhaniye' nin 4 mil açığında, sabah 11 raddelerinde düşman denizaltısı tarafından görülmüş ve gece vakti 20 kadar mermi atışına maruz kalmıştır. Pereme Düyûn-ı Umumiye memuru ile Fener Çavuşu Sagir Efendi'nin ifadelerine göre, vapur süvarisinin vapuru hemen baştan kara etmiş olsaydı alacağı hasarın daha az olacağı anlaşılmıştır. Denizaltı tarafından atılan top üzerine vapur süvarisi olaya müdahale etmeden sandallarla birlikte Meyhaniye' ye çıkmış, oradan da sandalları mauneye bağlamıştır. Batan Kesendire Vapuru'nun taşıdıkları içerisinde; 3.470 çuval un, 199 koyun ve kara sığır ve 19 mürettebat ile 3 asker olup bir hasara uğramadıkları ve süvari ile mürettebatın yola çıktıkları Bandırma Kaymakamlığı'ndan bildirilmiştir<sup>249</sup>.

<sup>248</sup> İkdam, no:6368 s.2, 30 Teşrin-i Evvel 1330.

<sup>249</sup> BOA, DH, EUM, 3.Şb, 9 / 20, 6 Ekim 1915.



### 2.5.7. Peter Rickmers Vapuru

Beyrut Limanı'na düşman taarruzundan dolayı sığınan Peter Rickmers Vapuru hakkında malumat hükümete bildirilmiş, karşılığında kaptana yardım edilmesi ve kaptanla görüşülmesi gerektiği tavsiye buyrulmuştur. Vapur kaptanı, kılavuz İbrahim vasıtasıyla liman dairesine çağırılmıştır. Kaptan, gemisini limanda travers rıhtımına yakın olduğu halde batırmak istediğini beyan etmişse de batırılmasına müsaade edilmemiş ancak geminin liman dışında uygun bir yere demirlenmesi talimatı verilmiştir. Peter Rickmers Vapur kaptanının sabah saat 7'de deniz musluklarını açtırarak gemisini limanda batırmaya çalıştığı haberi alınca kılavuz Baltacı İbrahim Efendi kaptanı ikaz etmek için yanına gönderilmiştir. Muslukları gecedan açtığı için emri yerine getiremeyeceği cevabını veren kaptan, birden fazla musluğun olduğuna da ilave etmiştir<sup>250</sup>.

Savaş dolayısıyla Beyrut Limanı'na gelmiş olan Alman Bandıralı Peter Rickmers Vapuru'nun kumandanı tarafından 7 Kasım 1914 tarihinde tahrir olunup 27 Kasım'da meydana gelen Osmanlı Hükümeti memuriyetine hitaben 4 saatlik protesto, Beyrut katibitarafından hem Osmanlı Hükümeti'ne hem gemi kumandanına tebliğ edilmiştir. Vapur kumandanı, 5 Kasım'da sabah 7 raddelerinde Osmanlı Hükümeti'nden izinsiz deniz musluklarını açarak liman içerisinde gemisini batırmaya çalıştığı haber edilmiştir. Vapur kumandanın gemiyi güvenlik önlemleri almadan batırmaya çalışması, liman güvenliğini zarara uğratacağı gibi askeriye açısından da hoş karşılanmayacağı için vapur, rıhtımşirketinin römorkörüne bağlanarak Beyrut ile Lut Nehri arasında 6-7 kulaç mesafelik suya götürülerek demirlendiği bildirilmiştir. Hükümet, liman reislerine ve kaptanlarına; askeri, ticari, siyasi açıdan birçok vazife yüklediği gibi bir kaptanın da gemisinin amiri olduğu ve misafiri olduğu memleketin usul ve kanunlarına uymak zorunda olduğu hatırlatılarak Alman gemisi kumandanının 1 ay boyunca gemisini liman dışına çıkarttıktan sonra dahi yapılan ihtara itibar etmeyerek geminin içindeki eşyaları çıkarttıktan sonra gemiyi batırmakta ısrar etmesi garip görülmüştür. Aynı durumla karşı karşıya olan Avusturya bandıralı Tataran Vapuru süvarisi, gemisini batırmayarak verilen ihtara uyararak limandan ayrılmıştır. Kanunlara göre, Alman kaptanın batırdığı gemide oluşan hasarın karşılanması yine kendisine ait olduğu ve

<sup>250</sup> BOA, DH, EUM, 6. Şb, 3/28-lef 9.

bu sebeple ücretin ödenmesi talep edilmiştir<sup>251</sup>. Limandan römorkörle çekilen vapurun yalnız başına terk edildiği haberini alan Alman konsolos, vapurun limana çekilmesini istemişse de vali ve liman reisi tarafından bu istek kabul görmediği için vapur kaptanı tarafından liman reisine bir protesto varakası tebliğ edilmiştir. Ayrıca kaptan, vapurun sahildeki kayalara çarpma tehlikesi geçirdiği için batırmak zorunda kaldığını ve liman dışına çıkarıldıktan sonra böyle bir durum meydana geldiği için zararın Osmanlı Hükümeti tarafından karşılanmak zorunda olduğunu beyan etmiştir<sup>252</sup>. 2 vapur (Alman ve Avusturya) şirket römorkörlerine bağlanılarak kaptanlarının vermiş olduğu talimat doğrultusunda 6 kulaçlık suda demirlenmiştir. Aynı zamanda başkumandanlık vekâletinden gönderilen emir İngilizce ibare ile her 2 vapurun kaptanına ulaştırıldığı halde Alman vapur kaptanı emre itaat etmemiştir. Peter Rickmers Vapur kaptanının iddiası şiddetli hava ve düşman saldırısı olsa da vapur daha liman içerisindeyken deniz musluklarını bizzat açıtırıp batırmaya kalkıştığı için anında liman reisi tarafından uyarılmış ancak kaptan kararından dönmediği için gemi zamanla suyla dolarak demirlendiği yerde batmıştır. Dar olarak inşa edilmiş olan limanın en mühim mahallini işgal eden enkazın vermiş olduğu zarar ziyanın yanı sıra vapurun torpidoyla patlatılarak çıkarılması karşısında rıhtımın mahrut şeklinde olması sebebiyle hasar alması kaçınılmaz olacağı ve kumpanyanın gemi enkazını çıkarmaktan çekinmesinden dolayı Osmanlı Hükümeti vapurun batırılmasını yasaklamıştır. Buna rağmen kaptan vapuru batırılmışsa da geminin su altında kalması dışında başka hasarı olmadığı için hükümet tarafından çıkarılarak yüzdürülmek üzere muayene edildiği Beyrut mahkemesi tarafından haber verilmiştir<sup>253</sup>.

Beyrut Limanı'nda batırılan Alman vapurunun durumu hakkında Almanya Sefareti'nden bir bilgiye ulaşılamamıştır. Osmanlı hükümetinin araştırmasına göre, vapur sahipleri Almanya Hariciye Nezareti'ne müracaat ederek, geminin hasara uğramasından dolayı Osmanlı Hükümeti'nden para talebinden bulunmuşlar ve buna karşılık bütün masrafların karşılanacağı bildirilmişse de resmi beyanname talebinde bulunulduğu için işlerin 6 ay aksamasına sebep olmuştur. Alman sefareti, talep

---

<sup>251</sup> BOA, DH. EUM, 6. Şb. 3/28-lef 4, 10 Kasım 1914.

<sup>252</sup> BOA, DH. EUM, 6. Şb, 3/28-lef 14, 21 Şubat 1915.

<sup>253</sup> BOA, DH. EUM, 6. Şb, 3/28-lef 8, 21 Mart 1915.

ettiği ücretin biran evvel karşılanması hususunda acele etse de bir cevap yazılmadığı gibi sonradan da bir neticeye ulaşamamıştır<sup>254</sup>.

### 2.5.8. City of Khios ve Assiof Vapuru

3 Kasım 1914 tarihinde İzmir Limanı'nda müsadere edilen "City of Khios ve Asyaf" Vapurları Yenikale mevkiinde batırılmıştır. İngiliz tebaasından Mr. Riece ve ortakları batıkların, tahliye kumpanyası tarafından kolayca çıkarılabileceğini bildirmişlerdir. Aydın valisine gönderilen tezkerede aynı zamanda İngiliz komiserliğinden bir kıta tavsiyename de bulunmaktadır. İtilaf tebaasına ait olan vapurların iadesi için antlaşma yapılmıştır. Vapurların çıkarma ve çekme ücretlerinin kendilerine ait olması karşılığında bir sorun olmadığı hükümet tarafından Aydın vilayetine ve İzmir Liman Riyaseti'ne de ayrıca bildirilmiştir. Khios adlı İngiliz Vapuru enkazında piyano bulunduğu dair malumat bulunmaktadır<sup>255</sup>.

İzmir'de batırılan 2 İngiliz vapurun mürettebatı olup Manisa'da tutulan sivil İngiliz esirlerinden hasta olanların tedavilerinin yapılması, buldukları yerde tedavi olunamazlarsa uygun yerlere nakil edilmeleri gerektiği başkumandanlık vekâletinden Aydın Vilayeti'ne bildirilmiştir<sup>256</sup>. Amerika sefaretî tarafından başkumandanlık vekâletine 2 Nisan 1916 tarihinde gönderilen tahriratta ise Menteşe'de harp esiri olarak tutulan Assiouf ve City of Khios Vapuru'na mensup 2 kişinin gıdasız bırakıldığına dair şikayette bulunulunca Karargâh-ı Umumiye tarafından bu durumla da ilgilenilmiştir<sup>257</sup>.

Manisa Üsera Garnizonu'ndaki vapur mürettebatının isimleri cetvelde verilmiş, 6 esirin 4. Kolordu ahz-ı asker heyeti emrine olarak Paradio Üsera Garnizonu'na sevk olunduğu Aydın Vilayeti'nden bildirilmiştir<sup>258</sup>. Manisa Üsera Garnizonu'nda mübadele ile İzmir'e gönderilecek 1.000 İngiliz esirinden zayıf olanların acilen İzmir'e sevki Harbiye Nezareti esir şubesi müdürlüğünden haber edilmiş, bunun üzerine 3 sivil İngiliz esiri ile toplam 6 esirin 4. Kolordu ahz-ı

---

<sup>254</sup> BOA, DH. EUM. 6. Şb, 3/28-lef 2, 31 Mayıs 1915.

<sup>255</sup> BOA, ML. EEM, 1187/ 30.

<sup>256</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 19/36, 4 Aralık 1915.

<sup>257</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 23/16.

<sup>258</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 74/37, 4 Kasım 1918.

askeriye heyeti emriyle Paradio Üsera Garnizonu'na sevk olunduğu Manisa Üsera Garnizonu kumandanlığından bildirilmiştir<sup>259</sup>.

İngiltere'nin Ellerman Kumpanyası'nın City of Khios Vapuru'ndan; ateşçi Liverpoollu Daniel Con 1875 doğumludur. Esir alındığı tarih 3 Kasım 1914'tür. Ateşçi Newportlu Moris Con 1875 tarihinde doğmuştur. Esir alındığı tarih 3 Kasım 1914'tür. Vapur kamarotu Liverpoollu David Laskar 1875 doğumludur. Esir alındığı tarih 3 Kasım 1914'tür. Vapurun birinci makinisti AndroConRoss 1867 doğumludur. Birinci kamarot Liverpoollu AlfieroErens 1866 doğumludur<sup>260</sup>.

9 Ocak 1916 tarihinde Amerika sefaretinden alınan muhtıraya göre; İzmir'de bulunan Assiout ve City of Khios İngiliz vapurunun Manisa'da zapt olunan sivil İngiliz esirlerinin sayısının 70 kişi olduğu, İngilizler tarafından Birmanya'da tutulan Osmanlı'ya ait Karadeniz Vapuru'nun aşağı yukarı 69 kişi olduğu bildirilmiştir. Londra'daki Amerika büyük elçiliği vasıtasıyla bu 2 İngiliz ve Osmanlı mahkûmlarının mübadele edilip edilemeyeceği konusunun İngiliz hükümetine bildirilmesi istenmiştir<sup>261</sup>. Ancak bu teklife sıcak bakılmamıştır<sup>262</sup>.

### 2.5.9. Semiramis Vapuru

Jolly Victoria İngiliz Kumpanyası'na<sup>263</sup> mensup olan Semiramis Vapuru, İzmir'den hareket etmiş ve bir Yunan vapuru tarafından batırılmıştır. Vapurun, Müslüman olan yolcularının tahlisi yapılmış olup bunlardan durumu iyi olmayan 24 kişinin İzmir'e nakil işlemleri şehbenderlik tarafından sağlanmıştır. Geriye kalan 26 yolcunun masrafları da kumpanya tarafından karşılanmak suretiyle yollarına devam ettikleri baş şehbenderlik tarafından Hariciye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>264</sup>. Finike İskelesi'nde batan Semiramis adlı İngiliz Vapuru'nun enkazı uzun zamandır denizin içerisinde beklemiş ve limana giriş çıkış yapan gemilere zorluk çıkarması sebebiyle tehlikeye mahal vermektedir. Enkazın bulunduğu noktadan kaldırılması için vilayet tarafından Bahriye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>265</sup>.

<sup>259</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 74/37-lef 4.

<sup>260</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 74/37-lef 6.

<sup>261</sup> BOA, HR. SYS, 2244/11.

<sup>262</sup> BOA, HR. SYS, 2244/34, 27 Eylül 1916.

<sup>263</sup> Sadık Kurt, "Başlangıçtan Günümüze İzmir Körfezi'nde Yolcu ve Eşya Taşıyan Kuruluşlar", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I (İzmir ve Doğu Akdeniz)*, İzmir, 7 Mayıs 2009, s. 285-287.

<sup>264</sup> BOA, DH. MKT, 1876/76, 24 Eylül 1891.

<sup>265</sup> BOA, DH. MKT, 2351/86, 16 Mayıs 1900.

Semiramis Vapuru'nun sahibi İzmir'deki Arap fabrikasının mutasarrıfı, İngiltere tebaasından olan Karlo Kalpa'dır. Kalpa bu durumdan haberdar edilerek vapurdan herkes ihraç edildikten sonra dinamit patlatılmasına müsaade edildiği Aydın Vilayeti'ne bildirilmiştir. Vapurun çıkarılması için gerekli olan ihtiyaçlar karşılanılsa da 27 Mayıs 1900 ve 3 Mart 1901 tarihli 2 kıtadan mürekkep tahriratta, buradaki sahil ve limanlarda batık vapurların dinamit ve torpido ile parçalanarak ihraç edilmesinin katiyen mümkün olamayacağı bildirilmiştir<sup>266</sup>.

Batık Semiramis Vapuru'nun enkazının dinamit veyahut torpille parçalanmasının uygun olmadığı fakat hükümetin gözetimi altında çıkarılmasının uygun olabileceği açıklanmıştır. Vapur sahibi Karlo'nun durumdan haber edilmiş ve Jolly Victoria Kumpanyası'na ait vapurdan alet ve edevatla çıkarabilecek miktarda eşya çıkarılmış geriye kalanlar ise bırakılmak zorunda kalmıştır. Joli'den alınan 50 lira ile ancak vapurun kazanı çıkarılabilmiş fakat o da denizin sığ olması yüzünden bir süre taşınamamış, limandan geçen Hacı David ve Pandolyan Vapurları yardım etmeye çalışmış fakat vapurlarında kuvvetli vinç olmadığı için birçok emek ve masraf sarf edilerek enkazdan çıkarabildiklerini İzmir'e nakletmişler ve vapur enkazını tamamen çıkarmak gibi bir zorunlulukları olmadığını bildirerek Jolly'e müracaat olunması gerektiğinin de altını çizmişlerdir. Kumpanya ise vapurun artık Karlo Kalpa'ya ait olduğunu hiçbir işlemle yükümlü olmadığını açıklamıştır<sup>267</sup>.

#### 2.5.10. Derince Vapuru

Rus torpidoları tarafından gece vakti Görele açıklarında batırılmıştır. Gemide, esir olanlar da dahil olmak üzere 2 zabitan ile gemi efradından 24 kişi ile toplam 71 kişi tahlis edilmiştir<sup>268</sup>. Ayhan Yüksel'in araştırmasına göre Derince Vapuru, Trabzon kıyılarında seyir halinde iken 4 Rus torpidosu tarafından fark edilmiştir. Vapur mürettebatından 4 kişi ateş edilince sandallarla torpidoya alınmış ve diğer kişilerin de vapuru terk etmeleri haberi verilmiştir. Vapur boşaltılınca 30 Kasım 1914'te Yoroç Burnu'ndan 45 mil mesafede vapur batırılmıştır<sup>269</sup>.

---

<sup>266</sup> BOA, DH. MKT, 2391/8.

<sup>267</sup> BOA, DH. MKT, 2428/34, 30 Ekim 1900.

<sup>268</sup> BOA, DH. ŞFR, 458/21, 16 Ocak 1915.

<sup>269</sup> Ayhan Yüksel, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Giresun", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 17, Güz 2014, s. 57.

### 2.5.11. Portugal Vapuru

4 Nisan 1916 tarihinde İsvaç Ahmer Cemiyeti tarafından Osmanlı Hilal-i Ahmer Cemiyeti' ne gönderilen tahrirata göre; 11 Mart günü saat 8 buçukta hastane gemisi olan Portugal, Karadeniz Limanı'nda bir düşman tahtü'l bahri tarafından batırılmıştır. Geminin içerisinde bulunan 115 kişi de gemi ile birlikte batmıştır<sup>270</sup>.

Portugal Rus gemisi hakkında Hilal-i Ahmer ile İsvaç Salib-i Ahmer cemiyetleri arasındaki görüşmelerde gemiyi batıran denizaltısının o esnada hangi bayrağı taşıdığı ve kumandanının Alman olup olmadığı başkumandanlık vekâleti tarafından öğrenilmeye çalışılmıştır.

Rize açıklarında Osmanlı denizaltısı tarafından batırılan Portugal gemisinin hastane gemisi olmasından dolayı Osmanlı Devleti'ni vahşilikle suçlayan Rus bildirisinin tarafsız ülkelerde yayınlatılmasına karşılık donanma kumandanlığından; geminin Lahey Uluslararası Anlaşması'na uygun hareket etmediği ve buna karşılık Ruslara karşı suçlama red yazısında ABD sefaretî düşman ve diğer sefaretler vasıtasıyla tarafsız ülkelere gönderilerek yayılması sağlanılmıştır<sup>271</sup>.

Karadeniz'de batırılan Portugal gemisi hakkında Ruslar bitaraf olan memleketlere Fransızca risale neşrederek kendilerine destekçi toplamaya çalışmıştır<sup>272</sup>.

Hariciye Nazırı adına Umur-ı Siyasiye Müdür-i Umumisi Vekili tarafından Sofya Sefiri Fehmi Bey Efendi'ye gönderilen telgrafta; Karadeniz'de batırılan Portugal isimli gemi hakkında Rusların neşrettiği risaleye karşı Donanma-yı Hümayun Kumandanlığı tarafından reddiye gönderilmiştir<sup>273</sup>. Asılsız suçlamalara karşı sessizliğini bozan Osmanlı Hükümeti, vaziyetin sorumlusunun Almanya olduğunu açıklarken Lahey Sözleşmesi'nde hastane gemilerinin renginin beyaz zemin üzerine bir buçuk metre yeşil veya kırmızı şerit çekili olması gerekirken Portugal' ın gri renkli olduğu da ortaya çıkmıştır. Portugal'ıngece vakti torpidoya

<sup>270</sup> BOA, HR. SYS, 2419/33-lef 4.

<sup>271</sup> BOA, HR. SYS, 2429/2.

<sup>272</sup> BOA, HR. SYS, 2429/2-lef 6, 12 Şubat 1917.

<sup>273</sup> BOA, HR. SFR (04), 285/15, 19 Aralık 1916.

yakın olması ve Kızılhaç bayrağı yerine tüccar gemisi bayrağı taşıması etmenleri de ortak savunmada Portugal'ın haksızlığını ortaya çıkartmıştır<sup>274</sup>.

### 2.5.12. Halep Vapuru

3684 gros tonluk ağırlıkta olan gemi 1881 yapımı olup İskoçya R. Napier & Co. tezgâhlarında inşa olunmuştur. Osmanlı tarafından İdare-i Mahsusa Şirketi'ne 1906'da alınan Halep Vapuru<sup>275</sup> Balkan Savaşı sırasında bayrakları çekilerek harp filosuna dahil edilmişti fakat tekrar Seyr-i Sefain şirketine teslim edilmiştir<sup>276</sup>.

Denizaltıları, Osmanlı'nın deniz teknolojisine aşina olmadığı bir süreçte savaş esnasında karşı donanma tarafından kullanılan bir silahtı. Özellikle İngiliz denizaltıları olan E-11, E-14 Osmanlı'ya çok kayıp verdimişti. Çanakkale Savaşı'nda yardımcı gemiler arasında Halep Vapuru da bulunmaktaydı. Yüzbaşı Nasmith E-11 denizaltısının güvertesine 12 librelük top ile Boğaz'a doğru yola çıkmıştır<sup>277</sup>. Çanakkale Akbaş önüne sabah saat 7. 00 'da varan yüzbaşı M. E Nasmith' in periskopunda Halep Vapuru görülmüş ve 1 torpido atışı ile sancak baş tarafından isabet almasıyla batmıştır<sup>278</sup>. Halep Vapuru'nun Marmara Deniz'inde muayenesi olmuştur<sup>279</sup>.

### 2.5.13. Bahr-i Ahmer, Bezm- i Âlem ve Midhat Paşa Vapurları

Bezm-i Âlem, Bahr-i Ahmer ve Midhat Paşa Vapurları, Trabzon Limanı'na gitmek için yola çıkmış ancak limana vardıklarına dair herhangi bir haber alınamamış ve buna gerekçe olarak, Karadeniz'deki şiddetli fırtınaların artması gösterilmiştir. Belli bir süre daha beklenmesine rağmen Karadeniz'deki limanların hiçbirinden vapurların vaziyetine dair haber alınamayınca Zonguldak'ın bombardıman edilmesi haberleri ile vapurların Rus donanması tarafından batırıldığına kanaat getirilmiş ve araştırmaya devam edilmiştir<sup>280</sup>. Hariciye Nezareti'ne: 1914 Dünya Savaşının başlangıcında, Karadeniz'de Ruslar tarafından batırılan Bezm-i Âlem, Midhat Paşa ve Bahr-i Ahmer Vapurları'nın

<sup>274</sup> Resul Turan, "I. Dünya Savaşı'nda Karadeniz'de Batırılan Bir Kızılhaç Gemisi, Portugal", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 13, S. 25, 2018, s. 198.

<sup>275</sup> Tutel, 1997, 106.

<sup>276</sup> Öndeş, 2013, 55.

<sup>277</sup> Gülen, 1988, 291-310.

<sup>278</sup> Ahmet Gülyüz, Bernd Longensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923 / The Ottoman Navy 1828-1923*, (Çev.: James Cooper, Renan Mengü), Denizler Kitabevi, 2000, s. 39.

<sup>279</sup> DTA, BN, 248/7070-lef 2,5 Haziran 1920.

<sup>280</sup> İkdâm, no: 6369, s.2; Teşrin-i Evvel 1330.

mürettebatından kurtarılanlar, kötü hava şartları ve mesafenin uzaklığı yüzünden Sibiryâ'nın Baykal Gölü civarındaki askeri mevkiye esir tutuldukları bildirilmiştir. Bezm-i Âlem Vapuru'nun 4. Kaptanı "Mehmed Hidayet" Kaptan da 4 sene gibi uzun bir müddet her türlü mahrumiyet ve tehlike içerisinde bu bölgede tutulmuştur. Ruslarla yapılan savaşın üzerinden 7 ay geçmesine rağmen bu bölgeden bir haber alınamamıştır. Rusya ve Sibiryâ ile durumların daha da kötüye gitmesi sebebiyle esirler için daha fazla endişe edilmeye başlanmıştır. Maliye Nezareti Mahsusatı Zatiye İdaresi'nden İhya Kaptan'ın babası da oğlunun bu esirler içerisinde olduğunu bildirmiş ve sağlık durumlarının nasıl olduğu da dahil onlara dair her şeyin muallakta olduğunu eklemiştir. Bu sebeple Rus Hükümeti'ne müracatta bulunmuş ve karşılığında oradaki Sıhhiye Heyeti tarafından esirlerin tek tek kontrol edildikleri, herhangi bir sakatlık durumu söz konusu olduğunda ise memleketlerine gönderilecekleri haber verilmiştir. İhya Kaptan'ın babası oğlunun ve diğer esirlerin kısa bir zaman içerisinde gelmelerini ümit ederken, nasıl bir muameleye maruz kaldıklarına dair bir haber alamadıkları için artık kış mevsiminin sonuna kadar hayatlarını muhafaza ederek oradan kurtulmalarını niyaz ve istirham ederek kendisinin, aile fertlerinin her an her dakika ağladıklarını artık bu ızdıraba bir son verilmesini temenni etmiştir<sup>281</sup>. Moskova'da Heyet-i Murahhasa-ı Osmaniye Reisi Sefir Galib Kemal Efendi'ye: Ruslar tarafından batırılan Bezm-i Âlem Vapuru'nun 4. Kaptanı iken esir olarak Baykal Gölü civarındaki şehrin istasyonundaki askeri mevkiye Mehmet İhya Hidayet Kaptan'dan hiçbir malumat alınmadığı, halbuki kaptan sivil esir olduğu için iadesinin gerektiğinden bahsedilmiştir<sup>282</sup>.

Osmanlı Seyr-i Sefain Şirketi'nin Ruslar tarafından batırılan Midhat Paşa, Bezm-i Âlem ve Bahr-i Ahmer Vapurları mürettebatının, esir oldukları müddetçe maaşları tam olarak verilmiş fakat, önceden şirkette istihdam edilmiş olanların esir oldukları vapurların idare kadrosuna dahil bulunmayıp askeri sevkiyat müdüriyeti tarafından istihdam edilecekleri ana kadar alınan kararda -Şura-yı Devlet tarafından da kabul görülmüş buradaki çalışanların diğer devlet memurlarından farkları olmadığı belirtilmişse de bunların da diğer esir olan asker, subay veyahut yüksek rütbelilerin askeriye tarafından tatbik olunan 2 Ağustos 1919 tarihli kararname

---

<sup>281</sup> BOA, HR. SYS, 2206/ 41.

<sup>282</sup> BOA, HR. SYS, 2206/ 41-lef 2, 21 Temmuz 1918.



hükümlerinden istifade etmeleri sağlanmaya çalışılmıştır. Fakat bu kararın hükümlerinden, askeriye mensup olduğu sürece istifade edildiği anlaşılmıştır. Tedarik-i Vesait-i Nakliye Bahriye Kanunu'nun 5. maddesinde: askeri nakliyata tahsis edilen kaptan ve mürettebat hakkında ne yükümlülük var ise sivil görevliler için de aynı şeylerin geçerli olduğu beyan edilmiştir<sup>283</sup>.

Rusların Zonguldak baskınında 3 ticaret gemisinden alınan esir sayısı 248 olarak belirtilmiştir. Kafkas cephesine malzeme götüren bu ticaret gemilerinin batırılışı ile ileride olacak Sarıkamış Savaşı'nın kaybedilmesine zemin hazırlanmıştır<sup>284</sup>.

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyıldan itibaren gemilere önemli kişilerin isimlerinin verildiğine rastlanılmaktadır. Sultan Abdülmecid'in validesinin adı olan Bezm-i Âlem ile II. Abdülhamid'in validesinin adı olan Tir-i Müjgan 2 gemiye verilmiştir. Tir-i Müjgan Vapuru; 1883 yılında İngiltere Barrow Shipb tezgâhlarında yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilerek (1906) İdare-i Mahsusa Vapur Şirketi'ne teslim edilmiştir. 41045 gros ton ağırlığında, 121, 2 metre uzunluğuna sahip olan Tir-i Müjgan Vapuru'nun 12,9 metre eni bulunup 450 beygir gücünde 2 silindirli buhar makinesi bulunmaktadır. Birçok görevde kullanılan Tir-i Müjgan Vapuru, 31 Mart 1929'da Trabzon'dan İstanbul'a giderken batmıştır.

Alman Kumpanyası'na mensup olan Bezm-i Âlem Vapuru'nun ilk ismi Dresden olup İngiltere Glasgow'daki Fairfield Shipb. Eng. Co. tezgahında inşa edilmiştir. İdare-i Mahsusa tarafından 1916'da satın alınan Bezm-i Âlem Vapuru; 480 gros ton ağırlığında, 118,1 m boyunda 13, 4 m eninde uzunluğa sahiptir. Saatte 13 mil hız yapabilen Bezm-i Âlem Vapuru'nun 3.000 beygir gücünde buhar makinesi vardır. 38 adet 1. mevki, 20 adet 2. mevki kamarası olan gemi, 24 Ekim 1914'te Sviatoj adındaki Rus Savaş gemisi tarafından Ereğli mevkiinde batırılmıştır<sup>285</sup>.

---

<sup>283</sup> BOA, ŞD, 3183/ 16.

<sup>284</sup> Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, "Kafkas Cephesi'nin Karadeniz'de Takviyesi'ne İlk Darbe: Rus Filosu Tarafından Zonguldak Bombardımanı ve Askeri Nakliye Gemileri'nin Batırılması Hadisesi", *Yeni Türkiye Dergisi*, S. 73, Aralık 2015, s. 752-754.

<sup>285</sup> Koraltürk, 2008, 126.

#### 2.5.14. Nikna Vapuru

1 Kasım'da İngilizler tarafından Akabe'ye ikinci kez asker çıkarılmış olsa da jandarmalar tarafından yapılan baskın ile bu hareket durdurulmuş ve bir İngiliz zabıt öldürülerek İngilizler'in kendi cephanelerini atarak kaçmaları sağlanmıştır. Sabah olduğunda ise Rus donanması Zonguldak Kozlu'yu bombardımana tutarak buradaki Arvantidis adlı bir Rum'un 641 ağırlığındaki Nikna Vapuru batırılmış, Fransız kilisesi ve konsoloshanesi ile 2 bina harap olmuştur. Gazete'nin resmi tebliğindeki açıklamaya göre; Zonguldak bombardımanı hakkında ayrıntılı bir açıklama olmasa da gerek resmî açıklamalarda gerek gazetenin kendi istihbaratı ile elde ettiği bilgiye göre; Rus donanmasının 2 saat süren bombardımanının ardından yalnızca birlik gemisi hasara uğramış, başka türlü hiçbir hasar ve zayıat olmamıştır. Bu vakanın merak ve endişe edilecek bir durumu olmadığı ve Rus donanmasının bu hareketine ehemmiyet verilmemesi gerektiği de eklenmiştir. Vaka karşısında hükümetin soğukkanlı olmasının ardında; Karadeniz'deki Alman donanması ve İngiliz donanmasına karşı Rus donanmasının mani olamaması, donanma gemilerinin sayıca çok olmasına rağmen kuvvet açısından noksan olduğu düşüncesi yatmaktadır. İngilizlerin gerek torpil hatları gerek nöbetçi gemileri gereken bütün tedbirleri almalarına rağmen Alman donanmasının İngiliz sahillerini beklenmedik biranda bombardımana tuttuğu haberi alınmıştır. Bu karışıklık içerisinde Rus donanmasının böyle bir harekette bulunulmasından endişe duymak yerine bir cihette memnun olunması gerektiği bildirilmiştir. Çünkü Osmanlı donanmasının Rus filosunu er ya da geç bir yerde sıkıştırarak hakkından geleceğine inanılmaktadır. Rusların gecenin karanlığından istifade ederek saklandıkları yerlerden çıkıp doğrudan Zonguldak'a geçtikleri ve orada 2 saat kadar görüldükten sonra gözden kayboldukları haber alınmıştır. Zonguldak, Rus donanmasının hareket üssüne en yakın Osmanlı sahil kenti olduğu gibi önemli kömür ocaklarını barındırdığı için de bombardımana müsait olduğunun altı çizilerek Rus donanmasının Osmanlı filosunu aramak yerine gizlice Ereğli'ye kadar geçip sonra tekrar kaçmasının, kendi kendilerine kuvvetsizliklerini itiraf etmelerine yorulmuştur<sup>286</sup>.

---

<sup>286</sup> Tanin, no: 2111, 7 Kasım 1914.

### 2.5.15. Grand Duc Alexandre ve Shura Vapurları

Karadeniz’de Osmanlı savaş gemileri tarafından Grand Duc Alexandre adındaki Rus Ticaret Vapuru batırılmıştır. İzmit’te esir edilen İmanuel Mihael Pendakis’in Yunanlı, Zenailin’in Rus tebaasından ve Grand DucAlexandre Vapuru mürettebatından oldukları beyan edilmiştir. Diđer bir savaş esiri olan İvanka’nın ise Shura Vapuru’na mensup olduğu anlaşılmıştır. Zaptolunan Rus vapuru mürettebatına tatbik edilecek muamelede dūřmanca tavır sergilenip sergilenmeyeceği 1907 senesinin 2. Lahey Kongresi’nde yapılan sōzleřmenin 8.maddesiyle açıklanmıştır. Antlařmaya gōre, muhasamata iştirak etmiş gemi mürettebatının tabiiyetlerine bakılmaksızın savaş esiri edilmeleri kararı alınmıştır. Bu maddeye istinaden, muhasamata kalkışan Alexandre Vapuru’nun mürettebatı İmanuel, Mihael Pendakis ve Zenailin’ in tahliyelerine mūsaade edilmemiştir. Shura Vapuru mürettebatının ise bōyle bir husumeti sōz konusu olmadığı için mürettebatından olan İvanka’nın tahlisi sağlanmıştır. Birçok dūřman devlete mensup mürettebatın sergilemiş oldukları harekete karşılık İvanka’nın durumu gōz ardı edilmemiştir. Grand Alexandre Vapur mürettebatı hakkında ve aynı davranışa sahip olan diğer şahışlar polis mūdūrlūđunden merkez kumandanlığa sevk olunmuştur<sup>287</sup>.

Karadeniz’de batırılan Grand Vapuru ve Shura Rus Vapurları’ndan savaş esiri sıfatıyla alınarak, İzmit’e sevk edilen 3 Yunanlı ve 1 İtalyan olmak üzere 4 kişi hakkında Harbiye Nezareti’ne gōnderilen tezkereye 24 Ocak 1915 tarihinde cevap verilmiş ve bu taktirin eki, esir komisyonu reisi tarafından İzmit Garnizon Kumandanlığı’na iletilmiştir. Buna gōre; Yunanlı oldukları ve yolcu oldukları iddia edilen İmanuel Pendakis ve Mihael Pendakis’in, Defter-i Mahsusa’da isimlerinin Pendaki İvan ve Mihael İvan şeklinde yazıldığına rastlanılmıştır. Gene aynı defterde; bu 2 kişinin kardeş olduğu, Kefalonya doğumlu olup Odessa’da ikamet ettikleri ve Pendaki’nin 18 yaşında, Mihael’in ise 36 yaşında olduğu bilgilerine yer verilmiştir. İvan kardeşlerin, Grand Vapuru mürettebatından oldukları bu defter ile teyit edilmesine rağmen pasaportlarına ulaşılamamıştır<sup>288</sup>.

İmanuel gemide safracı iken Mihael ise aynı gemide būfecilik yapmaktadır. Vapur battığı zaman Osmanlı donanması tarafından tahliyeleri için pasaportları

<sup>287</sup> BOA, HR. SYS, 2216/25.

<sup>288</sup> BOA, HR.SYS, 2216/28/1-2, 17 şubat 1915.

istenilmiş fakat pasaportlarını gemide bıraktıklarını söylemişlerdir. Zenailin ise Rusya Vilayeti'nin Batum Sancağı'nda ikamet etmektedir. 28 yaşındaki Zenailin, Grand Vapuru mürettebatından olup gemi kâtipliği yapmakta olduğunu gerek kendi ifadesiyle gerekse gemi süvarisi tarafından bildirilmiştir. Ukrayna heyetine Zenailin 2 ay sonra memleketine döneceğini bildirmiştir. Bu esirlerin üçünün de kılavuzluk vazifesine kabil olduklarına dair herhangi bilgiye ulaşılmadığı bildirilmiştir. Shura Vapuru mürettebatından olan kişinin ise İtalyan olduğu, Rusya'da ikamet ettiği, pasaportunun olduğu Shura Vapuru mürettebatından güverteci Setromus ve vapur süvarisi tarafından İzmit Garnizon Kumandanlığı'na bildirilmiştir<sup>289</sup>.

Esir olarak tutulan Grand Duc Alexandre Rus Vapuru mürettebatından olan İmanuel, Mihael ve Zenailin'in serbest bırakılmaları hususunda Yunan sefareti tarafından bildiriye bulunulmuşsa da serbest bırakıldıklarına dair bir cevap iletilmemiştir<sup>290</sup>.

#### **2.5.16. Washington ve Broussa Vapurları**

Amerika Devleti'nin bayrağını taşıyan Washington Vapuru'nun Karadeniz'de battığı tespit edilmiştir. Bu olayın hemen ardından Yunan bayrağı çeken Broussa Vapuru batmıştır. Batan vapurların süvari ve taifesinin nerede ve ne halde oldukları, Osmanlı hükümeti tarafından araştırması uzun müddet devam etmiştir<sup>291</sup>.

Vapurların Rus donanması tarafından Trabzon Limanı'nda batırıldığı Dahiliye Nezareti'ne bildirilmiş<sup>292</sup>, 8 Şubat 1915 tarihinde Trabzon Limanı'nda demir atmış olan Washington Vapuru, 771 tonilatoluk 2 direkli ve 3 ambarlı posta vapuru olup Rus savaş gemisi tarafından atılan birçok mermi sonucu açılan yara ile güvertesi suile dolarak batmıştır. Batan vapura kaç mermi isabet ettiğine, kazanın nasıl olduğuna dair Yunanistan'ın Serifos Adası ahalisinden olan vapurun 2. süvarisi Estevar'dan misafir bulunduğu Palas Otel'inden izahat için meydan karakoluna çağrılmıştır. İsim ve imzaları da dahil olmak üzere Samsun'un Rum mahallesinden olup, ticaretle uğraşan Efniyecioğlu Menandros Efendi'nin

---

<sup>289</sup> BOA, HR. SYS, 2216/28-lef 3.

<sup>290</sup> BOA, HR. SYS, 2216/28-lef 6, 17 Mart 1915.

<sup>291</sup> BOA, HR. SYS, 2407/2, 1 Mart 1915.

<sup>292</sup> BOA, HR. SYS, 2407/2-2lef 2.

tercümanlığı dahilinde kaptandan doğrudan doğruya alınan bilgiler kaydedilmiştir. Kaptan: Sabah saat 10 buçuk raddelerinde poyraz tarafından denizde vapur dumanı gördük, yarım saat sonra yani saat 11’de torpidoların direkleri fark olundu. Bu sırada dışarıdan yani iskeleden bir ıslık çalındı. Vapurun yanına aldığı fındık ve elma yükleri, mavnalarla ve vapur ameleleriyle iskeleye taşındı. Giresun’a çıkarılmak üzere İstanbul ve Samsun’dan alınan ve o sırada vapurda bulunan yolculara da çıkmalarını söyledim ve onlar da çıktılar. Saat 11.45’te vapurumuzun baş tarafı Sürmene’ye ve kış tarafı fenere doğruydü. Kışında ve 2 direğinde Amerika bayrağı vardı. Önceden direklerde bayrak yoktu fakat Torpidoların dumanı görününce direklere de Amerikan bayrağını çektiler. Önceden de söylediğim gibi saat 11’i 45 geçiyordu. 2 torpido, vapura tahminen 300 metre yaklaşarak ateş bandırasını çektiler. Bunun üzerine torpidolara dışarıdan top atışları yapılmaya başlandı. Torpidolar hem vapura hem limana top atışı yaptılar. Deniz tarafından bizim vapurumuzu siper almalarına rağmen kaleden atılan toplar vapurumuza katiyen dokunmaksızın üstünden geçmekte ve vapurumuzu torpidolara karşı muhafaza ve müdafaa etmekteydi. Torpidolar tarafından atılan torpillerden birkaç mermi vapurumuzun güvertesine ve kayıklarına isabet ederek - tahminen 1000 lira kadar- tahribata sebep olmuştur. İki ateş arasında kalmamak için taifelerden 24 kişi denize atlanmış, iskele polislerinden Mehmed ve Mustafa Efendiler tarafından kayık ile denizden çıkarıldılar. Vapurda kalmış olan ikinci, üçüncü kaptanlar ile makinistler olmasına rağmen vapuru hareket ettirdim. O sırada torpidolar açıkta kalacaklarını anlayınca Pulathane (Akçaabat) tarafına geçtiler. Ben de vapuru fenerin arkasındaki kaleden yani tabyalardan görünmeyecek şekilde Frenkhisar Mahallesi’nin önüne götürüp demir atarak rahat ediyordum. Torpidoların yaptığı hasardan başka vapurun bir sakatlığı söz konusu değildi ve sefer için hazırlanmaktaydım. Dışarı çıktım, Rus torpidolarının vapurda oluşturduğu zarar ve ziyanı Amerikan Konsolosu aracılığıyla tercümanı vapura götürdüm. Zarar ve ziyanı incelerken Pulathane tarafına gitmiş olan torpidoların geri döndüklerini görünce konsolos beye dışarı çikalım dedim. Vapurdaki mevcut olan bütün mürettebatla dışarı çıktık. Torpidolar, tahminen 3 bin metre uzaktan vapurumuzu şiddetli bombardımana tutsalar da batıramadılar. 1 buçuk saat boyunca kesintisiz olarak bombardımana devam ettikten sonra Sürmene tarafına geçtiler. Saatin kaç olduğunu hatırlamıyorum ama yıldızlar kararırken 2 vapur dumanı gözüktü. Ve öğleden sonra 3 buçukta, tahminen 2000 metre mesafe yaklaşarak vapuru ve şehri

bombardımana tuttular. 1 saat 45 dakika kadar devam eden bombalamanın sonucunda vapurumuzu tamamen batırdılar. Vapurun bir kıçında bir de direğindeki 2 bayraklar hala durmaktadır. Ateş eden 2 geminin Rus krovazörleri olduklarını tespit ettim. Vapurumuzun önceki torpidoların ateşinde dördüncü makinist ve lostromo, Yunan tebaasından İtalyan Delifez kaybolmuştur<sup>293</sup>.

### 2.5.17. Trabzon Vapuru

Harbiye Müdürlüğü'ne bağlı olan Komisyon-ı Mahsusa'ya Ayvalık Sahili'ndeki batırılan Trabzon Vapuru'nun eşyası ve ihracı hakkında gönderilen telgrafta, vapurun Yunan Torpidosu tarafından batırıldığı ve vapurdaki mevcut eşyanın 8 bin guruşla ihracının mümkün olabileceği Ayvalık Liman Riyaseti'nden bildirilmiştir. Sonradan Karasi Valiliği'nden gönderilen tahriratta ise, dalgıçların 8000 guruş karşılığında batığı çıkarabileceklerini fakat paranın liman dairesine gönderilmediği takdirde ameliyata başlamayacakları bildirilmiştir. Ayvalık Liman Reisi tarafından dalgıçların yapmış olduğu bu davranış eleştirilmiş ve enkazın bu şekilde denizde kalmasının dosta düşmana karşı küçük düşürücü bir durum olduğu fakat şu halde dalgıçların istediği meblağın ödenemeyeceği Bahriye Nezareti'ne haber edilmiştir. Buna karşılık; gemi içerisindeki eşyaların çıkarılarak en yakın askeriye teslim edildiği takdirde gemi teknesinin ve diğer kısımlarının ihracında Maliye Nezareti'nin görevlendirileceği bildirilmiştir<sup>294</sup>. Enkazın uzun süre kaldırılamamasında; vapurun kış mevsiminde batırılması ve bu süreçte savaşın devam ediyor olması gerekçe gösterilmiştir. Vapur, mesire alanı olarak kullanılan "Çamlı Manastır" mevkiindeki sahile yakın olarak 3 buçuk kulaç derindiğindeki suda, torpido tarafından yapılan top atışı sonucu batmıştır. Almış olduğu darbe ile bacasının yarısı denizin üzerinde kalmıştır. Uzun zamandan beri denizde beklemek zorunda kalan vapurun içindeki eşyaların yıprandığı, kıymetinin düştüğü Ayvalık Liman Reisi tarafından dile getirilmiştir<sup>295</sup>. Batık vapurdan eşyaların çıkarılması için Yundalı sünger dalgıçları ile şifahi olarak bir pazarlık yapılmış, kendilerine ruhsat verilemediği için bir sözleşme yapılamamıştır. Bu dalgıçlar gel zaman git zaman geminin su altında ne vaziyette olduğunu anlamak için dalışlara devam etmiştir. Dalgıçlar, yapmış oldukları tetkikler sonucunda 80 Osmanlı Lirası karşılığında

<sup>293</sup> BOA, DH. EUM. 5. Şb, 9/52-lef 2.

<sup>294</sup> BOA, ML. EEM, 1010/27, 19 Temmuz 1913.

<sup>295</sup> BOA, ML. EEM, 1010/27-lef 2.

enkazdan bütün eşyaları çıkartmış, geminin altındaki bakırı da söküp çıkartarak geriye sadece kuru tekne ve bir de geminin kazanını bırakmışlardır. Tekne ve kazanın çıkarılma emrinin geleceğini düşünerek sünger avına dahi gitmeden bekleyen dalgıçlar, bir müddet beklemenin ardından görev verilmediğini görünce civar adalardan birine iş için gitmişlerdir. Sonrasında hava şartlarının iyi gitmesi nedeniyle geminin teknesini karaya çekmek için hazır oldukları Ayvalık Liman Reisi tarafından bildirilmiştir<sup>296</sup>. Dalgıçlar, 4 Ağustos 1913'te iş başı yapmışlardır<sup>297</sup>.

### **2.5.18. Hayretullah Vapuru**

Şarköy Limanı'nda düşman denizaltısı tarafından batırılan levazımat-ı umumiye-i askeriye'e ait olan Hayretullah Vapuru'nun enkazı, uzun süre boyunca denizde kalmıştır. Rüzgâr ve fırtınanın tesiriyle vapurun teknesi tamamen hurda bir hal aldığı için satılığa çıkartılmıştır<sup>298</sup>.

### **2.5.19. Üsküdar Vapuru**

18 Şubat 1915'te Çanakkale'de geri hizmetteki 2900 tonluk Üsküdar Vapuru Queen Elizabeth tarafından batırılmıştır<sup>299</sup>. Düşman tarafından batırılan Üsküdar Vapuru'nun zabitan ve askeriyesine Bahriye bütçesinden ikişer maaş tutarında ikramiye verilmiştir<sup>300</sup>.

Mürefte ile Şarköy arasında gark olan Nuru-l Bahr Vapuru ve Üsküdar Vapuru mürettebatının sahile varmaları sonucu ihtiyaçlarının karşılanması mahalli belediye tabibi, mal müdürü ve İslam cemaati azasından Abdullah Efendi görevli olarak Tekfurdağı'na nakledilmişlerdir. Ayrıca Tekfurdağı'nda ikamet eden Selanikli Hacı Mehmed tarafından çorap, Ünyeli Ahmed Usta tarafından da ayakkabı gibi ihtiyaçlar tedarik edilerek insanîyet namına örnek teşkil edecek davranış sergilemişlerdir<sup>301</sup>.

---

<sup>296</sup> BOA, ML. EEM, 1010/ 27-lef 3.

<sup>297</sup> BOA, ML. EEM, 27/ 4.

<sup>298</sup> BOA, ML. EEM, 1219/ 27-lef 3.

<sup>299</sup> Emel Soyer, "Deniz Ulaşım ve Üsküdar İsimli Vapurlar", *Üsküdar Sempozyumu V*,2007, s. 264.

<sup>300</sup> BOA, MV, 197/132, 12 Mayıs1915.

<sup>301</sup> BOA, DH. İ. UM, 44/2.

### 2.5.20. Arkadi Vapuru

1866-1868 tarihlerinde Yunanlıların Girit isyanında denizden ve karadan taarruza başlaması üzerine 300 beygir gücünde 12 mil süratli İzzettin Vapuru, süvarisi Gamsız Hasan ile Girit'e gönderilmiştir. Gece vakti Yunan korsan gemisi olan barut ve erzak yüklü 16 funtluk 12 mil hızla giden Arkadi Vapuru'nu gören Gamsız Hasan anında atış talimatını vermiştir. Arkadi Vapuru bu taarruz üzerine kaçmaya başlayınca İzzettin Vapuru takibe başlamıştır. Her 2 vapur karşılıklı olarak top tüfek atışlarına devam ederek karaya doğru ilerlemiş, bu esnada Arkadi Vapuru'nun bacaları delik deşik edilmiştir. Gamsız Hasan, Arkadi Vapuru'nu elden kaçırma korkusuyla rampa etmek istemiştir. Arkadi Vapur mürettebatı gemideki yüklerini hızı arttırmak için Kriya Burnu'nda denize atmaya başlamıştır. Buna rağmen İzzettin Vapuru Arkadi'ye yetişerek 2 gemiyi birbirine takmış ve makinelerin durması sağlanınca çatışma başlamıştır. Arkadi Vapuru aldığı darbeler sonunda yanmaya başlayınca Gamsız Hasan İzzettin Vapuru'nu geri çekmek zorunda kalmıştır. Birkaç defa daha Arkadi Vapuru'na taarruzda bulunmuş ve Arkadi Vapuru enkaza dönmüştür<sup>302</sup>.

Arkadi Vapuru'nun enkaza dönüştürülmesi arşiv belgelerine de yansımıştır. Buna göre; salı gecesi Cezire'nin Aya Rumeli sahiline saat 2 raddelerinde eşkıya taşıyan Arkadi Vapuru sahile yaklaşırken karakolda bulunan İzzettin Vapuru tarafından fark edilince vapur sahilden 1 buçuk mil kadar açılıp engine doğru firar etmek istemiş ve yük (tahıl) kısmının 4-5 yerinden sakatlanmıştır. Taşınan yükün biri derin vapurda patlayarak ve topun biri kızarak vapur parça parça olarak 5-6 kişinin telef olmasına sebep olmuştur. Olay yerinin abluka altına alınması için görevlendirilen İzzettin Vapur süvarisi Binbaşı Hasan Bey derhal vapurun peşine düşmüştür. Top ve tüfek ile birbirlerine ateş açan vapurlar, Hasan Bey'in rampa oluşturması ile pek çok yerini ve çarklarını kırmış vaziyette Arkadi Vapuru'nu karaya çekmiş ve gece saat 3'ten 9'a kadar mevcut zabitan ve neferlerin bütün cihana göstermiş oldukları fevkalade yiğitlik ve fedakârlık galibiyetle sonuçlanmıştır. Girid'in işgali üzerine eşkıya her mahalde bulunarak işgale girişmiştir. Bunun üzerine karşılarında askerlerin durmaya güçleri yetmediğinden yeni bir ihtilali kasti olarak biraz daha uzatmak için hükümete haber verilmiş ve karşılığında sıkıntının ortadan kaldırılması için elden gelenin yapılacağı

<sup>302</sup> Ali Haydar Emir, *Gamsız Hasan Bey Erkeki'yi Nasıl Batırdı*, Deniz Matbaası, 1931, s.23-27.



bildirilmiştir. Girit ihtilali için Rusya konsolosuyla yapılan görüşmelerde, eşkiyanın perişan halde oldukları ve ecnebi devletler tarafından bunlara ianede bulunulmadığı için uzun süre tahammül edilemeyeceği bildirilmiştir<sup>303</sup>.

Girit'teki Kirveli Eşkiası'na yardım eden Arkadi Vapuru'nu İzzeddin Vapuru batırdığı için hükümet tarafından taifesine mükâfat verilmiştir<sup>304</sup>. Batırılmış olan Arkadi Vapuru'nun denizden çıkarılması ve tamir edilmesi hakkında bazı gemi mürettebatı ve neferleriyle birlikte İngiliz çarkçıları görevlendirilmiş, hizmet ve gayretlerinin karşılığında ise padişah tarafından ödüllendirilecekleri Hacı Rasim Paşa tarafından bildirilmiştir<sup>305</sup>.

Arkadi Vapuru'nu batırmış olan İzzettin Vapuru'nun zabitan ve askerlerine rütbe terfisi verileceği bildirilmiştir<sup>306</sup>.

**Tablo 3:** Arkadi Vapuru'nu Batırmış Olan İzzettin Vapuru'nun Subay ve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler.

<b>İzzettin Vapuru'nda Görevli Olan Asker ve Mürettebat'ın İsimleri</b>	<b>Verilen Terfi</b>	<b>Taltif Ödemesi Sonucu Maaşı</b>
Süvari, Miralay Hasan Bey	İrade-i Şahane (Mir Ünvanı)	515 lira
2. Süvari Sol Kolağası, Sinoplu Hasan Kaptan	4. Rütbe Nişanı (Sağ Kolağası)	33 lira
Korvet Kâtibi, Termeli Ali Efendi	5. Rütbe Nişanı (Fırkateyn Kâtibi)	33 lira
Korvet İmamı, Meydanlı Hafız Efendi	5. Rütbe Nişanı (Fırkateyn İmamı)	33 lira
Çarkçı, Sağkol Ağası Mukdad Ağa	5. Rütbe Nişanı (Binbaşı)	58 lira
Yüzbaşı, Cihangirli Ragib	4. Rütbe ( Sağkol Ağası)	58 lira
Mülazım, Yeniçeşmeli Salih Efendi	5. Rütbe Nişanı (Yüzbaşı)	33 lira
Cerrah, İskenderli Mehmed Efendi	5. Rütbe Nişanı	28 lira
Kılavuz, Hanyalı Selim Kaptan	5. Rütbe Nişanı	24 lira
1.Çarkçı Henry Harte	4. Rütbe Nişanı	222 lira
2.Çarkçı David Walsoon	5. Rütbe Nişanı	120 lira
Çavuş, Termeli Durmuş Bin Mehmed	5. Rütbe Nişanı	20 lira

(Devam Ediyor)

<sup>303</sup> BOA, HR. MKT, 600/ 59, 2 Mayıs 1868.

<sup>304</sup> BOA, A. MKT. MHM, 391/85-lef 4.

<sup>305</sup> DTA, Mektubi 1, 72/37, 2 Ekim 1867.

<sup>306</sup> DTA, Meclis-i Bahriye, 76/50a, 23 Kasım 1867.

**Tablo 3: Devam**

*Arkadi Vapurunu Batırmış Olan İzzettin Vapurunun Subayve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler.*

<b>İzzettin Vapurunda Görevli Olan Asker ve Mürettebat'ın İsimleri</b>	<b>Verilen Terfi</b>	<b>Taltif Ödemesi Sonucu Maaşı</b>
Çavuş, Trabzonlu MehmedBin Mustafa	5. Rütbe Nişanı	10 lira
Çavuş, Karasulu AhmedBin Halil		10 lira
Çavuş, Astanalı Mustafa Bin Ahmed		10 lira
Çavuş, Rizeli Hüseyin Bin İsmail		10 lira
Çavuş, Ciddeli Bilal Bin Ahmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Çavuş, Ordulu Ali İbrahim	5. Rütbe Nişanı	10 lira
Çavuş, Rizeli Haşim Bin Hasan		10 lira
Çavuş, Amasyalı Ali	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Bölük Emni, Tirebolulu İbrahim	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Birinci Ateşçi, Sürmeneli Mustafa Bin Ali	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Birinci Ateşçi, Trabzonlu AhmedBin Halil	5.Rütbe Nişanı	10 lira
İkinci Ateşçi, Bafıralı İbrahim Bin İsmail		10 lira
İkinci Ateşçi, Ünyeli Halil Bin		10 lira
İkinci Ateşçi, GölpazarlıAhmedBin Ali	5.Rütbe Nişanı	10 lira
İkinci Ateşçi, Sürmeneli Yusuf Bin İbrahim		10 lira
3. Ateşçi, Kahtalı Hasan Bin Mehmed		10 lira
3. Ateşçi, MehmedBin Mustafa		10 lira
2. Ateşçi Gülpazarlı Hasan Veli	5. Rütbe Nişanı	10 lira
2. Ateşçi Şamlı Osman Bin Osman		10 lira
3. Ateşçi Ünyeli Feyzi Bin İbrahim		10 lira
3.Ateşçi Amasralı İbrahim		10 lira
3. Ateşçi, Çarşambalı Yusuf Bin Ali		10 lira
Onbaşı, Perşembeli Emin Bin Hasan	5. Rütbe Nişanı( Gazi)	20 lira
Onbaşı, Bafıralı Hüseyin Ali	5.Rütbe Nişanı( Çavuş)	20 lira

(Devam Ediyor)

**Tablo 3: Devam**

*Arkadi Vapuru'nu Batırmış Olan İzzettin Vapuru'nun Subayve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler.*

<b>İzzettin Vapuru'nda Görevli Olan Asker ve Mürettebat'ın İsimleri</b>	<b>Verilen Terfi</b>	<b>Taltif Ödemesi Sonucu Maaşı</b>
Onbaşı, Akçaşehirli Mustafa Mehmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Onbaşı, Yomralı Mehmed Bin Osman		10 lira
Onbaşı, Tekfurdağlı Mehmed Bin Hasan	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Ateşçi, Samsunlu İbrahim Bin Ömer	5.Rütbe Nişanı	10 lira
3. Ateşçi, Rizeli Ömer Bin Mehmed		10 lira
3. Ateşçi, Giresunlu Abdi Bin Ömer		10 lira
3. Ateşçi, Beşiktaşlı Arif Bin Ömer		10 lira
3. Ateşçi, Hemşinli Ahmed Bin Mehmed		10 lira
Onbaşı, Ereğlili Mustafa Bin Musa	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Onbaşı, Şarköylü Feyzi Bin Mehmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Onbaşı, Rizeli Sabit Bin Hasan	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Onbaşı, Maçkalı Osman Bin Hasan		13 lira
Onbaşı, Kesendireli Hüseyin Bin Mustafa	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Onbaşı, Oflu Osman Bin Ömer		10 lira
Onbaşı, Mustafa Bin Mustafa		10 lira
Onbaşı, Trabluslu Selim Bin Said		10 lira
Onbaşı Trabluslu Mehmed Bin Abdullah		10 lira
Nefer, Ordulu Abdi Bin Abdi		10 lira
Nefer, Akçaabatlı Ahmed Bin İsmail		10 lira
Nefer, Giresunlu Hüseyin		10 Lira
Nefer, Halil Bin Ali		10 lira
Nefer, Oflu Hüseyin Bin İbrahim		10 lira

(Devam Ediyor)

**Tablo 3: Devam**

*Arkadi Vapurunu Batırmış Olan İzzettin Vapurunun Subayve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler.*

<b>İzzettin Vapurunda Görevli Olan Asker ve Mürettebat'ın İsimleri</b>	<b>Verilen Terfi</b>	<b>Taltif Ödemesi Sonucu Maaşı</b>
Akçaabatlı Osman Bin Mehmet	5.Rütbe Nişanı (Ateşçi)	20 lira
Nefer, Çerkesli Mehmed Bin Mahir		20 lira
Nefer, Mustafa Bin Feyzi		20 lira
Nefer, Oflu Hasan bin İbrahim		20 lira
Nefer, Maçkalı Hurşit İsmail	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, Giresunlu Halil bin Ali		10 lira
Nefer, Samsunlu Seyit Ali		10 lira
Nefer, Büyük Limanlı Ahmed		10 lira
Nefer, Serkeşli Ömer bin Mehmed		10 lira
Nefer, Perşembeli Mehmed bin Hüseyin		10 lira
Nefer, Tirebolulu Yusuf bin Osman		20 lira
Nefer, Polathaneli Ahmed bin Hasan		20 lira
Nefer, Sürmeneli Mustafa bin Hasan		20 lira
Nefer, Ökseli Abdullah bin Hasan	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, Habsamanalı Mehmed bin Ahmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, İbrahim bin Mehmed		10 lira
Nefer, Giresunlu Halil bin İbrahim		10 lira
Nefer, Sürmeneli Yusuf bin Süleyman		10 lira
Nefer, Oflu İbrahim bin Mustafa		10 lira
Nefer, Salih bin Mustafa	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, Sinoplu Mehmed bin Osman		10 lira
Nefer, Yayınlı Ali bin Mustafa		10 lira
Sinoplu Ahmed bin Hasan		10 lira
Görelili Hasan bin Osman		10 lira
Nefer, Gümüşhaneli İbrahim bin Mehmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira

(Devam Ediyor)

**Tablo 3: Devam**

*Arkadi Vapuru'nu Batırmış Olan İzzettin Vapuru'nun Subayve Askerlerine Verilen Rütbe ve Taltifler.*

<b>İzzettin Vapuru'nda Görevli Olan Asker ve Mürettebat'ın İsimleri</b>	<b>Verilen Terfi</b>	<b>Taltif Ödemesi Sonucu Maaşı</b>
Nefer, Rizeli Zekeriya bin Ali		10 lira
Nefer, Trabluslu Mesut bin Abdullah		10 lira
Akçaabatlı Mustafa bin Mehmed		10 lira
Nefer, Keşaplı Hüseyin bin Salih	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Samsunlu Hüseyin Ali		10 lira
Nefer, Rizeli Mahmud bin Ali		10 lira
Nefer, Giresunlu Hüseyin bin Halil	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, Ordulu Osman bin Mehmed		10 lira
Nefer, Şarköylü Hüseyin bin Osman		10 lira
Nefer, Tophaneli İsmail bin Yakup		10 lira
Nefer, Kasımpaşalı İsmail bin Muhsin		10 lira
Nefer, Kasımpaşalı İsmail bin Muhsin		10 lira
Nefer, Oflu AhmedBin Mehmed	5.Rütbe Nişanı	10 lira
Nefer, Abanalı MahmudBin Mahmud		10 lira
Nefer, Büyük Limanlı MehmedBin Ali		10 lira
Nefer, Rizeli Durmuş Bin Hasan		10 lira

Kaynak: BOA, İ. MTZ. GR, 10/277.

Çatışma esnasında şehit olan; Sürmeneli Hüseyin Çavuş, Bartınlı Halil Onbaşı, Alaplı Ali Onbaşı ve 3.ateşçi olan Kelkitli Hüseyin'in ailelerine 30 Osmanlı Lirası verilmiştir<sup>307</sup>.

<sup>307</sup> BOA, İ.MTZ. GR, 10/277/3-6.

### 2.5.21. Carthage Vapuru

Fransız Vapur Şirketi'ne mensup olan Carthage Vapuru, pazar günü Paris'ten Çanakkale'ye harekete etmiştir. Vapur, Seddülbahir'in batısında bulunan Hellespont civarında<sup>308</sup> U-21 Alman denizaltısı tarafından<sup>309</sup> torpillenerek batırılmıştır. Gemi 5500 ton ağırlığında olup içinde askerlerden başka birçok mühimmatı barındırdığı da Bahriye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>310</sup>.

Marsilya'dan Hevasa Ajans'ın bildirisine göre, Carthage Vapuru'nun torpillenerek batırılma olayı Marsilya'da büyük tepkiye yol açmıştır. Transatlantik kumpanyasına ait olan bu vapur, Çanakkale'ye asker ve mühimmat nakletmek üzere Fransa Hükümeti tarafından görevlendirilmiş ve Fransa'dan önemli bir görevle ayrılmıştı<sup>311</sup>. Vapur, transatlantik kumpanyasının Akdeniz filosuna mensup olan Çanakkale sefire heyeti için askeri kıtaya ve harbiye mühimmatını teslim etmek için Fransız Hükümeti tarafından görevlendirilmiş, son bir defa Marsilya'dan büyük bir yük ile limandan ayrılmıştır<sup>312</sup>.

### 2.5.22. Proğras Vapuru

Düşman gemisi tarafından batırılan Proğras vapuru mürettebatından 22 zabitanın elbise ve resimleri zayi olduğundan 2'şer maaş nispetinde ikramiye verileceği bildirilmiştir<sup>313</sup>.

Batık Proğras Vapuru'ndan çıkarılan halat, geminin süvarisi tarafından Ereğli liman reisine oradan da Zonguldak mevki kumandanlığına teslim edilmiş ve son olarak da Şirket-i Hayriye'nin 33 numaralı Vapuru'na alınmıştır. 6 Ağustos 1331 tarihli kanun gereğince batık vapur içersinde bulunan eşyaların devlete teslim edilmesi gerektiğinden aynı şekilde batık Proğra Vapuru'nda bulunmuş olan halatların da vaktinde Tersane-i Amire'den Haliç Kumandanlığı'na teslim edilmesi bildirilmiştir<sup>314</sup>.

<sup>308</sup> İkdâm, no: 6605, 8 Temmuz 1915.

<sup>309</sup> Enis Şahin, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi 3 Kasım 1914-9 Ocak 1916", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. 25, S. 73, Mart 2009, s. 141.

<sup>310</sup> İkdâm, no: 6605, 8 Temmuz 1915.

<sup>311</sup> İkdâm, no:6606, 9 Haziran 1915.

<sup>312</sup> Tasfir-i Efkâr, no: 1496, 9 Haziran 1915, s. 4.

<sup>313</sup> BOA, MV, 198/ 74, 7 Temmuz 1915.

<sup>314</sup> DTA, BN, 58/1148, 15 Ocak 1915.

Dersaadet liman riyasetinin tezkeresi üzerine bahriyeye ait olan Proğras Vapuru'ndan ihraç olunup süvarisi tarafından Ereğli liman reisine teslim edilen ve Tersane-i Amire tarafından levazimat-ı umumiye riyasetine teslim edilen halatların hiçbir tarafa devredilmemesi cevabı verilmiştir<sup>315</sup>.

### **2.5.23. İğneada Vapuru**

İğneada Vapuru'nun Şile civarında denizaltı tarafından batırılması karşısında vapurun süvarisi olan kıdemli Yüzbaşı Hamdi Efendi'nin başka bir göreve devredilmesi gerektiği divan-ı harbe bildirilmiştir. Gemide açık bulunan lombar ağzı ile lombozlardan içeriye su girmediği halde denizaltı tarafından atılan torpilin tesiriyle 8 metre derinliğinde bir yara alarak makine kısmına suların hızla akması sağlanmış ve vapur batmaya başlamıştır. Bu esnada vapurun karaya oturtulmadan demirlenerek hızlı bir şekilde terk edilmesinin sebebi ise görülen denizaltının dost veya düşman olduğu anlaşılmadan hareket edilmesi ve denizaltı düşmana ait ise tekrar yola devam edilebileceği fikrinin neşet etmesidir. Vapurun demirlenme kararı esasında herhangi bir talimat verilmediği halde denizaltı ile karşılaşan İğneada Vapuru süvarilerinin almış olduğu karardır<sup>316</sup>.

Batan İğneada Vapuru'ndan kurtarılan eşyaların korunması için Şile'deki mağaza ile anlaşarak 6 aylık kira karşılığı olan 114 guruş ücreti İstanbul vilayeti tarafından karşılanacaktır<sup>317</sup>. Eşyaların muhafazaya aldırıldığı mağaza ücretinin gönderilmediği anlaşılmış ve bunun üzerine muhasebe müdürlüğü tarafından üçüncü daire riyasetine haber verilmiştir<sup>318</sup>.

### **2.5.24. Beykoz Vapuru**

Beykoz Vapuru, Karadeniz Ereğli Limanı'nda batmıştır. Bombardımanların ardından harabe bir hale gelen vapurun baş tarafı 4,5 kulaçlık mesafede suyun dışında olup geriye kalan kısımları ise tamamen batmıştır. Vapurun denizden çıkarılması için yardıma ihtiyaç olduğu Maliye Nezareti'ne bildirilmiştir<sup>319</sup>. Beykoz Vapuru'nun limandan sahile kadar 250-300 metrelik bir mesafede güverte de dahil olarak bütün kısımlarının bombardımanla harap bir hale gelmiştir<sup>320</sup>.

<sup>315</sup> DTA, BN, 58/1148, lef 2.

<sup>316</sup> DTA, Muhasebe, 2256A/41, 20 Temmuz 1915.

<sup>317</sup> DTA, BN, 239/6709-lef 2.

<sup>318</sup> DTA, BN, 239/6709-lef 4.

<sup>319</sup> DTA, BN, 405/15037-lef 2.

<sup>320</sup> DTA, BN, 405/15037-lef 5, 20 Kasım 1919.

Beykoz Vapuru'nun denizden çıkarıldıktan sonra kullanılıp kullanılmayacağı tartışılmış ve vapur kaptanı tarafından vapurun 1883'te inşa edildiği ve eskisi gibi kullanmaya elverişli hale getirmenin pahalıya mal olacağı raporda ifade edilmiştir<sup>321</sup>.

Vapurun bombardıman ile harap olan kısımları haricinde makine ve kazanın sağlam olduğu ve sahile yakın olan bu vapurun ihracının o kadar da zor olmayacağı mütalaa edilmiştir. Vapurun tahlisinden sonra ne kadar tutarsa tutsun israf edilmemesi gerektiği, hali hazırda yeni bir gemi yapılmaya kalkılırsa 6 bin lira tutarının olacağı eklenmiştir. Ancak vapur hükümet tarafından ihraç edildikten sonra tamiri için herhangi bir ücretin karşılanmayacağı ve herhangi bir malzeme tedarik edilmeyeceği göz önünde bulundurulmuşsa da enkazının daha çok zarar verebileceği de tartışılmıştır. Bunun sonucunda liman heyeti tarafından 6 bin liranın karşılanacağı bildirilmiştir<sup>322</sup>.

#### **2.5.25. Anti Lili Vapuru**

Hacı David Kumpanyası'nın Anti Lili Vapuru Yunan bandıralı bir gemi tarafından batırıldığı Sakız Limanı tarafından bildirilmiştir<sup>323</sup>.

#### **2.5.26. İhsaniye Vapuru**

Sisam'ın Palyokastri karyesinde 5-6 tane eşkıya tarafından arbede çıkarılarak buradaki jandarma görevlileri ile bir yüzbaşı esir alınmış fakat askeri müfrezenin harekete geçtiği haberi alınır alınmaz Sisam jandarması serbest bırakılmıştır. Eşkıyanın deniz üzerinden kaçmaması için Palyokastri karyesine 1 buçuk saat mesafede bulunan Vati'ye İhsaniye Vapuru'nun görevlendirildiği İzmir ve Cezayir Bahri Sefid Komodorluğu tarafından haber verilmiştir<sup>324</sup>.

Sisam Adası'nda görevlendirilen İhsaniye Vapuru, İtalya donanmasının Sisam taarruzu esnasında süvarisi tarafından baştan kara edilerek batırılmıştır. Vapurun sudan dışarıda kalan baş tarafı bir kez daha düşman donanması tarafından atılan top ve torpil ile imha edilmiştir<sup>325</sup>.

<sup>321</sup> DTA, BN, 405/15037-lef 6, 1 Kasım 1919.

<sup>322</sup> DTA, BN, 405/15037-lef 7, 8 Kasım 1919.

<sup>323</sup> DTA, Limanlar, 120/60, 30 Nisan 1897.

<sup>324</sup> BOA, DH. H, 7/25, 25 Ocak 1912.

<sup>325</sup> DTA, UMUMİ EVRAK VE EVRAK BÖLÜMÜ, 331/178, 1 Ekim 1912.



### 2.5.27. Edremit Vapuru

Sunderland İngiliz tezgâhlarında inşa olunan Edremit Vapuru 414 gros ton ağırlığında olmakla birlikte teknesi sacdan ibarettir. Uzunluğu 54, 8 m, genişliği 7, 6 m olup ilk ismi Kyndonia iken 1890 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain Şirketi tarafından satın alınarak Edremit ismini almıştır<sup>326</sup>. 26 Kasım 1915 tarihinde E-11 İngiliz denizaltısı tarafından Erdek Limanı'nda batırılmıştır<sup>327</sup>.

Erdek'te batmış olan Seyr-i Sefain İdaresi'ne mensup Edremit Vapuru'nun denizden çıkartılması için köprü dubalarından 2 tane alınmıştır. Bu dubalardan 1 tanesinin üzerine bazı delikler açıldıktan sonra tadilat yevmiyesi 30'ar lira hesabıyla 3.150 lirası 3 buçuk ayda toplam 5.150 lira idareden talep edilmiştir. 2 duba emanetten alınmasına rağmen idareye yardımcı olmak için ücret talep edilmemiş ve iade edilmek suretiyle teslim edilmiştir. Dubalar, idare tarafından 3 buçuk ayı aşarak 6 ay boyunca kullanıldığı için ücret 10.800 lira olarak hesaplanmıştır. Dubalar emanetten iade suretiyle alınmış ve her türlü hasar ve zarardan azade değil tam tersine bir çivi dahi çakılmayarak alındığı gibi kusursuz olarak emanet edilmesi istenilmiş ve bu şekilde teslim edilmiştir. Fakat idarenin süreye riayet etmemesi üzerine emanetten alınan duba için başta 3.150 istenilirken sonrasında 10.800 lira ücret talep edilmişse de idare tarafından kesin suretle reddedildiği cevabı verilmiştir<sup>328</sup>.

I. Dünya Savaşı esnasında iskele ve limanlar kumandanlığı tarafından atılan dubalar alınarak İstinye'de batan Muavenet Torpidosu'nun tahliyesinde kullanılmıştır. Donanma birinci kumandanlığı tarafından alınan köprü dubasının çeşitli yerlerinde delikler açılmış ve batık ameliyatının bitiminde delikler kapatılmış fakat yapılan tadilattan dolayı dubanın kıymetine hanel gelmiştir. Bunun üzerine duba köprü mühendisliğine teslim edilerek aslının zedelendiğine dair bilgi alınmıştır. Duba köprüye terk edilerek bir heyet tarafından muayene edileceği iddia edilmiş ve sonrasında Erdek'te batmış olan Edremit Vapuru'nun tahlisinde kullanılmak üzere başka bir duba ile beraber Seyr-i Sefain İdaresi'ne teslim edilmiştir. İdare tarafından dubalara yapılan tadilattan dolayı 2.000 lira

---

<sup>326</sup> Tutel, 1997,94.

<sup>327</sup> Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı: Seferberlik'ten Lozan'a*, Dz. K. K Merkez Daire Basımevi, 2000, s. 49.

<sup>328</sup> DTA, BN, 300/9501-lef 4, 15 Nisan 1920.

harcanarak 3 buçuk ay kullanılmış ve 30'ar lira hesabıyla 3.150 lira ile toplam 5.150 emanet dubalar için idareden istenmiştir<sup>329</sup>.

### 2.5.28. Ferah Vapuru

İdare-i Mahsusa'nın meşhur Ferah Vapuru Kadıköy İskele'sinde işlemektedir. Hüseyin Rahmi, Nimetşinas romanında Ferah Vapuru'nu tasvir ederken şu sözleri sarf etmiştir: “*Mevsim şubat, hava hafif lodos. Beşi çeyrek geçe postasını icraya hazırlanan Ferah, Kadıköy İskelesi'nden fekk-i rabıtaya istical gösterir gibi hafif hafif sallanıyor. Vapurun bacasının tüttüğünü, hele düdüğü öttüğünü, sallandığını uzaktan işiten gören müşteriler de ha gitti, ha gidiyor gibi bir telaş, koşan koşana...*”<sup>330</sup>. Ferah Vapuru'nun bacası kaptan köşkünün ön tarafındaydı. Vapur, İngiltere Leith't S.&H. Morton tezgâhlarında inşa edilmiştir. İlk ismi TontallonCastle olan vapurun adı İdare-i Mahsusa'ya devredilince Ferah olarak değiştirilmiştir<sup>331</sup>. 1915 senesinde Marmara önlerinde batırılmıştır<sup>332</sup>.

### 2.5.29. Resan ve Rüçhan Vapurları

Şirket-i Hayriye tarafından Londra'da inşa ettirilerek Dersaadet'e getirilmiş olan 45 numaralı Resan Vapuru ile 46 numaralı ResanVapuru'nun<sup>333</sup> boyları 55 m, enleri 6, 4 metre olup 550 beygir motora sahiptirler. Rüçhan Vapuru, 1916 senesinde Rus savaş gemileri tarafından İğneada önlerinde batırılırken Resan Vapuru aynı sene içerisinde gene Rus savaş gemileri tarafından Karadeniz Ereğli önlerinde batırılmıştır<sup>334</sup>.

### 2.5.30. İkdam ve İntizam Vapurları

Şirket-i Hayriye'nin Londra tezgâhlarında inşa edilen ve Dersaadet'e getirilen 43 numaralı vapurun İkdam, 44 numaralı vapurun İntizam olduğu idare meclisi tarafından bildirilmiştir<sup>335</sup>. İntizam Vapuru, Rus savaş gemileri tarafından 1916 tarihinde Şarköy önlerinde batırılırken İkdam Vapuru, Rus savaş gemileri tarafından Kefkenada-Dikenli' de batırılmıştır<sup>336</sup>.

<sup>329</sup> DTA, BN, 300/9501-lef 5, 28 Şubat 1920.

<sup>330</sup> Adnan Giz, *Bir Zamanlar Kadıköy (1900-1950)*, İletişim Yay, Temmuz 1998, s. 22.

<sup>331</sup> Tutel, 1997, 85-103.

<sup>332</sup> Koraltürk, 2008, 56.

<sup>333</sup> BOA, BEO, 771/57781, 21 Nisan 1896.

<sup>334</sup> Koraltürk, 2004, 36.

<sup>335</sup> BOA, İ. TNF, 3/44, 10 Ocak 1906.

<sup>336</sup> Koraltürk, 2004, 34.

## 2.6. TAŞINAN YÜKTEN KAYNAKLI

### 2.6.1. BelezKing Vapuru

Gümüşyan Kumpanyası'na mensup olan Belez King Vapuru'nun takriben 100 yolcusu ve tüccara ait birkaç koyun ve sığırı bulunuyordu. Vapur, 7 Eylül akşamı Trabzon'dan İstanbul'a giderken Akçaabat ile Vakfikebir arasındaki Yoroç Burnu'nun 8 mil açığında batmıştır. Battıktan hemen sonra arkasından yetişen Rus Kumpanyası'nın Prens Eugen Vapuru tarafından 80 kişi kurtarılabılmış ise de geriye kalanların boğulduğu, eşyaların ve hayvanların telef olduğu, Rus Vapuru süvarisinin ise kurtarma çalışmaları esnasında elinden gelen çabayı sarf ettiği bildirilmiştir. Vapurun batmasına; tahammülünden fazla yük alması ve ambar ile güvertede bulunan sığırların bağlı olmaması sebep olarak gösterilmiştir<sup>337</sup>. Vapurun tahammülünden fazla yük alması ve safrasız bulunması Giresun Kaymakamlığı tarafından da bildirilmiştir<sup>338</sup>. Vapur battıktan sonra yolcu ve mürettebatın hepsi çıplak ve perişan bir vaziyette bulunmuş, Giresun ahali tarafından yolcuların, İstanbul'a gidene kadar masraf ve iaşeleri temin edilmiştir. Göstermiş oldukları insanlık vazifesi karşısında hükümet tarafından kendilerine nişan verilmiş, Rus Vapuru'nun birinci ve ikinci süvarilerinin hizmetleri de eklenmiştir<sup>339</sup>.

Rus Kumpanyası'nın Prens Eugen Vapuru süvarisi Mösyö Mihail Rosanoff tarafından Giresun-Rusya Konsolatosu'na 21 Eylül 1914 tarihinde gönderdiği raporda: 1914 senesinin Eylül ayında, pazartesi akşamı saat 9'da İstanbul'a ulaşmak için Trabzon'dan saat 11 civarında Yoroç burnu'na harekete geçtiğini ve sabah 10:30'da şiddetli bir ses işittiğini, sesin önlerinde bulunan bir vapurdan geldiğini bildirmiştir. Son süratle sesin geldiği noktaya hareket edilmiş ve vapur mürettebatına kayıkları denize indirmeleri için emir verilmiştir. Süvari, önlerindeki vapurdan dil hıraş feryatlar ve yardım çığlıkları duyduklarını eklemiştir. Bunun üzerine 4 adet filika indirilerek olay yerine hareket ettirilmiş ve saat tam 12'de vapura 30 metrelik mesafe kalmış iken vapur büsbütün devrilerek batmıştır. Rüzgârın hafif olmasına karşılık dalgaların kabartılı, gecenin gayet karanlık olmasına karşılık bölükle beraber 4. 000 koyun, 400 sığır ve batmış olan eşyaların

<sup>337</sup> BOA, DH. İ. UM. EK, 72/75, 22 Ağustos 1906.

<sup>338</sup> BOA, DH. İ. UM. EK, 72/75-lef 2.

<sup>339</sup> BOA, DH. İ. UM. EK, 72/75-lef 4.

denizin yüzeyine çıkmasına rağmen tahliye filikaları bunların arasından ancak insanları ayırmış ve hızlı bir şekilde 100 kişi kurtarılmıştır. Kurtarılan kişiler vapura çıkartıldıktan sonra; çay, kahve, konyak ve birer battaniye verilerek mümkün mertebe istirahat etmeleri sağlanılmıştır. Batan vapurun mürettebat ve yolcularının toplam 150 kişiden ibaret olduğu süvarisi tarafından ifade edilmiştir. Filikalar, saat 3'e kadar mesai yapmış ve deniz yüzeyine çıkan 7 kişi daha kurtarılmıştır. Biraz daha beklenildikten sonra denizden ses seda gelmediği için süvari tarafından filikalar vapura aldırılmıştır. Süvari, etrafta birilerine rastlarını ümidiyle güneş doğana kadar nöbet tutmuşsa da kimseye rastlayamadığı için saat 6 buçukta kaza yerinden hareketle saat 8 buçukta Giresun Limanına varmıştır. Cankurtarma faaliyetlerinde bulunan mürettebatın isimleri:

**Birinci Filika:** 2. Kaptan Mösyö Gladiş, Taife AnderiaHolokop, Taife Nikola Saçkof, Ateşçi Petro Laskoviç, Ateşçi Mihail Debdiçenko, Ateşçi Yorgi Kirekis.

**İkinci Filika:** 3. Süvari Mösyö İvan Ruben, Taife İvan Çetko, Taife İvan Rasimçetko, Taife Emilyyan Denikof.

**Üçüncü Filika:** 4.Kaptan Mösyö İvan Rumyançef, Taife Tecukas Bezovo Zikof, Ateşçi Alita Rodçenko, Ateşçi Pavel Perbilisko, Taife Timon Sbikalof.

**Dördüncü Filika:** Lostromo Petro Kazlof, Taife Dimitri Rasimbenk, Taife Madfesİşteplin, Taife İvan Maltikof, Ateşçi Timon, Ateşçi Dimitri Moiseenko.

4 filika için Süvari Rosanoff, can kurtarma hususundaki harikulade gayret ve faaliyetlerini bir kez daha raporunda beyan ederek mensup olduğu konsolatoya takdim etmiştir<sup>340</sup>.

---

<sup>340</sup> BOA, DH. İ. UM. EK, 72/75-lef 7, 21 Eylül 1914.

### 3. GEMİ KAZALARI ÖNCESİNDE ve SONRASINDA ALINAN TEDBİRLER

#### 3.1. DENİZ FENERLERİ ve ŞAMANDIRA

##### 3.1.1. Osmanlı Kıyılarında Deniz Feneri İnşası

Deniz taşımacılığında en iyi seyir emniyetini sağlayan unsurlardan birtanesi fenerlerdir. Gece boyunca denizlerde gemilere yol gösteren fenerler aynı zamanda kayalara çarpma, limana oturma gibi riskleri minimuma indirmenin yanı sıra boğaz girişlerini tespit etmeye de yarar<sup>341</sup>.

Özellikle deniz trafiğini aksatan rüzgâr, akıntı gibi dış etmenler limanlara girişi olumsuz yönden etkilemektedir. Karadeniz'in ayrıca hırçın olması işleri daha da zorlaştırdığı için çok eski tarihlerden itibaren özellikle boğazlarda gemilere yol gösterecek aydınlatıcı unsurlar aranmıştır<sup>342</sup>. Sir Henry Woods da aynı şekilde uluslararası komisyon üyesi olarak gemi enkazı incelemek için Karadeniz ve boğaz civarında görevlendirildiğinde Karadeniz'de kış mevsiminde seyr ü seferlerin yok denecek kadar azalması ve denizin karanlık, fırtınalı olması sonucu buraya gemilerin girerken zorlandıklarına dikkat çekmiştir. Özellikle İstanbul Boğazı'nda kaza oranlarının artmasının ardında kaptanların sahil yolunu boğazın girişine benzeterek kıyıya çok yanaşmaları kazaları arttırırken diğer bir sebep ise Kırım savaşından sonra Rusya'da yetiştirilen tahıl için Orta Avrupa ülkelerinin boğazı kullanmaları ile burada gemi trafiğinin artmasına sebep olmuştur. Boğazlarda deniz fenerlerinin öneminden bahseden Ferik Amiral Woods'un projesi ilk etapta diğer komisyon üyeleri tarafından kabul görmezken zamanla olur almıştır<sup>343</sup>.

Osmanlı'da en eski deniz feneri TSMK kaydına göre Fenerbahçe deniz feneridir. Eremya Çelebi, Fenerbahçe fenerinden bahsederken deniz üzerinde bulunduğunu ve yüksek kuleden meydana geldiğine dikkat çekmiştir<sup>344</sup>.

---

<sup>341</sup> Yasemin Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi", *JEMS Dergisi*, 6(2), 21 Mart 2018, s. 104.

<sup>342</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev.: Erol Özbek), Türk Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2003, s. 52-53.

<sup>343</sup> Sir Henry Woods, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl)*, (Çev. Em. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yay., İstanbul, 1976, s.27-30.

<sup>344</sup> Nemlioğlu Koca, 2018, 106.

Osmanlı Devleti'nin sahillerinde de diğer devlet sahillerinde boy gösteren modern anlamdaki deniz fenerlerinin inşasına 1855'te başlanmıştır. Merkez idaresi tarafından hangi mahallere fener yerleştirileceği ilan edilmiştir. Karadeniz Boğazı'nda Rumeli ve Anadolu feneri, Gelibolu, Yılan adası, Kale-i Sultaniye' nin Anadolu tarafındaki fenerlerdir. Vakanüvis Ahmet Lütfi Efendi, Takvim-i Vekâyi'den alınan bilgi içerisinde Karadeniz Boğazı'ndaki 2 fenerin de çok önceden yapıldığını dile getirmiştir<sup>345</sup>.

Rumeli Feneri bulunduğu köyle aynı ada sahip olup konum olarak Sariyer' in Karadeniz'e bakan kısmında yüksek bir tepe üzerinde bulunmaktadır. Birçok kaynağa göre Kırım Savaşı sonrası İngiliz ve Fransızlar'ın isteği üzerine inşa edildiğinden söz edilmektedir. Fakat 1583 tarihli Divan-ı Hümayun belgesinde bu fenerden bahsedildiği gibi 1703 senesi ait bir harita kaydında da görülmektedir<sup>346</sup>.

Anadolu Feneri, Rumeli Feneri'ne 2 mil uzaklıkta ve keşişleme keşte gündoğusunda 65 kadem yüksekliğinde beyaz taştan inşa edilmiştir. Fenerin kulesi 20 mil mesafeden görülmektedir. Sabit bir fener olan Anadolu feneri, 2 dakika arayla 2 beyaz 1 kırmızı ışık çakmaktadır<sup>347</sup>. Anadolu, Rumeli, Üsküdar, Ahırkapı tarafları ve Akdeniz Boğazı'na yakın Gelibolu ve Lapseki Fenerleri'nin ışıkları 15-20 mil mesafeden görülebilmektedir<sup>348</sup>.

Ahırkapı civarında ilk kez fener yapımı 3. Osman zamanında gündeme gelmiştir. Şöyle ki; Mısır'dan hareket eden yelkenlinin bu mevkide karaya oturması sonucu kendileriyle görüşülen kazazede gemiciler orada kandilleri yanan bir fenerin olması halinde kaza ihtimalinin düşeceğine dikkat çekmişler. 1907'de Sait Lik tarafından idare edilen fener "Fransız Fenerler İdaresi" tarafından yaptırılmıştır<sup>349</sup>. 15 Ağustos 1861 tarihine gelindiğinde Kandilli, Kuruçeşme, Rumelihisarı, Kanlıca, Yeniköy, Tarabya, Umuryesi Bankı ve Anadolu Kavağı Fenerleri inşa edilerek İzmit Körfezi, Çanakkale Boğazı, Ege Denizi, Akdeniz,

---

<sup>345</sup> Ahmet Lütfi Efendi, *Ahmet Lütfi Efendi Tarihi*, C.IX, (Yayımlayan: M. Münir Aktepe), İÜEF Yay, No: 3130.

<sup>346</sup> İsmail Bakar, "Bir Zamanlar Rumeli Feneri Boğaza Işık Saçan Balıkçı Köyü", *Yeşil Mart Dergisi*, S. 6, Kasım 2017, s. 18-19.

<sup>347</sup> Reşad Ekrem Koçu, "Anadolu Feneri", *İstanbul Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul, 1959, s. 801.

<sup>348</sup> BOA, C. BH, 60/2835.

<sup>349</sup> Ali Bozoğlu, "Ahırkapı Feneri ve Lik Ailesi", *Deniz Mecmuası*, 8 Aralık 2017, s.91.

Kuzey Afrika, Güneydoğu Avrupa Kıyıları ile Selanik bölgelerine de fenerler eklenmiştir<sup>350</sup>.

Fenerlerin ilk zamanlarda denizleri aydınlatma şekli ızgara içinde odun veyahut kömür yakarak balina yağı, domuz yağı, kakao yağı gibi çeşitli bitkisel ve hayvansal yağlar kullanarak sağlanırken sonrasında petrol gazı, hava gazı gibi bileşikler de kullanılmıştır<sup>351</sup>.

Zeytinyağı ile yanan fenerlerde büyük fitilli kandiller kullanılırken modern fenerlerde elektrik kullanılmıştır. Fenerlerin yakılma zamanı güneş battığında başlamaktadır<sup>352</sup>.

Modern anlamda fener yapımı Fransız bilim adamı Augustin Fresnel'in otomatik yanıp sönmeyi sağlayan aseliten gazını bu mekanizmaya eklemesi ile başlamıştır<sup>353</sup>. Çünkü Sınai Devrimi'nin ardından gelen buhar teknolojisinin denizlerde kendini göstermesi sonucu trafiğin artış göstermesi bununla doğru orantılı olarak seyir güvenliği için fener sayısının ve teknolojisinin de artış göstermesi zorunluluğunu getirmiştir. Fresnel, ilk etapta ışığın gücünü arttırarak ve önüne mercekler yerleştirerek huzme halinde yansımaları sağlamıştır. Bir sonraki aşamada ise çakma denilen yanıp sönmeye tekniğini asetilen gazının genişleme kanunlarına uyarlanması sonucu bulmuştur<sup>354</sup>.

Fener ışıklarında tercih edilen renkler ilk etapta yeşil, kırmızı ve beyaz ile sınırlıyken günümüz fener renkleri arasına mavi, turuncu ve mor renkleri de eklenmiştir. Fenerlerin isimlerinin verilmesinde nitelik, konum vs. gibi etmenler etkiliyken fener ışıklarında kullanılan renkler de onların sınıf, nitelik ve konumları hakkında bilgi vermektedir. Örneğin Avrupa yakasındaki fener ışıkları yeşil iken Anadolu yakası ışıkları kırmızıdır<sup>355</sup>.

---

<sup>350</sup> M. Taner Albayrak, "Doğu Akdeniz'de Deniz Fenerleri", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III*. Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı, Mersin, 2011, s. 272.

<sup>351</sup> M. Vefa Toroslu, "Denize Göz Kırpan Sevdalar" *Deniz Fenerleri*, İMEAK Deniz Ticaret Odası, İzmir, 2008, s.19.

<sup>352</sup> Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 204.

<sup>353</sup> Eser Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, İletişim Yay, İstanbul, 2006, s.326.

<sup>354</sup> Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihi I*, Türkiye Denicilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 221.

<sup>355</sup> Zeynel Özlü, Mustafa Murat Çay, "Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler", *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, edt. Prof Mehmet Okur, Dr. Ülkü Köksal, Dr. Volkan Aksoy, Karen Yay., s. 103.

Fenerler için daha çok yüksek mekanlar tercih edilmişse de deniz ortası sığıllıklara, liman, gemi, şamandıra, ada, mendirek gibi çeşitli yerler de seçilmiş<sup>356</sup> ve buldukları konuma göre tasnif edilmiştir. Kıyı üzerindeki fenerler “Kıyı Feneri” olarak adlandırılırken kendi içinde de “Anakara Feneri” ve “Ada Feneri” olarak ayrılmıştır. Denizlerde bulunan bazı noktaların tehlikeli olması hasebiyle gemicilere zor anlar yaşatmış ve bu sebeple “Deniz Kayalıkları ve Sığıllıkları Feneri” de inşa edilerek kaza riskini azaltmaya yönelik çalışmaya eklenmiştir. Ülkemizde inşa edilen bir diğer fener örneği “Dalgakıran Feneri”dir. Limanların giriş çıkışlarını belirlemek amacıyla dalgakıranlar üzerine dikilmekte olup genel itibariyle kesik konu biçimindedir<sup>357</sup>.

Türkiye’de deniz fenerleri lojmanlı ve lojmansız olmak üzere 2’ye ayrılmıştır. Türkiye kıyılarında bulunan 432 fener arasında 54’ ü lojmanlı olup bunların inşası 1850-1933 senelerine aittir. Lojmanlar ise genel hatlarıyla kare/ dikdörtgen ve T planıyla çizilmiştir. Yapım tekniği olarak kagir kuleler tercih edilmiştir. Kagirin malzemesi taş olup lojmanı dalga ve rutubet gibi iç ve dış etmenlerden korumaya yaramaktadır. Temelden yükselen bölmede ise malzeme olarak tuğla tercih edilmiştir. Kapı, pencere ve döşeme-tavan kaplamalarında da malzeme olarak ahşap tercih edilmiştir. Son olarak Marsilya tipi kiremit kaplı kırma çatı yapıların genelinde kullanılmıştır<sup>358</sup>.

### 3.1.2. Fenerler İdaresi

Abdülmeccid zamanında SirMichel fenerler idaresi genel müdürü olarak atanmıştır. Deniz fenerleri için Michel’e destek Fransa imparatoru III. Napolyon’dan gelmiştir. Michel, Osmanlı Devleti’nin memuru olarak iş yaparken daha sonra kendi projesini yönetme kararı almıştır. Deniz kuvvetleri bakanı arasındaki anlaşma ile fenerler idaresinde 19 yıllık imtiyaz sahibi olmuş ve Bernard Camille Collas & Michel Şirketi kurulmuştur<sup>359</sup>.

---

<sup>356</sup> Yıldız, 2014, 199.

<sup>357</sup> Veli Akçaoğlu, Sunay Akçaoğlu, “Deniz Fenerleri”, *İMO İzmir Şubesi XI. Oturum*, Sayı 117, 8 Nisan 2004, s. 577-578.

<sup>358</sup> Elif Özlem Aydın, Olcay Yerlikaya, “Türkiye’deki Deniz Fenerleri’nin Mimari Özellikleri”, *Ege Mimarlık Dergisi*, Nisan 2015, s. 30-32.

<sup>359</sup> Archives Nationales d’ Outre-Mer, 102 APOM, François Pourcelet, *Marius Michel Pacha Construction et Administration Des Phares de l’Empire Ottoman 1875-1967*, Aix-en-Provence 2001, s.6.



İşletme imtiyazı için Avusturya, İspanya, İran, Rusya ve Yunan Devletleri ile Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa ve Dersaadet'te bulunan Mösyö Bernard Camille Collas ile Memalik-i Mahrusa'da bulun fenerler direktörü Mecidiye nişanın dördüncü rütbesine sahip Mösyö Michel Mariusararlındaki sözleşmeyi 8 Ağustos 1860'ta imzalamışlardır. Anlaşmadan anlaşıldığı üzere; Kaptan Paşa tarafından tayin edilen memur ve Avrupalılardan oluşan aza ile komisyon oluşturulacaktır. Fener inşa etmek isteyen müesseseler komisyondan onay alarak verilen zaman zarfı içerisinde imar çalışmalarına başlayabilecektir. Fakat verilen imtiyaz hususunda ihtilafa düşüldüğü takdirde şartlar hükümet ile müesseseler tarafından tekrar görüşülerek sonuca ulaşılmadığı takdirde çeşitli komisyonlar tarafından karara varılacaktır.

İnşası gerekli görülen fener ve bekçi odalarının masrafları müesseselere ait olmakla birlikte inşa için gerekli arazi, hükümet tarafından ücretsiz teslim edilecektir. Fenerlerin bulunacağı arazi, hükümete ait olacağı için memurların zabıta görevleri ve beldenin asayişi açısından denetlenmesi gerekecektir. Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde, Çanakkale Boğazı'nda fener inşa edileceği ve bu fenerlerde bekçi bulundurulup malzemeleri koruma altına alınarak imtiyaza teslim edileceği maddesi yer almaktadır. İmtiyaz süresince fener ve bekçi odalarına lazım olan eşyalar mufassal bir defter kaydıyla devlet malı sayılmıştır.

Fenerlerin bütün idaresi, Osmanlı hükümeti ile komisyonun nezaretinde olmak üzere müesseselere devredilecektir. Hizmetin idaresi ve hasılatı ile memur maaşlarının tahsisi müesseselere ait olacaktır. Her ne kadar kale ve fenerlerin muhafaza ve masrafları tamamen müesseselere ait olsa da suların taşması gibi doğal afetlerde hükümet devreye girecektir.

Fenerler idaresine alıştırmak için Osmanlı tebaasından bazı memurlar burada bulundurulacaktır. Memurluğa getirilecek olan kişi hangi devlete tabi olursa olsun Osmanlı bahriyesine ait üniformayı giyecektir.

Her bir hat üzerinde inşa olacak fenerlerin rüsumundan yüzde 78 pay alınacaktır. Tersane-i Amire, Hazine-i Hassa ve Mesajeri ile Lloyd ve Rusya Kumpanyaları yüzde 5 indirimden faydalanabilecektir<sup>360</sup>. Osmanlı bandıralı ticaret

---

<sup>360</sup> A. DVN. MKL, 37/26, 29 Aralık 1898.

gemilerinden alınan fener vergisi 3 kalemde alınarak yabancı tüccarla olan rekabeti arttırılmaya çalışılmıştır<sup>361</sup>.

Fener rüsumundan muaf olacak olan sınıf harp gemileridir. Nakdi ücretle işleyen veya devlet gemilerinden olan posta ve ticaret gemileri fener vergisinden muaf tutulmayacaktır. Fener vergilerinin toplanması için tahsis edilen yerler müesseselere bildirilecektir<sup>362</sup>.

**Tablo 4:** Osmanlı Sahillerinde Yapılacak Fenerlerden Alınacak Olan Geçit Resminin Cetveli.

Hatlar	Para Hesabıyla 500-800 Tonilato Vergisi	Her Tonilato'dan Alınacak Olan Vergi
Midilli	10	5
İzmir	15	-7
Sakız	10	5
Selanik ve Golas	10	5
Sisam	10	5
Rodos	10	5
Girid	10	5
Trablusgarp	10	5
Karadeniz'in Anadolu Tarafı	10	5
Karadeniz'in Rumeli Tarafı	5	4
Venedik Körfezi	8	5

Kaynak: BOA, A. DVN. MKL, 37/26, 29 Aralık 1898.

Anlaşmaya göre Osmanlı kıyılarındaki fenerler 13 hatta toplanmıştı:

#### 1. Bahr-i Sefid Boğazı Hattı:

18 adet fener inşa edilecek, sonradan 36 adete çıkarılacaktır.

- Bozcada'ya: 15 metre yüksekliğinde kule ve üzerine 1 sabit fener
- Ereğli'ye: 6 metre yükseklikte bir kale inşası üzerine sabit bir fener.
- Ekinlik Feneri: 8 metre yükseklikte kule ile sabit fener

<sup>361</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilatoya, MoorsomUsulü'nün Uygulanması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.4, S.17, Bahar 2011, s. 315.

<sup>362</sup> BOA, A. DVN. MKL, 37/26, 29 Aralık 1898.

- Merkez Adası: 8 metre yükseklikte kule ile döner fener
- Marmaracık Feneri: 15 m yükseklikte kule inşası ile döner fener<sup>363</sup>.

## **2. Midilli Hattı:**

- Baba kalesi üzerine kırmızı liman feneri
- Mevlüd Burnu'na 1 tane fener
- Tomari Adası'na ve Midilli Burnu'na kırmızı birer liman feneri ile Midilli Limanı'nın sınırlarını göstermek için 2 direk üzerine birer kırmızı liman feneri konulacaktır.

## **3. İzmit Hattı:**

- Hacı Limanı yakınında Merminci Burnu'na 15 metre yükseklikte bir kale üzerine 2. numaradan bir sabit fener
- Gediz Nehri kumsalı burnunda 4. numaradan duba feneri
- Yenikale Burnu'nda 2 adet liman fenerini 12 metre yüksekliğinde 1 direkli duba

## **4. Sakız Hattı:**

- Spalmodora ceziresinde 10 metre yüksekliğinde bir kule inşasıyla üzerine 4. Numaradan bir döner fener yapılacaktır. 2 Kaleye de Sakız limanını göstermek için 1 adet liman feneri

## **5. Selanik ve Galos Hattı:**

- Palos Burnu'na 15 metre yükseklikte kule yapılarak üzerine 4. numaradan döner fener
- Kesendire Burnu'na 12 metre yüksekliğinde bir kale inşasıyla üzerine 5. Numaradan kırmızı ve sabit bir fener
- Mezar Burnu'na bir direk ile üzerine 2 adet liman feneri
- Selanik Limanı'na bir direk ile üzerine 1 liman feneri

---

<sup>363</sup> Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, Türkiye Denicilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s.225.

## **6. Sisam ve İstanköy Hattı:**

- Kuş Adası: Dimitri Burnu'na, Vati Adası'na, İstinköy'de Kumburnu'na birer direk ile üzerlerine bir fener

## **7. Rodos Hattı:**

Rodos'ta mevcut bulunan kule ile fener

- Değirmen Burnu'na direk üzerinde kırmızı bir liman feneri

## **8. Karaman ve Şam Hattı:**

- Mersin'e bir direk ile 2 liman feneri
- İskenderun'a bir direk 2 liman feneri
- Lazkiye'ye kırmızı bir fener
- Trablusşam Küçük Adası'na bir direk ile kırmızı bir fener
- Trablusşam kalesi üzerine kırmızı bir fener
- Beyrut'a bir kale ile üzerine 4. Numaradan bir döner fener
- Beyrut Kalesi üzerine kırmızı bir liman feneri
- Hayfa ve Yafa'ya bir direk ile 2 adet kırmızı liman feneri
- Kıbrıs'tan Larnaka Limanı'na kadar olan bölgede bir direk ile 2 adet liman feneri

## **9. Girit Hattı:**

- Hanya Limanı'na bir kale ile üzerine 5. numaradan sabit fener
- Girit ceziresinde bulunan Suda Limanı'na bir direk ile bir liman feneri

## **10. Trablusgarp Hattı:**

- Trablus'a bir direk ile bir liman feneri
- Bingazi'ye bir direk ile bir liman feneri
- Derne Limanı'na bir direk ile bir liman feneri

## **11. Karadeniz'in Anadolu Hattı:**

- Ereğli'ye 5. numaradan sabit kırmızı fener

- Giresun'a bir direk ile 2 adet kırmızı liman feneri
- Batum ve Trabzon'a birer kale 5. numaradan birer sabit fener
- Samsun'a 5.numaradan bir fener

### **12. Karadeniz'in Rumeli Hattı:**

- Bergos' a bir direk ile 2 adet liman feneri
- Galata Burnu'nda bulunan tabya üzerine 5. numaradan sabit bir fener
- Varna Limanı'na bir direk ile bir liman feneri

### **13. Venedik Körfezi'nin Uzunluk Hattı:**

- Bar Limanı'na bir kale 5. Numaradan bir sabit fener
- Dıraç'a bir direk üzerinde bir liman feneri
- Palermo'ya bir direk üzerinde bir liman feneri konulacaktır<sup>364</sup>.

1856 tarihinde Osmanlı kıyılarındaki fener inşa ve tamir, onarım işlemleri uluslararası komisyon tarafından belli bir sayıyla sınırlı tutulup yeterli görülürken 19. yy. sonlarına doğru bu sayı artmıştır. Sayının artması üzerine Fransa ve İngiltere, Osmanlı Hükümeti'nden fener vergi oranlarını arttırmasını talep etmiştir. Ticaret gemilerinin tonajlarına ve taşıma güzergâhlarına göre fener vergi oranlarında değişiklik yapılırken 1896 sonrası 800 ton üzerinden vergi alınmaya gidilmiştir<sup>365</sup>.

Osmanlı Hükümeti ile fenerler idaresi borç alma karşılığında imtiyaz sözleşmesi imzalamıştır. 1913'te son sözleşme avans karşılığı yapılmış ve imtiyaz 1924 senesinden itibaren 25 yıl uzatılmıştır. I. Dünya Savaşı zamanında taraflar arasında çıkan anlaşmazlıklar dolayısıyla protokol toplanmış ve 1923'te onay almıştır. Buna göre Osmanlı sahillerine giriş yaparak fenerlerinden yararlanan gemilerden alınan vergilerin ¼ 'ü Osmanlı'ya pay edilmiştir<sup>366</sup>.

<sup>364</sup> BOA, A. DVN. MKL, 37/ 26, 29 Aralık 1898.

<sup>365</sup> Cihan Özgün, "XIX. YY Levant Dünyası'nda Deniz Fenerleri Bodrum Örneği", 3. Uluslararası Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu, Ege Üniversitesi İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yay. No: 6, C. 2, İzmir, 2014, s. 770-775.

<sup>366</sup> Toroslu, 2005, s.44.

### 3.1.3. Yağmalama ve Hakimiyet Aracı Olarak Kullanılan Fenerler

Deniz fenerleri ve idaresi doğrudan doğruya hükümete ait sayılmış, buna rağmen fenerlerin hükümet tasarrufunda olduğu bazı taraflarca dikkate alınmayarak eşyaları yağma edilmeye çalışılmıştır. Bu gibi durumların zuhur etmemesi için Bahriye Nezareti tarafından tedbirler alınsa da önü alınamamıştır<sup>367</sup>. Örneğin; İngilizlerin Akdeniz ve Kızıldeniz’de mevki tutmak ve buraya nüfuz etmek için ellerine geçen her durumu fırsata dönüştürmeye çalıştıkları kaydedilmiştir. Osmanlı tasarrufundaki Akdeniz ve Kızıldeniz fenerler idaresini ele geçirmek isteyen İngiliz Hükümeti, Bab-ı Âli’ye gönderdiği bildiriye, Kıbrıs’taki fenerler idaresinin Eylül’ün sonuna kadar devralınacağını beyan etmiştir. Bu madde meclis-i vükelada müzakereye sunulmuş ve bir müdahalede bulunulmamıştır. Yemen vilayetinin iskelesi olan Hudeyde ile o sahilde bulunan diğer mühim noktalara da İngiltere Devleti fenerler inşa edeceğini ve memurlar atayacağını Bab-ı Âliye bildirmiş ve bu 2 fenerin 25-30 bin lira ile karşılığında inşasına onay verilmişse de fenerlerin icabına bakılmamıştır. Buna karşılık İngilizlerin bu durumu bahane ederek fener inşa ettikleri yerleri temellük edecekleri anlaşılmıştır<sup>368</sup>. İlhan Ekinci tarafından benzer belgeler tespit edilmiştir. Osmanlı Hükümeti ile İngilizler Şattularap nehrinde de hakimiyetlerini fener ve şamandıra gibi semboller üzerinden devam ettirmişlerdir. Karşılıklı olarak egemenlik alanı olarak görülen şamandıra ve fenerler özellikle İngilizler tarafından uluslararası deniz hukuku sınırlarını aşacak şekilde kullanılınca tansiyonların yükselmesine sebep olacak fakat Osmanlı yetkilileri durumdan rahatsız olsalar da İngilizlerin siyasi baskısı daha ağır basacaktır<sup>369</sup>.

Deniz fenerlerinin inşasıyla birlikte yağmalama olaylarına dair kayıtlar mevcut iken bundan önceki yüzyıllara ait kayıtlarda ise gemilerin daha emniyetli sefer yapabilmesi için yakılan ateş, yağmalayıcılar tarafından gemiyi karaya oturtup eşyaları yağmalamak için kullanılmıştır<sup>370</sup>.

<sup>367</sup> BOA, DH. MB. HPS. M, 18/32.

<sup>368</sup> BOA, Y. PRK. AZJ, 9/73, 1895.

<sup>369</sup> İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yay., 2007, s. 326-327.

<sup>370</sup> Mesut Karakulak, Halim Kılıç, “Bir Buharlı Güzergâhı’nı Aydınlatmak: Kıbrıs’ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878)”, *Akademik Bakış Dergisi*, C. 11, S.23, 2018, s.143.

### 3.1.4. Savaş Esnasında Kapatılan Fenerler

Osmanlı 'da fenerler savaş esnasında söndürülerek düşmanların liman veyahut gemi yerlerini tespit etmesi önlenmeye çalışılmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 22 Nisan 1916 tarihli bildirisine göre; Düşman uçaklarına hedef gösterebilecek nitelikte olan deniz fenerlerinin saldırı esnasında ışıklarının söndürülmesi ve bu durumun Bahriye Nezareti'ne bildirilmesi gerekmektedir. Örneğin; Polis müdürlüğü tarafından Ayastefanos Fenerinin gece saat 12'de söndürüldüğü ve sabaha kadar sönük kaldığı ser gardiyan tarafından bildirilmiştir.

Fenerlerin ne kadar müddet sönük kalacağı ve ne zaman yakılacağına dair malumat fenerler idaresi tarafından 15 Nisan 1916 tarihli bildiriye yayımlanmıştır<sup>371</sup>. Harp münasebetiyle söndürülen Osmanlı fenerlerinin hizmetinden yararlanılmadığı için şirket vapurlarından alınmış olan fener rüsumunun iadesine dair "Levand Kontor" İdaresi istekte bulunmuştur. Savaş esnasında kapatılan fenerlerin bekçilerinin maaşları ve makine mühendislerinin harcırahları kesilmeyip fenerler idaresinin masrafları da değiştirilemeyeceğinden dolayı verginin iadesi güçleşmiştir. Bunun üzerine fenerler idaresi ve deniz hukuku müşavirliğinin konuyla ilgili bildirimleri Şura-ı Devlet'e iletilmiştir.

Savaş sırasında Tirebolu ve Ünye'de, 2'si Karadeniz' de, 6'sı Adalar Denizi ile Akdeniz'de olmak üzere toplam 8 fener inşa olunmasına karşılık gemilerin seyir selameti düşünülmüştür. Bir yandan vapur şirketleri tarafından vergilerin iadesi beklenirken hükümetgemilerin daha rahat seyredebilmesi için onlardan 1 sefer vergisi olarak sahilini aydınlatmış olup harp gibi zaruri durumlarda fenerlerin bir müddet söndürülmesi icab etse bile verginin alınmaması söz konusu olmayacaktır. 30 Eylül 1911 tarihinden Eylül 1913 tarihine kadar fenerlerin söndürülmüş bulunduğu müddete ait verginin iadesi hususunda gemi şirketlerinin talebi karşılansınmazken yabancı gemiler, fener vergisini bir vergi mahiyetinde tanımayarak ifa edilmiş hizmetin karşılığı olduğunu ve fenerlerin söndürüldüğü günden itibaren hizmeti kesilmiş olmakla vergi alınmayacağı gibi alınmış olanların da iadesinin gerekeceğini iddia etmiştir. Osmanlı Hükümeti ise buna karşılık, bu bakış açısının doğru olmadığını beyan etmiş ve fenerlerin gece söndürülmesi ile onlardan

<sup>371</sup> BOA, DH. EUM. 3. Şb, 13/41, 29 Haziran 1918.

faydalanmanın tamamıyla bitmiş olmadığını gündüzleri de gemilerin buldukları yer için işaret konumunda olduklarını vurgulamıştır<sup>372</sup>.

### 3.2. BAHR-İSEFİD, BAHR-İ SİYAH ve BAHR-İAHMER BÖLGELERİ'NE KONAN ŞAMANDIRALAR

Türkiye’de bulunan boğazların coğrafi ve jeomorfolojik yapısı denizlerdeki seyir güvenliğinin ilk etapta buradan sağlanmasına sebep olmuştur. Ulusal ve Uluslararası köprü niteliğindeki Türk Boğazları’ndan geçecek olan gemilerin güvenliği için her dönem tedbirler alınmaya çalışılmıştır<sup>373</sup>.

İstanbul Boğazı’ndaki tehlike arz eden bölgelerde önlem alınmaması birçok gemiyi hasara uğratmış bu sebeple Şura-ı Bahriye’ye şamandıra temini için haber verilmiştir<sup>374</sup>. Bahriye Nezareti, 1870 senesinin Aralık ayında boğazın 10 kritik bölgesine şamandıra yerleştirileceğini ve bunun için 2 bin liraya ihtiyaç duyulduğunu bildirmiştir<sup>375</sup>. Bu noktalardan birisi Ayastefanos Burnu’dur. Buradaki sığlığın fark edilmesi açısından sahilden 5 buçuk kulaç derinliği olan noktaya 27 Mayıs 1885 tarihinde 1 adet “çanlı şamandıra” koyulmuştur<sup>376</sup>. Çanlı şamandıra: “Işıklı şamandıralardan önce kullanılan ve denizin sığ yerlerini gemicilere haber vermek için böyle sığ yerlere konan, dalgaların sallantısı ile çanları ses çıkaran şamandıra”dır<sup>377</sup>.

Çanakkale Boğazı’ndaki şamandıra noktaları ise Çardakburnu Sahili ile başlamaktadır. Sahilin 5 kulaç derinliğinden geçen gemilerin ekserisinin kazaya uğraması sonucu boğazın 2 tarafına, karşısına, Kumkale Feneri açığına, Seddülbahr’in güneyine ve son olarak Yeni şehir Burnu’nda bulunan noktalara “Çanlı ve basit Şamandıra” konulmuştur. Çanlı şamandıralar sayesinde buradan geçen gemilerin kaza riskinin minimuma inmesi hedeflenmiştir. Rumeli Sahili’nde ve Kilibahr’in aşağı tarafında bulunan kayaların açığında ve Anadolu Sahili’nde 4

<sup>372</sup> BOA, HR. HMŞ. İŞO, 71/17, 17 Ağustos 1918.

<sup>373</sup> Sibel Turan, “Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 6, S.1, 2004, s. 63-66.

<sup>374</sup> BOA, İ. ŞD, 17/714, 11 Temmuz 1870.

<sup>375</sup> BOA, İ. ŞD, 17/714, 11 Temmuz 1870.

<sup>376</sup> BOA, HR. TH, 57/8.

<sup>377</sup> İlhan Ayverdi, *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, (Redaksiyon.: Ahmet Topaloğlu), Kubbealtı Neşriyat, C.1, 2005, s.525.



mil genişliği olan bir kumsal ile Karanlık Limanı'nın kuzey kısmında ve Bozcaada karşısında da çanlı şamandıra konulmuştur<sup>378</sup>.

İzmir Körfezi'ndeki bazı noktalarda gemilerin karaya oturması durumu meydana geldiği için özellikle İngiltere Nazırı tarafından Osmanlı hükümeti haberdar edilmiştir. Buna karşılık Bahriye Nezareti tarafından bu bölgeye şamandıra eklenmiştir<sup>379</sup>.

Bahr-i Ahmer 19. yüzyılın son çeyreğinde Avrupa, Hindistan, Çin, Doğu Afrika ile Yeni Zelanda gibi memleketler arasında ticaret için en mühim merkezlerden biri iken alınan tedbirlerin yok denecek kadar az olması sebebiyle en tehlikeli deniz geçidi sayılmaktaydı. Bahr-i Ahmer' in Arabistan limanlarında yalnızca küçük tonajlı gemileri bulunmaktaydı. Önemli yerlerine gerekli fener ve şamandıralar yerleştirilmiş olsa idi bu limanlar bütün gemilere ev sahipliği yaparak ticaretten de mahrum durumda kalmayacağı için Bahr-i Ahmer' in sahillerinde belli bölgelere şamandıra ve fener inşa olunması kararlaştırılmıştır<sup>380</sup>. Bunun üzerine hükümet harekete geçerek Kaptan-ı Derya ve Bahriye Nazırı Hacı Rasim Paşa ve Devlet-i Aliye fenerlerinin imtiyaz sahibi olan Mösyö Bernard Collas ve Mösyö Marius'a şamandıra ve fenerler ile ilgilenmeleri için görev verilmiştir. Bu sözleşmeye göre gerekli görülen mevkilere; kırmızı fener, beyaz fener, fener dubası, şamandıra ve sol ziya temin edilmiştir<sup>381</sup>.

1936 tarihinde denize kıyısı olan devletler Cenevre'de toplanarak şamandıra düzeni hakkında görüşmüş, LALAA ve LALA B olmak üzere 2 tane uluslararası şamandıra bölgesi belirlenmiştir. Türkiye LALA A şamandıralama bölgesini kullanarak sancak(sağ) yeşil, iskele (sol) kırmızı renkleri ile geçiş üstünlüğü bölgesi kabul edilmiştir<sup>382</sup>.

### **3.2.1. Şamandıralardan Alınan Vergiler**

Sanayi Devrimi ve 1838 ticaret sözleşmesi sonrası Osmanlı limanları yabancı gemilerin uğrak mekanı olmuştur. Bu sebeple gemilerin yolcu ve yük indirmesinde

<sup>378</sup> BOA, HR. TO, 245/67, 15-04-1870, BOA, HR. MKT, 588/37.

<sup>379</sup> BOA, HR. TO, 232/23/, 30-01-1859.

<sup>380</sup> BOA, A. DVN. MKL, 81/30-lef 17.

<sup>381</sup> BOA, A. DVN. MKL, 81/30.

<sup>382</sup> Hasan Bora Usluer, *Türk Boğazları'nda Fenerler ve Sis İşaretleri'nin Elektronik Seyir'eEntegrasyonu'nun İncelenmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Aralık 2010, s. 33-34.

zorluk yaşaması Mösyö Collas' a Marsilya ve Londra' ki gibi modern rıhtım inşa fikrini sunmasına sebep olmuş ancak reddedilmiştir<sup>383</sup>. Bunun üzerine Liman Nazırı Hubert Paşa 1869'da İngiltere'ye şamandıra sipariş vermiş ve ilk şamandıra kullanımı 1870'te başlamıştı ancak şamandıra vergisi vermek istemeyen yabancılar gemilerini mendireklere bağlamıştır. Bu da çoğu kez liman içinde karışıklığa sebep olunca Michel Paşa "Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (Sociétés Quais et Entrepôts de Constantinople) 'ni kurarak şamandıra devrinden rıhtım dönemine geçiş yaptırmıştır<sup>384</sup>.

Dersaadet Limanı' nına giriş yapacak olan ticaret gemilerinin selameti ve düzeni için konulan şamandıralar liman idaresi tarafından bazı kısıtlamalar ile kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Gemilerden alınacak olan şamandıra resmi 4 bin lira olarak belirlenmiş fakat bu duruma itirazlar gelmiştir<sup>385</sup>.

Dersaadet Rıhtımı'na yanaşıp şamandıra kullanmayan yabancı gemilerden şamandıra resmi alınmasına yapılan itirazlara karşılık Bahriye Nezareti tarafından cevap verilmiştir. Rıhtım tarifelerinin şamandıra resmi bazı muhtelit komisyonlar tarafından daha rıhtım inşası gerçekleştirilmeden önce geçici bir süreliğine karşılanmış olduğundan inşaatın tamamlanmasından sonra rıhtıma yanaşan vapurlardan hem rıhtım hem de şamandıra resmi alınması muhakkak olamayacaktır. Hükümetin şamandıra teminindeki amacı maddi kazanç elde etmekten ziyade gemilerin liman içindeki seferleri sırasında çarpışma ve kazaların önünü alabilmek olması sebebiyle Bahriye Nezareti'nin almış olduğu karara göre, bir vapur limana yanaşırken veya limanda dururken bir kaza meydana gelmemesi için şamandıraya palamar bağlama gereği duymuş ise vapur şamandıra almış gibi vergisini ödemeye mecbur tutulmuştur<sup>386</sup>. Ancak vapur hareket halindeyken bir arıza sebebiyle kaza yapabileceği düşünülerek kısa bir süreliğine tesis edilen şamandıralara palamar takanlardan şamandıra resmi alınmasının doğru olmayacağı bildirilmiştir<sup>387</sup>.

Bahriye Nezareti'nin tezkere ekinde; Dersaadet Limanı'nın ıslahı için muhtelit komisyonu oluşturulmuş ve komisyon kararına göre şamandıraların

---

<sup>383</sup> [https://www.galataport.com/assets/docs/gp\\_tarihce](https://www.galataport.com/assets/docs/gp_tarihce).

<sup>384</sup> [https://www.galataport.com/assets/docs/gp\\_tarihce](https://www.galataport.com/assets/docs/gp_tarihce).

<sup>385</sup> BOA, BEO, 1270/95215, 1900.

<sup>386</sup> BOA, HR. H.MŞ. İŞO, 181/62.

<sup>387</sup> BOA, BEO, 1305/97812.

tesisinde gerekli olan masraftan başka Dersaadet Limanı'na giriş yapacak ticaret gemilerin selameti için Liman İdaresinin istemi üzerine mahya bulundurulması, vapur ve filikaların tamir ve temizliği, kömür ve çalışanların maaşları gibi bir takım masrafa karşılık olmak üzere 20 bin Osmanlı Lirası'nın ödenmesi için toplam 4.000 liralık masraf delegeler tarafından kabul edilmiş ve o zaman yapılan istatistiğe göre limana giriş yaptığı onaylanan gemiden alınacak olan vergi 4 bin lira olarak onaylanmıştır<sup>388</sup>.

### 3.3. TAHLİSİYE, KILAVUZLUK ve RÖMORKÖR HİZMETLERİ

#### 3.3.1. Cankurtaran

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan aynı zamanda Karadeniz ve Marmara'nın kesişim yeri olan Boğaziçi'nin antik kaynaklarda karşılık bulduğu isimler; Halic-i Bahr-i Rum, Halic-i Bahr-i Siyah, Halic-i Konstantiniye, İskender Boğazı, Konstantiniye Boğazı, Mercül-Bahreyn, Mecma'ül-Bahreyn, İslambol Boğazı şeklindedir. Boğaziçi, jeolojik bir fay çöküntüsüne sahip olduğu için Marmara ile Karadeniz'i birbirine bağlayabildiği gibi düz bir kanal yapısına sahip olmadığı, birçok akıntıya sahip olduğu için de 2 deniz arasında ulaşımı sağlayabilmektedir. Boğazda bulunan bu akıntılar eski zamanlardan beri birçok geminin korkulu rüyası haline gelmiştir<sup>389</sup>.

Bu akıntılara karşılık olarak kıyıları arasında kaza riskini azaltmak için gerekli tedbirler alınmaya çalışılmıştır. 1872 senesindeki imtiyazın şartlarına göre; vapurların baş ve kış tarafında 12'şer adet can simidi bulunacağı, 2 köprü arasında 3'ten fazla kumpanya vapuru bulunmayacağı, köprü geçişlerinde yavaş hareket edileceği kararlaştırılmıştır. 1909 senesinin şartnamesinde ise; gemilerin uygun miktarda yolcu alması, her 3 ayda bir vapurların teknik kontrolden geçirileceği belirlenmiştir<sup>390</sup>. Karadeniz'den Boğaz'a giriş kısmında da Boğaz'da da güvenlik önlemleri arttırılmaya çalışılmıştır<sup>391</sup>.

<sup>388</sup> BOA, HR. HMS. İŞO, 181/61, 8-04-1900.

<sup>389</sup> Süleyman Faruk Göncüoğlu, "Dünya'nın En Zorlu Doğal Su Yolu: Boğaziçi'nin Vapurlar İle Mücadelesi", Orhan Berent, Murat Koraltürk (Haz.), *İskeleyle Yaşanan Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yay., İstanbul, 2013, s. 97-98.

<sup>390</sup> Koraltürk, 2005, 46-47.

<sup>391</sup> Wiener, 2003, 124.

Sultan Abdülaziz döneminde Karadeniz’de meydana gelen bir fırtınada 70 kişi hayatını kaybederken başka bir fırtınada 150 yelkenlinin batması sonucu birçok gemici boğularak can vermişti<sup>392</sup>. 1866 senesinde kıyı emniyeti hizmetlerinden biri olan tahlisiye idaresinin kuruluşu hakkında İsveç ve Norveç sefirleri ile İstanbul’da görüşmeler yapıldı. Tahlisiye idaresinden yararlanacak olan yabancı vapurların vergi oranları da gündeme getirildi. 1869 senesinde kurulan komisyon ile de vergi oranı kesin olarak belirlendi. Aynı sene içerisinde de yabancı büyükelçilerin gözetiminde, İstanbul Liman Riyaseti’ne bağlı Tahlisiye İdaresi kuruldu<sup>393</sup>.

Sir Henry Woods, alt komisyonda görevli iken 1868-69 senesinde İstanbul Boğazı ve boğaza yakın Karadeniz kıyılarında çalışmalar gerçekleştirdi. Karadeniz’in en tehlikeli noktalarına kurtarma istasyonları inşa etmiş, İngiltere Fenerler ve Plotaj İdaresi ile anlaşarak can kurtarma botu ve gemiye halat çekebilmek için roket temin ettirmişti. Ayrıca eksperler getirtilerek kazaya uğramış gemi ve mürettebatının kurtarılması nasıl kurtarılacağı hakkında Türk denizcilerine eğitim verecekti<sup>394</sup>. Bu batmaz deniz motoru ve fırlatıcı aygıtların yanı sıra kullanılan tulum şamandırası insanların kaza esnasında gemiden rahatlıkla kurtulabilmesini sağlayacaktı. Kilyos’ ta kurulan kurtarma istasyonunda bu malzemeler kullanılarak 15 gemi 478 kişi kurtarılmıştır<sup>395</sup>. Amiral Woods’un Boğaz girişinin sağ ve sol kıyılarında kazazedeler için kurmuş olduğu 16 tahlisiye istasyonunun Avrupa yakasındaki bölgesi Palmer idaresi altında; 50 kişilik personel ve 4 istasyon, 5 barınak, 2 cankurtaran sandalı, 5 havai fişek bataryası gibi teçhizattan meydana gelmekte idi. Asya yakasındaki bölge ise Doyle idaresi altında bulunup 50 kişilik personel ile 4 istasyon, 4 barınak, 2 cankurtaran sandalı, 4 havai fişekten ibarettir<sup>396</sup>.

İstanbul Liman Reisi olan Ethem Paşa, Anadolu ve Rumeli sahillerinde tesis edilmiş olan tahlisiye istasyonların harcamalarını karşılamak için gemilerden tonaj başına alınacak olan vergilerin belirlenmesi ve denetlenmesi için 2. kez komisyon toplamıştır. Gemilerden ton başına 15 altın para alınacağı, düşük olan gümrük vergilerinden de arttırılacağı kararlaştırıldı. Bahriye Nezareti’nin tahlisiye

---

<sup>392</sup> Tutel, 2006, 317.

<sup>393</sup> Yıldız, 2014, 215.

<sup>394</sup> Woods, 1976, 47.

<sup>395</sup> Wiener, 2003, 125.

<sup>396</sup> Yıldız, 2014, 216.

istasyonları için yapmış olduğu harcamalara karşılık gemilerden alınacak vergi miktarı 20 altın paraya çıkartıldı.

Avusturya, Rusya, Belçika, Hollanda, İngiltere, Fransa, İspanya, Amerika, İtalya ve Yunanistan devlet sefirleri Bab-ı Âli'ye nota vererek tahlisiye idaresi için tekrar görüşme talep etmişlerdir. Dilaver Paşa yönetiminde toplanan komisyonun aldığı karara göre, adı geçen yabancı devletler tarafından belirlenen bir delege ve İstanbul Liman Reisi'nin komisyon kararı ile cankurtarma istasyonlarının denetimi sağlanacaktır. Tahlisiye İdaresi Cumhuriyet'in ilanından sonra Fenerler İdaresi ile Kıyı Emniyeti işletmesi bünyesinde toplanmıştır<sup>397</sup>.

### 3.3.2. Kılavuzluk ve Römorkörcülük

Kılavuz kaptanlık mesleğine M.Ö 1700 senesi Hammurabi Kanunları'nda rastlanılmaktadır. Boğaz, geçit, kanal, körfez, liman giriş- çıkışlarında deniz taşıtlarında güvenliği sağlayacak olan kılavuz kaptanlık, Amerika deniz hukukunda sığ sularda, dar kanal ve limanlarda gemiyi tehlikeden korumaya yarayan rehber olarak geçmektedir. Türk hukukunda ise seyir halindeki gemi için kaptana danışmanlık yapan görevlidir<sup>398</sup>.

Türk boğazları dediğimiz İstanbul ve Çanakkale Boğazları yapı itibariyle dar su yolu olduğu için buralardaki sahil yapısı, görüş açıları, akıntı, med-cezir, yoğun hava akımları gibi etmenler yoğunluk kazanmaktadır. Tehlikeli konum niteliğindeki boğaz, kanal, liman, körfez gibi yerlerde; akıntı veyahut rüzgar ne zaman etki ederse ne kadar dümen basılmalıdır, seyir halindeki vapurlarda oluşabilecek motor arızası karşısında hangi iskeleye gidilebilir gibi sorunlara kılavuz kaptanlar yetişmektedir<sup>399</sup>.

Kılavuzluk Teşkilatı'nın modern anlamdaki temelleri Türkiye'de XIX. yüzyılda atılsa bundan önceki süreçlerde de kılavuzluk hizmetine başvurulduğu bilinmektedir. Piri Reis Kitab-ı Bahriye'sinde Venedik şehrindeki kılavuz kaptanlar hakkında bilgi vermiştir. Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmeti, genelde

---

<sup>397</sup> Camcı, 1994, 220.

<sup>398</sup> Ali Cemal Töz, *Türkiye'de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s. 16-20.

<sup>399</sup> Camcı, 1994, 229-231.

kıyılarda yaşayan, daha çok o coğrafya hakkında yeterli bilgiye sahip kişilere verilmişti<sup>400</sup>.

Karadeniz kıyıları gemicilerin korkulu rüyasıydı. Özellikle dönemin Rus tüccarları fırtına sebebiyle gemilerin bu bölgede zarar görmesini engelleyememiş bunun sebebi daha çok fırtına değil Rus tüccarlarının Karadeniz'i iyi tanınamalarından kaynaklıydı. 18. yüzyıla ait birçok arşiv belgesinde Karadeniz'de meydana gelen gemi kazalarına dair örnek bulunmaktadır. Bu sebeple Rus kaptanlar yanlarına kılavuz olarak o coğrafyayı tanıyan Osmanlı reayası kaptan almak mecburiyetinde kalmıştı. Reayadan temin edilen kılavuz kaptanların çoğunluğu Rum'du<sup>401</sup>.

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu sularda özellikle trafiğin yoğun olduğu İstanbul Limanı ve boğazlarda kılavuzluk hizmeti verebilecek şirketlerin kurulmasının çok karlı bir olabileceği fikri bazı sermayedarların ilgi odağı olmuştu<sup>402</sup>.

Teşkilat kurulmadan evvel İstanbul Boğazı'nda İngilizler, Çanakkale Boğazı'nda ise Romen ve Yunanlı kaptanlık kılavuzluk yapmıştı. 1895 senesinde bu hizmet kontrol altına alınarak Galata bankerleri ve Avrupalı sermayedarlar tarafından "Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi" kurulmuştur. Şirkete alınacak olan kılavuz kaptanlarda, boğaz hakkında pratik- teorik bilgi, İngilizce, İtalyanca gibi dil gibisi aranmıştır. Kılavuzluk için oluşturulan tüzüğe göre 1000 groston ve üzeri gemilerin boğaz veya limana girişlerinde zorunlu olarak kılavuz kaptan bulundurmaları belirlenmişti. Kılavuz kaptanlardan dolayı bir kaza meydana geldiği takdirde şirketin kaptanı görevden alma yetkisi bulunuyordu. Kaza sonucu can kaybı meydana geldiğinde ise yargılanmak üzere hükümete teslim edilecekti<sup>403</sup>.

Osmanlı Devleti'nde Kılavuz Teşkilatı'nın modernleşme sürecinde öne çıkan isim Süleyman Nutki olup 1892'de Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın kurduğu komisyon ile etkin hale gelmiştir. Kılavuzluk işlerinin kişilere bırakılmayacağı, devlet eliyle idame ettirileceği kararını veren teknik ve idari 2

---

<sup>400</sup> Murat Koraltürk, *Süleyman Nutki, Kılavuz Kaptanlık ve Siyah Kitap*, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, İstanbul 2009, s.6.

<sup>401</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, Ekim 2019, s. 118-120.

<sup>402</sup> Koraltürk, 2009, 7.

<sup>403</sup> Yıldız, 2014, 219.

bölümlük talimatnameyi hazırlayan komisyon üyelerinden biri de Süleyman Nutki'dir. Hazırlanan talimatnamede; *Boğazlar, Marmara Denizi ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk imtiyazı verilen Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, İstanbul Limanı ile Salacak, Seddülbahir, Gelibolu ve Anadolu Kavağı'nda birer kılavuz istasyonu kuracaktır. Bu istasyonlar gerekli sayıda kılavuz kaptan, römorkör, istimbot ve motorbot bulundurulacaktır.* 1. Dünya Savaşı'nın başlaması Seyri Sefain İdaresi'nin nizamname maddelerini ertelemesine sebep olmuştur. 1916 senesinde ise şirket bünyesinde Römorkörcülük ve Kılavuz şubesi kurulabilmiştir<sup>404</sup>.

Dersaadet'terömorkörlük, kılavuzluk ve dalgıçlık şirketi için birkaç römorkör temin edildiği gibi Avrupa'dan da ek olarak römorkör getirilerek işletmeye başlanılmıştır. "Karaca" adındaki yönetici işletmeyi terk edince yerine Fransalı bir yönetici atanmış, Karaca ise Kala-ı Sultaniye'de römorkörlük ticareti ile uğraşan Mösyö Girek ile anlaşarak 5 adet römorkör temin edip Dersaadet'te başka bir römorkör şirketi kurma olanağı yakalamıştı<sup>405</sup>. Kale-i Sultaniye'ye gelmiş olan Grek, burada gemicilik yapmış ve bir müddet sonra Hacı Hamza Bey'in küçük bir römorköründe kaptanlık yaparken gitgide römorkörün yarısına sonra da tamamına sahip olmuştur. Bahri Sefid Boğazı dahilinde ve haricinde gemi tahsili işine girişen Mösyö Grek, işlerini genişleterek 12 vapuru daha idaresine almış ve bir aile şirketi kurmuştur<sup>406</sup>. İngiltere tebaasından Mösyö Grek'in Kale-i Sultaniye'de kurmuş olduğu tahlisiye kumpanyasının senevi olarak binlerle lira kazandırdığından ötürü devlet, şirketin yabancılar tarafından işlettilmesinden Tersane-i Amire'nin işi devralmasını ve vapurlarının da Osmanlı bayrağı çekmesini uygun görmüştür. İstenilen şartlar yerine getirilmediği sürece kumpanyanın, tahlis edecekleri vapurların durumuna göre tahlisiye ücreti üzerinden Hamidiye-Hicaz demir yolu masrafları için % 10 civarında yardım -senede 4-5 bin lira- kesilecekti. İngiliz şirket bu durumu kabul etmeyince resmi izin gerçekleştirilememiş fakat bu seferde aynı mahalde Almanya tahlisiye kumpanyası kurulmuştu. Hükümet bunun üzerine şartları biraz daha yumuşatarak senelik kazançtan %20'lik pay alacağını Bahriye Nezareti'ne bildirmiştir<sup>407</sup>.

---

<sup>404</sup> Koraltürk, 2009, s.7.

<sup>405</sup> BOA, Y. MTV, 151/35, 14 Şubat 1897.

<sup>406</sup> BOA, DH. MKT, 714/37-lef 4.

<sup>407</sup> BOA, DH. MKT, 714/37, 26 Mayıs 1903.

Römorkör, kılavuz ve tahlisiye şirket vapurları belli günlerde seyir halindeyken bayrak takmamaları için uyarılmıştı. Böyle bir kararın sonucunda yabancı şirketlerin önü alınmaya çalışılmış fakat gözlemler sonucu aynı şirkete mensup olan römorkörlerden bazılarının Fransız, bazılarının ise İngiliz bandırası çekmeye devam ettikleri bilinmektedir. İngiliz bandırası çeken römorkörler Avrupa'nın çeşitli şehirlerinden getirilmiş olup güvertelerinde yüksek köşkleri bulunan küçük vapurlardır. Bu römorkörler ihtimal ki İskoçya'da inşa edilmiş olduklarından İngiliz bandırası çekmektedirler. Halbuki İtalya tezgahlarında inşa edilmiş olan eski usul römorkörler ile Rus gemileri çarpışınca Büyükdere tezgahlarında parçalanmaya mecbur kalınmış ve yerine yandan çarklı römorkörler tahsis edilerek Fransız bayrağı takılmıştır. Römorkör şirket vapurlarının bacalarında cengari rengi bir zemin üzerine Malta'nın milli nakışı bulunmaktadır<sup>408</sup>.

Türk karasularında kabotaj uygulaması olmasına rağmen tahlisiye işleri Cumhuriyet devrine kadar yabancıların tasarrufunda olmuştur. Hatta 1926 senesinde dahi Danimarka ve Yunan tahlisiye gemilerinden, KlickersWorkerCompany adlı açık deniz kurtarma ve çekme İngiliz şirketi gibi çeşitli yerlerden yardım alınmaktaydı. Bu duruma el atan dönemin Boğazlar Komisyonu Başkanı Amiral Vasıf Bey'in çabaları sonucu 1930 senesine gelindiğinde "Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi" kuruldu<sup>409</sup>.

### 3.4. DENİZ SİGORTACILIĞI

İnsanlar ticarete atıldıkları tarihlerden itibaren riski en aza indirmek için sigorta metoduna başvurmuştur. Bu metoda ilk olarak Hammurabi Yasaları'nda gemici ipoteği adı altında rastlanılmaktadır. Deniz sigortası müstakil bir kurum olmadan önce buna zemin hazırlayacak uygulamalar kullanıldı. Örneğin navlun mukavelelerinde yer verilen hükümler bu durumu karşılamaya çalışmaktaydı. 1484 senesinde hazırlanan Barcelona Kararnamesi ilk deniz sigortasıdır<sup>410</sup>.

Dünya'da ilk deniz sigorta poliçesi, "SantaClara" Gemisi'nin Cenova'dan Mayorka'ya giderken malların güvenliği için alınan tedbir ile uygulanmıştı.

---

<sup>408</sup> BOA, Y. MTV, 151/35.

<sup>409</sup> Tutel, 2006, 317-318.

<sup>410</sup> Fatih Kahya, "Osmanlı Devleti'nde Deniz Sigortacılığı", Orhan Berent, Murat Koraltürk (Haz.), *İskelele Yanaşan Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yay., İstanbul, 2013, s. 337-338.



İtalya'da başlayan sigortacılık, 18. yüzyıla gelindiğinde İngiltere'de gelişim göstermiştir<sup>411</sup>.

Edward Lloyd adındaki bir İngiliz'in kahvehanesinde gemi sahipleri ile yapılan muhabbet esnasında ise modern sigortacılığın temelleri atılmıştı. Modern sigortacılık ile hedeflenen, gemi sahiplerinin ortak bir fona para yatırması ve zarara uğrayan gemicilere ödeme yapılmasıdır<sup>412</sup>.

Osmanlı sigortacılık dönemi Pera Yangını öncesi, Giorgio ve Roberto Casserato kardeşler tarafından Riunione Adriaticadi Sicurta (RAS) 'nın bir acentesi İstanbul'da açılırken Pera Yangını'ndan sonra 3 İngiliz şirketi (Sun, Northern, North British) faaliyete geçmiştir<sup>413</sup>.

Sigortacılığın burada rağbet görmesi 2 temel esasa dayandırılabilir. Birincisi, 19. yüzyıla gelindiğinde buharlı nakliyatının gelişmesi ve Karadeniz'de uluslararası taşımacılığa izin verilmesi sonucu liman ticaret hacminin genişlemesi, ikinci olarak, dış ticaret ile Osmanlı'daki yaşam standardının artış göstermesi sonucu mala verilen değerın sigorta ile desteklenmek istenmesidir. 1894 tarihinde başta Almanya ve İngiltere olmak üzere Fransa, İsviçre, Rusya, Avusturya, Yunanistan ve İtalya gibi yabancı sigorta şirketleri deniz nakliyat alanında İstanbul, İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin gibi büyük liman şehirlerinde temsil merkezleri kurmuştur<sup>414</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde barındırdığı sigorta şirketlerinin pek çoğunun uluslararası olmasının ardında kozmopolit bir toplum yapısına sahip olması yatmaktadır. 1850'lerde Selanik ve İzmir gibi ticaretin aktif olduğu limanlarda sigortacılık faaliyetleri başlamıştı. 1914 senesine gelindiğinde özellikle I. Dünya Savaşı'nın yaşanması neticesinde sigorta şirketlerinde artış görülmektedir. Toplam sayısı 170 olarak tahmin edilen şirketlerin; 99'u yangın, 76'sı deniz, 72'si

---

<sup>411</sup> Betül Mirasyedi, *Yük Taşıma Sigortacılığı'nın İhracatın Gelişiminde Önemi ve Bir Araştırma*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015, s.55.

<sup>412</sup> Cem Varışlı, *Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Aralık 2015, s. 50.

<sup>413</sup> Koraltürk, 2013, 337-340.

<sup>414</sup> Murat Baskıcı, "OsmanlıAnadolusu'nda Sigorta Piyasası: 1860-1918", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi*, C. 57, S. 4, 2002, s. 5-10.

ise hayat sigortasıdır. Alman, Fransız, Avusturya, İtalyan, İsviçre ve Belçika sermayeli 1071 acentesi bulunmaktadır<sup>415</sup>.

Osmanlı'da Müslim ve gayrimüslimlerin sigortaya bakış açısı ilk etapta birbirine yakın olsa da gayrimüslim tebaa, dış ticaretin artış göstermesiyle birlikte sigortaya daha çok rağbet göstermiştir. Devlet içerisinde halktan ziyade yönetimin sigortaya daha çok başvurduğu bilinmektedir<sup>416</sup>. Yerli sigorta şirketlerinin kurulmasının gecikme sebeplerinden biri dindi<sup>417</sup>.

Osmanlı'da İbn-i Abidin gibi, Mısır müftüsü Muhammed Bahit el-Mutii gibi daha birçok alimin sigortaya cevaz vermediği bilinmektedir. Fakihlere göre malın karşılanabilir olmasının 2 nedeni olabilir. Birinci olarak kefalet, ikincisi ise haksız fiildir. Buna göre sigorta antlaşması kefalet niteliğinde kabul görülemeyeceği gibi malın zayi olması da haksız bir fiil olarak değerlendirilememektedir. Fakat bunun aksine özellikle Ahmet Cevdet Paşa'nın sigortaya olur vermesi ile birçok alanda kullanılmaya başlanmıştır<sup>418</sup>. Özellikle Beyoğlu yangınından sonra "Her ferдин Allah'ın kendisine verdiği malı muhafaza ile mükellef olduğu" şeklinde şeyhülislam makamından fetva alınarak sigortaya cevaz verilmişti. Böylelikle yerli Union ve Osmanlı Umum Sigorta şirketlerinin kurulması sağlanmıştır<sup>419</sup>.

Osmanlı Devleti'nde sigortacılığa ilk olarak denizcilik alanında ihtiyaç duyulduğu gibi özellikle yabancı tacir ve nakliyatçılar tarafından rağbet edilmiştir. Avusturya Lloyd Şirketi'nin Osmanlı'da ilk sigorta faaliyetleri 1852-53 yılları arasında başlamıştır. Şirketin Osmanlı sularındaki kazazede olan vapurlarına karşı aldığı sigorta önlemlerinin başında Avusturya sigorta temsilcileri ile Osmanlı Hariciyesi arasındaki görüşmeler gelir. Kazazede vapurda bulunan yük ve yolcular yerel denizcilerin de yardımı ile kurtarma çalışmaları yaparak oluşturulan kaza raporu Avusturya konsolosluğuna ve sigorta acentesine gönderilecektir<sup>420</sup>.

Yabancı sigorta şirketleri özellikle İstanbul gibi büyük liman şehirlerinde şubeler açmıştır. Örneğin; 1890'lı yıllara ait bir ilanda Milano'daki "L'Universo-

---

<sup>415</sup> Murat Koraltürk, "Mal Canın Yongasıdır" Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2009, s. 7-14.

<sup>416</sup> Koraltürk, 2009, 16.

<sup>417</sup> Hatime Kamilçelebi, "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığa Yönelik Dini Yaklaşım", *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, C.2, 2012, s. 105.

<sup>418</sup> İsmail Sarıteke, "Osmanlı Devleti'nde Sigorta Hukuku'nun Gelişmesi", *Route Educational & Socia lScience Journal*, S.45, 2019, s. 874.

<sup>419</sup> Kamilçelebi, 2012, 108.

<sup>420</sup> Kılıçaslan, 2013, 79- 80.

Compagnia Italiana D'Assicurazioni Contro I Richi Dei Transporti" İtalyan sigorta şirketi Antonio Rossi'yi sigorta acentesi kurmak için İstanbul'a göndermiştir. Şirketin İtalya'daki başkanı A. Villa, genel müdürü ise A. Holtz'dur<sup>421</sup>.

İbn-i Hazim Ferid'in 5 Nisan 1911 tarihli gazete yazısında ise Osmanlı Devleti'nin ilk sigorta acentesinin Sakız'da daha sonra İstanbul'da kurulduğunu bildirmiştir. Sakız'da kurulan acentelerin merkezleri Avrupa'da olup Sakız Rumlarına ait olan acentelere sahip deniz sigorta şirketleri ilk 1770'te Livorno ve Trieste'de açılmıştır. Sakız'da 1891 senesinde Osmanlı Devleti'nin izni dahilinde ilk sigorta Anonim Şirketi kurulmuştur<sup>422</sup>.

Osmanlı sularında 163 yıla yakın hizmet veren Fransız kumpanyası vapurlarının uğramış olduğu kazalar neticesinde hukuki anlaşmazlıklar meydana gelmişti. Bu anlaşmazlıkların çözüme kavuşması için ve kazaya uğrayan gemilerin onarılması adına İngiltere ve Amerika nakliye şirketleri baz alınarak sigorta fonları oluşturulmuştur. Sigorta primi kaza riskinin arttığı noktalarda değişim göstermekteydi. Örneğin, kış mevsiminde ve kaza riskinin artış gösterdiği Trabzon, İbrail, Kalas hatlarında taşınan mala sigorta tarafından verilen prim arttırılmaktadır. Muhalif hava dolayısıyla gemilerde meydana gelen kazalarda mahkemeye başvurulmaz, şirket bünyesinde durum çözüme kavuşturulurken çarpışma neticesinde taraflar arasında ortaya çıkan hasarda ise mahkemeye başvurulurdu<sup>423</sup>.

Deniz ticaretine dair davalara liman reisi tarafından bakılmaktaydı. 1860 tarihine gelindiğinde Kanunname-i Ticariye-i Beriyye' ye Fransız ticaret kanununun 4. kısmı ilave edilmiştir. Kara ve deniz ticaret davaları Divan-ı İstinaf'ta 2. derecede görüşülmeye başlamıştı. İstanbul ticaret mahkemesinin 3. dairesi deniz ticaretine dair hükümleri barındırmaktadır. Ticaret-i Bahriye Mahkemesi, hükümet tarafından atanan 1 reis ve 2 azadan meydana gelerek 2.500 gurusu aşan deniz ticaret davalarına bakılmaktaydı<sup>424</sup>.

---

<sup>421</sup> Öndeş, 2013, 141.

<sup>422</sup> Hakan Başarılı, *XIX. Yüzyıl'da Sakız Adası Ticareti*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 67-70.

<sup>423</sup> Uygun, 2015, 320-323.

<sup>424</sup> Ekrem Buğra Ekinci, *Osmanlı Mahkemeleri Tanzimat ve Sonrası*, Arı Sanat Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2017, s. 123-130.

1848’de mevcut haldeki ticaret meclisi, karma meclise dönüştürülmüştü. 1850 senesine gelindiğinde Fransız Ticaret Kanunu’nun 1. ve 2. bölümlerini çeviren ÇamiçOhannes Efendi “Kanunname-i Ticaret”in temellerini atmıştır. 1860 senesinde ise mevcut kanuna zeyl oluşturularak daha düzenli ve ayrıntılı olması sağlanılmıştır. 1861’de “Usul-i Mahkeme-i Ticaret Nizamnamesi”, 1863’te de “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi” oluşturulmuştur. Bu kanunlar Fransız Ticaret kanunu hem de İspanya, Hollanda, Belçika, Prusya’nın deniz ticaret kanunları baz alınarak hazırlanmıştır<sup>425</sup>.

1850’de Kanunname-i Ticaret, 1863’te Kanunname-i Hümayun Ticareti Bahriye yürürlüğe girmiş ve düzenlemenin 11. faslı sadece deniz kazalarına ayrılmıştır. 1906’da da Deniz Ticaret kanununun 3. eki 25. maddeden oluşup kaza sigortasından bahseder<sup>426</sup>.

Osmanlı’da tek taraflı kapitülasyonların önü alınamazken buna karşılık 1914 senesinde “Ecnebi Anonim Sermayesi ve Eshama Münkasim Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat” ile yabancı şirketlere karşı teminat ve tescil istenmiş olunuyordu. Devlet, şirketlerden 5.000’den 15.000’e varana kadar teminat akçesi olarak Osmanlı vatandaşlarının hak ve hukukunu sağlamış oluyordu. Sigorta şirketlerinin denetlenmesi ve el altında tutulabilmesinin diğer bir yolu “temiz kağıdı” talebidir. Şirkete atanacak temsilcinin yurt içi ve yurt dışında bir sabıka kaydı bulunmadığı takdirde göreve başlayabiliyordu<sup>427</sup>.

### 3.5. BATIK GEMİ ve EŞYA ÇIKARMA ÇALIŞMALARI

Osmanlı karasularında batık gemilerin çıkarılması için olay yerine Bahriye dairesinden komisyon gönderilirdi. Gönderilen komisyonun uyguladığı yöntem ve teknik fenni heyet ile onaylandıktan sonra hasar giderilmeye çalışılırdı<sup>428</sup>. Batık malzemelerin ihracı için dalgıçlardan yararlanılmıştır. Modern cihazlar gelişmeden önce denizde ulaşımı sağlanan batığın tespiti ve çıkarılması için daha çok basit aletler kullanılmıştır; arayıcı kayığı ile arayıcı ağı, isparçine, ağaç kürek, lağımçı küleği gibi. Sığ suların olduğu bölgedeki batık gemi için daha altından uçlarında su

<sup>425</sup> İlknur Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi’ne Göre Navlun Sözleşmesi”, *CEDRUS*, C. 4, 2016, s. 395-396.

<sup>426</sup> Sariteke, 2019, 873-874.

<sup>427</sup> Zafer Toprak, *Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta Türkiye’nin Sigortası*, Ofset Yapımevi, İstanbul 2010, s. 23-24.

<sup>428</sup> BOA, Y. MTV, 13/43, 30, 12 Aralık 1883.

dolu fiçı bulunan ip bağlanır ve tulumba ile fiçuların içi boşaltılarak yukarı çıkması sağlanırdı<sup>429</sup>.

Tuna'daki batık gemiler için de İstanbul'dan komisyon gönderilmiş ve kiralanacak tulumba ile gemilerden suyun çıkarılması kararlaştırılmıştı. Tuna Nehri'ndeki suların kışın artış göstermesinde bir zarar görülmemiş çünkü Tuna'ya mensup olan Sava ve MoravaNehirleri donmaya başladığı andan itibaren 24 saat içerisinde Tuna'nın 2-2 buçuk adım (1/3 metre) alçaldığı tespit edilmiştir. Böylece ameliyat mevsimine bir hayli vakit olduğu ve bu zamana kadar harcanan tutar ile talep edilen tutarın ameliyattan gelecek ürüne göre daha iyi olacağı belirtilmişti. Elde edilen havuz aletleri başka gemilerin çıkartılmasında da kullanılacağından geriye yalnızca bir amele ücreti ile nakliye masrafından başka masrafa ihtiyaç duyulmayacaktı<sup>430</sup>. Tuna'nın suyunun artması ameliyatın ertelenmesine sebep olmuş ve 3 gün boyunca havuz tamamen kapatılmıştı. Suların çıkması mevcut tulumbarın idaresini zorlaştığından daha kuvvetle işleyen tulumba tahsis edilmişti. Kiralanan tulumba ile amelelerin ücretleri için 700 Napolyon altını harcanmıştır<sup>431</sup>.

Bu ameliyat şekli Amerika'nın Amazon ve İngiltere' nin Thames Nehirleri'ndeki batık gemilerin tahliyesi için de kullanılmıştır. Aynı zamanda Nil Nehri'nde işleyen 2 vapurun çarpışma sonucu batması ile ihraçları için aynı ameliyat uygulanmıştır. Ameliyatı burada uygulamaya koyan Bahriye kaymakamlarından Ömer Bey'dir<sup>432</sup>. 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde batıkların yer tespiti ve bunun için modern malzeme üretimi üzerinde daha çok durulmuştur. İstanbul Limanı, Sakız Adası ve Navarin' de faaliyet gösteren "M. Lovee dalgıç ekibi" nin kullandığı aletler bunun örneğidir. Grubu; ekip başı Mr. Marshall, makinist, 5 dalgıç ve kurtarma vapurunun 5 mürettebatı oluşturuyordu. Kompresörlü bir gemiye sahip olan ekip, lastik giysi ve dalgıç başlıkları ile batığa ulaşıyordu<sup>433</sup>. Devlet bünyesindeki bazı gemiler içinde Londra'dan 7 takım dalgıç makinesi sipariş edilmiş, makinelerin toplam tutarı 86. 366 guruş olup Teçhizat-ı Askeriye Nezareti tarafından ödenmiştir<sup>434</sup>. Osmanlı Devleti'nin Londra

---

<sup>429</sup> Özdemir, 2006, 369-371.

<sup>430</sup> BOA, Y. MTV, 13/43-lef 3, 15 Safer 1301, 16 Aralık 1883.

<sup>431</sup> BOA, Y. MTV, 13/43-lef 4, 1883.

<sup>432</sup> BOA, Y. MTV, 13/43-lef 3, 16 Aralık 1883.

<sup>433</sup> Wiener, 2003, 112.

<sup>434</sup> BOA, BEO, 3021/ 226562, 13 Safer 1325, 28 Mart 1907.

Büyükelçisi Ateşenavalı Yüzbaşı Mehmed ve Cemil Efendi batık gemilerin keşif için çalışmalarında bulunan Makavvi' nin haberini vermiştir. Kaptan Makavvi; torpidoları, batık gemileri ve eşyaları, gemilerin demirlerini daha birçok denizin derinliklerinde olan diğer madenlerin yerini tespit etmek için “elektrikli keşif aleti” icat etmiştir<sup>435</sup>.

Osmanlı donanmasında görev yapan dalgıçlar Tersane-i Amire Bölüğü'ne mensuptur. Bunun dışında sualtı çalışmasında bulunan özel dalgıçlar ise Ege'de bulunan ve süngercilikle uğraşan yetenekli dalgıçlardır. Bu dalgıçların aldıkları ücret çıkardıkları malın değerine göre değişkenlik göstermektedir<sup>436</sup>. Elimizdeki bu belgede dönemin özel dalgıcı olan Haralambos Efendi ile hükümet arasında yapılan sözleşme ile çıkarılan mallara karşılık dağıtılan hisse nasıldır? Bunu gözlemleyebilmekteyiz.

Çeşme Limanı'ndaki gemi enkazında dalgıçlar keşif için Şura-ı Bahriye ile antlaşma yapmış fakat sözleşme hükümlerine uymadıkları için feshedilmiştir. Bunun üzerine dalgıç Hacı Apostol ve Çeşme Belediye Reisi Mehmed İzzet Efendi, Ayvalık kazası boya fabrikatörü, Maliyeden Ali Rıza Bey ve Yüzbaşı Ömer Lütfi Efendi'ye arama izni verilmiştir. Akdeniz ve Karadeniz'in batık gemilere rastlanması muhtemel olan yerlerinde de araştırma yapılması için mülga komisyon ile yapılan sözleşmenin yenilenmesi istenmiştir. Bahriye Nezareti'nin bildirimleri arasında Haralambo Efendi'nin dilekçesi de bulunmaktadır. Bildirisinde; Çeşme açıklarında sünger avına çıktığı esnada 1772 senelerine ait batık gemilere rastladığını belirtmiştir. Haralambo Efendi, enkazda rastlamış olduğu top vs. eşyanın çıkarılması için gerekli olan izni kayınbiraderi Anderya vasıtasıyla sağlamıştır. Haralambo, kendisine gönderilen cevapta Anderya'nın isteğinin suistimal edildiğini anlayınca araştırmalarına başlamış fakat enkazı çıkarma işlemlerinden istifade edemediği gibi bunun için harcamış olduğu bütün sermayesini sarf ederek zor duruma düşmüştür. Bu sebeple Çeşme Limanı ve Adalar Denizi ile Ak Deniz'in bazı mahallerinde daha fazla gemi bulup içlerindeki eşyayı çıkarmak için gerekli makine ve aletin mevcut olduğunu ve araştırma için kendisine tam manasıyla imtiyaz verilmediğini iddia ederek mahkemeye müracatetmiş ve araştırma izni almıştır. Haralambos ile Aydın Valisi'nin yapmış

---

<sup>435</sup> BOA, Y. MTV, 13/38, 2 Aralık 1883.

<sup>436</sup> Özdemir, 2006, 373.

olduğu sözleşmenin I. maddesi: Çeşme ve Akdeniz’de batık gemilerin dalgıç Haralambos vasıtasıyla çıkarılacak olan değerli eşya bedelinin % 40’ı Haralambos’a verilip para ve eşya devlete teslim edilecektir. Eğer ki Haralambos çıkardığı eşyaya biçilen bedele razı gelmez ise eşya bedelinin % 60’ı devlete gönderilip eşya Haralambos’a devredilecektir. II. madde: Dalgıcın çıkaracağı top vs. silahın hükümete aynen devredilmesi III. madde: Bakır, kurşun ve demir hırdavat komisyon huzurunda satılıp tutarın % 20’si hükümete devredilip gerisi Haralambos’a bırakılacaktır. IV. madde: Hava müsait oldukça her gün ihraç olunacak sikke ve eşya hükümet tarafından çıkartıldığı yerde korunarak hafta sonuna gelindiğinde komisyon huzurunda Haralambos’a hissesi verilecektir. V. madde: Enkaz çıkarma işlemlerinin bütün masrafları güçlü- güçsüz dalgıç makineleri, kayık ile alet-edevat, dalgıç ve amele ücreti Haralambos’a ait olup bunlardan dolayı hükümetten bir şey istenilmeyecektir. VI. madde: Bu antlaşmanın müddeti 3 sene geçerli olup yenilemek istenildiğinde taraflar arasında şartlar tekrar görüşülüp düzenlenecektir. VIII. madde: Belirtilen mevkilerde araştırma ve enkaz çıkarma ihalesi Haralambos’a ihale olunduğu için bu zaman zarfı içerisinde başka dalgıçlara ihracat için ruhsat verilmeyecektir. Antlaşma 2 nüsha olup bir nüshası Haralambos’a verilmiştir<sup>437</sup>.

Akdeniz ve Karadeniz’in bazı bölgelerinde sahibi belli olmayan batık gemilerin çıkarılma izni ise Vasa Paşa Pol Galiçya Efendi’ye verilmişti. Sikke ve mücevherat gibi kıymetli eşyaların % 60’ı, bakır, tunç ve pirinç gibi demir kısımlardan % 65’i işi üstelenen kişiye verilecekken geriye kalan meblağ komisyona devredilecektir. Araştırma mevsiminin başlamasıyla birlikte Akdeniz’in Çeşme ve Sisam gibi dalgaların arttığı yerlerinde ancak mayıstan eylüle kadar inceleme yapılabilmekteydi. Sisam ve Çeşme’de batan gemilerin bazılarında eşya bulunduğu ve çıkarılan eşyalardan araştırma komisyonunun bir hayli yararlandığı belirtilmiştir. VasaPol Galiçya’ nın çalışmaları komisyon tarafından daima nezaret ve teftiş altında bulundurulacağı da sözleşmede belirtildiği gibi hafif bir eşyanın dahi zarara uğramaması ve antlaşmanın bütün malzemeleri içermesine dair maddeler bulunmaktadır<sup>438</sup>.

<sup>437</sup> BOA, Y. EE. KP, 12/1113, 30 Temmuz 1900.

<sup>438</sup> BOA, Y.MTV, 259/192, 10 Mayıs 1904.

Geminin suda batması sonucu dibe çöken veya deniz üzerinde kalan parçaları, eşyaları hükümet tarafından korunmaya çalışıldığı gibi bölge yetkilileri tarafından da yağmalamalara karşı korunmaya çalışılmıştır. 21 Şubat 1905 tarihi 2416 numaralı tezkerenin ekidir. Yenbu ve Rabiğ İskeleleri civarında batmış olan İngiliz bandıralı vapurun deniz üstünde kalan kısmı -Zebir İskelesi'ne mensup-senbuk ile kurtarılmıştı. Taşıma esnasında senbuğun devriye senbuğu tarafından görülüp takip edilmesi üzerine Elvesim İskelesi'ne sığındığı tespit edilmiştir. Buna karşılık iskele bölgesinin şeyhi tarafından gasp edilen senbuk, ardından Binbaşı Behçet Efendi tarafından kurtarılmıştır. Urbanın batıktan çıkarmış olduğu 5 buçuk cm seri ateşli topun kurtarılmasının dışında Arapların eline başka top veya mühimmat geçmediği tetkik edilerek Cedide Kumandanlığı'na bildirilmiştir<sup>439</sup>.

Şenay Özdemir Gümüş, döneme ait belgeleri incelediğinde kazazede mallara karşı devletin birçok tedbir almasına rağmen yağmalamaların önünün alınamadığını beyan etmiştir. Yağmalamayı yapanların bölge halkı olmasının yanı sıra asıl enkazı korumakla görevli olanların da varlığından söz etmiştir. Hükümet her ne kadar bu duruma karşı katı kurallar koysa da hapis ve para cezası gibi yaptırımlar uygulasa da bu yolsuzluğun önü alınamamıştır<sup>440</sup>.

---

<sup>439</sup> BOA, BEO, 2513/188450-lef 3, 7 Mart 1905.

<sup>440</sup> Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Deniz Ticareti'nde Hukuki Bir Sorun: Kaza Yapan Geminin Malları", *CIU Dergisi*, C. 18, S. 71, 2012/3, s. 118-122.



## DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Denizlerde güçlü olan devletlerin askeri, siyasi, ekonomik her anlamda refah düzeyde olması ve sanayi devrimi sonrası buhar teknolojisinin gemilerde kullanılmaya başlanması ile ticaretin boyut değiştirmesi gözlerin denizlere çevrilmesine sebep olmuştur. Deniz yolu ve taşıtlarının ülkelerin çıkarları doğrultusunda kullanıldığı dönem trafiğin artışında önemli rol oynamıştır.

Sanayi Devrimi, bilhassa İngiltere’de 18. yüzyılın ikinci yarısında James Watt’ın buharlı makine buluşuyla diğer Avrupa devletlerine cereyan etmiştir. Bu durum, Osmanlı Devleti’nin ekonomisini oldukça etkilemiştir<sup>441</sup>. Avrupa ülkelerinin Sanayi Devrimi ile her alanda kendilerini geliştirmelerine karşılık, Osmanlı Devleti devrimin getirmiş olduğu yenilikleri geriden takip etmek durumunda kalmıştır. Batı’nın gelişen teknoloji atılımları sayesinde yeni Pazar arayışları ve denizlere olan ilgiyi arttırmıştır<sup>442</sup>.

Osmanlı Devleti’nin denizlerde üstün başarılar sağlayamamasının arkasında İnebahtı, Navarin, Çeşme ve Sinop deniz baskınlarıyla donanmanın zarara uğraması ve birçok önemli denizcinin hayatlarını kaybetmesi olasılığıdır. *Gemileri kullanan personeldir, savaşı insanlar yapar ve bu yüzden de yetişmiş uzman personel bir donanma için çok önemli bir konumdadır.* Osmanlı Devleti’nin denizlerde bir dönüm noktası mahiyetini taşıyan Çeşme faciası bir nevi bu alanda yapılacak olan ıslahatların temelini oluşturmuştur<sup>443</sup>.

Osmanlı Devleti’nin Çeşme’de Ruslar tarafından yakılan donanması sonrası, mağlubiyetin sebebi olarak teknik alanda eksiklik olarak tespit edilmiş ve III. Mustafa döneminde “Mühendishâne-i Bahrî-i Hümayun” kurulmuştur<sup>444</sup>.

Osmanlı Devleti’nin denizcilik alanında geri kalmasını ilk tespit eden Fransızlardır. Çeşme faciasından sonra 14 senelik araştırma için İstanbul’a gelen araştırmacı M. Bonneval, hazırlamış olduğu raporunda bahriyede nasıl düzenlemeler yapılacağı hususunda anekdotlar sunmuştur.

---

<sup>441</sup> Enver Aydoğan, Zeynep Altuncu, “Son Dönem İş Gücünde Farklılık Yönteminden Kopuş: Yabancılaşma Sorunu”, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi*, S.2, 2016, s.3.

<sup>442</sup> Baykal, 2015, 5.

<sup>443</sup> Mehmet Taş, “18.Yüzyıl’da Osmanlı Devleti’nde Yelken Bezi Temininde Karşılaşılan Sorunlar ve Alman Tedbirler”, *Tarih Okulu Dergisi*, S. 34, 2018, s. 316-317.

<sup>444</sup> Baykal, 2015, 6.

Osmanlı Devleti henüz kadirga'dan kalyon gemilere geçişe uyum sağlamaya çalışırken Avrupa'nın, sanayinin getirisi olan buharlı gemi teknolojisinde ilerleme göstermesi Osmanlı donanmasını sarsmış, bunun için devlet, bahriye alanında reform hareketlerini başlatmıştı. Sultan Abdülmecid döneminde ise artık buhar makinelerinin gemilerde kullanma aşamasına geçtiği görülmektedir. Bunun sonucunda personel ve makine eksikliği sebebiyle dışa bağımlı bir duruma gelinmiştir<sup>445</sup>.

Osmanlı Devleti ilk defa Sultan Abdülmecid döneminde Tersane-i Amire'de vapur inşa etmeye başlamıştır. Bunun başlıca sebeplerinden birtanesi Osmanlı kıyılarında yabancı bandıralı vapurların artışıdır. Avrupa'dan vapur siparişinin maliyeti yüksek olacağından Tersane-i Amire'de vapur inşasına karar verilmişse de bu vapurların makine ve personeli yine Avrupa'dan karşılanmaktaydı. Bu durum Osmanlı'yı zor durumda bırakmıştır. Sipariş edilen makine ve diğer vapur teçhizatları inşa edilen vapurla uyum sağlayamıyor, makine ya vapurun teknesinden dört parmak büyük geliyor veyahut küçük olduğu için yine iş göremiyordu<sup>446</sup>. Osmanlı'daki yerli şirketlerin, vapurlarının düzenli olarak bakım ve tamirlerini yapmamaları ve makinelerinde ufak tefek bozukluk olanları işletmeye devam ettirmeleri sonucu batan vapurlar deniz kazaları üzerinde örgütsel yapının etkilerini ortaya çıkarmaktadır.

Abdülaziz döneminde de dışa bağımlılık açısından durum pek farksız sayılmazdı. Kırım savaşında İngiliz ve Fransızların kullanmış olduğu zırhlı gemiler padişahın ilgisini celb etmiş ve İngiltere'ye birkaç buharlı gemi göndererek zırhla takviye edilmesini istemiştir. Sonraki yıllarda ise Tersane-i Amire'de kuru havuz inşa ettirerek çoğunun Avrupa'dan getirildiği zırhlı gemiler donanmada yerlerini almıştır. Personelleri ise yine Batı'dan tedarik edilmiş, *gemilerde çalışan çarkçı sınıfı, teknik personel ile tersane ve tamir kısımlarında çalışan yabancı mühendis ve işçilerin çoğunu İngilizler oluşturmaktaydı*<sup>447</sup>.

---

<sup>445</sup> Ahmet Deniz, "Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.38, 2016, s.57-58.

<sup>446</sup> Düzcü, 2012, 178-180.

<sup>447</sup> Mustafa Gençoğlu, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *TAD.*, S.58, C.34, 2015, s.616.

Osmanlı denizlerinde kadirga ve kalyon teknolojilerinden vazgeçilme sebepleri arasında hava muhalefeti gibi doğa olaylarında gemilerin zaptının sağlanamaması ve kazazede olmalarının önüne geçilememesi bulunmaktadır. Bu sebeple Sanayi İnkılâbı sonrası denizlerde buharın söz sahibi olduğu döneme geçiş sağlanarak bu tür sebeplerin meydana geldiği kazaların önü alınmaya çalışılmıştır. 19.yüzyıla gelindiğinde gemi teknolojilerinde ıslahat girişimlerinde bulunulmuş ancak denizlerde artan trafik neticesinde kaza riski çok değişmemiştir.

Hava muhalefinin en belirgin olduğu ve kazalara yol açtığı yerler boğazlardır. 18-19. yüzyılda Osmanlı boğazlarında deniz kazalarının artmasının ardında Akdeniz ve Karadeniz gibi önemli ticaret limanlarının varlığı bulunmaktadır. Özellikle dış ticaret hacminin genişlemesi ülkeye katkı sağlayacağı gibi deniz yolundaki artış ile oluşan dezavantajların başında gelen kazalar önemli kayıpların verilmesine sebep olmuştur. Jeolojik bir fay çöküntüsüne sahip olan Marmara Boğaziçi düz kanal yapısına sahip olmadığı gibi içerisinde birçok akıntıyı barındırmaktadır. Boğaziçi'nde akıntıların mevcut oluşu gemiler için uzun yıllardır sıkıntı arz etmiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde akıntı riskine karşılık gemilerde; can simidi bulundurma, kumpanya vapurlarının uygun miktarda yolcu alması, vapurların kontrollerinin düzenli olarak yapılması kararı alınmıştır.

19 ve 20. yüzyıl Osmanlı denizlerinde batan vapurların isimleri ve neden battıklarına dair yaptığımız çalışma neticesinde 82'ye yakın batık vapur tespit edildi. Arşivlere göre Osmanlı sularında çok daha fazla batık vapur olmasına rağmen isim ve batma sebeplerinin verilmemiş olması araştırmanın sürdürülmesini engellediği için bu sayıya dahil edilmedi. Vapurların batma sebepleri incelendiğinde; (10) hava muhalefeti, (42) düşman işgali, (19) çarpma ve çatışma, (4) karaya oturma gibi dış etmenler kazayı meydana getirirken gemiye fazla yük yüklenmesi, geçit ve boğazlar gibi tehlikeli deniz yollarından kılavuzsuz geçmeye çalışma ve vapur kumpanyalarının sahip oldukları gemilerin bakımını yaptırmaması, kasti olarak gemiyi batırma, kaptan ihmalkârlığı gibi insan eliyle meydana gelen kazalara da ulaşılmıştır. Batıklar içerisinde İşgal sonucu batan vapurların çok fazla olması gemi teknolojilerinde Avrupa'nın gerisinden gidildiğinin bir göstergesidir. Osmanlı Devleti'nin savaş süresi içerisinde maddi- manevi gerilemiş olması kaza sonrası batıklar karşısında almış olduğu tedbirlerin aksamasına sebep olmuştur.

## **KAYNAKÇA**

### **I. BELGELER**

#### **A. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ**

BCA, 30-10-0-0 Muamelat Genel M¼d¼rl¼ę¼, 6-34-23;

BCA, 30-10-0-0/Muamelat Genel M¼d¼rl¼ę¼, 6-35-6.

#### **B. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ**

##### **DH. MTV.**

41/11.

##### **A.DVN. MKL.**

37/26; 81/30; 65/1.

##### **A. MKT. MHM.**

391/85.

##### **BEO.**

1270/95215; 1305/97812; 2490/186743; 2513/188450; 3021/226562;  
3186/ 238926; 3240/242949; 3378/253282; 3519/263914; 3741/280547;  
3789/284155; 38/284986; 3857/289228; 4176/313154; 4181/313506;  
4536/340172; 4616/ 346149; 771/57781; 3240/242949; 4484/336246;  
3416/256171; 4646/348425; 3405/255348.

##### **C.BH.**

60/2835; 106/5124.

##### **DH. EUM. 2. Şb.**

6/59; 6/6.

##### **DH. EUM. 3.Şb.**

9/20; 13/41; 2/46; 15/90.

##### **DH. EUM. 5. Şb.**

13/25; 19/36; 23/16; 74/37; 9/52; 4/52; 4/66; 4/68; 2/61.

##### **DH. EUM. 6. Şb.**

3/28; 3/22.

**DH. EUM. THR.**

95/13; 19/23.

**DH. H.**

7/25, 25.

**DH. İ. UM.**

44/2.

**DH. İ. UM. EK.**

72/75;

**DH. İD.**

74/31; 74/40.

**DH. MB. HPS. M.**

18/32.

**DH. MKT.**

2351/86; 1876/76; 2391/8; 714/37; 2428/34; 894/32; 916/75; 1218/61;  
1345/26; 2422/96; 2457/132.

**DH. MTV.**

41/11.

**DH. ŞFR.**

458/21; 470/14.

**DH. EUM. AYŞ.**

29/11; 59/35.

**HR. MKT.**

600/59; 588/37; 2056/74; 1120/45; 272/28; 368/2; 866/72.

**HR. HMŞ. İŞO.**

181/61; 181/62; 71/17; 221/9; 44/4.

**HR. İD.**

892/25.

**HR. SFR (04).**

285/15; 471/41; 880/96.

**HR. SYS.**

2206/41; 2216/25; 2216/28; 2244/34; 2407/2; 2419/33; 2429/2.

**HR. TH.**

57/8; 62/64; 257/33; 39/43; 48/65.

**HR. TO.**

232/23; 245/67.

**HR. UHM.**

240/52; 273/67; 277/15.

**İ. MTZ. GR.**

10/277.

**İ. ŞD.**

17/714; 49/2716.

**İ.BH.**

3/3.

**İ.TNF.**

3/44.

**ML. EEM.**

1010/27; 1010/27; 1187/30; 1219/27; 27/4; 1294/33.

**MV.**

197/132; 198/74; 139/73.

**ŞD.**

3183/16; 441/38.

**Y. EE. KP.**

12/1113; 17/1673.

**Y. MTV.**

15/19; 205/141; 207/111; 285/92; 300/42; 303/42; 303/152; 304/199; 80/8.  
13/38; 13/43; 151/35; 259/192.

**Y. PRK. ASK.**

70/76; 89/79; 92/40.

**Y. PRK. AZJ.**

9/73, 1895.

**Y.PRK. BŞK.**

7/14.

**Y.PRK. UM.**

1/46.

**Y. PRK. ZB.**

5/56; 82/48.

**C. DENİZ MÜZESİ ARŞİVİ**

**BN.**

470/18590; 16/192; 237/6589; 239/6709; 248/7070; 300/9501;  
405/15037; 411/ 15403; 58/1148; 601/23823; 605/24031.

**LİMANLAR BÖLÜMÜ**

120/60.

**MB. d.**

76/50a.

**MEKTUBİ I.**

72/37.

**MUH. d.**

2256A/41.

## UMUMİ EVRAK VE EVRAK BÖLÜMÜ

32/142; 331/178.

### II. SÜRELİ YAYINLAR

#### A. Gazeteler

İkdam, no: 6369, Teşrin-i Evvel 1330.

İkdam, no: 6605, 8 Temmuz 1915.

İkdam, no:6368, 30 Teşrin-i Evvel 1330.

İkdam, no:6606, 9 Haziran 1915.

Sabah, no: 1223, s.1-2, 14 Ocak 1893.

Sabah, no: 1225, 16 Ocak 1893.

Sabah, no: 1226, 17 Ocak 1893.

Sabah, no: 1228, 19 Ocak 1893.

Sabah, no:1222, 13 Ocak 1893.

Tanin, no: 2111, 7 Kasım 1914.

Tasfir-i Efkâr, no: 1496, 9 Haziran 1915.

Tasfir-i Efkâr, no: 2692, 1 Nisan 1919.

Tasfir-i Efkâr, no: 2943, 30 Aralık 1919.

Vakit, no: 768, 26 Aralık 1919.

Vakit, no: 768, 26 Aralık 1919.

Vakit, no: 772, 30 Aralık 1919.

Vakit, no: 772, 30 Aralık 1919.

#### B. Salname

*Bahriye-i Ticariye Salnamesi*, Nisan 1329.

### III. ARAŞTIRMA ESERLER

“Nador Vapuru Müteahhit Çıkarılan Enkaz Hakkında Ne Diyor?”, *Milliyet Gazetesi*, 19 Temmuz 1930.

“Türklerin Anadolu’ya Gelmesinden Bu Yana Bin Yıl Geçti Ama Denizle Aramız Bir Türlü Düzemedi”, *Gazete Pazar*, 14 Eylül 1997.

Ahmet Lütfi Efendi, *Ahmet Lütfi Efendi Tarihi*, C. IX, Yayınlayan: M. Münir Aktepe, İÜEF Yay., No: 3130.

Akçaoğlu, Veli, Akçaoğlu, Sunay, “Deniz Fenerleri”, *İMO İzmir Şubesi XI. Oturum*, S. 117, 8 Nisan 2004, s. 573-617.



- Albayrak, M. Taner, “Doğu Akdeniz’de Deniz Fenerleri”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III.*, Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı, s. 268-287.
- Atabay, Mithat, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmeti’nde Breslau (Midilli) Kruvazörü, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S. 18, Bahar 2015, s. 117-129.
- Aydın, Elif Özlem, Yerlikaya, Olcay, “Türkiye’deki Deniz Fenerleri’nin Mimari Özellikleri”, *Ege Mimarlık Dergisi*, Nisan 2015, s. 30- 33.
- Aydoğan, Enver, Altuncu, Zeynep, “Son Dönem İşgücünde Farklılık Yönteminden Kopuş: Yabancılaşma Sorunu”, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi*, S. 2, 2016, s. 1-23.
- Ayverdi, İlhan, *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, (Redaksiyon: Ahmet Topaloğlu), Kubbealtı Neşriyat, C. 1, 2005.
- Bakar, İsmail, “Bir Zamanlar Rumeli Feneri Boğaz’a Işık Saçan Balıkçı Köyü”, *Yeşil Martı Dergisi*, S. 6, Kasım 2017.
- Bargut, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekatı: Seferberlik’ ten Lozan’a*, Dz. K. K. Merkez Daire Basımevi, 2000.
- Baskıcı, Murat, “Osmanlı Anadolu’sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 57, S.4, 2002, s. 1- 33.
- Başarılı, Hakan, *XIX. Yüzyıl’da Sakız Adası Ticareti*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012.
- Baykal, Reşat, “Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Çalışmalarının Gemi Yapımı İşletmecilik ve Limanlar Yönünde Değerlendirilmesi”, *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi*, İstanbul, 1999, s. 1-16.
- Bostan, İdris, *Beylik’ten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yay., Ekim 2019.
- Bozoğlu, Ali, *Akdeniz’de Ayyıldızlı Gemiler*, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları: 10, Mart 2018.
- Camcı, Bayram, vd., *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I.*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yay., İstanbul, 1994.
- Çiftçi, Çetin, *Kaynaklanan Kirlilik ve Uluslararası Batıkların Çıkarılması Sözleşmesi Uygulamaları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2013.
- Delegon, Jak, “Gülzar Boğaziçi’nde Yandan Çarkıyla Seyr ü Sefer”, *Aylık Siyasi Gazete Bizim Şehir Haberleri*, S. 30, 1992.
- Demir, Tanju, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, *OTAM*, C. 17, S. 17, 2005, s. 1-17.
- Deniz, Ahmet, “Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 38, 2016, s. 56- 74.
- Deniz Yolu Ulaşımı*, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007.

- Dereli, Muharrem Sinan, *XVIII. Yüzyıl'da Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) , İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim Dalı, İstanbul, 2010.
- Doğan, Şahin, “Rusya’nın İstanbul’u Ele Geçirme Planı’nda İlginç Bir Teklif: İdare-i Mahsusa Vapurları’nı Satın Alma Önerisi”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, C. 3, S. 3, 2017, s. 103-116.
- Düzcü, Levent, *Yelkenli’ den Buharlı’ ya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)* , Doğu Kütüphanesi, İstanbul, 2017.
- Ekinci, Ekrem Buğra, *Osmanlı Mahkemeleri Tanzimat ve Sonrası*, Arı Sanat Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2017.
- Ekinci, İlhan, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yay., 2007.
- Ekinci, İlhan, “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri”, *Arayışlar İnsan Bilimleri Araştırmaları*, S. 2, 1999, s. 67-90.
- Ekinci, İlhan, “Osmanlı Deniz Ticareti’nde Ölçü Birimleri’nin Batılılaşması’na Bir Örnek: Kile’den Tonilatoya, Moorsom Usulü’nün Uygulanması”, *Ulusalar Arası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 4, S. 17, Bahar 2011, s. 311- 324.
- Ekinci, İlhan, “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 1, 2006, s. 99-121.
- Ekinci, İlhan, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticareti’ni Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 10, 2006, s. 25- 54.
- Emir, Ali Haydar, *Gamsız Hasan Bey Erkeği’yi Nasıl Batırdı*, Deniz Matbaası, 1931.
- Erler, Mehmet Yavuz, “İstanbul’da Deniz Ulaşımı (1870-1875) , İnalçık, Halil, vd. (Haz. /Ed.) , *Osmanlı Araştırmaları XXI*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 69-80.
- Gençoğlu, Mustafa, “Batı Bilgi ve Teknolojisi’nin Osmanlı Bahriyesi’ne Aktarımı”, *TAD.*, S. 58, C. 34, 2015, s. 603-628.
- Giz, Adnan, *Bir Zamanlar Kadıköy (1900-1950)*, İletişim Yay., Temmuz 1998.
- Gordon, Stewart, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2018.
- Göçer, Kenan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Servet-i Fünûn Dergisi Ulaşım Bibliyografyası, *Bilgi Ekonomisi ve Yönetim Dergisi*, C. 11 S. 2, 2016, s. 149-205.
- Gömlüksiz, Eda Gülşen, “Nilüfer Mayın Gemisi”, *OTAM*, S. 48, Güz 2020, s. 65-84.
- Göncüoğlu, Süleyman Faruk, “Dünya’nın En Zorlu Doğal Su Yolu: Boğaziçi’nin Vapurlar İle Mücadelesi”, Orhan Berent, Murat Koraltürk (Haz.) , *İskele’ye Yanaşan Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yay., İstanbul, 2013.
- Görgülü, Umur, *Ülkemiz’ in Taraf Olmadığı Sualtı Kültürel Mirası’nın Korunması Sözleşmesi ve Sualtı Kültür Varlıklarımız*, (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı Sualtı Arkeolojisi Bölümü, Konya, 2017.

- Gülen, Nejat, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yay., Mart 1988.
- Güteryüz, Ahmet, Longensiepen, Bernd, *Osmanlı Donanması 1828-1923/The Ottoman Navy 1828-1923*, (Çev.: James Cooper, Renan Mengü), Denizler Kitabevi, 2000.
- Gürdal, Ekrem, “XVIII. Yüzyıl ve Sonrası’nda İzmit İskeleyi ile Ard Alanının Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri’ndeki Yeri”, *Uluslararası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, III., C. 4, s.2399-2415.
- Güven, Cemal, Zenginbaş, Mustafa, “Kafkas Cephesi’nin Karadeniz’de Takviyesi’ne İlk Darbe: Rus Filosu Tarafından Zonguldak Bombardmanı ve Askeri Nakliye Gemileri’nin Batırılması Hadisesi”, *Yeni Türkiye Dergisi*, S. 73, Aralık 2015, s. 745-754.
- Hanhan, Uluç, *İzmir Körfezi Batıkları*, Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı, İzmir, 2021.
- Hayta, Necdet, *Tarih Araştırmalarına Kaynak Olarak Tasfir-i Efkar Gazetesi (1278/1867-1286-1869)*, (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi) , Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1990.
- İlhan, Salih, *Gemi Acil Durum/Gemi Terk Ekipmanlarının ve Operasyonunun İş Güvenliği Açısından Risk Temelli Olarak İncelenmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Üsküdar Üniversitesi, Sağlık Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2018.
- İstanbul Kent İçi Deniz Ulaşımı*, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Gemi Mühendisleri Odası, 2008.
- Kahya, Fatih, “Osmanlı Devleti’nde Deniz Sigortacılığı”, Berent, Orhan, Koraltürk, Murat (Haz.), *İskele’ye Yanaşan Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yay., İstanbul, 2013.
- Kamilçelebi, Hatime, “Osmanlı Devleti’nde Sigortacılığa Yönelik Dini Yaklaşım”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, C. 2, 2012, s. 105-114.
- Karakulak, Mesut, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2017.
- Karakulak, Mesut, Kılıç, Halim, “Bir Buharlı Güzergahı’nı Aydınlatmak: Kıbrıs’ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878)”, *Akademik Bakış Dergisi*, C. 11, S.23, 2018, s. 139-161.
- Karaman, Oktay, “XIX. Yüzyıl’ın İkinci Yarısı XX. Yüzyıl’ın Başlarında Giresun Kazası’nda Ulaşım”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 4, 2008, s.45-60.
- Kılıçaslan, Mustafa Emre, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı İskeleyi’ndeki Faaliyetleri*, (Yayımlanmış Doktora Tezi) , 19 Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2013.
- Kocaoğlu, Burak, “Osmanlı Devleti’nde Gemi Kazaları ve Devlet’in Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856)”, *Tarih ve Gelecek Dergisi*, C.5, S. 2, Ağustos 2019, s. 186-202.
- Koç, Yıldırım, *Atatürk’ün Millileştirmeleri ve Devletleştirmeleri, Günümüzün Özelleştirmeleri*, Türk- İş Eğitim Yay. No: 55, Ankara, 2000.

- Koçu, Reşad Ekrem, “Anadolu Feneri”, *İstanbul Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul, 1959.
- Koçu, Reşad Ekrem, “Boğaziçi’nde Seyrü Sefer”, *İstanbul Ansiklopedisi*, Hüsniyat ve Ercan Matbaaları, İstanbul, 1963, s. 2888-2896.
- Komatsu, Kaori, “İdare-i Mahsusa’nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Teknik”, *XII Türk Tarih Kongresi*, C. III., Ankara, 1999.
- Kopar, Metin, “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 22, 2016, s. 465-492.
- Koraltürk, Murat, “*Mal Canın Yongasıdır*” *Osmanlı İmparatorluğu’nda Sigortacılık*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yay., İstanbul, 2009.
- Koraltürk, Murat, *Haliç’te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)*, Degrade Ajans Yay., İstanbul, 2005.
- Koraltürk, Murat, *Süleyman Nutki, Klavuz Kaptanlık ve Siyah Kitap*, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, İstanbul, 2009.
- Kurt, Sadık, “Başlangıçtan Günümüze İzmir Körfezi’nde Yolcu ve Eşya Taşıyan Kuruluşlar”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I (İzmir ve Doğu Akdeniz)*, İzmir, 7 Mayıs 2009, s. 284-307.
- Memiş, Şefik, “Osmanlı Ulaşımı’nda Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım”, *Marmara Üniversitesi VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 27-28 Mayıs 2016, s. 202-221.
- Mert, Ahmet, *Deniz Kazaları İle Karadeniz Memorandumu Kapsamı’ndaki Gemi Tutulmaları Arasındaki İlişki*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2014.
- Mirasyedi, Betül, *Yük Taşıma Sigortacılığı’nın İhracatın Gelişiminde Önemi ve Bir Araştırma*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015.
- Müller-Wiener, Wolfgang, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, (Çev.: Erol Özbek), Türk Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2003.
- Nemlioğlu Koca, Yasemin, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *JEMS Dergisi*, 6 (2), 21 Mart 2018, s. 103-117.
- Nurdoğan, Arzu, “Osmanlı Devleti’nde Tüccar Kaptan Yetiştirme Çabaları”, *M. Ü Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*, S. 31, 2010, s. 103-122.
- Oran, Erdoğan, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2012.
- Önder, Akil, “Karada Çatma”, *Adliye Ceridesi*, S. 7, Ankara, 1939, s. 1079-1097.
- Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yay., 2013.
- Özdemir Gümüş, Şenay, “Osmanlı Deniz Ticareti’nde Hukuki Bir Sorun: Kaza Yapan Gemi’nin Malları”, *CIU Dergisi*, C. 18, S.71, 2012/3, s. 105-114.

- Özdemir, Şenay, “Osmanlı Denizciliği’nde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, *OTAM Dergisi*, C. 19, S.19, Ankara, 2006, s. 365-380.
- Özgün, Cihan, “XIX. YY Levant Dünyası’nda Deniz Fenerleri Bodrum Örneği”, 3. *Uluslararası Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu*, Ege Üniversitesi İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yay. No: 6, C.2, İzmir, 2014, s. 751-784.
- Öztürk, Ali İlhan, “I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi”, *Yakın Türkiye Araştırmaları*, S. 3, 2003, s. 231-248.
- Sarıteke, İsmail, “Osmanlı Devleti’nde Sigorta Hukuku’nun Gelişmesi”, *Route Educational & Social Science Journal*, S. 45, 2019, s. 868-878.
- Sarıyıldız, Gülden, “Mısır’da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası”, *Türk İncelemeleri Dergisi*, S. 9, 2009, s. 18.
- Saylan, Kemal, “XIX. Yüzyıl Sonları XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.19, 2015, s.37-56.
- Soyer, Emel, “Deniz Ulaşım ve Üsküdar İsimli Vapurlar”, *Üsküdar Sempozyumu V*, 2007, s. 259-268.
- Sözer, Kasım, *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesi’ndeki Bilgiler Işığında Cumhuriyet’in İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısı’nın Değerlendirilmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006.
- Şahin, Enis, “Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi 3 Kasım 1914-9 Ocak 1916”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.25, S.73, Mart 2009, s. 107-164.
- Şahin, Ömer Faruk, *Gemilerde Yangın Riskinin Azaltılmasına Yönelik Yöntem ve Uygulamalar*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Gedik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2017.
- Şensoy, Fatma, “Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi”, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı, Eylül 2018, s. 239-279.
- Taş, Mehmet, “18. Yüzyıl’da Osmanlı Devleti’nde Yelken Bezi Temininde Karşılaşılan Sorunlar ve Alınan Tedbirler”, *Tarih Okulu Dergisi*, S. 34, 2018, s. 307-354.
- Tir-i Müjgan ve Bezm-i Alem Vapur-ı Hümayunları”, *Servet-i Fünun*, 12 Ağustos 1906.
- Toprak, Zafer, *Geçmişten Geleceğe Anadolu Sigorta Türkiye’nin Sigortası*, Ofset Yapımevi, İstanbul 2010.
- Topuz, Hüseyin, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı’nın Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923-1980)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.
- Toroslu, M. Vefa, “Deniz’e Göz Kırpan Sevdalar” *Deniz Fenerleri*, İMEAK Deniz Ticaret Odası, İzmir, 2008.
- Töz, Ali Cemal, *Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

- Turan, Resul, "I. Dünya Savaşı'nda Karadeniz'de Batırılan Bir Kızılhaç Gemisi Portugal", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 13, S. 25, 2018, s. 185-202.
- Turan, Sibel, "Geçiş ve Seyir Güvenliği'nin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 6, s. 1, 2004, s. 63-75.
- Tutel, Eser, "İlk Araba Vapuru, Bir Türk'ün Buluşu", *Popüler Tarih*, Mart 2001.
- Tutel, Eser, "Ada Yolcuları'nın Üç Sevgilisi Bağdat, Basra, Halep", *Bütün Dünya*, İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi, Ocak 2001, s. 57-60.
- Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yay., İstanbul, 1997.
- Uluğ Cicim, İlknur, "Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'ne Göre Navlun Sözleşmesi", *CEDRUS*, C. 4, 2016, s. 393-410.
- Usluer, Hasan Bora, *Türk Boğazları'nda Fenerler ve Sis İşaretleri'nin Elektronik Seyr' e Entegrasyonu'nun İncelenmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Aralık 2010.
- Uygun, Süleyman, "Karadeniz'de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç" Köse, Osman (Haz./ Ed), *Geçmişten Günümüze Göç II.*, Kültür Yay., No: 20, Samsun, 2017, s. 789-807.
- Uygun, Süleyman, "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (Le Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanı'ndaki Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 12, S. 24, Bahar 2018, s. 97-140.
- Uygun, Süleyman, "Karadeniz Sularında Fransız PaQuet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 2016, s. 137-172.
- Uygun, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayınlanmış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aralık 2013.
- Uygun, Süleyman, *Osmanlı Suları'nda Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015.
- Ünver, Metin, "Cortgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'eege) Vapur Kumpanyası 1883-1911", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, S. 24, 2018, s. 175-210.
- Varışlı, Cem, *Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Aralık 2015.
- Woods, Sir Henry, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl)*, (Çev. Em. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yay., İstanbul, 1976.
- Yıldız, Arzu, "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisi'nin Gelişimi", *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.49, S.578, s. 23-47.
- Yıldız, Özlem, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014.
- Yıldız, Serdar, *Yolcu Gemisi Kazalarında İnsan Faktörü Analizi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2006.

Yüksel, Ayhan, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Giresun”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 17, Güz 2014, s. 55-70.

#### **IV. İNTERNET SİTELERİ**

[https://www.galataport.com/assets/docs/gp\\_tarihce](https://www.galataport.com/assets/docs/gp_tarihce).

<https://www.haberler.com/tirimujgan-batigi-cikariliyor-9844570-haberi/>.

<https://www.sualtigazetesi.com/inayet-batigi-iztv-de/>.

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?135811>.

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?166081>.

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?239507>.

<https://www.youtube.com/watch?v=8KRgpTW0Nj4>.

## ÖZGEÇMİŞ

<b>Kişisel Bilgiler</b>	
Adı-Soyadı	Sümeyye Altun
Doğum Yeri-Tarihi	
<b>Eğitim Durumu</b>	
Lisans Öğrenimi	Ordu Üniversitesi
Yüksek Lisans	
Bildiği Yabancı Diller (varsa)	
Bilimsel Faaliyetleri (varsa)	
<b>İş Deneyimi</b>	
Stajlar	
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	
<b>İletişim</b>	
E-Posta Adresi	
<b>Tarih</b>	