

TÜRKİYE'DE KILAVUZ KAPTANLIĞIN TARİHİ

History of Turkish Pilotage

*D*r. Murat Koraltürk, Marmara Üniversitesi İktisat Bölümü'nde yardımcı doçenttir. Birçok yayını arasında şunlar sayılabilir: Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorununa Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Yayın No. 107, Ankara 1997. Türkiye Ekonomisinde Bir Öncü Sümerbank, Creative Yayıncılık, İstanbul 1997. Kıtaların, Denizlerin, Yolların, Tacirlerin Buluştuğu Kent İstanbul, Oya Baydar ile birlikte, İTO Yayını, İstanbul 1997. Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz, Haydar Kazgan ve Alkan Soyak ile birlikte, Creative Yayıncılık, İstanbul 1998. Osmanlı Toplumsal ve Ekonomik Tarihine İlişkin Türkçe Makaleler Bibliyografyası Denemesi (1910-1997), Creative Yayıncılık, İstanbul 1998. Osmanlıdan Günümüze Türk Finans Tarihi, Cilt 1, Haydar Kazgan, Toktamış Ateş ve Oğuz Tekin ile birlikte, Creative Yayıncılık, İstanbul 1999. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Haydar Kazgan ve Murat Öztürk ile birlikte, Creative Yayıncılık, İstanbul 2000. Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952), Denizler Kitabevi, İstanbul 2002. Sabunun Hikayesi, Günseli Özen Ocakoğlu ile birlikte, Colgate-Palmolive Yayını, İstanbul 2003. İlk Çimento Fabrikamızın Öyküsü, Emre Dölen ile birlikte, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul 2004.

*D*r. Murat Koraltürk is assistant professor of Department of Economics at Marmara University. His many publications include Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorununa Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Yayın No. 107, Ankara 1997. Sümerbank: In the vanguard of Turkish economy, Publisher: Creative, İstanbul 1997. İstanbul: The City where the Continents, Seas, Roads, Merchants Meet, (with Oya Baydar) Publisher: ICOC, İstanbul 1997. Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz, (with Haydar Kazgan and Alkan Soyak) Creative Yayıncılık, İstanbul 1998. Osmanlı Toplumsal ve Ekonomik Tarihine İlişkin Türkçe Makaleler Bibliyografyası Denemesi (1910-1997), Creative Yayıncılık, İstanbul 1998. Turkish Financial History From the Ottoman Empire to the Present, Volume I, (with Haydar Kazgan, Toktamış Ateş and Oğuz Tekin) Publisher: Creative, İstanbul 1999. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, (with Haydar Kazgan and Murat Öztürk) Creative Yayıncılık, İstanbul 2000. Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952), Denizler Kitabevi, İstanbul 2002. The Story of Soap, (with Günseli Özen Ocakoğlu) Publisher: Colgate-Palmolive, İstanbul 2003. İlk Çimento Fabrikamızın Öyküsü, (with Emre Dölen), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul 2004.

TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ YAYINI
Publication of Turkish Maritime Pilots' Association

TÜRKİYE'DE KILAVUZ KAPTANLIĞIN TARİHİ
HISTORY OF TURKISH PILOTAGE

DR. MURAT KORALTÜRK

İSTANBUL 2004

Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi / History of Turkish Pilotage

Yazar / Author
Murat Koraltürk

Çeviri / Translation
Nilüfer Oral

1.baskı, Mayıs 2004, İstanbul / 1st Edition, May 2004, Istanbul

Yayımlayan / Published by

©Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği / ©Turkish Maritime Pilots' Association

Tüm Hakları Saklıdır. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

All rights reserved. Unauthorized duplication contravenes applicable laws.

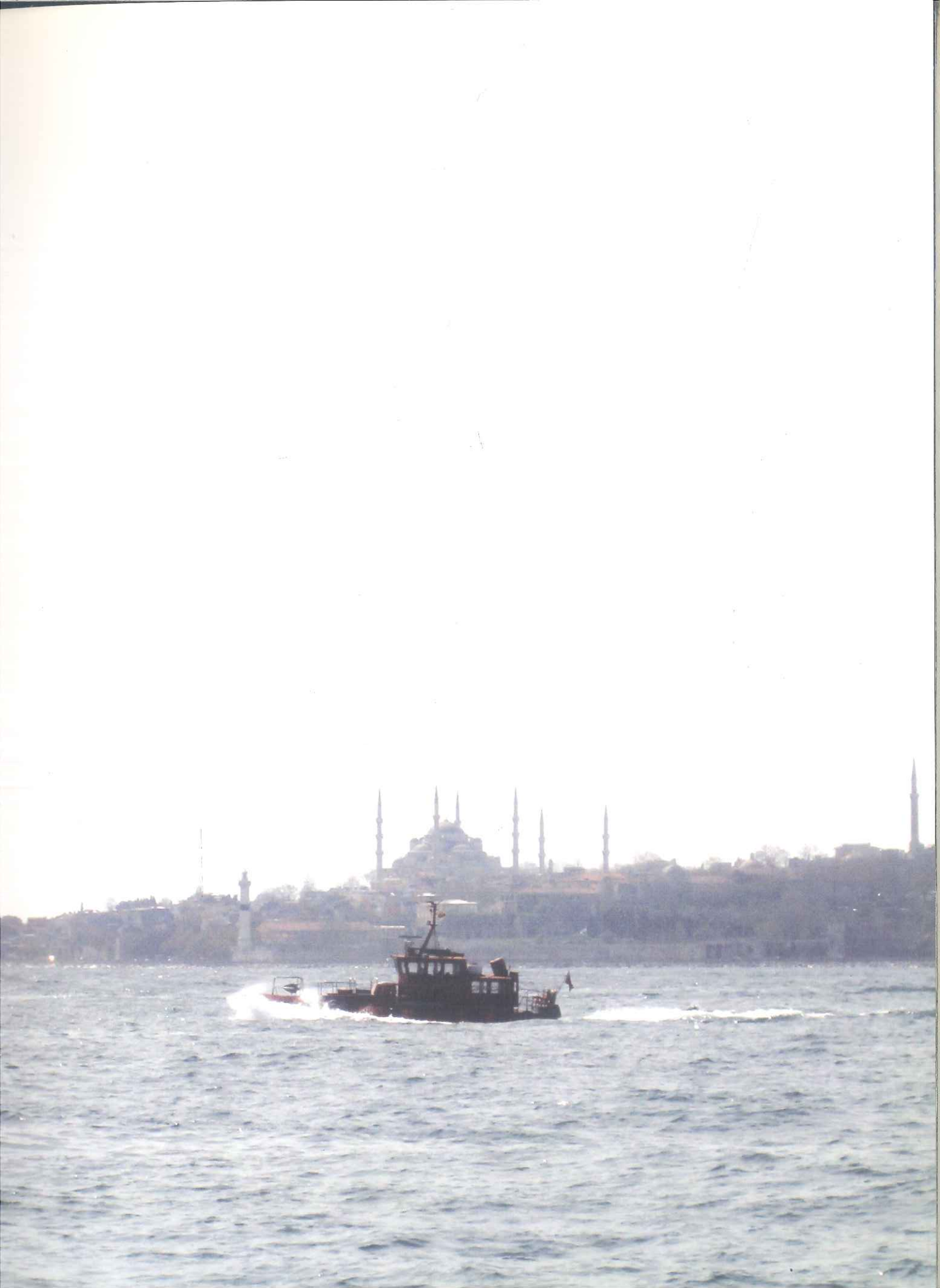
Tasarım / Graphic Design
Kubilay Eryılmaz

Kapak Tasarımı / Cover Design
Cumhur Koraltürk

Yayıma Hazırlayan / Prepared by
Marajans Yayıncılık Reklamcılık Ltd. Şti.
Mebusan Yokuşu Birlik Apt. 81/1 Fındıklı / İstanbul
Tel:(0212) 252 76 27-28 Fax:(0212) 251 37 64
E.mail:bilgi@marajans.com

Baskı ve Cilt / Printing and Binding
ACAR Matbaacılık

ISBN 975-98846-0-7



İÇİNDEKİLER



Kısaltmalar

Sunuş

Önsöz

GİRİŞ

TARİHTE KILAVUZLUK

Kavramlar

Eskiçağda Kılavuzluk

Avrupa'da Kılavuzluk

XIX. Yüzyıla Kadar Osmanlı Devleti'nde Kılavuzluk

XIX. YÜZYILDA

OSMANLI DEVLETİ'NDE KILAVUZLUK

Ekonomi, Teknoloji ve Osmanlı Denizciliği

Müslüman-Gayrimüslim Kılavuz Kaptan Rekabeti

Sosyal Güvenlikten Yoksun Kılavuz Kaptanlar

Kılavuzluk Ücretini Ödemeyip Kaçanlar

Kahraman Kılavuz Kaptan

OSMANLI DEVLETİ'NDE

MODERN KILAVUZLUĞUN DOĞUŞU

İmtiyaz Talepleri ve İlk Düzenlemeler

İstanbul Limanında Zorunlu Kılavuzluk Girişimi

Römorkör Yetersizliği

Kılavuz Sancaklarının Gelişimi

Süleyman Nutki ve Kılavuzluk

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KILAVUZLUK

Devlet Tekelinden Özelleşmeye

Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri

Türk Boğazları ve Kılavuzluk

TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ

Derneğin Kuruluşu

Kuruluşun Ardından Etkinlikler

Yurtdışı Meslek Birlikleri ile İlişkiler, Üyelikler ve Etkinlikler

IMPA Üyeliği ve Çalışmalar

EMPA Üyeliği ve Çalışmalar

IMO İçerisindeki Çalışmalar

Diğer Yurt Dışı Etkinliklerden Bazıları

Yurt İçi Etkinlikler

SONUÇ

KAYNAKÇA

KILAVUZ KAPTANLARDAN ANILAR

EK BELGELER

ALBÜM

CONTENTS



Abbreviations

Forward

Preface

INTRODUCTION

HISTORY OF PILOTAGE

Concepts

Pilotage in Ancient Times

Pilotage in Europe

Pilotage in the Ottoman State until the 19th Century

PILOTAGE IN THE OTTOMAN STATE

DURING THE 19TH CENTURY

Economy, Technology and Ottoman Shipping

Competition Between Moslem and

Non-Moslem Pilots

Pilots Lacking Social Security

Failure to Pay Pilotage Dues

Brave Pilot

THE BIRTH OF MODERN PILOTAGE

IN THE OTTOMAN STATE

Demand for concessions and the First Regulations

Attempts for Mandatory Pilotage in the Port of Istanbul

The Lack of Tugs

Development of the Pilot Flags

Süleyman Nutki and Pilotage

PILOTAGE IN THE TIME OF THE REPUBLIC

From a State Monopoly to Privatisation

Qualifications of Pilots

The Turkish Straits and Pilotage

TURKISH MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

The Foundation of the Association

Activities After the Establishment of TUMPA

External Relations with International Associations,

Membership and Activities

Membership with IMPA and Activities

Membership with EMPA and Activities

IMO Activities

Other International Activities

Domestic Activities

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHY

ANECDOTES OF PILOTS

DOCUMENTS

ALBUM

Kısaltmalar

Abbreviations

AB/EU	Avrupa Birliği / European Union
ADV N	Sadaret Divan Kalem i (Beylikçi) Belgeleri
AMKTMHM	Sadaret Mühimme Kalem i Belgeleri
AMKTNZD	Sadaret Mektubi Kalem i Nezaret ve Devair Yazışmalarına Ait Belgeler
AMKTUM	Sadaret Mektubi Kalem i Umum Vilayet Yazışmalarına Ait Belgeler
bkz.	bakınız / see
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri / Prime Ministry Republic Archives
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivleri / Prime Ministry Ottoman Archives
çev.	çeviren / translator
DHEUM3.Şb.,	Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti 3. Şube Belgeleri
DHKMS	Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri
ed.	editör / editor
EMPA	Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği / European Maritime Pilots' Association
EÜEF	Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi / Ege University Faculty of Letters
haz.-yay. haz.	hazırlayan-yayına hazırlayan / prepared by
HH	Hatt-ı Hümayun
HRMKT	Hariciye Nezareti Mektubi Kalem i Belgeleri
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü / International Maritime Organization
IMPA	Dünya Kılavuz Kaptanlar Birliği / International Maritime Pilots' Association

IRCICA	İslam Konferansı Teşkilatı, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi / Organisation of the Islamic (OIC), Research Centre for Islamic history, art and culture
İTO	İstanbul Ticaret Odası / Istanbul Chamber of Commerce
İÜEF	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi / Istanbul University Faculty of Letters
KOL./COLL.	Koleksiyon / Collection
M.Ö./B.C.	Milattan Önce/before Christ
MV	Meclis-i Vükela Mazbataları
No.	number
s./p.	sayfa / page
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti / Turkish Republic
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları / Turkish Republic State Railways
TDA	Tarihi Deniz Arşivi / Historical Naval Archives
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri / Turkish Maritime Organization Inc.
TDS	Türkiye Denizciler Sendikası / Seafarers' Union of Turkey
TTK	Türk Tarih Kurumu / Turkish Historical Society
TUMPA	Turkish Maritime Pilots' Association
VTS	vessel traffic services
yay.	yayınlayan, yayınevi / publishing house
YMTV	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
YPRKASK	Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat Belgeleri
YPRKBŞK	Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti

Sunuş

Kılavuz kaptanlık mesleği, dünyanın en eski olduğu kadar, en güzel ve ilginç mesleklerinden birisidir. Seyri zor ve tehlikeli kıyı sularında seyreden gemi kaptanları, bu suları iyi bilen denizcilere denizlerin ulaşım amacıyla kullanılmaya başlandığı günlerden itibaren ihtiyaç duymuşlardır. Bu ihtiyaç, kılavuz kaptanlık mesleğini ortaya çıkarmıştır. Duyulan bir başka ihtiyaç, yine denizin kullanılmaya başlandığı yıllardan itibaren, kılavuz kaptanın sunduğu bilgi ve deneyime itibar edilmesi gereğidir. Bu yüzden kılavuz kaptanın "bilgili, deneyimli ve güvenilir" bir meslek adamı olması, mesleğin ilk günlerinden başlayıp bugüne kadar süregelen değişmez ilkesi olmuştur.

Bugün; artan seyir donanımları ve teknik olanaklar, kılavuz kaptana olan ihtiyacı azaltmamış, bilakis arttırmıştır. Üstelik kılavuz kaptanın daha donanımlı olmasını zorunlu kılmıştır. Bu yüzden nitelikli kılavuz kaptanlar ve nitelikli kılavuzluk teşkilatları bugün deniz güvenliği fenomeni içinde ayrı bir yer ve önem arz eder. Ancak bu yerin ve önemin dünyanın her yerinde aynı ölçüde değer bulunduğunu söylemek de mümkün değildir. Her ülkenin denizlerdeki başarısı, eğer denizcilik kurumlarının ve hizmetlerinin kalitesi ve altyapısı ile ölçülür ise, kılavuzluk hizmetlerini bu listenin başına koymak gerekir. Çünkü kılavuz kaptanlar, bilgili ve deneyimli usta denizcilerdir; böyle bir kılavuz kaptan kadrosuna sahip olmak ve ona özen göstermek, her ülkenin denizlerdeki gücünün ve kalitesinin önemli bir göstergesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği olarak, bu ko-

Forward

Maritime pilotage, together with being one of the world's oldest professions is also one of its most interesting and wonderful ones. Since the beginning of seafaring times captains navigating dangerous and difficult waters have always felt the need for the services of mariners with in-depth knowledge of such waters. And it was this need that gave birth to the profession of maritime pilotage. Another need that was also felt since the beginning of seafaring times was the need to respect the knowledge and experience of the maritime pilot. For this reason an unwavering principle defining the essence of the maritime pilot since the beginning days of the profession has been "knowledge, experience and reliability".

Today, the advances in navigational equipment and remarkable technical capabilities of ships has not decreased the need for maritime pilots but to the contrary has increased this need. In fact, it has made it necessary for the maritime pilot to be even better trained. For this reason well trained maritime pilots and well equipped pilotage organizations occupy a separate place for safety of navigation. However, it is not possible to state that pilotage finds the high value as it deserves at the same level in all parts of the world. If the success of a nation's shipping can be measured by the quality of the services it provides and its infrastructure than maritime pilotage services should be placed at the top of this list. This is because maritime pilots are knowledgeable and experienced master mari-

nuda "Türkiye olarak biz neredeyiz?" sorusuna yanıt aramadan önce, "Nerelerden geliyoruz" sorusuna yanıt aramak istedik. Bu amaçla; İstanbul'da gerçekleştireceğimiz "Dünya Kılavuz Kaptanlar Birliği Kongresi" ile birlikte; "Türkiye'de Kılavuzluğun Tarihi" adlı bu kitabı da Türk ve Dünya denizciliğinin hizmetine sunmaktan gurur duyuyoruz. Bu kitap bu alanda ülkemizde hazırlanmış "ilk" kitaptır; ancak şüphesiz daha sonraki dönemlerde daha da geliştirilecek ve zenginleştirilecektir. Ancak ilk örnek olarak da, kılavuzluğun Türkiye'deki tarihi gelişimine önemli ölçüde ışık tutacağına inanıyoruz.

Bu kitabı yazan ve yayına hazırlayan Sayın Yrd. Doç. Dr. Murat Koraltürk'e; kitabın hazırlanmasında yardımcı olan Kongre Organizasyon Kurulu üyeleri Kapt. Sedat Tenker, Kapt. Ergun Altinkut, Kapt. Cahit İstikbal'e, kitap çalışmalarında Organizasyon Kurul'una yardımcı olan Kapt. Atilla Karhan'a, Kapt. Erdem Bıçakcı'ya ve metinleri İngilizce'ye çeviren İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuk Araştırma Merkezi'nden Sayın Av. Nilüfer Oral'a ve Sayın Jeanene Mitchell'e teşekkür ederim.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği olarak bu kitabı denizde zor koşullarda görev yapan kılavuz kaptanlar başta olmak üzere tüm denizcilere armağan ediyoruz.

Kaptan Timur İldeniz

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı

ners. Possessing such a maritime pilot cadre is an important indication of the strength and quality of a nation's maritime power.

As TUMPA we chose to pose the question of "where we are coming from?" before assessing the present situation. With this purpose in mind, in conjunction with the IMPA Congress, we are proud to present the "The History of Turkish Pilotage." This is an important achievement for us as it is the "first" book on this subject in Turkey. Of course, we will continue to develop and improve upon it. Nonetheless, we believe that as the first work of its kind it will shed light on the historical evolution of pilotage in Turkey.

We would like to thank the following persons for their work and contribution towards this book: Dr. Murat Koraltürk for writing and preparing the manuscript; members of the Congress Organization Committee Capt. Sedat Tenker, Capt. Ergun Altinkut and Capt. Cahit İstikbal, for their assistance in its preparation; Capt. Atilla Karhan and Capt. Erdem Bıçakcı for assisting the Congress Organization Committee; and Nilufer Oral and Jeanene Mitchell from the İstanbul Bilgi University Marine Law Research Center for translating the text.

TUMPA dedicates this book to all the world's maritime pilots working under difficult conditions to keep our seas safe and all mariners

Captain Timur İldeniz

President / Turkish Maritime Pilots' Association

Önsöz

Denize ve gemilere olan ilgim tarihe olan merakım-
la birleşince denizcilik tarihi ile uğraşır hale geldim. Bu-
nu bilen dostum Kaptan Turgay Erol, 2003 yılı yaz ay-
larında Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin Haziran
2004'te İstanbul'da yapılacak olan IMPA Kongresinde
katılımcılara sunmayı düşündüğü, Türkiye'de kılavuz
kaptanlığın tarihi ile ilgili bir kitap talep ettiğini, bu pro-
je ile ilgilenip ilgilenmeyeceğimi sorduğunda tereddüt
etmeksizin ilgilenebileceğimi söyledim. Kısa bir süre
sonra dernek yöneticileri olan kılavuz kaptanlarla tanış-
tım ve projenin içeriği hakkında kendilerinden bilgi al-
dım. Derneğin talebi önce bir kaynak taramasının yapıl-
ması, elde edilen kaynaklar ve materyallerden yararlanarak
Türkiye'de kılavuz kaptanlığın tarihi ile ilgili bir ki-
tap yazılması idi. Süratle kaynak araştırmasına başla-
dık. Hakkında üretimin oldukça az olduğu bir alan olan
Türk denizcilik tarihinin, bakir bir konusu olan kılavuz
kaptanlığın tarihi ile ilgili olarak önce arşiv taraması
yaptık. Bu bağlamda Osmanlı Arşivleri, Cumhuriyet Ar-
şivi ve Tarihi Deniz Arşivi'nde bu kitabın yazımında kul-
lanılan temel kaynakları bulduk. Bu çalışmayı Türki-
ye'de kılavuz kaptanlık teşkilatı ile ilgili bir öncü olan
Süleyman Nutki'nin arşiv malzemesi değeri ve nadirli-
ğinde olan kitabını edinmek izledi.

Birinci kaynaklara dayanılarak Türkiye'de kılavuz
kaptanlığın tarihsel gelişiminin anlatılmaya çalışıldığı bu
kitabın en önemli özelliklerinden birisi konu ile ilgili bir
ilk olmasıdır. Umarım konu ile ilgili son araştırma ol-
maz. Çünkü bu kitapla birçok yeni bilgi ortaya konu-
du. Ancak zaman başta olmak üzere çeşitli kısıtlardan do-
layı kitabın kapsamını daha geliştirmek ve genişletmek
mümkün olmadı.

Kitap eskiçağlardan bugüne, kılavuz kaptanlığın

Preface

When my interest in the seas and ships combined
with my interest in history I found myself involved in
researching the history of shipping. Back in the sum-
mer months of 2003 when my friend, Captain Turgay
Erol, who knew of my interests, asked if I would be
interested in writing a book on the history of maritime
pilotage for the 2004 IMPA Congress to be held in Is-
tanbul, without hesitation I accepted. Shortly thereaf-
ter I met with the Directors of TUMPA and obtained
information on the details of the book project. TUMPA
wanted me to conduct a detailed documentary rese-
arch and then based upon this write a book on the his-
tory of maritime pilotage in Turkey. I immediately be-
gan my research first consulting original documents in
the Ottoman Archives, Republic Archives and Histori-
cal Naval Archives, all of which constitute the basic
documents of this book. I also was fortunate enough
to obtain possession of the rare book written by Sü-
leyman Nutki, who was the founding father of modern
pilotage in Turkey.

This book is the first of its kind but should not be the
last. Hopefully it will spur further research as it has
brought to light new historical facts. Unfortunately,
due to a lack of time I was not able to delve further in-
to the subject matter.

The book traces the history of pilotage from an-
cient times to current time period, emphasizing the
developments that occurred in the Ottoman Empire
era during the end of the 19th and beginning of the
20th centuries. Research demonstrates that particu-
larly during the mid- 19th Century, the expansion of Ot-
toman economic relations with the West, especially
trade, created a greater demand for pilotage services.

tarini iermekle birlikte, ağırlık merkezini XIX. yzyl sonu ve XX. yzyl başında Osmanlı Devleti'nde kılavuz kaptanlığın gelişimi oluşturmaktadır. Araştırma sürecinde grdğmz, Türkiye'nin XIX. yzylın ortalarından başlayarak zellikle Batı ile iktisadi ilişkilerindeki gelişimine, bilhassa dış ticaret hacmindeki artışa bağlı kılavuzluk hizmetlerine olan talep de artmıştır. Buna paralel olarak Türkiye'de kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi gündeme geldi.

Kitap Türkiye'de kılavuz kaptanlığın tarihinin anlatıldığı bir ana metin yanı sıra, emekli olmuş ve hl çalışan kılavuz kaptanlar ile yapılmış sözlü tarih görüşmelerine dayanan anlatımlardan oluşmaktadır.

Araştırma ve kitap yazım sürecinde yardımını gördüğüm çeşitli kişi ve kurumlar oldu. Öncelikle kitabın yazımına ve yayımına olanak sağlayan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'ne teşekkür ederim. Kaptan Sedat Tenker, Kaptan Ergun Altınkut, Kaptan Cahit İstikbal, Kaptan Atilla Karhan ve Kaptan Erdem Bıçakçı bu kitabın yazımında ve hazırlanmasında en çok yardımını gördüğüm kişiler, onlara teşekkür borçluyum. Osmanlı Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi zellikle Tarihi Deniz Arşivi yetkili ve çalışanlarına da teşekkür ederim. Kitabı İngilizce'ye eviren Nilüfer Oral'a, fotoğraf koleksiyonundan yararlanmama izin veren Rahmi Topçu'ya, Cengiz Kahraman'a, çeşitli aşamalarda yardımlarını gördüğüm Adnan Ersezer'e, Canan Akyıldız'a, Salih Kahriman'a, Ali Bozoğlu'na, Kerem Coşkuner'e, Cihangir Gündoğdu'ya, Kaptan Haydar Yüce'ye, Eser Tutel'e, Prof. Dr. Yavuz Nutku'ya ve Prof. Dr. Mete Tunçay'a teşekkür ederim. İmkan ve kaynaklarından yararlandığım DEKAŞ, Kaptan Gündüz Aybay Denizcilik Merkezi ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür ve Sanat Merkezi'ni de anmadan geçemeyeceğim. Okurlar, benim araştırırken ve yazarken aldığım hazzı umarım bu kitabı okur iken alırlar.

Dr. Murat Koraltürk

Parallel to this, a movement developed in Turkey for the establishment of a modern pilotage system. The book has also included an oral history of pilotage in Turkey based on many interviews with retired pilots as well as those still exercising their profession..

During my research I received the help and support of many persons and organizations. First, of course, I would like to express my gratitude to the Turkish Maritime Pilots' Association who made it possible to both write and publish this book. In particular, I am particularly grateful to Captains Sedat Tenker, Ergun Altınkut, Cahit İstikbal, Atilla Karhan and Erdem Bıçakçı.

In addition, I would like to thank the personnel at the Ottoman Archives, Republic Archives and Historical Naval Archives for their valued assistance. Furthermore, I would like to thank Nilüfer Oral for their work in translating the book, Rahmi Topçu for the use of his photograph collection, as well as Cengiz Kahraman, Ali Bozoğlu, Kerem Coşkuner, Cihangir Gndoğdu, Adnan Ersezer, Canan Akyıldız, Salih Kahraman, Eser Tutel, Captain Haydar Yüce, Prof. Yavuz Nutku and Prof. Mete Tunçay for their assistance at various stages of my research. Last, but not least I must also thank DEKAŞ, the Captain Gündüz Aybay Maritime Center and the Turkish Maritime Culture and Arts Center.

I hope that the readers will experience the same pleasure in reading this book as I did in preparing it.

Dr. Murat Koraltürk

Giriş

Deniz, sunduğu imkanlar ve kaynaklar yanında, aldıklarıyla da insanoğlunda tarih boyunca saygı ve korku hissi uyandırmıştır. Denizde olan insanların en çok özlemini duydukları şey güven duygusudur. Bu duygu ise somut bilgi, araç ve deneyimi gerektirir. Denizde güven duygusu hissetmek için deneyimli ve bilgili denizcilerin idaresinde, sağlam ve iyi donanmış bir gemide bulunmak şarttır. Bazen bu koşullar, denizde insanın kendini güvende hissetmesine yetmez. Akıntı, rüzgar, tehlikeli sığlıklar ve diğer doğal engeller, denizde seyretmeyi olağan risk ve tehlikelerin üstünde güvensizleştirir. Bu noktada olağandışı seyir koşullarından haberdar ve deneyimli bir kişinin bilgisine, yani kılavuz kaptana ihtiyaç duyulur. Riskli ve tehlikeli su yollarında seyrederken gerek can, gerekse mal güvenliği için kılavuz kaptan ve kılavuzluk hizmetleri vazgeçilmez güvenlik unsurlarıdır. Bu kitabın konusu kılavuzluk hizmetlerinin ve kılavuz kaptanlığın Türkiye'deki tarihsel gelişimidir.

Beş bölümden oluşan kitabın birinci bölümünde, kılavuzluğun eskiçağlardan yakın zamanlara kısa gelişimi anlatılmaktadır. Yine bu bölümde, Osmanlı Devleti'nde kılavuzluğun XIX. yüzyıla kadarki gelişimi ele alınmaktadır.

Kitabın ikinci bölümünde Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılda kılavuzluğun gelişimi konu edilmektedir. XIX. yüzyılda bir yandan iktisadi değişim, diğer yandan teknolojik değişim, Osmanlı denizciliğine de etkide bulundu. Deniz trafiği ve

Introduction

The sea, throughout history has been a source of life as well as a source of fear and awe. When at sea what people most yearn for is a sense of "safety". But in order to meet this need requires knowledge, technology and experience. Safety at sea requires a ship that is manned by well-trained and experienced mariners as well being well equipped. But sometimes even these conditions are not enough for a person to feel safe at sea. Currents, winds, dangerous shallows and other natural hazards can create exceptional risks and dangers at sea. At this point there is a need for someone who is familiar and experienced with extraordinary navigational conditions and that person is the pilot. The pilot and pilotage services are sine qua non of safety of navigation for protection of life and property in dangerous seas. And the very subject of this book is to trace the historical development of pilotage in Turkey.

This book is divided into five parts: Part one will trace the history of pilotage from ancient times to recent times. This part will detail pilotage during the Ottoman period up to the 19th century.

Part two of the book deals in more detail with pilotage in the Ottoman era during the 19th century, examining the impact of economical, technological and political changes on Ottoman shipping. This time period witnessed an increase in maritime traffic and port activity that cre-

liman hareketlerinin artışı, kılavuzluk hizmetlerine olan talebi arttırdı.

Üçüncü bölümde, Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi yönünde atılan adımlar anlatılmaktadır. Bu bağlamda kılavuzluk imtiyazı taleplerinden, bir resmi kılavuzluk teşkilatının kuruluşuna kadar uzanan gelişmeler ele alınmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde özellikle 1890'lardan itibaren kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesine ilişkin atılan adımlar ve sarf edilen çabalara karşın, bu hizmetin belli nitelik ve standartta verilmesi sağlanamadı. Bu gelişme, ancak Cumhuriyet döneminde kaydedilmeye başlandı. Kitabın dördüncü bölümünde bu gelişmeler konu edilmektedir. Kitabın beşinci bölümünde ise Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği konu edilmektedir.

Kitapta, Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nde kılavuzluğun gelişimi önündeki engellerin, neler olduğu ortaya konmaya çalışıldı. Buna göre Osmanlı Devleti'nde kılavuzluğa yeterli önemin verilmediğini söylemek mümkündür. Süleyman Nutki örneğinde olduğu gibi, verilen önemin kişisel imkan ve gücü aşmadığı için de etkili olmadığı belirtilebilir. Başka bir ifade ile Osmanlı Devleti, kılavuzluk ile ilgili olarak kararlılıkla hareket etmemiştir.

Cumhuriyet döneminde kılavuzluk, Osmanlı Dönemi ile karşılaştırıldığı zaman, daha çok önemsenmiş ve olanaklar ölçüsünde hizmetin niteliği yükseltilmeye çalışılmıştır. Ancak bu çabaların yine de yeterli olduğu söylenemez. Ayrıca Türkiye'nin örneğin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'den dolayı Boğazlarda olduğu gibi gücünü aşan engeller, kılavuzluk önünde set oluşturmayı sür-

ated an increase in the demand for pilotage services.

Part three outlines the modernization process of pilotage in Turkey, including the demands for pilotage concessions to the creation of an official pilotage organization.

However, despite the efforts and steps taken to establish a modern pilotage system in the Ottoman State from 1890 onwards, it was not until the modern Republic of Turkey was created that pilotage services reached international standards and quality. Part Four examines this process in detail.

The book has attempted to bring to light the difficulties faced in the development of pilotage during the time of the Ottoman State and the Turkish Republic. This study shows that the Ottoman State did not give enough importance to pilotage. Süleyman Nutki, who spent many years in an unsuccessful effort to create a modern pilotage system, is an example of the lack of interest by the Ottoman State towards pilotage. By contrast, during the era of the Republic, the State gave greater importance to establishing a modern pilotage system and made efforts to improve its standards. The fifth part of the book is about Turkish Maritime Pilots' Association.

There exists very few published works on the history of pilotage in Turkey. Given the lack of resources efforts were made to use original sources as much as possible. Much research was based on original documentation from the Ottoman State Archives and Historical Maritime Archives. The book has relied primarily on documents from the Republic Archive. In addition, ot-

dürmektedir.

Türkiye’de kılavuzluğun tarihi ile ilgili yayınlanmış az sayıda araştırma bulunmaktadır.¹ Konunun bu derece bakir olması nedeniyle mümkün olduğu kadar birincil kaynağa başvuruldu. Özellikle kılavuzluğun Osmanlı Devleti’ndeki gelişiminin yazılmasında yararlanılan Osmanlı Arşivi ve Tarihi Deniz Arşivi belgeleri, kitabın dayandığı kaynakların başında gelir. Kitabın yazımında bu iki arşiv yanı sıra, Cumhuriyet Arşivlerinden de yararlanıldı. Bu temel kaynakların yanında, yardımcı kaynak mahiyetinde matbu olmayan çeşitli rapor, kitap, makale ve gazete yazılarından da faydalanılmıştır.

her sources of information were taken from various reports, books, articles and newspaper columnists.



Tarihte Kılavuzluk

Kavramlar

Eskiçağda Kılavuzluk

Avrupa'da Kılavuzluk

XIX. Yüzyıla Kadar Osmanlı Devleti'de Kılavuzluk

The History Of Pilotage

Concepts

Pilotage in Ancient Times

Pilotage in Europe

Pilotage in the Ottoman State until the
19th Century

Kavramlar

Uygarlığa dair çeşitli tanımlar yapılabilir. Bir yönü ile uygarlığı insanın doğa ile mücadelesinin ürünü olarak tanımlamak mümkündür. Doğal koşullar, duvar gibi bölgeleri birbirinden ayıran yüksek dağlar, derin vadiler, kıtaları bölen engin denizler, göller, nehirler platolar... Bütün bunlar insanın ve insana ait her şeyin, bir yerden başka bir yere taşınması önünde çeşitli engeller içeren coğrafi etkenlerdir.

Kanı, vücudun dört bir yanına taşıyan damarlar gibi, yollar da uygarlığı dünyanın dört bir yanına taşır. Ancak yollar her zaman engelsiz değildir. Hele suyolları yani deniz, göl ve nehirler, akıntı, rüzgar ve tehlikeli sığlıklar ile bu yollarda seyreden taşıtlara yönelik çeşitli tehlikeleri de içlerinde barındırırlar. Can ve mal kaybına yönelik türlü doğal tehlike ve engeller içeren suyollarında, bu tehlikelere karşı güvenlik içinde yol alabilme gereksinimi nerede ise dünyanın en eski mesleklerinden birisi olan kılavuzluğun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Kılavuzluk seyir esnasında akıntı, rüzgar ve

Concepts

Many definitions can be given to the word "civilisation". One such definition is civilisation being the struggle between nature and humans. Geographic features such as high mountaintops, lakes, rivers, plateaus, deep valleys, and oceans

create natural obstacle between regions and continents, posing obstacles for humans to travel from one place to another.

Like veins which transport blood to all points of the human body, so do transportation routes take civilisation to all four corners of the earth. These routes, however, are not always without obstacles-such as the seas, lakes, and rivers that are characterized by fast moving currents, high winds

and dangerous shallows. Pilotage is one of the oldest professions in history, born to overcome the obstacles of water routes and continue human advancement along the path of civilisation.

Pilotage is a service rendered by persons possessing the knowledge and expertise to overcome navigational hazards and dangers en-



Alman fener gemisi Elbe 2

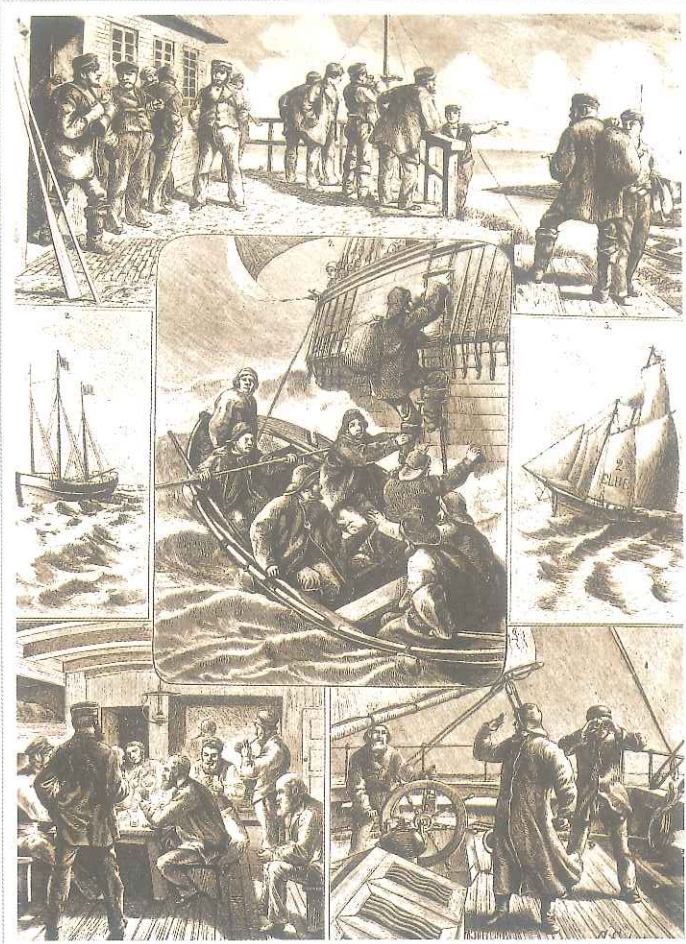
The Elbe lightship No. 2

diğer etkenlerle tehlike ve yüksek risk içeren boğaz, geçit, kanal, körfez ve liman gibi su yollarında, taşıtların güvenlik içinde yol almasını sağlamak üzere, bu tehlike ve riskleri tanıyıp ona göre davranma bilgi ve deneyimine sahip kişilerce verilen bir hizmettir. Daha dar anlamda, gemilerin riskli su yolları olan boğazlar ve limanlardan giriş ve çıkışlarını, boğazlar ve limanların özelliklerini iyi bilen kişilerce gerçekleştirilmesi işidir. Bu kişilere kılavuz kaptan denir. Geminin

kılavuz kaptan tarafından seyrine kılavuzlamak, kılavuzluk hizmetlerinin verildiği sulara kılavuz suları, kılavuz kaptan almanın zorunlu olmasına zorunlu kılavuzluk ve gemiye kılavuz kaptan göndermek için kıyıda veya denizde bulunan yere kılavuz istasyonu denir.²

Eskiçağda Kılavuzluk

Kılavuzluğun izini, uygarlığın insanların ticaret yapacak kadar bir düzeye ulaşmasından itibaren sürmek mümkündür. Örneğin Eski Ön Asya'da Kalde'nin Ur liman kentinde, limanda kılavuz kaptanlar görev yapmaktaydı. Tespit edilebilen en eski yazılı yasa metinleri olan, Babillilere



19. YY Alman kılavuz kaptanların faaliyetlerinden kesitler

Original pilot sketches by G.Schildt (1881)

countered during maritime transportation. These experts, known as pilots, help facilitate safe navigation in straits, canals, bays and ports. The service provided by the pilot is called pilotage, and the waters where pilotage is mandatory are called pilotage waters. If taking a pilot is required, this is called mandatory pilotage, and the pilot station is the location, either on shore or on the water, from where pilots are sent to vessels.²

Pilotage during ancient times

The history of pilotage can be traced back to when humans first began to trade. For example, in the city of Kalde in Asia Minor, pilots were providing services in its port. In the oldest known writing from Babylon in 1700 BC, the Laws of Hammurabi, there is mention of pilots. According to the Laws of Hammurabi, the fee for the service of a captain was one silver coin, whereas it was two for the services of a pilot.³

Pilotage can also be traced back to ancient Greek mythology. The Argos, in its quest to find the Golden Fleece, used the assistance of a pilot

ait M.Ö. 1700 yıllarından bugüne ulaşan Hammurabi Kanunları'nda da kılavuz kaptanlara değinilmektedir. Hammurabi Kanunları'nda kaptanın ücretinin bir gümüş sikke, kılavuz kaptanının ise iki gümüş sikke olacağı ifade edilmektedir.³

Eski Yunan mitolojisinde de kılavuzluğun izleri sürülebilir. Altınpost'un peşinde Argos Gemisi ile bugünkü Yunanistan'dan Gürcistan'a uzanan Argonautlar da bu zorlu yolculuklarında yerli kılavuz kaptanların yardımına başvurdular.⁴ Eski Yunanlılar gibi denizci bir kavim olan Fenikeliler de kılavuz kaptan kullandılar.⁵ Kılavuzluğun, dünyanın diğer ucundaki en eski kültürlerden biri olan Çin'deki geçmişi ise 2000 yıldan önceye, Khan Hanedanı dönemine kadar uzanır.⁶

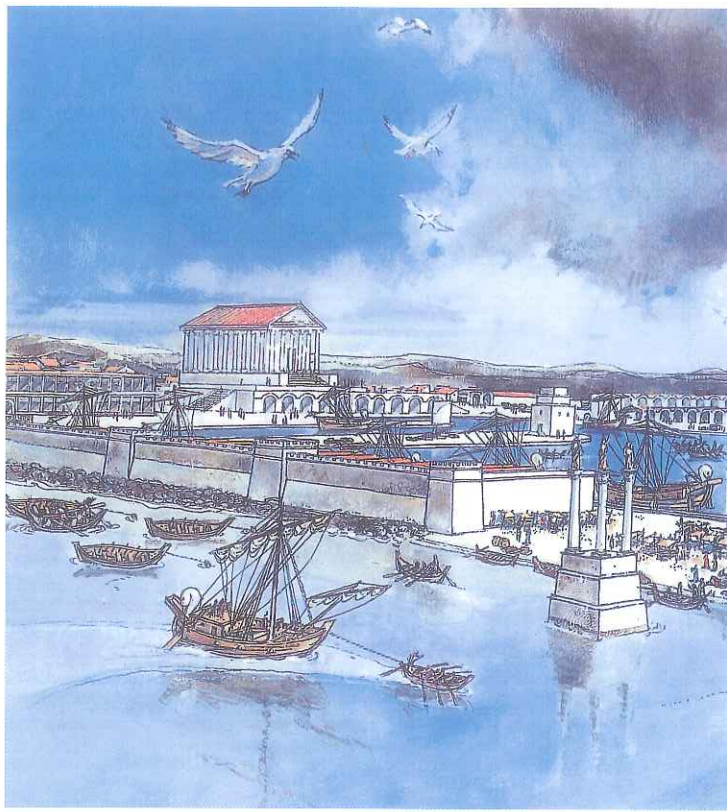
Avrupa'da Kılavuzluk

Avrupa denizciliğinin önder ülkelerinden İngiltere'de, kılavuzluğun temelleri XII. yüzyıla kadar gider. İngiltere kralı I. Richard, 1190'da Kudüs'e yaptığı Haçlı seferi öncesinde donanmasının büyük bir bölümünü Biskay Körfezi'ndeki Oleron Adası'nda donattı. I. Richard bu sırada denizcilikte oldukça yetkin bir durumda olan Oleronlu-

in its difficult voyage from today's Greece to Georgia.⁴ The Phoenicians, who like the ancient Greeks were a seafaring tribe, also used pilots.⁵ Far across the world in China, pilotage dates back 2000 years to the era of the Khan Dynasty.⁶

Pilotage in Europe

Pilotage in England, one of the leading Maritime Nations, dates back to the 12th century. Before embarking upon his Crusade to Jerusalem in 1190, the English King Richard I first equipped the majority of his fleet in the Isle of Oleron, Bay of Biscay. Upon returning to England, Richard I took with him the maritime-related laws and rules of Oleron, which at the time was strong



Doğu Akdenizde bir liman kenti; Caesarea

Caesarea, a port city in the Eastern Mediterranean

in maritime matters. The Oleron laws regulating pilotage were particularly harsh. According to these laws, a pilot who navigated a ship incorrectly due to lack of knowledge, thereby causing losses to the merchant, would be made to compensate for such losses. Othewiser, he would lose his head.

The Oleron laws served as the basis for the Pilotage Laws that in 1913 went into effect in

ların denizcilığe ilişkin kural ve kanunlarını aldı ve ülkesi İngiltere'ye götürdü. Oleron yasalarında kılavuzluğa dair hükümler oldukça serttir. Buna göre bir kılavuz kaptan görevinde başarısız olup, bilgisizliği nedeniyle idare ettiği gemiyi yanlış yere götürmekten dolayı tüccarların zarar etmesine neden olursa, bu zararı tazmin etmek zorundadır. Aksi takdirde kafası kesilerek cezalandırılır.

İngiltere'deki bir diğer önemli gelişme, Kral VIII. Henry döneminde 1514 yılında kılavuzluk kurumu olarak Trinity House'nin kuruluşudur. Bir meslek loncası halinde kılavuz kaptanların örgütlenmesi ile kılavuzluk resmi bir hüviyet kazandı. Yetki ve becerileri bir standarda oturtmak için gerekli düzenlemeler yapıldı. 1681'de XIV. Louis'e'nin emri ile Fransa'da deniz yasaları yürürlüğe girdi. Bu yasalar Rhodes, Oleron, Whisby ve Hansa birliği yasalarından esinlenilerek düzenlendi. Fransız deniz yasaları, çok çeşitli denizcilik işlerini kapsar ve düzenleyici koşullarla ilgili bölümü, yerel kılavuzluk hakkında 18 maddeden oluşur.⁷

XIX. Yüzyıla Kadar

Osmanlı Devleti'nde Kılavuzluk

Dünyanın büyük bir bölümünde olduğu gibi Türkiye'de de modern kılavuzluk teşkilatının te-



Bir Fenike gemisi

A Phoenician ship

in France. These laws were adopted from the laws of Rhodes, Oleron, Whisby and Hansa. The French maritime laws covered various maritime matters, having 18 separate provisions regulating pilotage.⁷

Pilotage in the Ottoman State until the 19th century

As in most of the world, the foundations for modern pilotage in Turkey date back to the 19th century. However, the maritime circle in the Ottoman State were aware of pilotage services. For example, Piri Reis describes pilotage services provided in the important port city of Venice:⁸

"...since ancient times ships that were to leave here for the city of Venice could not set sail without taking a pilot and they would have to use

melleri XIX. yüzyılda atıldı. Bununla birlikte Osmanlı Devleti zamanında XIX. yüzyıla gelinceye kadar kılavuzluk kavramı ve hizmetinden denizcilik kesimi haberdardı. Örneğin Piri Reis, Kitabı Bahriye'de dönemin



Kılavuz kaptan gemide

Pilot on board...

önemli bir liman kenti olan Venedik'teki kılavuzluk uygulamaları ile ilgili olarak şu bilgileri verir:⁸

"...eski zamandan beri, buradan Venedik şehrine gidecek olan gemi, kılavuz almadan yola çıkmaz ve Venedik şehrinin önüne gelince limana demir atamaz. Çünkü alçak (sığlık) kıyılardır. Henüz kıyı görünmeden, suyun derinliği üç kulacı aşmaz. [Kılavuz kaptanlar] Körfezin neresinde olduklarını, denizin çamurundan bilirler. Başka [kaptanlar] bunu bilmezler."

Piri Reis, Venedik'teki zorunlu kılavuz uygulaması ile ilgili olarak da şunları anlatır:⁹

"Venedik şehrinin limanına, ister Venedik gemisi olsun, isterse yabancı bir gemi olsun, Parenzo kalesinden kılavuz almadan ulaşamaz. Çünkü yasaktır. Şayet kılavuz almadan Parenzo'dan yola çıkmış olsa ve yolda zarara uğrasa, bu zararı, o geminin halkına ödetirler..."

Osmanlı Devleti, pratik nedenlerden dolayı kamu hizmetlerinin bazılarını ayrıcalıklar ve bağışlıklar tanıyarak kişi veya kişilere yaptırma alışkanlığına sahipti. Bu türden hizmetler arasında kılavuzluk da bulunmaktaydı. Kıyılarda ikamet eden ve yaşadıkları bölgenin coğrafi koşullarını iyi bilen kişilere, tanınan vergi bağışlıkları ile bulundukla-

a pilot again in front of the City of Venice. The water would not be more than 3 fathoms even before the coast could be seen. They knew where they were in the bay from the mud in the water. Other capta-

ins would not know this."

Piri Reis also discusses mandatory pilotage in Venice:⁹

"Whether it be a Venetian ship or foreign ship, it would not be allowed to reach Venice without first taking a pilot from the Fort of Parenzo. Because it was mandatory. If the ship were to proceed from Parenzo without a pilot and caused damages along the way, the people of the ship would be made to pay for the damages."

The Ottoman State, for practical reasons, was accustomed to granting a person or persons certain immunities or privileges and having them perform certain services in return. Pilotage was amongst these services. Local people who lived along the coasts and who knew the condition of the region well were granted tax exemptions to provide pilotage services to ships navigating through their region. An example of this is documented in the register book of the Governor of Trabzon. Towards the end of the 15th Century in the Fort of Giresun, which at the time was attached to Trabzon, 114 sentries and 20 widowed Christians were granted exemptions from all taxes in order to repair the fort and to provide pilotage services to ships navigating through

rı bölgeden geçen gemilere kılavuzluk hizmeti vermeleri sağlanırdı. Örneğin Trabzon Sancağı tahrir defterine göre, XV. yüzyılın sonlarına doğru Trabzon'a bağlı Giresun kalesinde 114 nefer ve yirmi iki dul Hıristiyan nüfus kaleyi tamir etmek, Giresun'dan geçen gemilere kılavuzluk yapmak şartıyla her türlü vergiden muaf tutularak iskan edildiler.¹⁰

XIX. yüzyıla kadar kılavuz kaptanların çoğu Rum'du. Osmanlı Devleti'nin sahil bölgelerinde yoğun bir biçimde ikamet eden ve dolayısıyla deniz ile içli dışlı olmuş bu kılavuz kaptanlar, mesleki niteliklerini örgün bir eğitime değil, deneyim ve pratiğe borçluydular. Ancak deneyim ve pratiklerinin yetmediği noktada aciz kalmaktaydılar. Buna dair bir gözlem, 1770-1784 yılları arasında Osmanlı donanması hakkında incelemelerde bulunmak üzere İstanbul'a gelen M. Bonneval'e aittir.¹¹ Bonneval raporunda şöyle demektedir:

*"Kılavuzlar Rum'durlar. Bunlar, uzun bir tecrübe neticesinde elde edilmiş tamamen pratik bilgiden başka bir şey bilmezler. Binaenaleyh, karrayı gözden kaybedince, yollarını tayin etmek için pusula ile hiçbir iş göremezler. Bundan dolayı da, bir harp gemisi Suriye veya Mısır'a gönderildiği vakit, bu geminin evvela, İzmir ve Rodos'a uğradığı ve orada peşine takılmak için memur olduğu mahallere hareket eden bir Frenk gemisi aradığı görülür."*¹²

Kuşkusuz Osmanlı kılavuz kaptanlarının tamamı böyle değildi. Ancak mesleki bilgi ve standartlara sahip gemi adamlarının yetiştirilmesi ve kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi, XIX. yüzyılda gündeme geldi ve bu yönde önemli adımlar atılmaya başlandı.

Giresun.¹⁰

Until the 19th century, most Ottoman pilots were Greek. These pilots, who lived along the coasts, knew the sea intimately. They learned their profession not from any formal training, but through practical experience. However, they floundered in situations where practical experience did not suffice. A personal observation was made by M. Bonneval during a visit to Istanbul to inspect the Ottoman naval fleet between 1770-1784.¹¹ In his report Bonneval stated the following:

*"The pilots are Greek. Their knowledge is based only on practical experience and no more. Thus, when they lose sight of land They can't use compass to find their way. As a result, when a warship is sent to Syria or Egypt the ship will first stop either in Izmir or Rhodes and then will search for a Frankish ship going in the same direction to follow."*¹²

Undoubtedly, not all Ottoman pilots were this way. However, it only was during the 19th Century that the issue of modernizing the profession with standardized training and pilotage services was raised and important steps were taken in this direction.



XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Kılavuzluk

Ekonomi, Teknoloji ve Osmanlı Denizciliği
Müslüman-Gayrimüslim Kılavuz Kaptan Rekabeti
Sosyal Güvenlikten Yoksun Kılavuz Kaptanlar
Kılavuzluk Ücretini Ödemeyip Kaçanlar
Kahraman Kılavuz Kaptan

Pilotage In The Ottoman State During The 19th Century

Economy, Technology and Ottoman Shipping
Competition Between Moslem and
Non-Moslem Pilots
Pilots Lacking Social Security
Failure to Pay Pilotage Dues
Brave Pilot

Ekonomi, Teknoloji ve Osmanlı Denizciliği

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmetlerini modernleştirme yönünde girişimlerin yaşanmasında, bu yüzyılda yaşanan iktisadi ve teknolojik gelişmelerin büyük rolü oldu. Osmanlı Devleti'nin batılı ülkeler ile ekonomik ilişkilerini kapitülasyonlar belirlerdi. Genel olarak, bir ülkede ikamet eden yabancılara devletlerarası antlaşmalar ile tanınmış imtiyazlar olarak tanımlanan kapitülasyonlar, Osmanlı Devleti'nde ticaret alanında olduğu gibi hukuk, din ve siyaset alanında da uygulandı.¹³ Başta İngiltere, Fransa ve Hollanda olmak üzere bir çok batılı devlete verilen kapitülasyonlar ile Osmanlı Devleti, hem malî hem de siyasi bazı amaçlar güttü. Gerek transit ticaret, gerek ülkeden ihraç edilen mallardan alınan vergilerin devlet hazinesi için önemli bir kaynak olması, kapitülasyonların yani yabancılara tanınan ticari ayrıcalıkların malî yönünü oluştururken, kapitülasyonların kendi çıkar ve güvenliği için batılı devletler arasında bir denge sağlamak amacı ile verilmesi ise Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlardan umduğu siyasal amaç oldu.

Kapitülasyonlar ile "en çok müsaadeye mazhar ülke" niteliğini kazanan batılı devletler, Osmanlı sularında kendi bayraklarını taşıyan gemiler ile ticaret yapma hakkını da elde ettiler. Kapitülasyonlar ile yabancı tüccarlar yalnızca ticari ayrıcalıklar değil, Osmanlı Devleti içinde uyrukları oldukları devletlerin hukuki nüfuz ve korumasını da edindiler.

Osmanlı Devleti'nin batılı ülkeler ile kapitülasyon antlaşmaları etrafında bir seyir izleyen iktisadi ilişkileri, XIX. yüzyılda yeni bir boyut kazandı. Bu dönemde anılan ilişkileri belirleyen önemli gelişme sanayi devrimiydi. Sanayi devrimi ve sanai kapitalizmin doğuşu sürecinde gelişen uluslararası işbölümünde, Osmanlı Devleti, kapitalist Avru-

Economy, Technology and Ottoman Shipping (Maritime Affairs)

The modernisation of pilotage services during the 19th Century owed a great deal to the economic and technological advances which occurred during this century. The relations between the Ottoman State and the western States were determined by capitulations. Capitulations, a general name for privileges granted to foreigners residing in country according to international agreements, were applied by the Ottoman state in trade relations as well as in matters of religion, politics and law.¹³ In particular, countries such as England, Holland and France were motivated to obtain these capitulations by both economic and political ambitions. Be it transit trade or taxes imposed on exported goods, which served as an important source of revenue for the Ottoman State coffers, the granting of capitulations was used as an important political tool to establish a political balance for the Ottoman State's own security and to gain benefits from western States.

The "most favored nation" status granted to western States through capitulations included the right to trade in Ottoman waters for ships flying their flag. With capitulations, foreign merchants not only acquired privileged trading rights, but also the right to be subject to the laws of their own state.

Capitulations, which formed the basis of the economic relations between the Ottoman State and the Western States, assumed a new dimension during the 19th century. In this period the industrial revolution played a defining role. During the birth of the industrial revolution and industrial capitalism, the Ottoman State served as an important market for the leftover goods of European industrial production, as well as a signifi-

pa ülkelerinin artan sınai üretimleri için önemli bir sürüm pazarı ve gelişen sanayileri için gerekli hammadde kaynağı bir ülke haline geldi. Bu süreci, ilki İngiltere ile 1838 yılında yapılan Balta Limanı Ticaret Antlaşması olan serbest ticaret antlaşmaları belirledi.

16 Ağustos 1838'de Osmanlı Devleti adına Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın, İngiltere adına Büyük Elçi Ponsoby'in imza attıkları Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile Osmanlı Devleti, dış ticaret siyasetinde serbestiyet ilkeleri üzerine dayanan bir rejimi uygulamaya başladı.¹⁴ Antlaşma ile Osmanlı Devleti, bir bölgedeki belli bir malın, özellikle ihracatının belli bir kişiye tekel olarak tanınması anlamına gelen yed-i vahid uygulamasına son verdi. Yed-i vahid uygulaması yanı sıra, geleneksel olarak uygulanan ihracat yasakları da sona erdi. Böylece Osmanlı Devleti'nin bu antlaşmaya kadar dış ticarete konu olan mallar üzerinde uyguladığı ağır vergiler kaldırıldı. Gelişen Avrupa sanayiinin şiddetle gereksinim duyduğu, Osmanlı Devleti'nden elde edilen hammaddelerin dış ticarete konu olması kolaylaştı. Antlaşma ile ihracattan alınan vergi % 12'ye çıkarılırken, ithalattan alınan vergi % 5 olarak belirlendi. Yerli tüccarların iç gümrük vergisi ödeme yükümlülüğü sürerken, yabancı tüccarlara bundan muafiyet tanındı. Antlaşma ile tekelilerin kaldırılması sonucu hammadde ihracatında önemli artışlar kaydedildi. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin gümrük rejimini, tarifelerini batılı devletler ile birlikte belirlemeyi ilke olarak kabul etmesi, bağımsız bir dış ticaret rejimini uygulama olanağını yitirmesine neden oldu. Daha son-

cant source of raw material. It was during this period that the Balta Liman Treaty on free trade was signed between England and the Ottoman State.

On 16 August 1838, with the signing of the Balta Limanı Treaty on behalf of the Ottoman State by the Prime Minister Mustafa Reşit Paşa, and on behalf of England by Ambassador Ponsoboy, a new free foreign trade regime was created for the Ottoman Empire.¹⁴ The Agreement brought to an end the Ottoman practice known as "yed-i vahid," in which a particular person would be granted a monopoly to sell a good in a certain region. In addition to the elimination of "yed-i vahid," the traditional export restrictions also ended. Consequently, the Agreement also brought to an end the heavy taxes imposed on export goods by the Ottoman State. The raw material that Europe was in desperate need for became easier to obtain from the Ottoman State through the facilitation of external trade. By an agreement export tariff was increased to 12% and import tariff was set at 5%.

While local merchants remained burdened with the duty to pay taxes, foreign merchants were exempt. The removal of monopolies over raw materials resulted in a significant increase in the export of raw materials. In addition, the Ottoman State accepted the principle of determining the customs rate together with the West, bringing about a decline in the independence of its export regime. In later years, alongside other political developments, the export tax for the Ottoman State was increased to



*Sadrazam
Mustafa
Reşit Paşa*

*The Grand
Vizier Mustafa
Reşid Pasha*

raki yıllarda dış siyasal gelişmeler ve ilişkilere bağlı olarak Osmanlı Devleti ihracat vergisini % 1, ithalat vergisini ise % 15'e kadar çıkarttı. Antlaşma ile bağımsız bir şekilde dış ticaret siyaseti çizme olanağını yitiren Osmanlı Devleti'nde, yine aynı dönemde başlayan bazı sanayileşme çabalarının sonuçsuz kalmasında da serbest dış ticaret rejimini veya başka bir ifade ile yine antlaşmanın bir sonucu dış ticarete müdahalecilik olanağını yitirmesinin etkili olduğunu belirtmek gerekir.

Osmanlı Devleti, İngiltere'nin ardından Balta Limanı Ticaret Antlaşması benzeri antlaşmaları başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri ile de yaptı. Böylece Osmanlı Devleti'nin bu ülkelerle ticaret hacmi büyük artış gösterdi. Bu ticaret, Osmanlı Devleti'nden hammadde alımı ve Osmanlı Devleti'ne mamul madde satımı biçiminde gerçekleşti. Dış ticaretteki büyümeyi, özellikle İstanbul limanına giren gemi sayısı ve yükleme-boşaltma tonajlarından da izlemek mümkündür. Dış ticaret rejiminde yaşanan bu değişim kısa bir sürede sonuçlarını vermeye başladı. 1845 yılına gelindiğinde ithalat beş yıl öncesine göre beş kat arttı. İhracat da en az üç kat gelişme gösterdi.¹⁵ Bir diğer göstergesi ise boğaz geçişlerindeki artıştır.

Osmanlı Devleti ile batılı ülkeler arasında XIX. yüzyılın ortasından itibaren büyüyerek gelişen ticari ilişkiler, çok büyük ölçüde deniz yolundan gerçekleşti. Bu da beraberinde yeni düzenleme ve uygulamaları getirdi. Bu uygulamaların temelinde ticaretin güvenlik içinde gerçekleşmesi yatıyordu. Buna göre bir yandan sigortacılık faaliyetleri gelişirken, diğer yandan deniz taşımacılığı hem teknolojik hem de kural ve yöntemler açısından gelişti.¹⁶

Osmanlı Devleti'nde uzun mesafeli ticaret amacı ile Fatih Sultan Mehmet döneminden beri sürdürülen denizyolu ulaşımı, karayolu ulaşımına

1% and to 15% for import taxes. Despite Ottoman efforts as industrialization, the free trade regime as enumerated by the Balta Limanı treaty left the Ottoman State with ineffective power over foreign trade.

After concluding the Balta Liman Treaty with England, the Ottoman State concluded similar treaties with other European States, such as France. This in turn resulted in a significant increase in the volume of trade with these countries. This trade took the form of purchase of raw materials from the Ottoman State and the sale of consumer goods to the Ottoman State. The growth in external trade, especially the increase in the number of ships entering the port of Istanbul, is evident in the tonnage of cargo that was loaded and unloaded. Within a short time, the change in foreign trade produced results. In 1845 imports were five times greater than five years before, and exports at least three times greater.¹⁵ Another indication was the increase in traffic through the straits.

From the mid-19th century onwards, the trade that developed between the Ottoman State and the West took place primarily through shipping. As a result, shipping developed both technologically and in terms of regulations, as demonstrated by the growth of insurance activities.¹⁶ The secure development of trade formed the foundation of these developments.

Within the goal of long distance transportation for the Ottoman State, shipping took precedence over overland transportation from the time of Mehmet II onward.¹⁷ Shipping developed as a sort of Islamic cooperative "mudaraba".¹⁸ The need to provide for security of shipping required the creation of a coastal security organization as well the creation of a convoy system to fight against piracy.¹⁹ As precautionary measu-

göre ağırlık taşırdı.¹⁷ Deniz taşımacılığı bir tür İslami iş ortaklığı olan mudaraba yöntemince gerçekleşirdi.¹⁸ Deniz ulaşımının güvenliği için bir kıyı güvenlik örgütünün oluşumu, korsanlığa karşı gemilerin konvoy oluşturarak seyri ve gemilerde güvenlik güçlerinin bulundurulması gibi önlemlere başvuruldu.¹⁹ Denizde ulaşımın güvenliği ile ilgili önlemler alınırken, birtakım teknik gelişmeler de kaydedildi ve uygulandı. XVI. yüzyıla kadar kürekli ve yelkenin yalnızca yardımcı durumda bulunduğu çektiri türü tekneler inşa edilirken, XVI. yüzyıldan itibaren, kökeni Baltık denizciliğine dayanan yelkenli ve daha hızlı bir tekne türü olan kalyonlar, diğer Akdeniz ülkelerinde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de inşa edilmeye başlandı.²⁰ Denizlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde akarsulardan da ulaşım amacıyla yararlanıldı. Önemli yollar üzerinde, akarsuların kestiği ve köprülerin bulunmadığı yerlerde iki kıyı arasında ulaşım gemicilik ile gerçekleştirildi.²¹ Bunun yanında Tuna, Dicle, Fırat ve Nil nehirlerinde askeri amaçlı ulaşım da yapıldı.²²

Karada buhar gücünün kullanımıyla demiryolları yaygınlık kazanırken, aynı enerji türü deniz yolu ulaşımında da kullanıldı. XIX. yüzyılda yelkenli gemi taşımacılığı yanında hız ve taşıma kapasitesindeki artış gibi ekonomik üstünlüklere sahip olan buharlı gemicilik gelişti. XIX. yüzyılda Osmanlı denizciliğini güçlendirmek için bir yandan hukuksal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken, diğer yandan teknik olanakları da geliştirmek için çaba sarf edildi.²³ Bu amaçla XIX. yüzyılın başında atılan bir adım, III. Selim'in 1804 yılında çıkarttığı Bahriye Kanunnamesi'dir.²⁴ Osmanlı bahriye teşkilatını yeniden yapılandırmayı amaçlayan bu kanunnamede kılavuzluğa da yer verilir. Buna göre Tersane-i Amire'de sürekli olarak kılavuz kapitan bulundurulur, bunlar gereksinim halinde gemilere sevk edilir. Sayıları yeterli gelmezse Bahri-

res were being adopted for safety of navigation, other technical advancements were observed as well. Up until the 16th Century, three-row pilot cutters vessels, where sails and oars were secondary, were being constructed. As of the 16th Century, the Ottoman States-similar to other Mediterranean powers-also began to construct the more rapid, sail-powered Galleon ships, whose roots went back to the Baltic Sea.²⁰ The Ottoman State also took advantage of river transportation. On important routes where rivers intersected and no bridges were available, ships were used as the mode of transport from one coast to the other.²¹ In addition, the Danube, Tigris, Euphrates and Nile Rivers were used for military transportation.²²

As steam became more predominant on land, so too did it become a more popular form of energy on the seas. During the 19th Century, in comparison to sailboat shipping, the steam ship started to become economically superior with its greater capacity and speed of transport. In an effort to strengthen Ottoman shipping during the 19th Century, legal and institutional regulation was being undertaken, in addition to efforts towards generating further technological development.²³ One step towards this goal was the Maritime Act, adopted during the rule of Selim III. ²⁴ Aiming to reorganize the Ottoman naval fleet, the Act also included provisions for pilotage. According to the Act, pilots were to be made available at all times at the Tersane-i Amire, in order to be sent to ships when needed. The island pilots, which were made available in the Mediterranean basin to assist ships in navigating around the rocks, channels, and islands, would be selected from those men who were experienced and knowledgeable. Two "Master pilots" were appointed to command the Serasker an

ye Nazırı tarafından Akdeniz havzasından 40 kadar deneyimli kılavuz kaptan sağlanacaktır. Bunlar da yeterli olmazsa sayılarının artırılmasına gidilir. Akdeniz'deki adalardan toplanacak olan kılavuz kaptanlar gemilere yol göstermeye, adalar arasında, kıyılarda, kayalıklar arasında geçit yerlerini gösterme bilgi ve deneyimine sahip kimselerden seçilir. Serasker ve Başbuğ kumandasında seyreden donanmaya, hava muhalefeti halinde geminin mevki ve rotasını geometrik hesaplarla belirleyecek iki "Üstad Kılavuz Kaptan" da atanır. Kılavuz kaptanların maaşlarının diğerlerininkinden çok olacağı da bu kanunnamede belirtildi.

Aynı kanunnamede ticaret filosunun oluşturul-

masına ilişkin hükümler de yer aldı.²⁵ Bu dönemde, donanmanın ıslahı ve teknik yetersizliğini gidermek için yabancı danışman ve teknik adamlar görevlendirildi.²⁶ Avrupa tüccarına gemi edinme hakkı tanınmazken, Hayriye tüccarının gemi edinmesine ve inşasına kolaylıklar getirildi.²⁷

Osmanlı Devleti'nde 1827 yılında ilk buharlı gemi satın alındı ve işlemeye başladı. II. Mahmut döneminde Tersane-i Amire tarafından satın alınan, İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetimindeki Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olarak halk arasında Buğ Gemisi adı ile anıldı. Eğitim gemisi olarak kullanılması düşünülen bu gemi ile II.



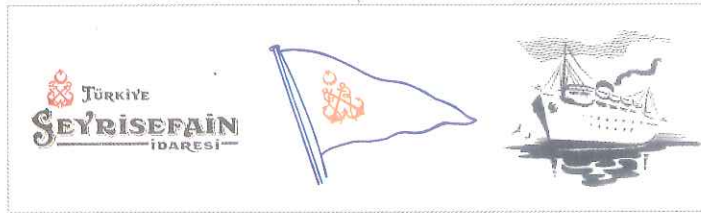
III. Selim Selim III

own ships, Hayriye merchants were given incentives to facilitate their purchase and construction of ships.²⁷

The Ottoman State purchased and began to operate its first steamship in 1827.

Purchased during the reign of Mahmud II and under the direction of the English Captain Kelly, the steamship-named "Swift"-was called by the common people the "Ship of Steam." The ships had originally been purchased to serve as a training ship, but was used by Mahmut II for excursions in the sea of Marmara. These excursions would sometimes take him as far as Tekirdağ.²⁸ The first steamships built in Ottoman tezgahs were launched in 1837, the same year that Ottoman-US relations began to develop and grow.²⁹

Alongside developments taking place in steampower shipping and merchant shipping, the



Mahmut, Marmara Denizi'nde geziler yaptı. Bu geziler sırasında Tekirdağ'a kadar gidildi.²⁸ Osmanlı gemi tezgahlarında inşa edilen ilk buharlı gemiler, 1830'dan sonra Osmanlı Devleti ile Amerika Birleşik Devletleri ilişkilerinin gelişmeye başladığı dönemde 1837 yılında denize indirildi.²⁹

Buhar gücünün deniz ulaşımında kullanımı yönünde atılan bu adımlar yanı sıra, sivil denizcilik alanında, yani deniz yolu işletmeciliğinde de önemli girişimler gerçekleşti.

Bu girişimlerin başlıcaları şunlardı: 1844'te bugün Türkiye Denizcilik İşletmeleri olan kurumun çekirdeğini oluşturan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu. İstanbul içi yanı sıra Marmara, Akdeniz ve Karadeniz iskelelerine düzenli seferler yapan bu idare 1862'de Fevaid-i Osmaniye, 1871'de İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa ve 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi; Cumhuriyet'in ilanından sonra ise Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını aldı. 1 Temmuz 1933'te iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü, İstanbul ve yakın çevresi arasında yolcu taşımacılığı yapan AKAY İşletmesi olarak üç ayrı kuruma dönüştü. 1851'de Şirket-i Hayriye kuruldu. 1857'de Haliç'te buharlı gemilerle yolcu taşımak için ilk imtiyaz verildi.³⁰ Bütün bu çabalara karşın XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde sivil denizcilik alanında yeterli gelişme kaydedilemedi.³¹

Deniz yolu işletmeciliğinin yanı sıra aynı dönemde, fenerlerden, nıhtımlara, tahlisiye idaresinden, kılavuzluk hizmetlerine kadar denizciliğin olmazsa olmaz unsurları gündeme geldi ve mo-



II. Mahmut

Mahmut II

maritime administration also witnessed important advances. These advances were primarily as follows: In 1844 the Hazine-i Hassa Ship Administration, which was the organization that would serve as the seed for the future Turkish Maritime Administration, was formed. In addition to Istanbul, this administration also provided regular service to the Mediterranean and Black Sea quays. In 1862 its name was changed to Fevaid-i Osmaniye, in 1871 İdare-i Aziziye, in 1878 İdare Mahsusa, and in 1910 Osmanlı Seyr-i Sefain. After the declaration of the Republic, the name was changed to the Turkish Seyr-i Sefain Administration. On 1 July 1933 it was divided into three separate organizations: the Directorate for Maritime Administration, responsible for domestic and foreign passenger transportation; the Dry Dock and Factory Directorate; and the Akay Administration, responsible for carriage of passengers from Istanbul and nearby environs. The Şirket-i Hayriye was established in 1851. In 1857 it was granted the privilege of transporting passengers in the Golden Horn.³⁰ Despite intense efforts, merchant marine shipping in the Ottoman State failed to develop during the 19th Century.³¹

In addition to maritime administration, infrastructure and services such as lighthouse, docks, salvage and pilotage were put on the agenda during the same period as absolute must-dos, or if the infrastructure and services already existed, as must-do modernisations. Within this framework, efforts at modernising pilotage took place.

dernleştirildi. Kılavuzluk hizmetlerinin de bu bağlamda modernize edilmesi çabalarına tanık olundu.

Müslüman-Gayrimüslim Kılavuz Kaptan Rekabeti

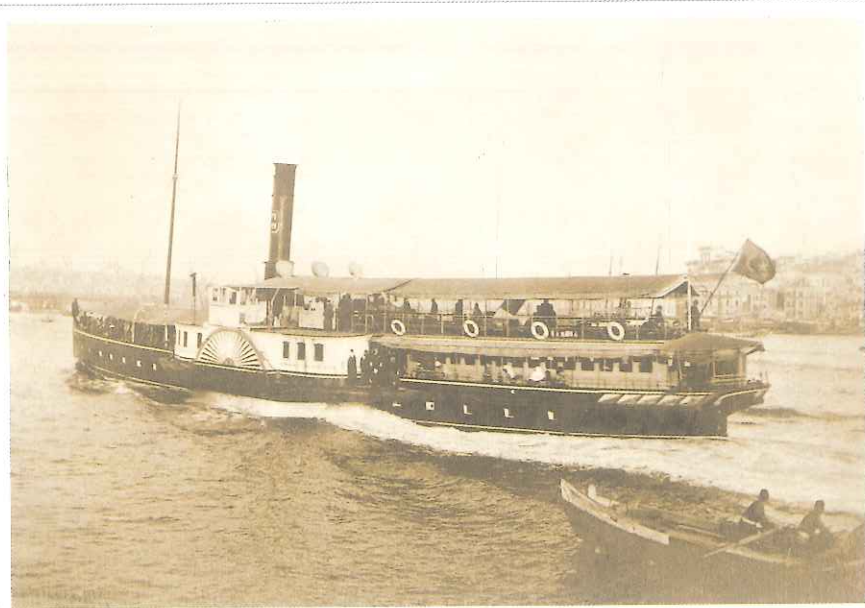
Osmanlı sularında özellikle Rumlar etkin denizci unsurlardı. Mahir denizci Rumlar, Osmanlı denizciliğinde önemli roller oynadılar. Bunu daha iyi anlayabilmek için Rumların denizcilik faaliyetlerinin dışında tutulmaları halinde, bu alanda ne gibi aksaklıkların yaşandığını görmek yeterli olur. Osmanlı İmparatorluğu'nda, XIX. yüzyılda gelişen milliyetçi duygular ve bunun sonucu patlak veren isyanlara kadar devlet, gayrimüslim unsurlara kuşku ile bakmadı. Bu süreçte, kritik olay 1821 yılında başlayan Mora (Rum) isyanıdır. Rumların Osmanlı denizciliğindeki önemli rollerini ve Rum isyanının Osmanlı denizciliğine etkisini, gelişmelere tanıklık etmiş bir kişi olan İngiliz sefarethane si rahibi Walsh "Rum isyanı başladığı zaman Türk donanması en fazla erat meselesinde sıkıntı çektiler. Çünkü Türk donanmasının teknik sınıfını Rumlar teşkil ederdi. Yunan ihtilali Rumlara karşı duyulan itimadın yok etti." sözleriyle ifade eder.³² İsyandan

Competition Between Moslem and Non-Moslem Pilots

Ottoman Greeks were particularly effective mariners in Ottoman waters. As experienced mariners, Ottoman Greek sailors played an important role in Ottoman shipping. In order to better understand this importance, it suffices to simply observe the problems encountered when the Ottoman Greeks were taken out of shipping activities. Until the nationalist rebellions that exploded during the 19th century, the Ottomans did not approach non-Moslems with suspicion. The 1821 Morae (Greek) rebellion served as a critical event during this period. Walsh, a British priest at the Embassy, having witnessed the important events that took place and the effect of the Greek rebellion on Ottoman Shipping, made the following observations: "When the Greek rebellion began the Turkish experienced the greatest difficulty in manning-matters because the Ottoman Greeks established the technical class of the Turkish fleet. The Greek rebellion destroyed the

trust held towards the Ottoman Greeks."³²

After the rebellion on Greek Ottomans were not employed at shipyards and the navy for a period of time. Indeed, in



Şirket-i Hayriye'nin 37 numaralı
İhsan vapuru

The No. 37 steam ship
"İhsan" of Şirket-i Hayriye



*Boğaziçi ve karşı kıyıda Rumelihisari,
19. yüzyıl sonu*

*The Bosphorus and Rumelihisari on the
opposite shore, the late 19th century*

sonra bir müddet Rumlar tersanede ve donanmada istihdam edilmediler. Hatta Rumlarla meskun bölgelerden bahriye askeri dahi alınmadı.³³

Yalnızca donanmada değil, ticari denizcilikte de Rumlar bazı sınırlandırılmalara tabi tutuldular. Rumlar ticaretten men edilirken, Müslüman tüccarlar teşvik edildiler. Buna bağlı olarak Müslüman tüccarın sayısı hızla arttı. Rum denizcilerin isyanda oynadıkları rol ve bu yönde taşıdıkları potansiyel tehlike karşısında, ticaret gemilerinde mürettebatın Müslümanlardan oluşması gündeme geldi. Bu mürettebat içinde yani kocareis, yelkenci ve sandalcılar arasında kılavuz kaptanlar da vardı. Ancak gemilerde gayrimüslimlerin istihdam edilmemeleri, Müslüman denizcilerin ise sayıca yeterli olmaması, seferlerin aksamasına ve ticari faaliyetlerin de olumsuz etkilenmesine neden oldu. Bununla ilgili olarak 1830'da tüccarlar, gayrimüslim denizcilerin de istihdam edilebilme-

some places Greek Ottomans were not even employed as sailors.³³

The role played by Ottoman Greek mariners in the rebellion and the potential danger they carried required that the merchant marine be composed of a Moslem crew. This crew included the captain, sailsman and boatman as well as the pilot. However, the policy to not employ anybody who was not Moslem, together with the lack of a sufficient number of Moslem mariners to employ, resulted in problems in voyages and in trade. In this regard merchants would petition the government to be able to hire non-Moslem mariners. After a while, these petitions were given positive replies, in the form of a decree known as the "Hatt-ı hümayun" issued by the Sultan, which allowed merchants to employ non-Moslem mariners.³⁴

Even though this Directive removed the legal



İstanbul limanı, 19. yüzyıl sonu

The Port of Istanbul, the late 19th century

lerini dilekçe ile devletten talep ettiler. Bir süre sonra bu talebe olumlu yanıt verildi ve tüccar gemilerinde gayrimüslim denizcilerin de istihdam edilebileceğine olanak veren padişah emrini içeren bir Hatt-ı Hümayun yayınladı.³⁴

Bu Hatt-ı Hümayun ile gayrimüslimlerin denizciliği önünde bulunan yasal engeller kaldırıldıysa da, Müslüman meslektaşlarının kayırılma talepleri sürdü. 1859 yılında, Tersane-i Amire bünyesinde istihdam edilirken açıkta kalan bir grup Müslüman kılavuz kaptan, Şirket-i Hayriye vapurlarında kaptan olarak istihdam edilmek istediler ve bu amaçla Şirket-i Hayriye nezdinde başvuruda bulundular. Ancak talepleri kabul edilmedi ve kaptanlar durumu bir dilekçe aracılığıyla devlete şikayet ettiler. Bu kaptanların dilekçelerinde yer alan iddialarına göre, Şirket-i Hayriye'nin müdürü onların yerine ehil olmayan Hıristiyan kaptanları göreve almıştır. Geçim sıkıntısı çektikleri ve bir an önce çalışmaya ihtiyaç duyduklarını, dilekçelerinde 10 aydır "süründüklerini" belirterek dile getiren Müslüman kaptanlar, Şirket-i Hayriye vapurlarında istihdamları için taleplerini yinelediler.³⁵

restrictions for non-Moslem mariners, demands continued by their Moslem counterparts for favoritism. In 1859 a group of Moslem pilots, who were not hired by the Tersane-i Amire, requested to be hired by the Şirket-i Hayriye as masters and subsequently submitted applications. However, when their applications were denied, this group of captains submitted a petition of complaint to the government. In their petitions the captains alleged that in their place, the director of the Şirket-i Hayriye had hired Christian captains lacking in competence. These Moslem captains renewed their applications with the Şirket-i Hayriye, adding that that they were unable to make ends meet and needed to find work as soon as possible, as they had been struggling to survive for the past ten months.³⁵

Another example of the favoritism exercised towards the Moslem mariners occurred in 1861 for the Sünne Straits pilotage. The Sünne Straits is located on the Danube River and at the time was employing 63 pilots. Of these 10 were non-Moslem and 2 were Moslem, making a total

Osmanlı denizciliğinde Müslümanların, gayrimüslimler karşısında kayrılması ve daha çok öne çıkma isteklerine bir başka örnek, 1861 yılında Sünne Boğazı kılavuzluğu için yaşandı. Tuna Nehri üzerinde bulunan Sünne Boğazı'nda 63 kılavuz kaptan istihdam edilmekteydi. Bunların 10'u gayrimüslim, 2'si Müslüman olmak üzere toplam 12'si Osmanlı tebaasından, geri kalan 51 kılavuz ise Kefalonyalı ve Yunanlı, yani yabancı uyruklu idi. Sünne Limanında bulunan bazı Müslüman kaptanlar, dilekçelerinde bu dağılımı dile getirdikten sonra, liman reisliğinden Sünne Boğazı'nda görev yapan gayrimüslim Osmanlı tebaasından ve yabancı uyruklu diğer kılavuz kaptanlar yerine istihdam edilmek talebinde bulundular.³⁶ Liman reisi bu talebe karşı, kılavuz kaptan olmak isteyenlerin önce gerekli eğitimi almaları yanıtını verdi. Eğitimin ardından ise yer açıldıkça ve yeterli olmaları halinde istihdam edilebileceklerini bildirdi.³⁷ Kılavuz kaptanların yabancı lisan bilmeleri bugün olduğu gibi geçmişte de önem taşırdı. Aldıkları yanıtta memnun kalmayan ve taleplerini ısrarla tekrarlayan ve yabancı lisan bilmedikleri anlaşılan Müslüman kaptanlara karşılık olarak, liman reisi kılavuz kaptanların yabancı lisan bilmemelerinin sorun oluşturabileceğini belirtti.³⁸

Osmanlı Devleti'nde Müslüman-gayrimüslim geriliminin denizcilğe ve kılavuzluk hizmetlerine olumsuz yansımalarına Birinci Dünya Savaşı sırasında da tanık olundu. Kimi gayrimüslim kişi ve kılavuz kaptanlar düşman devletlerin donanmalarına ait savaş gemilerine kılavuzluk yaptıkları gerekçesi ile suçlandılar. Örneğin düşman denizaltılarına yardım ettikleri gerekçesi ile Kostı ve Foti adlarındaki iki Rum, Eylül 1915'te Konya'ya sürgün edildiler.³⁹ Uzun yıllar yabancı gemilerde kılavuzluk yapan Beyoğlu Yazıcı Sokak Kilise Apartmanında ikamet eden, Osmanlı tebaasın-

of 12 Ottoman subjects involved with pilotage in the Straits. The remaining 51 pilots were foreign nationalities, being Cephalonian and Greek. Some of the Moslem pilots working in the Sünne port noted this ratio in their petitions to the Harbour Master, requesting that Moslems be employed in place of foreign pilots.³⁶ The Harbour Master's reply was that those wanting to be pilots should first obtain the necessary education. After training they would be employed as vacancies became available and the candidates were found to be qualified.³⁷ At that time, great importance was placed on pilots knowing a foreign language, just as it is today. Apparently, the Moslem Captains lacked foreign language skills. Though the Moslem Captains were displeased with the negative response to their applications and insisted on reapplying, the Harbour master responded that their lack of knowledge of a foreign language would be a problem.³⁸

The negative effects resulting from the tensions between Moslem and non-Moslem pilots in the Ottoman State were also evident during the First World War. Some non-Moslems were accused of providing pilotage services to enemy ships. For example, two Greeks were expelled to Konya in September of 1915 after being accused of having assisted an enemy submarine in the islands of Kostı and Foti.³⁹ One of these was Manoli Aleksandri, an Ottoman subject between 80-85 years of age, who resided in Pera Yazıcı Street Kilise apartments. After years of serving as a pilot for foreign ships, Aleksandri found himself unemployed after the Ottoman State became a combatant in the First World War. It was then discovered that he had provided pilotage service to enemy submarines, upon which Aleksandri was expelled to Konya in September of 1915.⁴⁰

dan 80-85 yaşındaki Manoli Aleksandri, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinden sonra işsiz kaldı. Bu süreçte düşman denizaltılarına kılavuzluk ettiği belirlendi. Bunun üzerine Manoli Aleksandri de Eylül 1915'te Konya'ya sürgün edildi.⁴⁰

Sosyal Güvenlikten Yoksun

Kılavuz Kaptanlar

Dünyada ve Türkiye'de çalışanlara yönelik sosyal güvenlik imkanlarının gelişmesi ve ilgili düzenlemelerin yapılması oldukça geç tarihlere rastlar. Osmanlı Devleti zamanında da bir meslek grubunu oluşturan kılavuz kaptanların sosyal güvenlikten yoksun oldukları bilinmektedir. Kılavuz kaptanlar kendilerine ihtiyaç kalmadığı zamanlarda boşta kalabilmekteydiler. Müslüman kılavuz kaptanların kayırılma isteklerini de, milliyetçi bir refleks yanı sıra, bu aracı kullanarak aslında istihdam imkanı yaratma çabaları olarak yorumlanabilir. 1859 yılında Tersane-i Amire'de çalışırken açığa kaldıkları için Şirket-i Hayriye vapurlarında çalışmak talebinde bulunan kılavuz kaptanlardan açığa kalmaları halinde, başka kurumlarda istihdam edilmek istediklerini görmek mümkündür. İstihdam sorunlarının yanı sıra, emeklilik ve diğer sosyal güvenlik olanakları açısından sorun yaşayan kılavuz kaptanlar da vardı. Örneğin 1854 yılında İstanbul Tophane Ayaspaşa'da iki çocuğu ile ikamet eden ve kocası Fransız bandıralı gemilerde uzun yıllar kılavuzluk yaptıktan sonra açığa kalmış, ardından da kaybolmuş olan Adile adındaki kadının dilekçesinden, hiçbir sosyal güvenlik olanağına sahip olmadıkları, geçimini karşılamak için maaş, evini onarmak için yardım talebinde bulunduğu öğrenilmektedir.⁴¹

Kılavuzluk Ücretini Ödemeyip Kaçanlar

Gemilere verilen kılavuzluk hizmeti karşılığı,

Pilots Lacking Social Security

In Turkey, like other parts of the world, social security for workers and related regulations developed late in history. Though pilots formed a professional group in the Ottoman State, they lacked social security. When there was no need for their pilotage services, they would find themselves on the street. The efforts of the Moslem pilots to use nationalism can be seen more as an instrument to obtain employment than as a true nationalistic reflex. From the petitions made to the Şirket-i Hayriye in 1859, it is evident that pilots were employed by others when out of work. In addition to problems of employment, they also experienced problems with retirement and other social security issues. For example, in 1854, a petition requesting pension and money for house repairs was submitted by a widow at Tophane Ayaspaşa. The woman was left with two small children when her pilot husband, after working for years on French-flagged vessels, was lost at sea. Her request for financial support indicates that there was no social security.⁴¹

Failure to pay pilotage dues

A pilotage fee is paid in return for pilotage services rendered. Today, this fee is paid through the intermediary services of ship's agents. However, there have been captains who have sailed without paying their fees. For example, in 1854 in the Island of Corsica, an Ottoman flagged ship that had employed a pilot continued sailing without having paid the required dues. The creditor in this case instituted a complaint to the Ottoman Consulate in Marseilles.⁴²

Brave Pilot

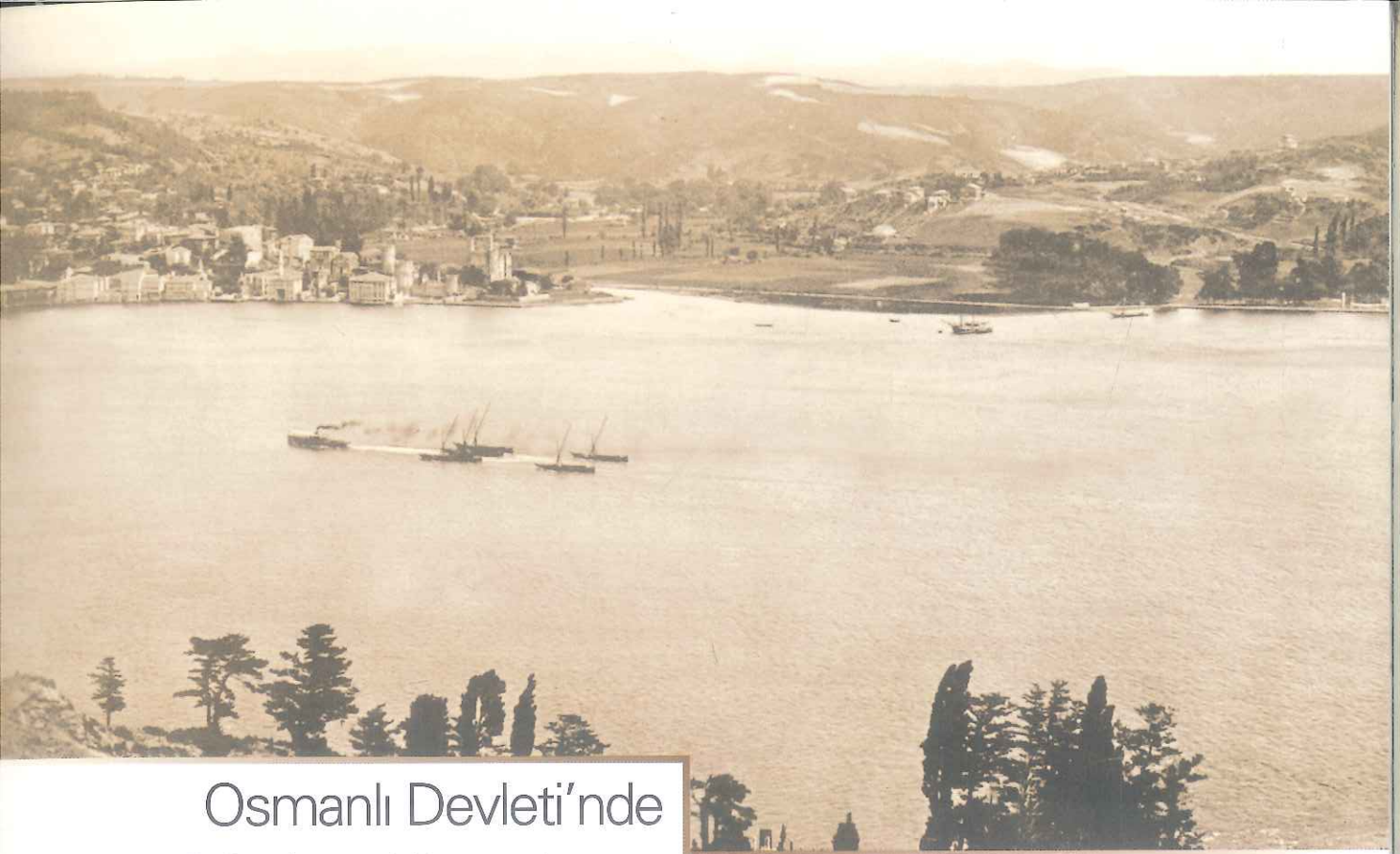
Pilotage and pilots have come to symbolize precaution against potential accidents. The res-

bir kılavuzluk ücreti ödenir. Bugün bu ücret acen-teler aracılığıyla ödenirken geçmişte bu ücretin, hizmetin verilmesinin akabinde gemi kaptanı ta-rafından nakit olarak ödendiği bilinir. Ancak bu ücreti ödemeyip yoluna devam eden kaptanlar da oldu. Örneğin Ocak 1854'te Korsika adasında kı-lavuz kaptan alan Osmanlı bandıralı gemi, kılavuz ücretini ödemedi yoluna devam etti. Ancak alacaklı taraf, Osmanlı Devleti'nin Marsilya Baş-şehbenderliği aracılığıyla, alacağının tahsili ve ge-mi yetkililerinin cezalandırılması için girişimde bulundu.⁴²

Kahraman Kılavuz Kaptan

Kılavuzluk ve kılavuz kaptanlar muhtemel ka-zalara karşı bir tür önlem anlamına da gelirler. De-nizlerde kaza halinde denizcilerin kurtarılması ise tahlisiye kurumları ve tahlisiyecilerin işidir. Ancak istisna da olsa bazı kılavuz kaptanların tahlisiye işi ile uğraştıkları görülür. Örneğin 1916'da Alman donanmasında denize düşen bir kıdemli yüzbaşı ve dört erin kurtarılmasında görev yapan Bartın Boğazı Kılavuzu Hacı Davut kaptan bu başarısın-dan dolayı tahlisiye madalyasıyla ödüllendirildi.⁴³

cue of mariners from the sea in the event of ac-cidents is the responsibility of rescue services. Although an exception to the rule, pilots have al-so been known to provide rescue services. For example, in 1916 the Bartın Chief Pilot Captain Hacı Davut was awarded a medal for his rescue of a German Senior Lieutenant and four privates who had fallen into the sea.⁴³



Osmanlı Devleti'nde Modern Kılavuzluğun Doğuşu

İmtiyaz Talepleri ve İlk Düzenlemeler
İstanbul Limanında Zorunlu Kılavuzluk Girişimi
Römorkör Yetersizliği
Kılavuz Sancaklarının Gelişimi
Süleyman Nutki ve Kılavuzluk

The Birth of Modern Pilotage In The Ottoman State

Demand for concessions and the First Regulations
Attempts for Mandatory Pilotage in the
Port of Istanbul The Lack of Tugs
Development of the Pilot Flags
Süleyman Nutki and Pilotage

İmtiyaz Talepleri ve İlk Düzenlemeler

Geniş bir coğrafyaya yayılan Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmetlerinin modern yöntemler ve işletmecilik anlayışı ile gerçekleştirilmesi düşüncesi, ilk kez XIX. yüzyılın sonlarında gündeme geldi. Artan deniz trafiğine bağlı olarak kimi sermayedarlar, kılavuzluk hizmeti verecek işletmelerin karlı bir yatırım alanı olacağını düşünerek, Osmanlı Devleti'nden kılavuzluk imtiyazları talebinde bulundular. Bu türden taleplere en çok konu olan yer İstanbul Limanı ve Boğazlardı.

Mayıs 1870'de kılavuz esnafı, İstanbul limanında hizmet verecek bir kılavuzluk teşkilatının kurulması için başvuruda bulundu.⁴⁴ 1892 yılında Marino adındaki bir Rum kaptan, Osmanlı Devleti'nden bir şirket adına Boğazlar ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk yapma imtiyazını talep etti. Bu talebi değerlendirmek üzere dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Mesudiye Firkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığı'nda bir komisyon kurdu. Bu komisyon Mesudiye Firkateyni'nde yaptığı çalışma sonucunda, kılavuzluk hizmetlerinin kişilere bırakılmayacağına karar verdi. Bunun yanı sıra, teknik ve idari iki bölüme ayrılan ve kılavuzluğun hükümet adına yürütülmesinin ilke olarak benimsendiği, bir talimatname hazırlanarak hükümete sunuldu. Ancak Hükümet buna bir yanıt vermedi.⁴⁵

1894'de ise bir Macar, Boğazlarda kılavuzluk hizmeti imtiyazına talip oldu. Bu talep, kılavuzluk imtiyazı verilmesinin devletin çıkarları açısından, özellikle "*Boğazlar payitaht-ı saltanat-ı seniye'nin kapıları hükmünde olup*" ifadesiyle, İstanbul'un güvenliği açısından sakıncalı bulundu. Bunun yerine, devletin deniz işletmesi olan İdare-i Mahsusa'nın bu hizmeti verebileceği, bunun finansmanının ise İdare-i Mahsusa'nın giderlerini azaltarak ve gelirlerini artırarak sağlanabileceği ileri sürüldü.⁴⁶

Demand for concessions and the first regulations

The concept of modern pilotage in combination with modern forms of administration and management first came into existence in the Ottoman State towards the end of the 19th Century. With the expansion of shipping, some perceptive entrepreneurs saw pilotage as a profitable venture and applied for concessions from the Ottoman State. These demands were mostly made for the Port of Istanbul and the Straits.

In May of 1870 the pilots submitted an application for the establishment of a pilotage organization that would provide services to the Port of Istanbul. In 1892 a Ottoman Greek captain by the name of Marino applied to the Ottoman State on behalf of a company for the concession right to provide pilotage services in the Straits and Port of Istanbul.⁴⁴ A commission to review the application was established by Hüsnü Pasha, the Minister of Navy, who appointed the captain of the Mesudiye battleship to be the chair. The Commission, after meeting on the Mesudiye, concluded that pilotage could not be left to private individuals. In addition, a directive that provided for state-run pilotage with two different aspects, technical and administrative, was prepared and submitted to the government. However, the government did not respond.⁴⁵

In 1894, a Hungarian wanted to obtain a concession for providing pilotage services in the Straits. This request was denied on the grounds that it was against the interests of the State as well as a security risk for Istanbul. Instead, it was asserted that the State maritime administration, İdare-i Mahsusa could provide these services, which could be financed by decreasing the expenditures of the İdare-i Mahsusa while increasing its income.⁴⁶



Constantinople. Bosphore - Arnaout Keuy.

*Arnavutköy-İstanbul Boğazi,
19. yüzyıl sonu*

*Arnavutköy-The Strait of Istanbul,
the late 19th century*

Bir kılavuzluk teşkilatının henüz faaliyette bulunmadığı, denetim ve kayıt dışında bulunan kimi İngilizlerin İstanbul Boğazi'nda, Yunanlı ve Rumların Çanakkale Boğazi'nda kılavuzluk yaptıkları bir sırada, 1895 yılında bazı Galata bankerleri ve Avrupalı sermayedarlar birlikte, Boğazlarda römorkörlerle gemi çekmek, kılavuzluk hizmetleri ve Marmara Denizi hatlarında gemi işletmek amacıyla Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi'ni kurdular.⁴⁷

120 bin sterlin sermaye ile kurulan şirketin yönetimi şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan Lionnes Blacque, Transatlantik Bankası'nın Direktörü; İkinci Başkan Vincent Caillard, Düyun-ı Umumiye İdaresi Yönetim Kurulu Başkanı; Müdürler Théodore Berger; Marki Thafler, Transatlantik Kumpanyası Direktörü; Théodore Mallet, Mallet Biraderler Bankası Direktörü; Torne Sein, Trans Atlantik Bankası Direktörü, Frederic Vincent; Leonidas Zarifi, Galata bankerlerinden; Ovi-

In 1895, the French Tug, Pilotage, and Salvage Company was created to provide tug, pilotage, and salvage services in the Sea of Marmara and the Straits. The founders were a group of Galata bankers and European investors who noticed that no pilotage organization had yet been formed, and that unregulated pilotage services were being provided by some English, Greek and Romanian pilots in the Straits of Çanakkale.⁴⁷

The company, established with a capital investment of 120,000 sterling, was made up of the following persons: The President, Lionnes Blacque, Director of the Transatlantic Ban; Vice-President Vincent Caillard, Chairman of the Board of Directors for the Düyun-ı Umumiye Administration; directors Théodore Berger and Marker Thafler, Director of the Tranatlantic Company; Theodore Mallet, Director of the Mallet Brother Bank; Torne Sein, Director of the Transatlantic



*Rumelihisari önlerinde yedek çeken gemi,
19. yüzyıl sonu*

*A towing ship passing Rumelihisari area,
the late 19th century*

nidis, Galata bankerlerinden; Müdürler Kurulu Genel Sekreteri Eugène de Boucanda; İstanbul Müdürü Rebul; Deniz Acentesi Kaptan Neill; Ticaret Acentesi Kraça; Çanakale Acentesi Christilidis. Şirketin yayınladığı bir beyannamede kuruluş amacı, meydana gelen kazaları en aza indirmek için boğazlardan geçecek gemilere deneyimli ve bilgili kılavuz kaptanlar temin etmek olarak ifade edildi. Bu amaç doğrultusunda şirketin, Kavak'ta bir istasyon teşkil ettiği öğrenilmektedir. Aynı beyannamede şirketin, istihdam edeceği kılavuz kaptanların nitelikleri hakkında da bazı bilgiler yer aldı. Buna göre kılavuz kaptanlar dikkatle seçilecek, sıkı bir sınavdan geçeceklerdi. İstanbul limanı ve Boğazlar hakkında pratik ve teorik bilgi sahibi olmaları yanı sıra, kılavuzların İngilizce, İtalyanca ve yerel dilleri bilmesi gerekmektedir. Şirketin kılavuz sancağı, beyaz üzerine KRL harfleri olup, ortadaki R harfi kırmızı ve K ile L mavi üzerine beyaz renkteydi. Şirketin 125 beygir kuvvetinde Co-

Bank; Frederic Vincent; Leonid Zarifi, a Galata banker; Ovinidis, a Galata banker; Secretary General of the Board of Directors; Eugène de Boucanda, İstanbul Rebul Director; Shipping Agent Capatin Neill; Commercial Agent Kraça; Çanakale Agent Christilidis. An announcement published by the company stated that its objective was to reduce the number of accidents in the Straits as much as possible through providing pilotage services by experienced and trained pilots. A station was established in Kavak for this purpose. The same announcement provided some information regarding the qualifications of pilots to be employed. According to this information, pilots were to be selected with care and pursuant to a strict exam process. In addition to possessing practical and theoretical knowledge about the Port of İstanbul and the Straits, they were required to know English, Italian, and local languages. The pilotage flag of the company

ronder, 250 beygir kuvvetinde Cheney, 320 beygir kuvvetinde A. Abel, 350 beygir kuvvetinde İstanbul, 150 beygir kuvvetinde Bosphore, 300 beygir kuvvetinde De Noble römorkörleri yanı sıra, Glasgow'da inşa edilmekte olan her biri 400 beygir gücünde yedi adet gemisi bulunmaktaydı.⁴⁸

Şirketin kılavuzluk tarifesi de yayınlandı. Bu tarifeye göre kılavuzluk ücretleri şöyle idi:⁴⁹

Mevkiler	Fiyat (sterlin)
Çanakkale'den Kavak'a	2
Çanakkale'den İstanbul Limanına uğramak üzere Kavak'a	4
Kızkulesi'nden İstanbul Limanına ve Kavak'a	3
Kızkulesi'nden Kavak'a	1,10
Kavak'tan Kızkulesi'ne	1,10
Kavak'tan İstanbul Limanına ve Kızkulesi'ne	3
Kavak'tan İstanbul Limanına ve Çanakkale'ye	4
Kavak'tan Çanakkale'ye	2

1895 yılında kılavuzluk ile ilgili iki önemli yasal düzenleme yapıldı. Biri kurulması öngörülen resmi kılavuzluk teşkilatının yönetimi ile ilgiliydi. Diğeri Boğazlarda uygulaması düşünülen zorunlu kılavuzluk hakkındaydı. Yedi maddeden oluşan "Dersaadet Liman Dairesi'nde Kılavuzların Hüsni İdaresi için Teşkil Olunan Heyet-i İdarenin Vezai-i Esasiyesini Mü-

beyyin Talimat"a göre kurulması öngörülen kılavuz kurulunun oluşumu ve görevleri şunlardı:⁵⁰

Kurul, donanmadan bir mirliva, bir miralay, bir kaymakam ve bir binbaşından oluşur.

contained the letters KRL on a white background, with the letter "R" being red and the "K" and "L" being white against blue. The company owned the following tugs: the Coronder, 125 horsepower; the Cheney 250 HP; the A. Abel 320 HP; the İstanbul 350 HP; the Bosphore 150 HP; and the De Noble 300 HP. In addition to the 300 HP De Noble, the company had seven 400 HP tugs built in Glasgow.⁴⁸

The pilotage fee schedule was also published. According to the fee schedule fees for pilotage services were as follows:⁴⁹

Position	Fee (sterling)
From Çanakkale to Kavak	2
From Çanakkale to Kavak with the stopover in the Port of İstanbul	4
From Leander's Tower to the Port of İstanbul and Kavak	3
From Leander's Tower to Kavak	1,10
From Kavak to Leander's Tower	1,10
From Kavak to the Port of İstanbul and Leander's Tower	3
From Kavak to the Port of İstanbul and Çanakkale	4
From Kavak to Çanakkale	2

In 1895 two important legal regulations took place in relation to pilotage. The first concerned the administration of an officially established pi-

lotage organisation. The second addressed the establishment of mandatory pilotage for the Straits. The "The main duties of administration board organized in order to regulate the pilotage in İstanbul Port"



Boğaziçi
19. yüzyıl sonu

The Bosphorus
the late 19th century



Bu kurulun idaresi altında bir tahrirat ve bir de muhasebe kalemleri bulunur.

Kurul haftada üç gün çalışacaktır. Oy çokluğu ile alınan kararlar zapta geçirilip üyelerin imzalaması gerekmektedir.

Kurul, kılavuzların ana yönergesinde belirtilen biçime göre seçimine azami dikkat ve özen göstererek hazırlanacak mazbatayı Bahriye Nezareti'ne sunarak alınan izin üzere hareket eder.

Kılavuz rüsumunun tespitine dair önlemler, kurul tarafından görüşülerek tespit edilir ve Bahriye Nezaretinden izin alınmasından sonra uygulanır.

Kurul, kılavuzların görevlerini gereğince yapıp yapmadıklarını denetler ve yapmamış olanların cezalandırılması için düzenlediği mazbatayı nezarete sunar.

Kurul, kılavuzluk idaresi için tahsis edilen pa-

law, comprised of seven clauses, provided the following for the creation of a pilotage organisation:⁵⁰

The Board shall be made up of one Commander, one naval Captain and one major. There shall also be a secretariat and accounting division under the administration of the Board.

The Board shall work three days out of the week. Decisions taken by a majority vote shall be recorded and signed by the members.

The Board, employing the pilots with utmost care and in accordance with the procedure provided in the Articles main regulation on pilotage; shall prepare an official report and submit it to the Ministry of Navy and, act accordingly with the permission received.

Pilotage dues shall go into effect after the Board has met to establish them and after app-

ranın yerinde ve doğru bir biçimde kullanımına dikkat etmelidir.

Kılavuzlar, kurula karşı, kurul ise Bahriye Nezaretine karşı sorumludur.

On altı maddeden oluşan Boğazlarda zorunlu kılavuzluk uygulamasına dair tüzük önergesi ile şu ilkeler benimsendi:⁵¹

Taşıma kapasitesi yüz tonilatodan çok olan gemiler, gerek Akdeniz'den ve gerek Karadeniz'den gelir iken içlerinde Bahriye Nezaretinden alınmış lisansa sahip kılavuz kaptan bulunmadıkça, adı geçen boğazlardan geçemeyecekleri gibi İstanbul Limanına dahi giremeyeceklerdir. Boğazların her birinde bir baş kılavuz kaptanın idaresiyle İstanbul ve Çanakkale liman başkanlarının nezaretinde olarak lisanslı kılavuz kaptanlardan oluşan bir kurul, kılavuzluk hizmeti verecektir. Kılavuzun lisansı, liman başkanı tarafından verilecek ve her sene vize olunacaktır. Vize ettirilmemiş olan kılavuzluk lisansı geçersiz sayılacaktır.

Denizden gelip boğazlara veya İstanbul limanına doğru giden gemilere işaret olunduğu anda, gün doğumundan gün batımına kadar kılavuz kaptanları nakle mahsus kayıklar sürekli hazır bulunacaktır. Boğazlarda, geceleri gemilerin seyretmesi yasak olduğundan, Boğazlardan geçiş hakları olanlar dışında kalanlara kılavuzluk verilmeyecektir. Kılavuz kaptanlar boğazların çıkışına bir mil mesafeye kadar gemilerin önlerine çıkmağa ve gemiler dahi hareketlerini yavaşlatarak ve kılavuz kaptanları beklemeğe mecburdurlar.

Kaptan, kılavuz kaptanın vapura girmesi ve boğazlardan geçişi sırasında geminin yükü hakkındaki belgeyi kılavuz kaptana vermek ile yükümlüdür. Bu belgenin düzenlenmemesi halinde elli franktan yüz franga kadar nakit para cezası tahsil edilir. Boğazları geçmek üzere olan bir gemide bulunup yeminli kılavuzlar kuruluna bağlı olmayan her bir kılavuz kaptan, yeminli kılavuz kap-

roved by the Minister of Navy.

The Board shall institute inspections to determine whether pilots are in compliance with their duties and shall present a report to the Ministry for the punishment of pilots who have failed to meet their obligations.

The Board should take care to assure that monies within its administration are being properly and correctly expended and managed.

Pilots are subject to the Board and the Board is subject to the Ministry of Navy.

The proposed draft regulations of sixteen clauses for mandatory pilotage services in the Straits was based upon the following principles:⁵¹

Ships having a transport capacity of over 100 tonnes, whether coming from the Mediterranean or the Black Sea, shall not be allowed passage through the Straits or entry in the Port of Istanbul unless they employ the services of a pilot licensed by the Ministry of Navy. Pilotage services shall be provided by a Board comprised of licensed pilots, and administered by the chief pilot in each of the Straits under the supervision of the Harbour Masters in the Port of Istanbul and Çanakkale. Pilotage license shall be granted by the Harbour Master and renewed on an annual basis. A pilot who has not renewed his license shall not be considered a duly licensed pilot.

Boats shall be ready at all times from daybreak to sunset in order to transport pilots to ships in passage through the straits or heading toward the port, from the moment they provide the signal that they will take a pilot. As ship passage through the Straits at night is forbidden, pilotage shall not be provided to anyone other than to those who have the right of passage. Ships are obligated to slow down and wait for pilots one mile from the entry to the Straits.

tanın gemiye gelmesi halinde geminin idâresini tamamen yeminli kılavuz kaptana vermek zorundadır.

Gerek İstanbul, gerek Çanakkale'de demir attıktan sonra boğazlardan veya İstanbul limanından çıkmak isteyen gemilerin kaptanları, limanın baş kılavuz kaptanına başvuracaklar ve baş kılavuz kaptan da kılavuz kaptanları sıra ile belirleyecektir. Anılan kılavuz kaptan, demirin kaldırılması için kaptan tarafından belirlenen zamandan 1 saat 15 dakika önce vapurda bulunmak zorundadır. Gemi kaptanları İstanbul limanında demir yerini değiştirmek istediklerinde kılavuz kaptan talep edebilirler.

Kılavuz resmi, gemi hangi yöne gidecek olursa olsun taşınan her bir tonilato ve bir sefer için yirmi para olacaktır. Buna göre Akdeniz'den Marmara'dan veya İstanbul'dan Karadeniz'e bir gemi gider iken bu resmi ödeyeceği gibi Karadeniz'den İstanbul'a, Marmara'ya veya Akdeniz'e geri dönüşünde de ödeyecektir. Bu resim, karantina ve fener resmiyle aynı zamanda ödenecek ve bunun için Kılavuzlar İdaresi, Sıhhiye İdaresine yakın bir yerde bulunacaktır. Kılavuz kaptanlar, kılavuzluk ettikleri gemilerin kaptanlarından başka bir ücret almayacaklardır.

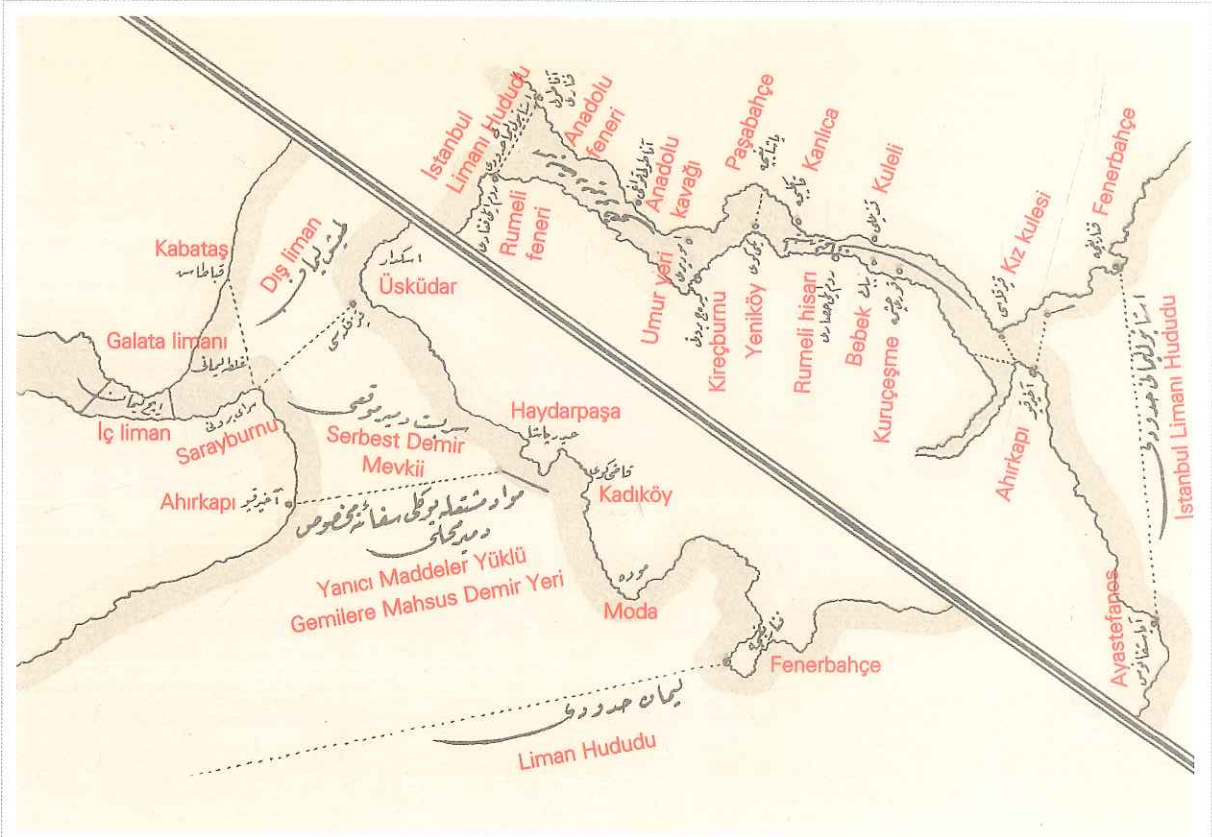
Gemisine lisanslı kılavuz kaptan almış olan kaptan, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarıyla İstanbul limanında geçerli deniz trafik kurallarına uymak zorundadır. Çanakkale ve İstanbul liman başkanları her biri, görevleri içinde lisanslı kılavuz kaptanlar ile tüccar kaptanlar arasında ortaya çıkacak sorunları kendilerine başvurulması halinde çözmekle yükümlüdürler. Kılavuz kaptanların yetersizliği veya sorumsuzluğu nedeniyle meydana gelecek kaza sonucu geminin karaya oturmasına veya batmasına neden olan lisanslı kılavuz kaptanlar hakkında açılacak davaların sağlıklı bir şekilde sonuçlanması amacıyla ilgili kılavuz kaptan görev-

The captain has the duty to provide the bill of lading with information about the cargo to the pilot for passage through the Straits. Upon failure to have prepared such a document, the fine ranges from fifty francs to one hundred francs in cash payment. All pilots who are not licensed and found to be on board a vessel engaged in passage through the Straits are obligated to relegate their duties to the duly licensed pilot.

Be it in İstanbul or Çanakkale, after having anchored, the master of a vessel wanting to exit either the Straits or the Port of İstanbul is to apply to the chief pilot of the port who in turn would determine the order of pilotage services to be provided. The aforementioned pilot is required to remain on board for one hour fifteen minutes after anchor had been heaved by order of the master. Masters were able to request anchorage places from pilots.

Regardless of the direction of the ship, pilotage fees are 20 para for each ton carried and per trip. Accordingly, a ship sailing from the Mediterranean Sea to the Sea of Marmara or from İstanbul to the Black Sea is required to pay this fee upon its return as well. These fees shall be paid at the same time as the quarantine and lighthouse fees and for this reason the Pilot Administration shall be near to the Health Administration building. Pilots shall not take any other fees from the ship's master other than those for pilotage services provided.

A master who has taken a licensed pilot aboard shall abide by the maritime traffic regulations for the Straits of İstanbul and Çanakkale as well as the Port of İstanbul. Harbour Masters for İstanbul and Çanakkale shall resolve any disputes between pilots and merchants that is brought before them. A licensed pilot who is being investigated for an accident resulting in either



*İstanbul limanı haritası,
20. yüzyıl başı*

*Chart of the Port of Istanbul, the early
20th century,*

den alınır. Ölümle sonuçlanan kazalar halinde ise kılavuz kaptanın yasalara uygun yargılanması için kılavuz kaptan hükümete teslim edilir.

Kılavuz kaptanlar, Boğazlar ile İstanbul Limanının güvenlik ve deniz trafik kurallarını bilmek ve yeri geldiğinde bu kuralları gemi kaptanlarına da hatırlatmaya mecburdurlar. Lisanslı kılavuz kaptanlar kendileri hazır oldukları halde meydana gelen kurallara aykırı durum ve hareketleri baş kılavuz kaptana ve bağlı oldukları liman başkanına bildirmek zorundadırlar. Kılavuz kaptanın uyarısını dikkate almayarak kurallara aykırı davranışlarda bulunan kaptana elli franktan beş yüz franga kadar para cezası kesilir.

Boğazlardan geçecek gemiler şu sıralamaya göre seyretme zorunluluğundadırlar:

1. Boğazlardan yukarı gidenler.

grounding or sinking of a ship as a result of negligence or professional inadequacy shall be removed from duty until the case is properly resolved. In accidents, which result in death in order for the pilot to be properly adjudicated, he shall be turned over to the State.

Pilots are obligated to know the safety and traffic regulations for the straits and the Port of Istanbul and to remind masters of these. Licensed pilots are obligated to notify the chief pilot and the head of the port to which they are affiliated of any violations of such rules. Masters who fail to heed warning given by pilots to abide by such rules shall be fined fifty to five hundred francs.

Ships, which are to pass through the straits, shall navigate according to the following order:

2. Boğazlardan aşağı inenler.
3. Marmara'ya gitmek için İstanbul Limanından çıkanlar.
4. Karadeniz'e gitmek için İstanbul Limanından çıkanlar.
5. Marmara'dan İstanbul Limanına gelenler.

Bu düzenlemelerin ardından kılavuzluk imtiyazına dair talepler yine zaman zaman gündeme geldi. 1901'de Sacitolar adında bir kişi Bahriye Nezareti'ne Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı arasında zorunlu kılavuzluk hizmeti verecek bir anonim şirket kurmak için başvuruda bulundu. Sacitolar, imtiyaz talebinde kılavuzluk hizmetinin can ve mal güvenliği açısından önemine değindi. Tüccar, gemi sahipleri ve sigorta şirketlerinin zorunlu kılavuzluk uygulamasından memnuniyet duyacaklarını belirtti. Avrupa'da bütün limanlarda kılavuzluğun zorunlu olduğunu, dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde uygulanması halinde yabancı devletlerin buna karşı çıkmayacaklarını ileri sürdü.⁵²

1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra, daha önce Osmanlı Devleti'nin hizmetinde bulunmuş olan Amerikalı Bucknam Paşa ve bir yerli şirket, Boğazlarda ve İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk imtiyazını talep etti.⁵³

1910'da Kamil Beyzade Mehmet Ali ve ticaret gemisi kaptanlarından Emin Beyzade Sami Beyler, İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmeti vermek üzere Dersaadet Osmanlı Kılavuz İdare-i adı altında bir işletmeye 30 yıl süre ile imtiyaz verilmesi talebinde bulundular.⁵⁴

Bu şahısların yanı sıra, daha cazip koşullar ile aynı imtiyaza Ankolo Polos adında bir kişi de talep oldu. Meclis-i Vükela'da görüşülen imtiyaz talepleri iki gerekçe ile reddedildi. Birincisi, bu imtiyaz üzerine Boğazlardan geçecek yabancı gemilerden kılavuz kaptan almaları istenirse ve imtiyaz ile Boğazlarda kılavuzluk veren yabancı kılavuz

Those going upwards from the Straits
Those going downward from the Straits
Those leaving the Port of Istanbul for the Sea of Marmara
Those leaving the Port of Istanbul for the Black Sea

Those arriving to the Port of Istanbul from the Sea of Marmara

Subsequent to these regulations, requests for pilotage concessions would from time to time come up. In 1901 a person by the name of Sacitolar applied to the Ministry of Navy to establish a corporation that would provide mandatory pilotage services in the Straits of Istanbul and Çanakkale. In his application, Sacitolar made mention of the importance of pilotage for safety of life and property. He stated that merchants, ship owners and insurance brokers would approve of mandatory pilotage. Since pilotage was already mandatory in Europe, he expressed the view that Europeans would not protest this practice.⁵²

In 1908, after the declaration of the Second Constitutional monarchy, pilotage concession for the Port of Istanbul and Straits was requested by a local company together with the American Baknam Pasha, who had previously been in the service of the Ottoman State.⁵³

In 1910, Kamil Beyzade Mehmet Ali and Captain Emin Beyzade Sami Beyler, a merchant mariner, applied to the Ottoman Pilotage Administration to provide pilotage services in the Straits of Istanbul for 30 years.⁵⁴ In addition to these individuals, a person by the name of Ankolo Polos also submitted an application with conditions that were more advantageous to the administration, but was denied for two reasons: first was the concern that foreign countries would protest if, based upon concession, foreign ships



*Galata Köprüsü'nde bağlı
Şirket-i Hayriye vapurları, 1920'ler*

*The ships of Şirket-i Hayriye
on Galata Bridge, in 1920s*

kaptanların bu faaliyetleri sona erdirilirse, buna yabancı devletlerin itiraz edecekleri ve Osmanlı Devleti'nin güç duruma düşebileceği kaygısı idi. İkinci gerekçe, güvenlik nedeniyle kılavuzluk hizmetinin devlete bağlı bir kuruluş tarafından yapılmasının önemi idi.⁵⁵

Osmanlı Devleti örneklerde görüldüğü üzere yerli-yabancı girişimci ayrımı yapmaksızın özellikle Boğazlarda kılavuzluk için imtiyaz taleplerine, Boğazların hassas durumu ve öneminden dolayı olumlu yanıtlar vermedi. Buna karşılık Osmanlı bürokrasisi, kılavuzluğun devlet eliyle gerçekleştirilmesini savundu.

İstanbul Limanında Zorunlu Kılavuzluk Girişimi

Osmanlı Devleti'nde Boğazlar kadar kılavuzluğa ihtiyaç duyulan bir yer de İstanbul Limanıydı.

were made to take pilots and the privileges granted to foreign pilots providing pilotage services in the Straits was terminated, placing the State in a difficult position. The second reason was the importance of having pilotage services provided by an organization associated with the state for security reasons.⁵⁵

It is evident that the Ottoman State, without distinguishing between national and foreign entrepreneurs, failed to reply positively to these applications for concessions to provide pilotage services because of the sensitivity of the Straits. The Ottoman State adopted the position that pilotage services should be provided by the state.

Attempts for Mandatory Pilotage in the Port of Istanbul

In the Ottoman State, a place that required



İstanbul limanı, 1920'ler

The Port of Istanbul, in 1920s

Gerek liman içinde, gerek köprülerden Haliç'e geçişlerde meydana gelen kazalar, zaman zaman zorunlu kılavuzluk uygulamasını gündeme getirdi. Bu bağlamda İstanbul'da köprü giriş ve çıkışlarında kaza yaparak, köprülerin hasar görmesini önlemek amacıyla yabancı gemilerin kılavuz kaptan sız olarak limana girmeleri bir padişah iradesi ile yasaklandı.⁵⁶ Bu türden girişimler yabancı devletlerin itirazları ile karşılandı. Dolayısıyla uygulama imkanı bulunmadı.

Benzer bir girişim, Kasım 1903'de bir İngiliz şilebinin Haliç girişindeki köprüye çarpması üzerine gündeme geldi. 10 Kasım 1903 tarihli bir padişah iradesi ile köprülerden geçecek gemiler için Şirket-i Hayriye'nin İstanbul Limanında kılavuzluk etmeye yeterli ve akıntıları bilen kaptanlarından birinin uygun bir ücretle kılavuz kaptan olarak Tersane-i Amire'de istihdamı kararı alındı. Gerek res-

the service of pilotage as much as in the straits was the Port of Istanbul. Due to accidents that occurred inside the port or around the bridges to the Golden Horn, from time to time the matter of mandatory pilotage would be raised. In order to prevent accidents that would damage the bridges, the Sultan expressed his intent to restrict foreign ships' entry and exit to Istanbul without the assistance of a licensed pilot.⁵⁶ This, however, was met with protests from foreign States. For this reason this practice was never implemented.

A similar attempt was made after an English ship collided into the bridge at the entry of the Golden Horn in October of 1903. By decision of the Sultan, ships passing through the bridges of the Golden Horn would have to use the services of a captain possessing the necessary qualifica-

mi gemilerin, gerek İdare-i Mahsusa'ya ait gemilerin köprülerden geçerken kılavuz kaptan almaya başlamalarıyla kazalar % 2'ye indi. İstanbul limanında yabancı gemilerin de kılavuz kaptan almaları gündeme geldiğinde, yabancı ülke temsilciliklerinden, Tuna, Süveyş ve Korent gibi dar su yollarında kılavuzların sorumlu olmamasına karşın, İstanbul limanında kılavuz kaptan bulunduğu halde kaza vukuunda hasarı liman dairesinin karşılaması önerisi ile karşı konuldu.⁵⁷

Bu dönemde Osmanlı Devleti, Kılavuzluğun batıdaki uygulamalarına kayıtsız kalmaz. Avrupa ülkelerinde bu işin nasıl yapıldığı merak edilir. Bu amaçla 1912 yılı Nisan ayında Osmanlı Devleti'nin Londra Sefareti Deniz Ataşesi Hüseyin Bey'in İngiltere limanlarında kılavuzluk uygulaması hakkında bilgi ve döküman edinmesi istendi. Hüseyin Bey de bu amaçla Board of Trade'e başvurdu.⁵⁸

Liman içinde kazalara yalnızca kılavuz kaptan almayan yabancı gemiler neden olmamaktaydı. Alınan kılavuz kaptanların yetersizliği de kazalarla ilgiliydi. Mart 1914 tarihli bir belgede, gemilerin limana girişlerinde, içlerinde kılavuz kaptan bulunmakta ise de bu kılavuz kaptanların kimlikleri ve yeterliliklerinin bilinmediği vurgulanmaktadır. Aynı belgede, Mart ayının ikinci pazartesi günü Boğaziçi'nden köprüye gelmekte olan 38 numaralı Şirket-i Hayriye vapuruna Messageries Kumpanyası için işlettirilmekte olan İtalyan bandıralı Antao adındaki vapurun, sancak baş omuzluğundan çarparak 38 numaralı vapurun iskele tarafındaki davlumbazına ağır hasar verdiği belirtilir. Kaza sonucu denize atlayan yolculardan, başından yaralanan Yorgo adındaki bir kişi ölür. Kazanın nedeni olarak, İtalyan gemisi kaptanının tanımadığı liman sularına römorkörsüz ve kılavuz kaptan almadan girmesi gösterilir. Bu türden kazaların önünün alınması için, yabancı gemilerin römorkör

tions to provide pilotage in the Port of Istanbul and who knew the currents well. The practice of mandatory pilotage resulted in a decline of the accident rate to 2% for both government ships and ships belonging to the İdare-i Mahsusa. When the issue arose concerning mandatory pilotage for foreign ships in the Port of Istanbul, the representatives of foreign States argued against the practice, using the Danube, the Suez Canal and the Corinth Canal as examples of narrow waterways where pilots were not held liable for accidents. These representatives suggested instead that in the case of an accident in the Port of Istanbul, damages should be covered by the Harbour Master.⁵⁷

The Ottoman State could not remain oblivious to the developments in pilotage in the West. There was curiosity as to how things were done in European countries. As a result, in April 1912 the naval attaché in London for the Ottoman State, Hüseyin Bey, was instructed to obtain information and documents about the practice of pilotage in English ports. Hüseyin Bey applied to the Board of Trade to obtain the requested information.⁵⁸

The lack of experience or skill of the pilot was sometimes a factor contributing to accidents within the port. A document dating from March 1914 emphasized the lack of training and identification of pilots aboard ships entering the port. The same document, however, discussed accidents that were caused by captains choosing not to take a pilot. It made reference to a specific accident caused when the No. 38 Şirket-i Hayriye vessel was struck by the Italian flagged ship "Antao," operated by the Company Messageries on the second Monday of March, - causing serious damage to the port side of the ship. As a result of the accident one of the pas-

yardımı ile limana girip çıkması zorunluluğu getirilene kadar, ağır yol ile seyretmelerinin sefaretler kanalı ile yabancı şirketlere bildirilmesi kararlaştırılır.⁵⁹

Römorkör Yetersizliği

Boğazlardan geçişte kılavuzluk hizmeti amacıyla römorkörlerden de yararlanılırdı. Ancak gerek trafik yoğunluğu, gerek römorkörlerin sayıca yetersizliği zaman zaman sorunlara yol açar ve bu acentelerin şikayetine neden olurdu. Römorkörlerin en çok üç

gemi çekmesi kararlaştırılır, sert hava ve deniz koşullarında ise bu iki gemi ile sınırlandırıldı.⁶⁰

Boğazlardan geçen gemilere verilen kılavuzluk hizmeti sırasında römorkörlerden yararlanılırken, karşılaşılan bir diğer tehlike de özellikle büyük tonajlı gemilerin römorkör yedeğinde iken hızlarını fazlaca düşürmeleri sonucu, dümen hakimiyetini yitirerek kazalara neden olmasıydı. Bu amaçla kılavuz kaptanlar uyarıldılar.⁶¹ Bazı kılavuz teknelerinin bakımsız olmaları da yabancı gemi kaptanlarının şikayet konusu oldu.⁶²

Boğazların savaş veya başka bir nedenle uzun süreli olarak deniz trafiğine kapalı olması, kılavuzluk hizmetlerinin de durması anlamına geliyordu. Balkan Savaşı sırasında gerek İstanbul'da yeterli sayıda römorkörün olmaması, gerekse savaş koşullarında İstanbul'dan İzmir'e gönderilme-

جلد - Vol.	ورق - Page
76	28
خليج كبره جك سفاناه مخصوص انتظام نومروسي	
Application for vessels entering in the Golden-Horn	
Date	تاریخ
Consecutive Number	سره نومروسي
Nationality	کیتیک باندیره سی
Name of vessel	کیتیک اسمی
Name of Captain	قپودانک اسمی
Agent or Owner & No.	آجنته ویا صاحبی و نومروسي
Reg. Tonnage	رسوم طونسی
Names of two preceding vessels	کندندن اولکی ایک کیتیک اسمی
Passage fee	ویثقه رسعی
Pilot's name	پلاغوزک اسمی

28 Ağustos 1922 tarihli Haliç'e giriş için başvuru belgesi

Application form for vessels to enter the Golden-Horn, August 28, 1922
Kol. / Coll Şükrü Akardaş

sengers, a person by the name of Yorgo was killed after jumping into the sea. In this case, the cause of the accident was shown to be the result of the captain of the Italian ship's failure to take a tug and pilot for navigational assistance in waters with which he lacked knowledge. It was subsequently decided to notify foreign companies through embassies that in order to prevent similar accidents it would be mandatory for foreign ships to use tugs and

pilots for entry and departure from port.⁵⁹

The Lack of Tugs

Tugs were also used for pilotage in passage through the straits. However, as a result of the traffic in the straits as well as the lack of tugs, from time to time problems would arise and be a cause for complaint to the agents. It was decided that a maximum of three ships would be allowed to be towed by one tug through the Straits. During inclement weather conditions, a maximum of two ships would be allowed to be towed.⁶⁰ Ships passing through the straits using pilotage services also encountered hazards. Ironically, in reducing their speed to be towed, ships would sometimes lose control of their steering and cause accidents. This was a particular

lerinin güçlüğü nedeniyle İzmir'de kılavuz römorkör sıkıntısı çekildi. Bu durum karşısında ticaret gemilerinin tehlikeli bölgeden geçişleri sırasında kılavuz kaptan almalarının tehlikeyi ortadan kaldıracacağı düşünüldü.⁶³

Balkan Savaşı nedeniyle deniz trafiğine kapanan Boğazların, savaştan sonra açılması ile kılavuzluk hizmetlerine olan talepte olağanüstü artış gözlemlendi. Özellikle Boğazlardan geçen gemilere kılavuzluk hizmeti verilirken yararlanılan römorkörlerin sayıca yetersiz kaldığı zamanlar oldu. Savaşın ardından Boğazların açılması ile trafikte şikayetlere konu olan sıkışıklık yaşandı. Şikayetleri sona erdirmek için donanmaya ait istimbot ve torpidobotların da kılavuzluk amacıyla kullanılmasına karar verildi. Bu amaçla tamire gereksinim duyulan benzer deniz taşıtlarının da süratle tamir edilmesi ve kılavuzluk amacıyla kullanılması düşünüldü. Bu süreçte Çanakkale Boğazında işletilmesi

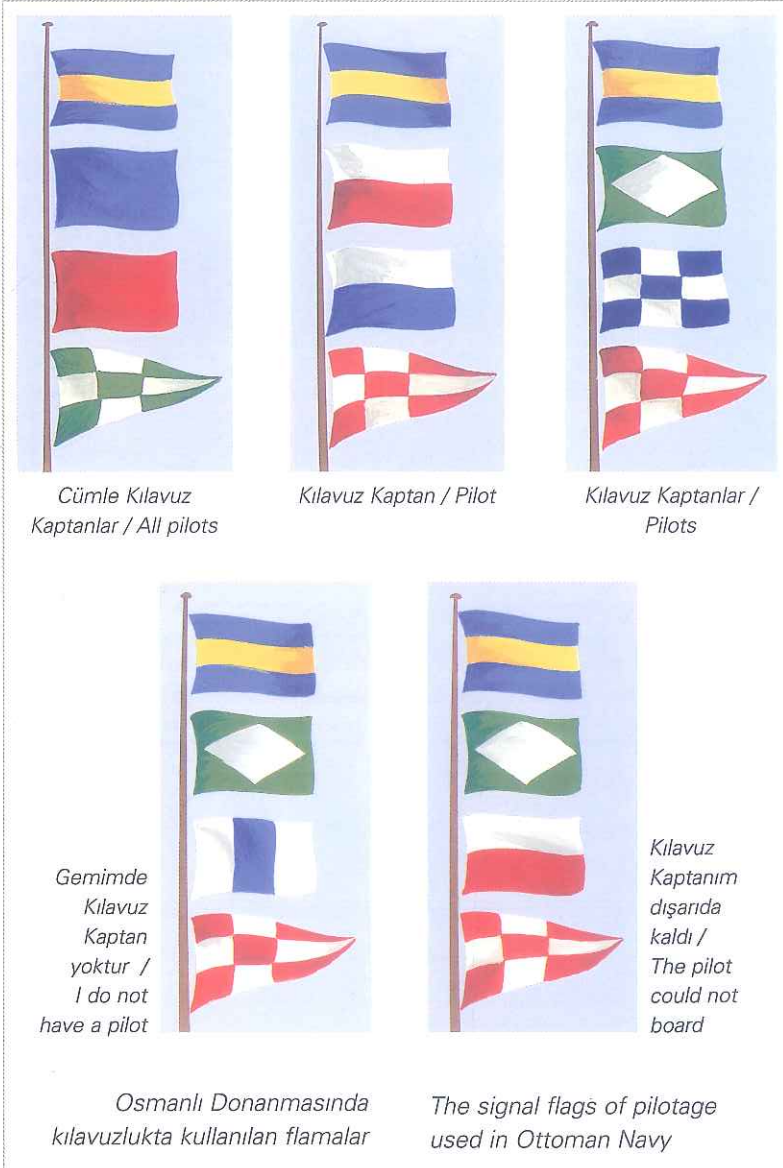
problem with heavy tonnage ships. Pilots received warning regarding this risk.⁶¹ The poor condition of some of the pilot ships was a cause of complaint by some foreign ship masters.⁶²

The closure of the Straits because of war or other reasons meant stopping pilotage services. During the Balkan wars, the lack of an adequate

number of tugs in the port of Istanbul, as well as the difficulty in sending ships from Istanbul to İzmir under war conditions, resulted in a serious shortage of pilotage tugs in İzmir. In the midst of this situation, it was believed that using a pilot captain by merchant vessels to traverse such dangerous areas would remove the navigational hazards.⁶³

The Straits, which had been closed

throughout the Balkan wars, experienced an exceptional increase in demand for pilotage services upon reopening. There were times when there was an inadequate supply of tug boats to



Cümle Kılavuz Kaptanlar / All pilots

Kılavuz Kaptan / Pilot

Kılavuz Kaptanlar / Pilots

Gemimde Kılavuz Kaptan yoktur / I do not have a pilot

Osmanlı Donanmasında kılavuzlukta kullanılan flamalar

Kılavuz Kaptanım dışarıda kaldı / The pilot could not board

The signal flags of pilotage used in Ottoman Navy



San'a Römorkörü

San'a Tugboat, Kol. / Coll. Rahmi Topçu

amacıyla acilen iki römorkör talep edildi.⁶⁴

Kılavuz Sancaklarının Gelişimi

Sesli haberleşmenin mümkün olmadığı bu dönemde, gemilerin kendi aralarında veya gemi ile kara arasında haberleşme, bir tür işaret dili olan renkli sancaklarla sağlanırdı.⁶⁵ Her donanmanın kendine özgü işaret diline ilişkin işaretlerden oluşan kitapların ilkleri, XIV. yüzyılda İngiliz ve Fransız donanmalarına ait olmakla birlikte, geniş kapsamlı ilk işaret kitabını 1460'da Hollandalılar oluşturdular. XIX. yüzyıla kadar işaretler, çekildikleri yerlere göre anlamlar taşırlardı. 1803'te harf sistemi kabul edildi. Buna göre bir sancakla 23, iki sancakla 1506, üç sancakla 10626 ayrı anlamda işaret vermek mümkün oldu. Ticaret gemi-

provide pilotage services through the Straits. Subsequent to the war, there were complaints concerning the density of maritime traffic in the Straits. To respond to these complaints, it was decided to use steam boats and torpedo boats for pilotage purposes. During this period an urgent order for two more tugs to operate in the Strait of Çanakkale was made.⁶⁴

Development of the Pilotage Flags

During this time where telecommunication was not possible, ships developed a language based on different colored flags in order to communicate with one another.⁶⁵ The first books about the creation of a language unique to mariners dates back as far as 14th Century English

lerinde işaret kullanmanın gereği ancak XIX. yüzyıl başlarında anlaşıldı. Bu amaçla ilk kitap 1817'de İngiltere'de oluşturuldu. Diğer ülke denizcileri tarafından da kullanılarak yarar



Kartal Römorkörü

*Kartal Tugboat,
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*

görülen bu kitaptan sonra, 1855'de yine İngiltere'de yapılan bir çalışma sonucu uluslar arası nitelikte 18 işaret sancağı ve 70 bin işareti içeren bir işaret kitabı oluşturuldu. 1887'de bu kitabın yenilenmesine girişildi. 1889'da Washington'da toplanan bir uluslararası toplantıda konu görüşüldü. Alfabenin her harfi için bir bayrak, genel işaret ve cevap flamaları oluşturuldu. Çalışmalar 1897'de bitirildi. Oluşturulan İşaret kitabı, bütün denizci devletlerce kendi dillerine çevrilerek kabul edildi. 1927'de yine Washington'da toplanan uluslararası telsiz telgraf konferansında bu kitabın tadili gündeme geldi. 1928 ve 1930 yıllarında yapılan çalışmalar ile kitap son şeklini aldı. 1932 Madrid Konferansında telsiz ve işaret kitaplarının bir ciltte toplanmasına karar verildi. Ayrıca uçaklarla haberleşme, serbest pratika ve sıhhi haberleşmeleri kolaylaştıracak bir bölümün de ilavesi ile kitap genişletildi. 1934 yılı Ocak ayında yürürlüğe giren kitap, 1969 yılına kadar kullanıldı. 1969'dan sonra yeni kodlar içeren kitap yürürlüğe girdi.

Osmanlı Devleti'nde donanma için ilk işaret kitabı Sultan Abdülmecit devrinde Kaptan-ı Derya Mehmet Ali Paşa'nın emri ile oluşturuldu ve

and French naval books. The first comprehensive signal book was published by the Dutch in 1460. Until the 19th Century signals would have the meaning as provided by the place of

hoist. In 1803 a letter-based system was adopted. According to this new system it was possible to give 23 meanings to one flag, 1506 with two flags, and 10626 with three flags. However, it was not until the beginning of the 19th Century that the need to use signals for merchant vessels was realized. The first book on this was published in England in 1817. This book became widely read in other countries and in 1855, again in England, another book was published with an international perspective. In 1887 an update of the book was undertaken. The issue was discussed at an international conference held in Washington DC in 1889. Each letter of the alphabet was assigned a flag, standard signal, and a response flare. The work was completed in 1897. The Signal book developed was translated by all the maritime countries and adopted as a standard text. At an international telegraph conference held again in Washington D.C. in 1927, the issue of editing the book was raised. Subsequent to work completed in 1928 and 1930, the book took on its final version. At the Madrid Conference in 1932, it was decided to combine the signal and telegraph books into a single volume. In ad-

1847'de bastırıldı. Uzun yıllar kullanılan bu işaret kitabının ardından, İkinci Meşrutiyet'ten sonra hazırlanan yeni bir işaret kitabı kullanıldı. Bu kitap da Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar kullanıldı. Bu yıllarda yeni bir işaret kitabı oluşturuldu. Latin harfli ilk işaret kod kitabı 1937'de basıldı. Basılan son işaret kitabı 1972 yılına aittir.

Osmanlı denizciliğinde işaret kitaplarının kullanılmaya başlanması ile gemilerde kılavuz sancağı bulundurulması da gündeme geldi. 1857 yılına kadar Osmanlı bayrağını taşıyan ne donanmaya ait gemilerde ne de ticaret gemilerinde kılavuz sancağı bulunmamaktaydı. Bu tarihten sonra kırmızı zemin üzerine, ortası beyaz dikdörtgen biçiminde bir kılavuz sancağı oluşturuldu. Bu sancağı çekmiş yerli veya yabancı geminin, Osmanlı limanlarına girmesi halinde kılavuz talep edeceği anlaşıldı.⁶⁶ Osmanlı donanmasına ait işaret kitaplarından kılavuzlukla ilgili başka kodların da kullanıldığı öğrenilmektedir. Gemilerde kullanılan diğer işaret sancakları ile birlikte, kılavuz sancakları da zaman zaman yenileri ile değiştirilirdi.⁶⁷

Süleyman Nutki ve Kılavuzluk

Osmanlı Devleti'nde kılavuzluğun modernleşmesi sürecinde öne çıkan kişi Süleyman Nutki'dir. 1851-1924 yılları arasında yaşayan Süleyman Nutki, Osmanlı donanmasında yarbaylığa kadar yükseldi. Deniz subaylığı yanı sıra, deniz tarihçisi, gazeteci, yayıncı, müzeci ve eğitimci yönleri de bulunuyordu.⁶⁸ Türkiye denizcilik tarihinin bu önemli siması, çeşitli konular yanında modern bir kılavuzluk teşkilatının kurulmasına ilişkin önemli çaba sarf etmiştir.⁶⁹

Süleyman Nutki'nin kılavuzluk işleri ile ilişkisi 1892'de Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Mesudiye Firkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığı'nda kurdurduğu komisyonda başladı. Süleyman Nutki, kılavuzluğun kişilere bırakılmaya-

dition, it was further decided to add a separate section to the book on aviation communication and facilitation of sanitary inspection and communication regarding communication. Published in 1934, the book remained in use until 1969. After 1969 a book with new codes was published.

The first naval signal book for the Ottoman State was published in 1847 by order of Admiral Mehmet Ali Pasha during the reign of Sultan Abdülmecit. After many years of use, subsequent to the Second Constitutional Declaration, a new book of signals was used. This book was used until the first years of the Republic. During these years a new book of signals was published. The first Latin alphabet book of signals was published in 1937. The last book of signals was published in 1972.

With the beginning of the use of signals books in the Ottoman State the use of pilot flags also came into question. Until 1857 there was no naval ship nor merchant ship sailing under the Ottoman that used a pilot flag. After this date, however, a pilot flag having a red background with a white rectangle in its center was created as the pilot flag. When this flag was flown, whether by Ottoman or foreign ships, it was understood that a pilot was being requested.⁶⁶ It is also known from naval books that other signals were used for pilotage. Alongside other flags used as codes, pilotage flags would, from time to time, be changed with new ones.⁶⁷

Süleyman Nutki and Pilotage

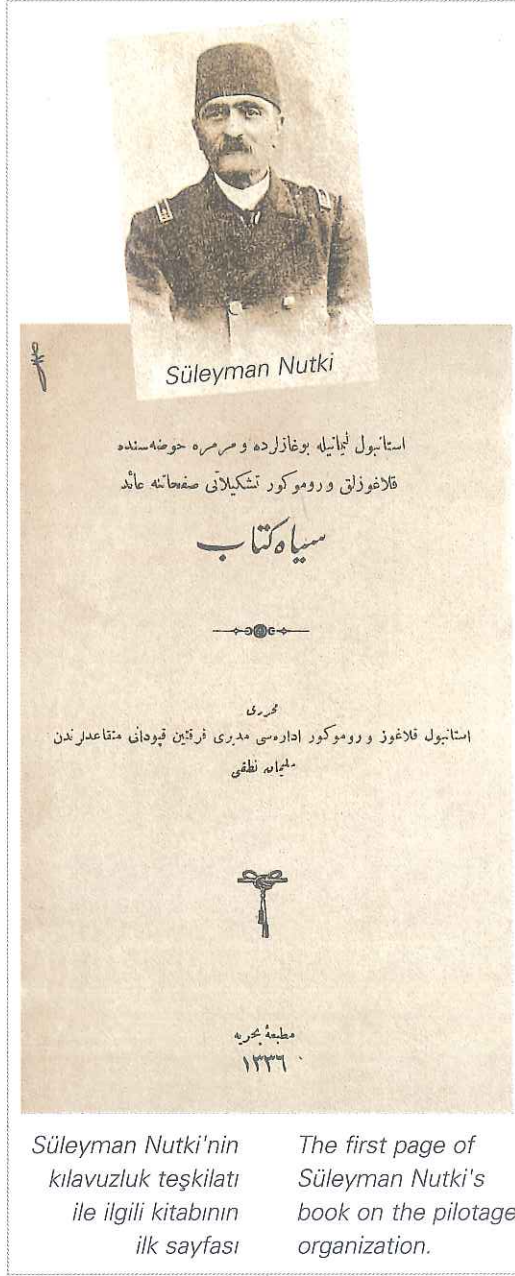
Süleyman Nutki is a name that stands out in the history of the modernisation of pilotage in the Ottoman State. Nutki lived between the years of 1851-1924 rising to the position of Lieutenant Colonel in the Ottoman Navy. In addition to being a Naval officer, he was also an historian,

cağına karar veren ve hükümet adına yürütülmesini benimseyen, bu bağlamda teknik ve idari iki bölüme ayrılan bir talimatname hazırlayan komisyonun üyesiydi.

Çalışmaları hükümet nezdinde beklenen ilgiyi uyandırmayan kılavuzluk ile ilgili bu ilk komisyonun ardından, ikincisi ancak 1914'de toplandı. Süleyman Nutki bu komisyonun da bir üyesiydi. Hatta Süleyman Nutki, donanmadan emekli olmuş olmasına karşın, ikinci komisyona da üye olarak atanmasını "bu meseledeki alaka, tecrübe vukufumun iş başında olanlar tarafından da tasdik'i olarak ifade eder. Komisyon çalışmalarının sonucunda kılavuzluk hizmetleri ile ilgili olarak 21 Aralık 1914 tarihli bir nizamname hazırlandı.⁷⁰

Bu nizamnameye göre Boğazlar, Marmara Denizi

ve İstanbul Limanında kılavuzluk imtiyazı tanınan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, İstanbul Limanıyla Salacak, Seddülbahir, Gelibolu ve Anadolu Kavağında birer kılavuz istasyonu kuracaktır. Bu istasyonların her birinde gerekli sayıda kılavuz kaptan, römorkör, istimbot, ve motorbot bulundurulacaktır. Kızkulesi'nde bir rasat birimi oluşturulacaktır. 250 register ton dahil olduğu halde, bundan fazla register tona sahip bulunan bütün gemiler İstan-



Süleyman Nutki'nin kılavuzluk teşkilatı ile ilgili kitabının ilk sayfası

The first page of Süleyman Nutki's book on the pilotage organization.

journalist, publisher, curator and educator.⁶⁸ This important personality in Turkish maritime history also played an important role in the establishment of a modern pilotage administration.⁶⁹

Süleyman Nutki's relationship with pilotage began in 1892 in the commission formed by the Naval Minister Hasan Hüsnü Pasha and headed by the Commander of the Mesudiye Battleship, Captain Hayri. Süleyman Nutki was a member of the commission that had decided that pilotage services could not be left to private persons, but should instead be rendered to the government. The Commission, in this regard, prepared a Directive divided into two sections: technical and administrative.

However, having obtained little attention from

the government, this first commission on pilotage did not reconvene for the second time until 1914. Once again, Süleyman Nutki was a member of this Commission. In fact, he had remarked that his selection to be a member of the second commission following his retirement from the navy was "confirmation of my interest and experience in this matter by those in charge." The result of the work of the commission produced a

bul limanına, Haliç'e girip çıkarken, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kılavuz kaptan almağa mecburdurlar.

Yine aynı nizamnameye göre 300 register tondan fazla büyüklüğe sahip bütün buharlı gemiler ile elli tondan büyük yelkenli gemiler, İstanbul Limanına ve Haliç'e girip çıkarken römorkör almağa mecburdurlar. Römorkör almağa mecbur olan buharlı gemiler aynı zamanda kılavuz kaptan da almak durumundadırlar.

Aynı nizamnameye göre kılavuzluk ücret tarifesi şöyle idi:

Mevkiler	Kuruş
Ahırkapı ve Kızkulesi ve civarından Kavaklara Kavaklardan Kızkulesi'ne ve	180
Ahırkapı'ya veya o civarda demir yerine Ahırkapı'dan limana veya demir yerine (Boğaziçi'nde, Haliçte herhangi bir noktaya)	180
Limandan veya liman demir yerinden Ahırkapı ve civarına	240
Limandan veya liman demir yerinden Kavağa	240
Kavaktan limana	480
Karaköy Köprüsünden içeri girmek	480
Karaköy Köprüsünden dışarı çıkmak	360
İki köprüden içeri girmek	360
İki köprüden dışarı çıkmak	480
Liman içinde bir durma yerinden diğerine götürmek	480
Liman dahilinden Boğaziçi'nde Beykoz'a veya Yeşilköy'e kadar bulunan yerde bir demir yerine götürmek	240
İstanbul Limanından Çanakkale'ye	360
Çanakkale'den İstanbul Limanına	800
Çanakkale'den Kavağa	800
İstanbul'dan Marmara'daki limanlardan birine	1000
Marmara'daki limanların birinden İstanbul Limanına	800
Kepez Fenerinden Gelibolu'ya kadar	800
Haliç'ten havuzlara sokmak	480
Havuzlardan çıkarmak	240
Limanda bir durma yerinden bir diğerine	240

regulation, dated 21 December 1914.⁷⁰

According to this regulation the Ottoman Maritime Administration, which had been granted concession to provide pilotage services in the Straits, the Sea of Marmara and the Port of İstanbul, was to establish a pilot station in Salacak (Port of İstanbul), Gallipoli and Anadolu Kavağı. Each of these stations was to maintain the necessary number of pilots, tugs, steamboats and motor boats. An observation system was to be established at Leander's Tower. All ships entering the Golden Horn, the Straits of İstanbul and Çanakkale with a registered tonnage of 250 and greater were required to use a pilot.

Again, according to the regulation, all steamships greater than 300 registered tons and all sail ships greater than 50 tons were required to use a tug for entering and leaving the Port of İstanbul and the Golden Horn. Steam ships that were required to use a tug were also required to use a pilot.

According to the same regulations pilotage fees were as follows:

Position	Kuruş
From Ahırkapı and Leander's Tower and Environs to Kavaklar	180
From Kavaklar to Leander's Tower and Ahırkapı or the anchorage area	180
From Ahırkapı to the port of the anchorage area (any point in the Bosphorus or Golden Horn)	240
From the port or port anchorage to Ahırkapı and its environs	240
From the port or port anchorage to Kavak	480
From Kavak to the port	480
Entry from the Karaköy bridge	360
Going outside of Karaköy	360
Entry from the two bridges	480
Leaving from the two bridges	48
Piloting from one point in the port to another	240
From inside the port to the Bosphorus, Beykoz or Yeşilköy To an anchorage point	360

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, aldığı imtiyazın gereğini yerine getirme imkanı bulamadı.⁷¹ Ancak 1916'da daha teşkilat faaliyete geçmemekle birlikte bir görev talimatnamesi yayınlandı.⁷² Bu talimatnameye göre, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi bünyesinde bir Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi kuruldu.

Bolşevik Devrimi ile Rus Çarlığı yıkıldı ve ardından Rusya, Birinci Dünya Savaşı'ndan çekildi. Bu yeni dönemde Brest-Litovsk Antlaşması gereği Rus gemilerinin Boğazlardan geçmesi gündeme geldi. Süleyman Nutki, kılavuzlukla ilgili bir dosya hazırlayarak Aralık 1917'de dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya sundu. Cemal Paşa, Süleyman Nutki'yi girişimi üzerine makamına davet etti. Konunun önemini anladığını, ancak Boğazlarda kılavuzluk imtiyazının Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiş olduğunu, bu idarenin ise Bahriye Nezareti'ne değil, Harbiye Nezareti'ne bağlı olduğunu ve oraya müracaat etmesini söyledi.⁷³

Süleyman Nutki'nin Bahriye Nezareti'ne verdiği kılavuzlukla ilgili dosya, Bahriye Nezareti'nden Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne gönderildi. Süleyman Nutki, bu kez Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne bir dilekçe ile başvurdu. Konuyu görüşmek üzere bir encümen oluşturuldu. Encümenin çalışmaları sonucu, müdürlüğünü Süleyman

Position	Kuruş
From the port of Istanbul to Çanakkale	800
From Çanakkale to the Port of Istanbul	800
From Çanakkale to Kavak	1000
From Istanbul to a port in the Sea of Marmara	800
From a port in the Sea of Marmara to the port of Istanbul	800
From the Kepez Lighthouse to Gallipoli	480
To leave dry docks	240
From one stopping point in the port to another	240

The commencement of the First World War prevented the Ottoman Maritime Administration from fulfilling the concessions it had obtained.⁷¹ However, in 1916, before it had even a chance to begin work, instructions were published.⁷² According to the instructions a Tug and Pilotage Division was created within the Ottoman Maritime Administration.

The Bolshevik Revolution brought the fall of the Russian Czar, after which Russia withdrew from the First World War. In this new era, in accordance with the Brest-Livovsk Treaty, the passage of Russian ships through the Turkish Straits came into question. Süleyman Nutki prepared a file on pilotage and presented it to Cemal Pasha, then the Minister of Navy. In return, Cemal Pasha summoned Nutki. He expressed his appreciation of the importance of pilotage, but informed Süleyman Nutki that the concession for pilotage services in the Straits had been



*Bahriye Nazırı
Rauf Orbay*

*The Minister of Navy
Rauf Orbay*

Nutki'nin yapacağı bir kılavuzluk teşkilatının kurulmasına karar verildi. Ancak bu kararı Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden de sorumlu olan ve o sırada Avrupa'da bulunan Harbiye Nezareti Umum Levazım Reisi Topal İsmail Paşa'nın onaylaması gerekiyordu. Topal İsmail Hakkı Paşa'nın İstanbul'a dönüşünde Süleyman Nutki, kendisini ziyaret etti. Ancak Topal İsmail Hakkı Paşa gereken onayı

vermedi. Süleyman Nutki, bu durumu bir engelleme olarak değerlendirdi. Bunun nedeni olarak da o sırada İstanbul Boğazi'nde Kohen Galyanof adında bir Alman binbaşının bazı Osmanlı subaylarıyla birlikte kılavuzluk yaptıklarını, elde edilen gelirin bir bölümünün de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildiğini ileri sürdü.⁷⁴

Bir süre sonra Mütareke dönemi başladı. Rauf Bey Bahriye Nazırı, Vasıf Paşa da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü oldu. Rauf Bey, kılavuzluk konusuna önem verdi. 4 Kasım 1918'de Harbiye Nezareti'ne yazdığı bir tezkirede, kılavuzluk kurumunun önemine değindi. Bu işi yerine getiremeyecekse, imtiyazın Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden alınıp başka bir kuruma verilmesini önerdi.⁷⁵

Bu sırada Osmanlı Seyr-i Sefain Umum Müdürlüğü görevinden ayrılan Vasıf Bey'in yerine vekaleten bakan Mümtaz



Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Vasıf Paşa

The General Director of the Ottoman Maritime Administration Vasıf Pasha

granted to the Ottoman Maritime Administration which was attached to the Ministry of War, and that he should instead submit his application there.⁷³

Süleyman Nutki sent his file on pilotage to the Ottoman Maritime Administration. This time Süleyman applied to the Ottoman Maritime Administration. A commission was formed to review the matter. As a result of the

work of the commission, a decision was rendered to grant Süleyman Nutki the rights to establish a pilotage organisation, of which he would be the director. However, this decision required the approval of the Minister of War, Topal İsmail Pasha, who at the time was in Europe. When Topal İsmail Pasha returned to İstanbul, Süleyman Nutki paid him a visit. However,

Topal İsmail Pasha did not give the required approval. Nutki assessed the situation as an impediment. This was because at the time a German Major by the name of Kohen Galyonof was providing pilotage services in the Straits of İstanbul with some other Ottoman officers, and were allegedly giving part of their income to the Ottoman Maritime Administration.⁷⁴

Shortly thereafter an armistice was declared. Rauf Bey was appointed as the Minister of Navy and Vasıf Pasha



Bahriye Nazırı Cemal Paşa

Minister of Navy Cemal Pasha

Bey, Süleyman Nutki'yi çalışması için idareye çağırdı ve Ona bir oda verdi. Kolları sıvayıp çalışmaya başlayan Süleyman Nutki, bu kez finansman sorunu ile karşılaştı. Kılavuzluk işi için gereken 10.000 liralık ödeneğin tahsisine Osmanlı Seyri Sefain İdaresi Umum Müdürlüğüne vekaleten bakan Mümtaz Bey muktedir olamadı.⁷⁶

Bu arada Süleyman Nutki, kılavuzluk kurumuna ilişkin bir aylık gider bütçesi taslağı hazırladı. Buna göre, kurumun İstanbul'da bulunan bir merkez teşkilatı yanı sıra İstanbul ve Çanakkale Boğazları teşkilatı ile İstanbul limanı ve köprü teşkilatlarının bulunması öngörüldü. Süleyman Nutki'nin ifadesi ile "İstanbul Kılavuz ve Römorkör İdaresi" de böylelikle kurulmuş oldu. 3 Aralık 1918 tarihli bu bütçe şu ana kalemlerden oluşmaktaydı:⁷⁷

Merkez Teşkilatı:	
Personel	Kuruş
1 müdür	5000
1 müdür yardımcısı	4000
1 başkatip	3000
1 tercüman	3000
Liman ve Köprü Kılavuzları Teşkilatı:	
3 köprü ve liman kılavuz kaptanları	9000
3 işaretçi ve telefoncu (biri telefoncu)	4500
2 hademe	2000
Toplam	155000
Merkezde Bulunacak Römorkör ve Sandalcılar:	
Merkezde bulunacak büyük römorkörün aylık kirası	60000
Merkezde bulunacak büyük römorkörün bir aylık yakıt, makine malzeme ve diğer giderleri	27000
Merkezde bulunacak küçük römorkörün aylık kirası	50000
Merkezde bulunacak küçük römorkörün bir aylık yakıt, makine, malzeme ve diğer giderleri	24000
2 kılavuz sandalı kirası	18000
4 tayfa	6000
Merkezde bulunacak 5 kılavuz kaptan	15000
Toplam	200000

became the Director of the Ottoman Maritime Administration. Rauf Bey placed importance on pilotage, and mentioned this in a report he prepared on 4 November 1918. He proposed that if pilotage duties were not being performed, then the rights should be taken away from the Ottoman Maritime Administration and given to another organisation.⁷⁵

Mümtaz Bey, who had temporarily replaced Vasif Bey after his dismissal from the position of Director of the Ottoman Maritime Administration, summoned Süleyman Nutki to the Administration for him to start his duties. Süleyman Nutki, having been given his own office rolled up his sleeves and set to work. This time, however, he faced financial problems. Mümtaz Bey failed to maintain his position and thus was unable to approve the appropriation of the 10,000 lira required to provide pilotage services.⁷⁶

During this time, Süleyman Nutki had prepared a draft budget for one month's expenses for pilotage services. In addition to the head office located in Istanbul, organisations in the Port of Istanbul and Straits of Istanbul and Çanakkale were also planned. In the words of Süleyman Nutki, the "Istanbul Pilotage and Tug Administration" was thus created. This budget, dated the 3rd of December 1918, consisted of the following main offices:⁷⁷

Central Organisation	
Personnel	Kuruş
1 Director	5000
1 Assistance Director	4000
1 Chief Secretary	3000
1 translator	3000
Port and Bridges Pilots Organization	
3 bridge and port pilots	9000
3 signaler and operators (1 operator)	4500
2 janitors	2000
Total	15500

Çanakkale Teşkilatı:	
1 baş kılavuz kaptan	3500
10 kılavuz kaptan	30000
2 hademe	2000
Bina kirası	1000
1 kılavuz sandalı kirası	1000
2 tayfa	3000
Küçük istimbot kirası	50000
Toplam	98500
Karadeniz Boğazı Teşkilatı:	
1 baş kılavuz kaptan	3500
10 kılavuz kaptan	30000
2 hademe	2000
Bina kirası	1000
1 kılavuz sandalı kirası	9000
2 tayfa	3000
Toplam	48500
Giyecek, çizme, şapka, kırtasiye,	12500
Genel Toplam	39000

Süleyman Nutki, bir yandan bütçe hazırlarken, diğer yandan deneyim sahibi, emekli donanma subaylarından bir kılavuz kaptanlar heyeti de oluşturdu. Ancak Süleyman Nutki'nin gerek Harbiye Nezareti, gerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi nezdindeki girişimleri bir türlü sonuç vermedi. Bunun altında, döneme özgü bir iktidarsızlık sorunu yatmaktaydı. Mütareke ortamında Harbiye Nezareti ancak kendi işleri ile uğraşabiliyordu. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin yönetiminde muktedir kişiler bulunmuyordu. Umum müdürlük vekaleten yürütülmekteydi. Yönetim kurulu da konu ile ilgili yeterince bilgiye sahip kişilerden oluşmamaktaydı. Boğazlar açılmış ve deniz trafiği artıyordu. Çanakkale Boğazı'nda mayın tehlikesi gündeme geldi. Bununla ilgili olarak kılavuzluk yapmaları için Bahriye Nezareti dört subayını görevlendirdi. Ancak kurumlar arası koordinasyon ve bilgi akışındaki eksiklik, bu konuda da olumsuz etkisini gösterdi.

Bahriye Nezareti, kılavuzluk teşkilatının kurulmuş ve faaliyete geçmiş olduğunu düşünerek, bu subayları geri çağıracağını ve bölgede kılavuz-

Tugs and Rowboats to be Found at the Center	
Monthly rent for large tugs to be kept at the Center	6000
Expenses for month's fuel, machinery equipment and other expenses for large tug	27000
Monthly rent for small tug to be kept at the Center	5000
Expenses for month's fuel, machinery equipment and other expenses for small tug	24000
2 pilots' rowboat rent	18000
4 sailors	6000
5 pilots to be at the Center	15000
Total	20000
Çanakkale Organisation	
Building rent	1000
1 pilot's rowboat rent	1000
2 sailors	3000
Rent for mall steamboat	50000
Total	98500
Black Sea Straits Organisation	
1 Chief pilot	3500
10 pilots	30000
2 janitors	2000
1 Chief Pilot	3500
10 pilots	30000
2 janitors	2000
Building rent	1000
1 pilot's rowboat rent	1000
2 sailors	3000
Total	48500
Clothing, boots, hat, stationery, flag, flares, binoculars and other	12500
Overall Total	390000

Süleyman Nutki, while preparing a budget, was working at the same time to establish a group of pilots comprised of experienced and retired naval officers. Unfortunately, these efforts by Süleyman Nutki produced no results. The basis of this was an impotence which was inimical to that period. In the atmosphere of an armistice, the War Minister could only devote time to his own matters. The Ottoman Maritime Administration was unable to find persons to stay in

ların göreve başlamalarını talep etti. Bu talep, Bahriye Nazırı adına Erkan-ı Harbiye Reisi Ali Rıza Paşa imzası ile Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'ne yazılan 11 Aralık 1918 tarihli tezkirede dile getirildi.⁷⁸

Kılavuzluğa duyulan ihtiyaca karşın, teşkilatın kuruluşu yönünde Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'nin isteksizliği sürdü. Bu kez Osmanlı Seyri Sefain İdaresi, yabancı gemilerin kurulacak kılavuzluk teşkilatının vereceği kılavuzluk hizmetinden yararlanmamaları halinde, teşkilatın kuruluşu için harcanacak paraya yazık olacağını ileri sürerek gönülsüzlüğünü devam ettirdi.⁷⁹

Bu ümitsiz ortamda, Sadullah Bey Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'ne umum müdür olarak atandı. Süleyman Nutki önce sözlü, ardından yazılı olarak 21 Aralık 1918 tarihli bir layiha ile kılavuzluk teşkilatının kurulması işini yeni genel müdüre sundu.⁸⁰ Bu sırada Donanma Cemiyeti, kılavuzluk imtiyazına talip oldu. Bu amaçla Donanma Cemiyeti reis vekili Miralay Tahir Bey, Osmanlı Seyri Sefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey ve Süleyman Nutki görüştüler. Osmanlı Seyri Sefain İdaresi, kılavuzluk imtiyazı hakkında önce 200 bin liraya Donanma Cemiyeti lehine feragatı kabul ettiyse de bu hakkı bir türlü Donanma Cemiyeti'ne devretmedi.⁸¹

2 Şubat ve 25 Mart 1919 tarihli iki ayrı tezkire ile Bahriye Nazırı Ali Rıza Paşa, Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'nden kılavuzluk teşkilatının faaliyete geçmesi için gereken sermayenin verilmesini istedi.⁸² Bahriye Nezareti'nin tezkiresi üzerine, Hariciye Nezareti İtilaf devletlerine başvurdu. Bu-



*Bahriye Nazırı
Ali Rıza Paşa* *Minister of Navy
Ali Rıza Pasha*

power. The duties of the General Manager were being carried out in proxy; moreover, the Board of Directors was composed of persons lacking adequate knowledge. The Straits were open and traffic was increasing, and the problems of mines in the Straits of Çanakkale entered the agenda. In relation to this, four officers were appointed to serve as pilots in the straits of Çanakkale. However, the lack of coordination amongst departments and the failure of communication began showing its negative effects. The Ministry of Navy, thinking that the pilotage organization had been established and was working, recal-

led these officers and requested that pilots begin providing services in the areas. This request was made by on behalf of the Naval Ministry by Ali Rıza Pasha by an official request dated 11 December 1918.⁷⁸

Despite the need for pilotage services, the Ottoman Maritime Administration remained disinterested. This time, however, the disinterest was based on the view that it would be a waste of money if foreign vessels failed to use the pilotage services that were to be provided.⁷⁹

In this hopeless atmosphere, Sadullah Bey was appointed as general director of the Ottoman Maritime Administration. First verbally, then in writing, Süleyman Nutki presented a petition dated 21 December 1918 to the new general director for the establishment of a pilotage organization.⁸⁰ During this period the Naval Association also had applied for pilotage concession. The



Cemal Kaptan'ın (doğumu 1875) 1920'lerin ortasına ait ikinci sınıf Boğaz kılavuzluğu belgesi

In the mid. 1920s, pilotage license of Captain Cemal (birth date;1875)

nun üzerine Fransız temsilci, kılavuzluk imtiyazı tanıma hakkının Osmanlı Devleti'ne ait olduğunu bildirdi. İngiliz ve başka donanmalara ait savaş gemilerinin resmi olmayan kılavuz kaptanlar kullanmakta olduklarını, daha doğrusu kılavuzluk adına ne buluyorlarsa ondan yararlanmak zorunda olduklarını belirtti.

Dolayısıyla kılavuzluk imtiyazının etkin hale gelmesi durumunda İtilaf devletlerinin bir itirazlarının olmayacağı da anlaşıldı.⁸³

23 Mart 1919 tarihli Sadaret tezkiresi ve 26 Mart 1919 tarihli Bahriye Nezareti tezkiresinde, kılavuzluk teşkilatının faaliyete geçmemiş olmasının, devlet hazinesine zarar verdiği ifade edilerek, bir an önce teşkilatın faaliyete geçmesi emredildi.⁸⁴ Aralık 1918'den beri ücretsiz olarak çalışan

representative of the head of the Naval Association, Captain Tahir Bey, the general director of the Ottoman Maritime Administration Sadullah Bey and Süleyman Nutki met to discuss these issues. Even though the Ottoman Maritime Administration had decided on transferring the grant of pilotage privileges to the Naval Association, this right never was transferred to them.⁸¹

In two separate petitions dated 2 February and 25 March 1919, the Minister of Navy Ali Rıza Pasha requested that the necessary capital be provided to the Ottoman Maritime Administration so that the pilotage services could go into effect.⁸² Upon the petition of the Minister of Navy. The Ministry of Foreign Affairs appealed to allied powers. The French representative sent notice

kılavuzluk teşkilatı personelinin bütçesi, 1 Mayıs 1919 tarihi itibarıyla onaylandı ve maaşlar tahsis edildi. Buna göre kılavuz idaresi çalışanlarının aylık maaşları şöyleydi:⁸⁵

Yönetim	
Maaş	Kuruş
1 müdür	4000
1 tercüman ve tahsildar	1500
1 başkatip	1500
1 muhasebe memuru	1500
4 muhabere memuru (işaretçiler)	3400
1 hademe	500
6 sandalacı	5100
Toplam	17500
Kılavuz kaptanlar	
Maaş	
3 İstanbul için kılavuz kaptan	5250
2 İstanbul için muavin	1700
3 Ahırkapı veya Salacak kılavuz kaptanları	5250
3 Anadolu Kavağı kılavuz kaptanları	5250
2 Anadolu Kavağı muavin	1700
3 Nara kılavuzu	5250
2 Nara muavin	1700
3 Seddülbahir kılavuz kaptanı	5250
Toplam	31350
Genel Toplam	48850

Bu sırada Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, kılavuzluk için yalnızca bir kayık tahsis etti. Kavak'a dönüşümlü olarak kılavuz kaptanlar ve işaret memurları gönderilmeye başlandı. Kılavuz motorları, sancakları, özel kıyafetleri ve istasyonları olmayan, yalnızca bir kayığa sahip idarenin ameli kılavuzlarla rekabet imkanı çok sınırlıydı. Bu durum karşısında idare, ameli kaptanlardan uygun olanları bünyesine almak istedi.

Bunlardan Kavaklı Şaban oğlu Mehmet, Kavaklı Halim oğlu Mehmet, Rizeli Mustafa oğlu Dursun, Rizeli Hakkı oğlu Dursun, İstanbullu Hakkı oğlu Salih, Kavaklı Hasan oğlu Süleyman ve Çanakkaleli Yani oğlu Kiryako ile Osmanlı Seyr-i

that the right to provide pilotage services belonged to the Ottoman State. He stated that warships belonging to British and other naval fleets were using unofficial pilots; or rather, anyone who could be found to serve as a pilot. For this reason it was clear that the Enemy States would not protest against pilotage services going into effect.⁸³

The Government's petition, dated 23 March 1919, and the Maritime Ministers' petition, dated 26 March 1919, ordered the pilotage organisation to go into effect immediately, stating that its not having done so to date had caused loss to the State treasury.⁸⁴ The budget for the pilotage personnel, who had been working without remuneration since December 1918, was finally approved on 1 May 1919 and salaries were dispensed. The monthly salary for the personnel working in the pilotage administration was as follows:⁸⁵

Administration	
Salary	Kuruş
1 Director	4000
1 translator and tax collector	1500
1 Chief Secretary	1500
1 accountant	1500
4 communication civil servants (signals)	3400
1 Janitor	500
6 rowers	5100
Total	17500
Pilots	
Salary	
3 pilots for İstanbul	5250
2 assistants for İstanbul	1700
3 pilots for Ahırkapı or Salacak	5250
3 pilots for Anadolu Kavağı	5250
2 assistants for Anadolu Kavağı	1700
3 pilots for Nara	5250
2 assistants for Nara	1700
3 pilots for Seddülbahir	5250
Total	31350
Overall Total	48850



Ahırkapı römorkörü

Ahırkapı Tugboat, Kol. / Coll. Rahmi Topçu

Sefain İdaresi Umum Müdürü Rüstem Paşa adına idare kılavuz ve römorkör şubesi müdür vekili Halim Bey, 29 Ekim 1919'da bir sözleşme imzaladılar. İdarenin amacı, barış dönemine kadar ameli kılavuz kaptanlardan yararlanmaktı.⁸⁶ Ameli kılavuz kaptanlarla yapılan anlaşmanın ardından, kılavuzluk idaresinde yeni bir düzenleme yapıldı. Buna göre bir müdüre ihtiyaç olmadığı ileri sürülerek, 28 Eylül 1919 tarihinde Süleyman Nutki Bey'in işine son verildi. Bir süre sonra ameli kaptanlarla yapılan anlaşma da bozuldu.⁸⁷

Böylece Türkiye'de modern kılavuzluk teşkilatının kurucusu Süleyman Nutki, büyük emek ve çaba harcadığı sürecin tamamlanmasından önce incitilerek faaliyetlerin dışına itildi.

Türkiye'de kılavuzluğun modernleşmesi sürecinde Osmanlı Devleti zamanında atılan adımlar yeterli sonuçlar vermedi. Bir kurallar bütünü olan kılavuzluğun, standarda bağlanması ve kurumsallaşma sağlanamadı.

At the same time the Ottoman Maritime Administration provided just one rowboat for pilotage use. On a rotational basis captains, pilots, and signalists started to be sent to Kavak. Competition was difficult for the administration, with only one boat and no pilotage boats, flags, special outfits or stations with the other practical pilots. In face of this situation the administration wanted to incorporate into its system those practical pilots. Of these, Mehmet, son of Şaban from Kavak; Mehmet, son of Halim from Kavak; Dursun, son of Mustafa from Rize; Dursun, son of Hakkı from Rize; Salih, son of Hakkı from Istanbul; Süleyman, son of Hasan from Kavak; and Kiryako, son of Yani from Çanakkale all signed an agreement on 29 October 1919 with Halim Bey, acting director of the pilotage and tug department on behalf of Rüstem Pasha, General Director of the Ottoman Maritime Administration. The objective of the administration was to take ad-

Etkin adımlar ancak Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra atılmaya başlandı.



*Osmanlı
Seyr-i
Sefain
İdaresi
Umum
Müdürü
Sadullah
Güney* *Sadullah
Güney,
The General
Director
of the
Ottoman
Maritime
Administration*

vantage of the practical pilots during the period of peace.⁸⁶ After concluding the agreements with the working pilots, the pilotage administration was reorganized. According to the new organization, Süleyman Nutki's position was terminated on 28 September 1919, based on the claim that there was no need for a director. Shortly thereafter, the agreement made with the working pilots also fell apart.⁸⁷

In spite of his tireless efforts, Süleyman Nutki, the founder of modern pilotage in Turkey, was pushed out before he could

complete his vision. It is no surprise that the first steps taken during the Ottoman era to establish modern pilotage services failed in their efforts to create a set of standards and become institutionalized. It was not until after the creation of the Turkish Republic that serious progress was made.



Cumhuriyet Döneminde Kılavuzluk

Devlet Tekelinden Özelleşmeye
Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri
Türk Boğazları ve Kılavuzluk

Pilotage In The Time Of The Republic

From a State Monopoly to Privatisation
Qualifications of Pilots
The Turkish Straits and Pilotage

Devlet Tekelinden Özelleşmeye

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde modernleşme amacıyla gerçekleştirilen reformları, Cumhuriyet döneminde yapılanlardan ayıran temel özellik, Osmanlı reformlarının geleneksel kurumları kaldırmaksızın ve onlarla birlikte, yaşaması istenen yeni kurumları gündeme getirmesi iken, Cumhuriyet döneminde yapılanlar ile geleneksel kurumlarla birlikte değil, geleneksel kurumlara son vererek, yerlerine yeni ve etkin kurumları oluşturmak olmuştur. Bu durum, denizcilik sahasına da yansdı. Örneğin kılavuzluk ile ilgili olarak, Osmanlı Devleti'nde modern bir teşkilatın kurulması için harcanan çaba, yeterli iradenin olmaması nedeniyle somut sonuçlar vermemişken, Cumhuriyet döneminde denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren bazı yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi ile kılavuzluk teşkilatı kısmen daha sağlam temellere oturtulmaya çalışıldı.

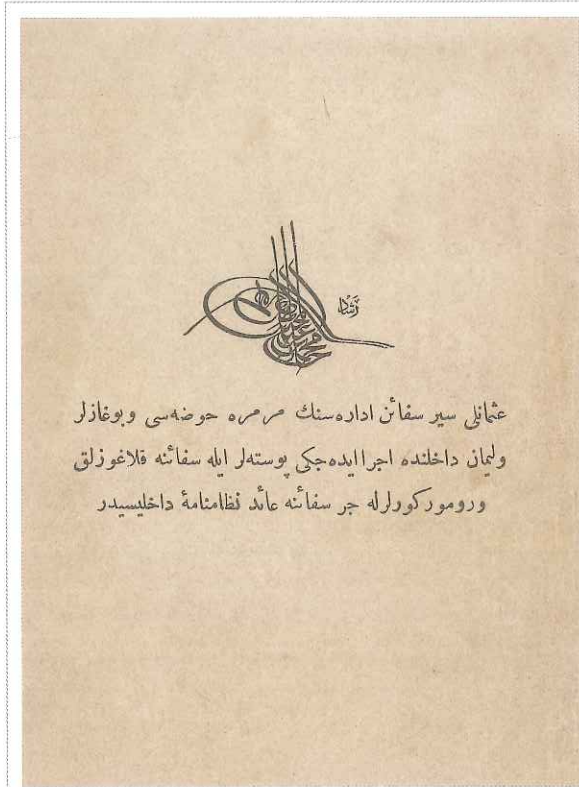
13 Ocak 1924 tari-

hinde Bakanlar Kurulunca kabul edilen 24 Ağustos 1330 Tarihli Nizamname-i Esasi mucibince Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne Bahşolunan Kılavuzluk ve Römorkörcülük ve Cer-i Sefain Hakkındaki İmtiyazın Suret-i Tatbikine Ait Talimatname'nin Meriyet-i Vazına Dair Kararname'nin 1. maddesi ile Türkiye sahillerinde, kılavuzluk imtiyazı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildi. Bu amaç-

From a State Monopoly to Privatisation

The main difference distinguishing the general modernization reforms carried out by the Ottoman State from that of the Republic Period is that the former attempted reforms without removing established traditional institutions, instead trying to have them exist together. To the contrary, the Republic period simply removed the traditional old institutions and replaced them with new and effective institutions. This was also the case in maritime matters. Despite the efforts made to create a modern pilotage institution during the Ottoman era, the lack of support at the State level rendered these efforts fruitless. However, during the Republic era, certain legislative developments directly concerning maritime matters attempted to place pilotage on more solid foundations.

The decision granting the right to provide pilotage services along the coast of Turkey of



21 Aralık 1914 tarihli kılavuzluk nizamnamesi

Pilotage Regulation dated December 21, 1914

24 August 1330, as adopted by the council of ministers on 13 January 1924, was given to the Seyr-i Sefain Administration (Navigation Administration).⁸⁸

For this purpose a special division called the Pilotage and Tug Directorate was founded. A new fee schedule was established. After the creation of this new division all pilots, local and

la Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdüriyeti adıyla bir özel şube kuruldu. Yeni bir ücret tarifesi hazırlandı.⁸⁸ Şubenin kuruluşundan sonra, yerli ve yabancı bütün kılavuzlar bu şubeye bağlandı. Gelirin üçte birinin Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne ve üçte ikisinin kılavuzlara verildiği bir işletme yöntemi uygulanmaya başlandıysa da kısa bir süre sonra bu uygulamadan vazgeçilerek bütün kılavuzlar ücretle çalıştırılmaya başlandılar.⁸⁹

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilen imtiyazı, diğer yasal düzenlemeler izledi. 14 Nisan 1925'de yürürlüğe giren 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 17 maddesinde "*Gemi ve süvarilerinin icabında alacakları kılavuzların liman idarelerince müsecel olması şarttır.*" hükmü bulunur.⁹⁰ Böylece kılavuzluğun kayıt altına alınabilmesi söz konusu oldu.

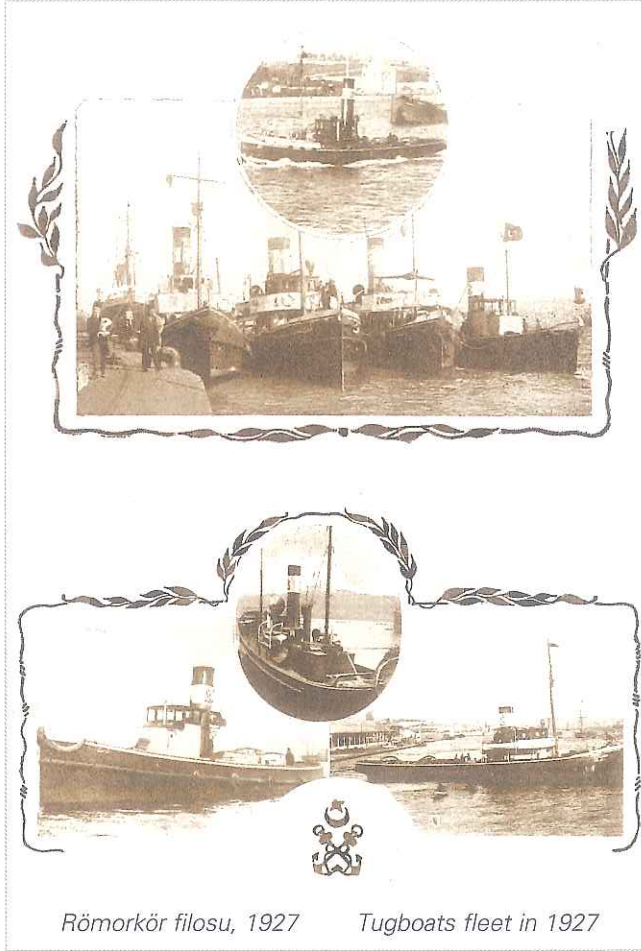
Kılavuzluk ile ilgili bir diğer düzenleme, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'dur.⁹¹ Yasanın 1. maddesi ile kılavuzluk hizmetleri Türk bayrağı taşıyan gemilere ve 3. maddeye göre de kılavuzluk Türk vatandaşlarına hasredilir. Buna göre yabancıların kılavuzluk yapmaları önlenmiş oldu.

foreign, were brought into it. A management system was put into effect that provided one third of its income to the Turkish Seyr-i Sefain Administration and two thirds to the pilots. However, after a short period of time this system was abandoned and instead all pilots were given a salary.⁸⁹

This privilege granted the Seyr-i Sefain Administration the right to establish pilotage as a state monopoly, along with additional legislative regulations. Law No. 618 entitled Port Law, which went into effect on 14 April 1925, article 17 that provided "*Ships and masters should only use pilots that are registered with the Harbor Master.*" This allowed pilotage to be brought under surveillance.⁹⁰

Another legal regulation regarding pilotage was Law no. 815 entitled "*Regulation regarding maritime transportation and exercising jobs in Turkish waters*" went into effect on 1 July 1926.⁹¹ Article 1 of this law restricted pilotage services to be rendered only by Turkish flagged ships and Article 3 restricted pilotage to provided only by Turkish citizens, thereby preventing foreigners from being pilots.

Law no. 2248 entitled "*Regulation regarding Maritime Lines and Shipyards and Docks Admi-*



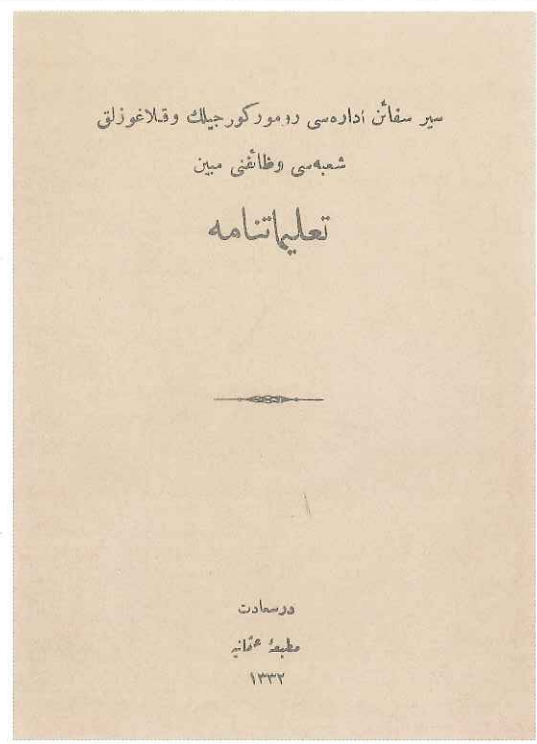
Römorkör filosu, 1927

Tugboats fleet in 1927

8 Haziran 1933'de yürürlüğe giren 2248 sayılı Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanunu'nun "Seyr-i Sefain İdaresine mevdu bulunan İstanbul Limanında Kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de devlet inhisarına alınmıştır" hükmünü taşıyan 1. maddesi ile kılavuzluk hizmetleri, devlet tekeli altına alındı.⁹² Kılavuzluk tekeli işleme hakkı 16 Haziran 1939'da yürürlüğe giren 3633 sayılı Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları

İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun'un 2 maddesi, d bendine göre Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'nün işgal ve görevleri arasında tanımlandı.⁹³ Bu hak ve görev, 30 Ocak 1937'de yürürlüğe giren, 3295 sayılı Denizbank Kanunu'nun 4. maddesi ile Denizbank'a geçti. 16 Ağustos 1951 tarihinde yürürlüğe giren 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu'nun 8. maddesi, f bendi ile Denizcilik Bankası Türkiye limanlarında kılavuzluk işleri ile yetkili kılındı.⁹⁴

Başta Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve TCDD, devlete tanınan kılavuzluk hizmetleri tekeli ilgili liman ve boğazlarda yerine getirmişlerdir. 1990'larda ise 1980'lerde ekonomide ortaya çıkan harekete bağlı olarak, limanlardaki yoğunluk sonucu kılavuzluk hizmetleri kamu kuruluşları yanı sıra, özel sektör tarafından da verilmeye baş-



1916 Tarihli
Kılavuzluk Teşkilatı
Talimatnamesi

1916 Instruction
for Pilotage
Organization.

nistrations" which went into effect on 8 June 1933, placed pilotage under the mandate of a state monopoly as reflected in Article 1 which provided that, Pilotage and towage in İstanbul port which is organized by Seyr-i Sefain and pilotage and towage on other Turkish Waters are entitled as State monopoly.⁹² The right to operate the pilotage monopoly was granted to the Shipping Administration General Directorate under article 2, subparagraph (d) of the State Shipping and Port Administration Ge-

neral Directorate Administration and Duties Code, law no. 3633, which went into effect on 16 June 1939.⁹³ This right and duty subsequently was transferred to Denizbank by Law 3295, which went into effect on 30 January 1937. Later Denizcilik Bank was made responsible for providing pilotage services in Turkish ports by Law No. 5842, entitled Denizcilik Bankası Anonymous Partnership Law, article 8 subparagraph (f).⁹⁴

The Turkish Maritime Organization, Inc. in particular, as well as TCDD, fulfilled the pilotage monopoly services in ports and the Straits as granted to them by the State. However, during the 1980's and 1990's, due to a growing economy, traffic increased in the ports. This created demand for additional pilotage services from the private sector, in addition to the State-provided

landı. Bu bağlamda Türkiye'nin çeşitli limanlarında hizmet veren özel kılavuzluk şirketleri kuruldu. Bu süreçte Denizcilik Müsteşarlığı'nın çıkarttığı 28 Ocak 1998 tarihli Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik önemli bir adım oldu. Bundan sonra Türkiye limanlarında kılavuzluk hizmetleri veren kamu kurumları yanında çok sayıda özel işletme faaliyete geçmeye başladı. (bkz. Ek Tablo) Özel kılavuzluk işletmelerinin faaliyete geçmesi ile hizmetin daha nitelikli verilmesi tartışmaları başladı.⁹⁵

Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri

Cumhuriyet döneminde kılavuzlukla ilgili önemli gelişmelerin başında, kılavuz kaptanların yeterliliklerini belirleyen düzenlemelerin yapılması gelmektedir. Bu bağlamda 1924'de kılavuz kaptan olmanın koşullarını, başka bir ifade ile yeterlilik şartlarını belirleyen bir talimatname yayınlandı.⁹⁶ Bu talimatnamenin 8. maddesine dayalı-



Yusuf Kaptan / Yusuf Captain,

Kılavuz Kaptan Şaban Okray, / Pilot Şaban Okray

services. Private pilotage companies began to provide services in the different ports of Turkey. During this period the by-laws, adopted by the Undersecretary for Maritime Affairs on 28 January 1998, were important. Afterwards, many privately-run pilotage operations began to provide pilotage services

(see Annex Table). As a result of private companies entering the market, controversy developed for the quality of services provided.⁹⁵

Qualifications of Pilots

One

of the more important developments concerning pilotage during the Republican era were the regulations establishing the qualifications of pilots. The criteria for becoming a pilot in 1924 was published in a directive.⁹⁶ Based on article 8 of the Directive, a set of rules was developed for the content and process of the exam to be taken as a precondition to becoming a pilot.⁹⁷

According to the 1924 regulations, port pilots were separated in two different classes: 1st and 2nd. The candidates had to have a minimum



Kılavuz kaptanlar bir arada, 1939

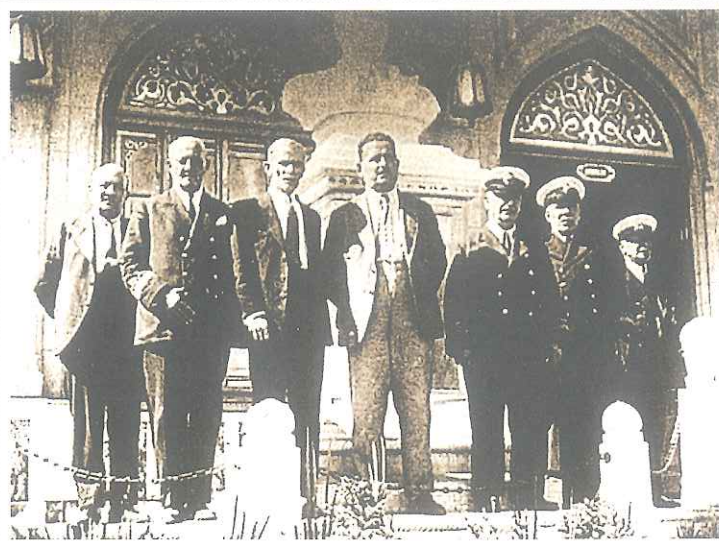
Pilots together with in 1939

narak da yine aynı yıl kılavuz kaptan olmak için girilecek sınavın içerik ve konularını belirleyen bir düzenleme yapıldı.⁹⁷

1924 düzenlemesine göre liman kılavuzları 1. ve 2. sınıf olmak üzere ikiye ayrıldı. Adayların en az 5 yıl deniz deneyimleri olmalıydı.

Yirmi yaşından küçük, kırk yaşından büyük olamamalıydılar. Yakın kıyı veya ikinci sınıf liman kaptanlığı diplomasına sahip oldukları halde, stajdan geçtikten sonra bu kılavuz kaptanlık sıfatına sahip olabilirdi. Boğazlar kılavuzları da 1. ve 2. sınıf diye ikiye ayrılmaktaydı. Adaylar, yirmi yaşından küçük, elli yaşından büyük olamamalıydılar. Yakın kıyı kaptanlık diplomasına sahip oldukları halde, stajdan sonra kılavuz kaptanlık sıfatına sahip olabilirdi. 2. sınıf boğazlar kılavuz kaptan adayının en az 5, 1. sınıf boğazlar kılavuz kaptan adayının ise en az 6 yıl deniz deneyimleri olmalıydı.

İlerleyen yıllarda kılavuz kaptan yeterlilikleri belirleyen diğer düzenlemeler yapıldı. 1955'de Kılavuz Ehliyetleri Hakkında Talimatname yürürlüğe girdi. Buna göre kılavuz ehliyetleri liman kılavuzları, Marmara kılavuzu ve İzmir Körfez kılavuzu olmak üzere üçe ayrıldı.⁹⁸ Bu talimatnameyi 28 Nisan 1966 tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik izledi.⁹⁹ Bu yönetmelikte 8 Eylül 1966'da bazı değişiklikler yapıldı.¹⁰⁰ 29 Haziran 1968'de yeni bir Kılavuz Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik yayınlandı.¹⁰¹ Uzun bir aradan sonra



1930'larda bir grup kılavuz kaptan

A group of pilots in the 1930s, Kol. / Coll. Eser Tutel

title of pilot. Pilots for the Straits were also separated in two different classes: 1st and 2nd. The candidates could be no younger than twenty years of age and no older than fifty. Even though they only held a near-shore diploma after completing the required apprenticeship, they could obtain the title of pilot. A 2nd class straits pilot had to have at least 5 years of sea experience, and a 1st class straits pilot at least 6 years of experience.

In the years to follow, other regulations were developed for pilot qualifications. In 1955, the Directive on the Qualifications of Pilots went into effect. According to this directive, pilot qualifications were divided into three categories: port pilots, Sea of Marmara pilots and Port of Izmit pilots.⁹⁸ This was followed by the 28 April 1966 Directive on the Qualifications of Pilots.⁹⁹ Certain amendments were made to the Directive on 8 September 1966.¹⁰⁰ On 29 June 1968, a new Directive on the Qualifications of Pilots was published.¹⁰¹ After a significant period of time had passed, a new Qualifications of Pilots was published on 31 December 1997.¹⁰² This Directive

of five years of experience, and could be no younger than twenty years of age and no older than forty. Even if they held a diploma as 2nd rank port pilot or near-shore captain, after completing the required apprenticeship they could obtain the

31 Aralık 1997'de yeni Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik yayınlandı.¹⁰² Bu yönetmelikte ise 27 Aralık 2001, 22 Ağustos ve 12 Eylül 2002, 8 Kasım 2003 tarihlerinde bazı değişiklikler yapıldı.¹⁰³

Kılavuz kaptan yeterliliklerini belirleyen bu düzenlemeler "T.C. karasuları içinde bulunan denizler, boğazlar, limanlar ve akarsularda seyreden, demirleyen, demirden kalkan, yanaşan ve kalkan gemilerin, can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamak için, aldıkları ve alacakları kılavuz kaptanların yeterliklerini belirlemek amacıyla hazırlanmıştır."¹⁰⁴

1997 yönetmeliğine göre dört çeşit kılavuz kaptan yeterliliği vardır.

1. Liman Kılavuz Kaptanı: Yalnız yetkili buldukları liman sınırlarında görev yaparlar.
2. İstanbul Boğazı Kılavuz Kaptanı: İstanbul Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde görev yaparlar.
3. Çanakkale Boğazı Kılavuz Kaptanı: Çanakkale Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde görev yaparlar.
4. Deniz Kılavuz Kaptanı: Liman sınırları dışında kalan yerlerde kılavuzluk hizmeti görürler. Ayrıca, kılavuzluk teşkilatı ve yetkili liman kılavuz



Bir grup Boğazlar kılavuz kaptanı, 1927

A group of straits pilots in 1927

was subsequently amended on 27 December 2001, 22 August 2002 and 8 November 2003.¹⁰³

These regulations establishing the qualifications of pilots were adopted in order to:

*Establish the qualifications of pilots for the protection of life, property and the safety of the environment for ships sailing in, anchored in, entering or leaving the seas, straits and port and rivers located within the territorial waters of the Republic of Turkey.*¹⁰⁴

The 1997 Directive provided for four different types of pilots qualifications:

Port Pilot: Could only work inside the borders of the port in which they were authorised.

Istanbul Straits Pilot: Provide services within the borders of the embarking and disembarking places in the Straits of Istanbul.

Çanakkale Straits Pilot: Provide services within the borders of the embarking and disembarking places in the Straits of Çanakkale.

Sea Pilot: Provide services in the area falling outside of the borders of the port. In addition, should a qualified pilot belonging to the pilotage organisation be unavailable in port, the Sea Pilot can act as a pilot within the port with the permis-

k a p t a n ı
mevcut ol-
mayan li-
manlarda,
İdarenin izni
ile, o limanın
kılavuz kap-
tanlığını da
yapabilirler.
Deniz kılavuz
kaptanları,
kılavuzladıkları ge-



Bir kılavuz motoru, 1937

A pilot boat in 1937

sion of the
administrati-
on. Sea Pi-
lots cannot
pilot a ship
inside a port
or the Straits
if there is a
qualified
pilot availab-
le, even tho-
ugh the sea
pilot may

minin vardığı limanda veya Boğazda yetkili liman veya Boğaz kılavuz kaptanı bulunduğu takdirde, o limanın veya Boğazın kılavuz kaptanlık yeterlik belgesini haiz bulunsalar dahi, gemiyi liman veya Boğaz sınırları içinde kılavuzlayamazlar.

1997 yönetmeliğine göre kılavuz kaptan yeterlik belgeleri almak için şu koşulları yerine getirmek gerekir:

1. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak.
2. Uzakyol Kaptanı (Oceangoing Master) yeterlik belgesine sahip olmak.
3. Sağlık durumu deniz hizmetine elverişli olmak.
4. Staj gormek ve bonservis almak.
5. İlgili sınav konularına göre yapılacak sözlü ve uygulamalı sınavı kazanmak.

Türk Boğazları ve Kılavuzluk

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinin boğazlardan geçiş için kullanılan bölümünü içeren bölge Türk Boğazları olarak tanımlanır.¹⁰⁵ Bu bölge, tarih boyunca önemli bir su yoludur. Türk Boğazlarının bu önemi, dünyanın değişen siyasal ve ekonomik koşullarında artarak sürmektedir. Buna paralel olarak, Türk Boğazlarında yoğunlaşan deniz trafiği, içerdii risk ve teh-

possess a certification of his qualification for that port or strait.

According to the 1997 Directive a pilot had to fulfill the following conditions in order to obtain certification:

Be a citizen of the Republic of Turkey

Possess certification as an Oceangoing Master

Be in good health for sea duty

Have completed an apprenticeship and obtained references

Pass written and practical exams

The Turkish Straits and Pilotage

The Turkish Straits are defined as including the Straits of Istanbul and Çanakkale and the area used for passage between these two straits in the Sea of Marmara.¹⁰⁵ Throughout history, this area has always been an important waterway. The importance of the Turkish Straits has increased with the changing political and economic conditions of the world. At the same time, the growth of vessel traffic has increased the risk of navigational hazards of the area. As a result, the importance of pilotage for passage through the Straits has also increased. However,



1927 yılında İstanbul limanı

Port of Istanbul in 1927

likelerden dolayı bölgenin güvenliğini de tehdit eder bir duruma geldi. Buna bağlı olarak Türk Boğazları geçişinde, kılavuzluk hizmetlerinin taşıdığı önem arttı. Ancak Türk Boğazlarından geçişte, kılavuz kaptan alma zorunluluğunun bulunmaması artan trafiğe paralel, tehlikeleri de arttırmaktadır.

Türkiye'nin Türk boğazları üzerindeki egemenliği Osmanlı Devleti zamanına dayanır. 1484 yılında Osmanlı Devleti'nin bütün Karadeniz havzasına egemen olması ile Boğaz geçişlerini düzenleme hakkını da Osmanlı Devleti elde etti. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar Osmanlı Devleti'nin yabancı savaş ve ticaret gemilerine Boğazları açma zorunluluğu yoktu. XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu uluslararası ilişkiler çerçevesinde Boğazların statüsünde değişiklikler gündeme geldi. 1829 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan Edirne Antlaşmasına göre Osmanlı Devleti, savaş halinde olmadığı bütün devletlerin ticaret gemilerine Boğazları açmayı kabul etti. Birinci Dünya Savaşına kadar, 1774-1840 döneminde yalnızca üç kez,

since it is not mandatory to take a pilot, parallel to the increase in traffic is the increase in risk.

The sovereignty of Turkey over the Straits dates back to the time of the Ottoman State. After acquiring complete dominion over the entire Black Sea basin, in 1484 the Ottoman Empire also acquired the right to regulate passage through the Straits. Until the Treaty of Küçük Kaynarca in 1774, the Ottoman State was not obliged to allow the passage of foreign war ships or merchants ships through the Straits. During the 19th century, as a result of international treaties to which the Ottoman State was party, changes occurred concerning the status of the Straits. According to the Treaty of Edirne concluded between Russia and the Ottoman Empire in 1829, the Ottoman State agreed to open the Straits to all merchant vessels of all flags, except in times of war. Until the First World War, between the period of 1774-1840, Russian warships were given the opportunity to pass through the Straits on three occasions, and even then only for a

nakkale Boğazları, bunların üç mil açıkları ve Marmara Denizi üzerindeki geçişleri düzenlemek ve denetlemek yetkileri ile donandı. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması ve bu antlaşmaya dayanarak hazırlanan ve imzalanan Boğazlar Rejimine Dair Sözleşme ile Türkiye'nin sınırlı serbest geçiş talebine karşın, savaş ve barış zamanlarında ticaret ve savaş gemilerine ve uçaklara geçiş serbestisi tanındı. Buna göre kılavuzluk isteğe bağlı kılındı.

1930'larda dünya barışını tehdit eden gelişmelerin belirmesi, Lozan Antlaşması ile Boğazlar üzerinde elde etmiş olduğu haklarını güvenliği için yetersiz bulan, yani Boğazların silahsızlandırılmasını ve Boğazlar Komisyonu'nun egemenlik haklarını sınırlandırdığını düşünen Türkiye, Boğazlar rejiminin yeniden düzenlenmesi için bir konferans toplanmasını talep etti. Bu bağlamda toplanan Montrö Konferansı'nın sonunda imzalanan ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türk boğazlarının bugün de

Straits and the Sea of Marmara. In return for Turkey's request for limited passage rights, the Treaty of Lausanne on the Regime of the Turkish Straits, signed on 24 July 1923, recognized free passage rights to war vessels and merchant ships, as well as planes, in times of peace and war. Pilotage was made optional.

During the 1930's as peace fell under the threat of a new world war, Turkey called for a new conference, being dissatisfied with the rights granted by Lausanne Treaty which had neutralised the Straits. A conference was convened in the Swiss City of Montreux where on the 9th of November 1936 the Montreux Convention on the Regime of the Turkish Straits was signed, and is still in effect today. The Convention recognized the free passage right of merchant vessels, making pilotage and tugs optional.

After the Second World War, the world fleet and shipping recorded growth. This was reflected in the amount of traffic going through the





*Tuna'dan gelen buzlar İstanbul Boğazı'nda,
Şubat 1954*

*Ice blocks flowing from Danube invaded the Strait
of Istanbul, February 1954*

geçerli olan statüsü belirlenmiş oldu. Buna göre ticaret gemileri kılavuz kaptan alma zorunluluğu olmaksızın Boğazlardan geçiş serbestisi kazandılar.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya deniz ticaret hacminde ve gemi filosunda büyüme kaydedildi. Bu gelişme Türk Boğazlarından geçen trafiğe yansdı. Deniz trafiğindeki yoğunluk, beraberinde kazaları getirdi. Türkiye bu süreçte Boğazlar trafiğine yönelik yeni düzenlemeler yapma gerekliliğini hissetti.¹⁰⁶ Bu bağlamda 11 Ocak 1994'de Res-

mi Gazete'de yayınlanarak 1 Temmuz 1994'de yürürlüğe giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük çıkarıldı. Bu tüzüğü, 1998'de yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü izledi.¹⁰⁷ Türk Boğazlarında meydana gelen kazaların en önemli nedenlerinden biri, kılavuz kaptansız geçişlerdir. Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kılavuzluğun zorunlu olmaması nedeniyle transit Boğaz geçişlerini kılavuz kaptan nezaretinde zorunlu kılma imkanına sahip değildir. 1994 yılında IMO Türk boğazlarından geçiş yapan bütün gemilerin kılavuz kaptan almasını önemle önermiştir. 1994

 <p>Sicil 57 İSTANBUL</p> <p>1335 doğumta NUSRAT TENGÜZER'E</p> <p>(Gemiadamları ve Denizci Ehliyetleri Talimatnamesi) gereğince İSTANBUL LİMAN KILAVUZ LUĞU</p> <p>ehliyet belgesi verilmiştir.</p> <p>27.8.1952 8973</p>	<p>M. T. No. _____ No. _____</p> <p>Yan sahib de fotoğrafı yapışık</p> <p>1335 doğumta NUSRAT TENGÜZER'E</p> <p>(Gemiadamları ve Denizci Ehliyetleri Talimatnamesi) gereğince İSTANBUL LİMAN KILAVUZ LUĞU</p> <p>ehliyet belgesi verilmiştir.</p> <p>27.8.1952 ULAŞTIRMA BAKANLIĞI</p>
 <p>ERİŞİM NO Access Number : LK0032</p> <p>ADI Name : RIZA DOĞU</p> <p>SOYADI Surname : TENGÜZER</p> <p>BABA ADI Father's name : HASAN NUSRAT</p> <p>DOĞUM YERİ Place of birth : İSTANBUL</p> <p>DOĞUM TARİHİ Date of birth : 07/12/1953</p>	<p>KILAVUZ KAPTAN YETERLİLİKLERİ HAKKINDA YÖNETMELİK GEREĞİNCE According to the Pilot's Competency Certificate Regulations</p> <p>LİMAN KILAVUZ KAPTANI</p> <p>PORT PİLOT</p> <p>YETERLİLİK BELGESİ ALMAYA HAK KAZANMIŞTIR. VERİLDİĞİ TARİH Date of issue</p> <p>04/11/1998</p> <p>BELGEYİ VEREN TAM YETKİLİNİN İMZASI Signature of duly authorized Official</p>

Baba-oğul kılavuz kaptanlar. Nusrat Tengüzer'in kılavuz kaptan ehliyeti (üstte) ve Oğlu Doğu Tengüzer'in kılavuz kaptan yeterlilik belgesi

Competency certificates of two pilots; the father (upper) and the son

Turkish Straits, and brought an increase in accidents. During this period, demands were placed upon Turkey to introduce new regulations for maritime traffic in the Straits.¹⁰⁶ In response to these demands, the Turkish Straits Maritime Regulations went into effect on 1 July 1994 upon publication on 11 January 1994 in the Official Gazette, and were subsequently replaced by the 1998 Turkish Straits Maritime Regulations.¹⁰⁷ One of the most important causes of accidents in the Turkish Straits was the

failure to use pilotage services during passage. Because of the provision in the Montreux Convention making pilotage optional, Turkey is not able to unilaterally impose pilotage requirements. However, in 1994 the IMO Rules and Recommendations for the Turkish Straits strongly recommended that ships use pilotage services during passage through the Straits, while article 31 of the 1994 Regulations had made it mandatory for Turkish flagged vessels 150 meters or greater to use pilotage services when in passage through the Straits. Later, on the grounds that this article was a violation of the provision in the

tarihli Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü'nün 31. maddesinde 150 metre ve daha büyük Türk bayraklı gemilerin Boğaz geçişlerinde kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirildi. Bu hüküm Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen "geçiş yapan gemiler arasında bayrak ve yük ayrımı yapılamayacağı" kuralına aykırı bulunarak kaldırılır. 1998'de yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde ise böyle bir hüküm yoktur.¹⁰⁸

Türk Boğazlarından geçişlerde kılavuz kaptan alma zorunluluğunun bulunmaması, her geçen gün başta İstanbul olmak üzere, bölgenin güvenliğini tehdit etmektedir. Özellikle kılavuz kaptansız olarak Boğazları geçen ham petrol ve diğer kimyasal madde yüklü tankerler yüzen bombaları andırırlar.¹⁰⁹ Kılavuz kaptansız geçişlerin, Türk

Montreux Convention that " In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of passage and navigation....under any flag and with any kind of cargo...." it was removed.¹⁰⁸

The fact that not every ship takes a pilot during passage through the Turkish Straits creates a great risk, especially for the city of Istanbul-particularly taking into account that tankers transporting crude oil and other dangerous cargo can be like floating bombs.¹⁰⁹ The primary reason for accidents in the Turkish Straits is the failure of ships to take pilots. In the past twenty years 85% of accidents that took place did not have a pilot on board.¹¹⁰ In addition to not taking a pilot other reasons for accidents in the Turkish Straits include:¹¹¹ unfavorable natural conditions, such

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayı
3719

Kararname

RESİDÜMÜR

K. Atatürk

Bş. V. *c. 387*

Ad. V. *3. S. S. S.*

M. M. V. *M. M. V.*

Da. V. *S. K. K.*

Ha. V. *8. P. P. P.*

Ma. V. *M. M. V.*

Mi. V. *M. M. V.*

No. V. *A. C. C.*

İk. V. *İk. V.*

S. İ. M. V. *S. İ. M. V.*

G. İ. V. *G. İ. V.*

Zr. V. *Zr. V.*

Döviz Tahsisatı

Türkiye sanayileşmeye oldukça geç başladığı için denizcilik alanında da gereksinim duyduğu sanayi mallarını ithal etmek zorunda kalmıştır. 30 Mayıs 1938 tarihli bir kararname ile Amerika'dan ithal edilecek makineler için gereken dövizin tahsis edilir.

Kaynak: BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası), Fon Kodu 30.18.1.2., Dosya 257-221, Yer No. 83.48.19.

Foreign Currency Appropriation

As industrialization began late in Turkey most of the goods needed for shipping had to be imported. By a Directive dated 30 May 1938 the required foreign currency was appropriated for used in the purchase of machines to be imported from the United States.

Boğazlarında meydana gelen kazaların ilk nedeni olduğu dikkat çekmektedir. Son yirmi yıl içinde yaşanan kazaların % 85'ini kılavuz kaptan almaya gemiler yapmıştır.¹¹⁰ Kılavuz kaptan almama yanında, Türk boğazlarında yaşanan kazaların diğer nedenleri şunlardır:¹¹¹ Doğa koşullarının kötü olması, yani şiddetli rüzgar, kuvvetli akıntı, sis, kar tipi ve şiddetli yağmur; gemi kullanıcısının deneyimsiz, yetersiz, bilgisiz ve dikkatsiz olması, yanlışlığı düşmesi; gemilerin teknik yeterliliklerinin tam olmaması, yani eksik donanımlı ve arızalı olmaları; deniz trafiğinin yoğun olması; deniz trafiğini düzenleyen kuralların eksikliği; mevcut kurallara uyulup uyulmadığının tam olarak denetlenememesi; çevresel seyir yardımcılarının ve deniz trafiği bilgi akışının eksikliği. Son üç neden, 1994'de yayımlanan Tüzük ile başlayan VTS ile sonuçlanan süreçte etkisini yitirmiştir.

as high winds, strong currents, fog, snow storms and rain storms; inexperienced, careless, poorly qualified, uninformed ship operators; ships not possessing sufficient technical capacity, that is lacking properly functioning equipment; dense maritime traffic; lack of effective traffic management rules; inability to properly monitor compliance with existing rules; and lack of sufficiently trained navigational and communication aides. These last three reasons lost their effect in the process beginning by the enactment of the 1994 Regulation and lasting by VTS.

With the increase in the amount of traffic, there is a corresponding increase in the number of ships not taking pilots during passage through the Straits. Indeed, 60% of ships in passage do not take a pilot.¹¹² At this point as it is not pos-

T. C.
BAŞVEKÂLET
Kâretler Müdürlüğü
Sayı: 2
170

KARARNAME

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARSIVI

10/2/934 tarih ve 9831 sayılı kararnameye neyildir.
2239 sayılı Deniz Yolları İşletme Kanununa göre devlete idare edil-
mekte olan Klaguzluk ve Rombrkürçüllük Müdürlüğünün İzmirde bulunan -
şefliğinin, resmi telgrafla muhabereye salâhiyettar makamlar listesine
ilâve edilmesi; İktisat Vekillliğinin 17/2/934 tarih ve 729 sayılı -
tenkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 21/2/934 toplanışında kabul
edilmiştir.

21/2/934

REİSİCUMHUR

Caferi M. Kemaly

Bs. V.

[Signature]

Ad. V.

[Signature]

M. M. V.

[Signature]

Da. V.

[Signature]

Hs. V.

[Signature]

Ma. V.

[Signature]

Mi. V.

[Signature]

Na. V.

[Signature]

İk. V.

[Signature]

S. İ. M. V.

[Signature]

G. İ. V.

[Signature]

Za. V.

[Signature]

Telgrafla haberleşme izni

Kılavuzluk için haberleşmenin önemi büyüktür. 21 Şubat 1934 tarihli bir kararnameme ile İzmir'de bulunan Kılavuzluk ve Rombrkürçüllük Şefliğinin resmi telgrafla haberleşmesine olanak verilir. Kararnamenin altında dönemin cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, başbakan İsmet İnönü ve diğer hükümet üyelerinin imzası bulunur.

Kaynak: BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası), Fon Kodu 30..18.1.2., Yer No. 42.9..10.

Permission to communicate by telegraph

Communication by telegraph was been of great importance for maritime pilotage. By a Directive dated 21 February 1934 the Pilotage and Tug Headquarters was given the telegraph capabilities. The Directive carried the signatures of the President of that time Mustafa Kemal Atatürk and Prime Minister İsmet İnönü as well as the signatures of other members of the government.



*Kılavuz İstasyonu Tophane / İstanbul
1940'lar*

*Pilot Station Tophane / İstanbul
1940s*

Boğazlardaki deniz trafiğinin artışına bağlı olarak kılavuz kaptansız geçişlerin de arttığı biliniyor. Hatta Bunun % 60'ı bulunduğu belirlenmiştir.¹¹² Bu noktada Türkiye'nin kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirme imkanı sınırlı olduğu için, yapacağı kılavuz kaptan almayı özendirme olabilir. Bu amaçla hizmetin daha hızlı verilmesinden, daha ucuz verilmesine kadar bir dizi önlem gündeme gelmektedir.¹¹³ Bunlar içinde en son gerçekleştirilene VTS'dir.

Alınacak her türlü önlem bir yana, Türk Boğazlarından transit geçişlerde zorunlu kılavuz kaptan uygulamasına gidilemediği sürece yüksek risk baskısı hissedilmeye devam edecektir.

sible to make pilotage mandatory for non-stopover passage through the Turkish Straits. The only option is to encourage the use of pilots. With this objective, a number of initiatives to provide faster and cheaper service have been brought under discussion.¹¹³ The most recent of these that went into effect was the VTS.

Notwithstanding all measures taken, so long as pilotage is not mandatory for non-stopover passage through the Turkish Straits, the risks of an accident will continue to be present.



Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

Derneğin Kuruluşu
Kuruluşun Ardından Etkinlikler
Yurtdışı Meslek Birlikleri ile İlişkiler,
Üyelikler ve Etkinlikler
IMPA Üyeliği ve Çalışmalar
EMPA Üyeliği ve Çalışmalar
IMO İçerisindeki Çalışmalar
Diğer Yurt Dışı Etkinliklerden Bazıları
Yurt İçi Etkinlikler

Turkish Maritime Pilots' Association

The Foundation of the Association
Activities After the Foundation of TUMPA
External Relations with International Associations,
Membership and Activities
Membership with IMPA and Activities
Membership with EMPA and Activities
IMO Activities
Other International Activities
Domestic Activities

Derneğin Kuruluşu

1960'lı yılların sonlarına doğru Türk kılavuz kaptanlarının sorun ve gündemlerini meşgul eden konular arttı. Bu bağlamda bir derneğin kurulması gündeme geldi. 1968 yılının Ocak ayının soğuk ve karlı bir günü, Harem'de bağlı bulunan Alemdar kurtarma gemisinin salonunda Kaptan İsmet Ülger eski bir Remington daktilo makinesinden üç adet kuruluş dilekçesini tamamlayıp çıkarmasıyla Derneğin kuruluşu fiilen başladı. İsmet Ülger Kaptan dilekçeyi yazdıktan sonra Sirkeci'ye geçti; kar altındaki Ankara Caddesinden yürüyerek Valilik binasına ulaştı. Dernekler masasına kuruluş dilekçesini sunduktan sonra, aynı yoldan tekrar Harem'e döndü. Kendisini orada beklemekte olan Kaptan Necdet Musaoğlu ve Kaptan Oktay Umul'a haber verdi. Bu üç kişi, ha-

The Foundation of the Association

During the 1960's the problems and issues concerning pilotage began to increase. This in turn brought about the matter of establishing an association. On a cold, snowy day in January 1968, in a small room on the salvage ship Alemdar, Captain İsmet Ülger was typing up three copies of the petition to establish a pilots' association on his old Remington typewriter. After typing up the petition, Captain İsmet Ülger went to Sirkeci; walking along the snowy Ankara Avenue, he reached the Governor's building. After presenting the petition to the Bureau of Associations, he returned to Harem by the same route. There he gave the news to Captains Necdet Musaoğlu and Oktay Umul. The three Captains wished each other luck and congratulated each ot-



Photo: C. İSTİKBAL

Karadeniz'den İstanbul Bağazı'na giren
yükü bir süper tanker

*A laden tanker entering the Strait of
İstanbul from Black Sea.*

yırlı olsun temennileri arasında, birbirlerini tebrik ettiler. Bu ilk başvurunun ardından gelen olumlu yanıt üzerine dernek, 29 Ocak 1968 Pazartesi günü saat 20.00 de tüm kurucular ile toplanarak "Deniz



Boğazdan bir platform geçisi

A platform passing the Strait of Istanbul

her on their efforts thus far. After receiving a favorable response from the Governor, on Monday, 29 January 1968 at 20:00 hours, the "Pilots Association" held its first meeting and was officially establis-

Pilot Kaptanlar Cemiyeti" adı altında resmen kurulmuş oldu. 4 Şubat 1968 Pazar günü ilk kongresini yapan dernek, ilk yönetim kurulunu seçti ve çalışmalarına başladı.

Derneğin 28 kişiden oluşan kurucularının adları şöyledir: Necdet Musaoğlu, Ziya Zapçı, Mustafa Düzgüt, İsmet Ülger, Zeki Serenli, Nurettin Şairoğlu, İsmail Yıldırım, Metin Işın, Cemal Ustaoglu, Ferhat Tüysüz, Muhittin Sülün, Sabahattin Giray, Sami Kalevez, Oktay Umul, A. Nihat Uzun, Mustafa Yenigün, Eşref Can, Coşkun Cercişoğlu, Oktay Babacan, Sadık Aynacı, Aziz Demirtay, Şakir Göksu, Mashar Arıkan, Nazım Pamir, Hasan İlbantekin, Ali Mete, Esat Özengin ve Salih Sarıoğlu.

Derneğin ilk yönetim kurulu şu isimlerden oluşuyordu:

Başkan: Oktay Umul, Başkan Yardımcısı: Oktay Babacan, Genel Sekreter: Coşkun Cercişoğlu, Muhasip: Ferhat Tüysüz, Veznedar: Mustafa Düzgüt.

Kuruluşun Ardından Etkinlikler

Kuruluşunu tamamlayan dernek, büyük bir

hed. On 4 February 1968 it held its first Congress, elected the first executive committee, and started to work.

The 28 founding members are as follows:

Necdet Musaoğlu, Ziya Zapçı, Mustafa Düzgüt, İsmet Ülger, Zeki Serenli, Nurettin Şairoğlu, İsmail Yıldırım, Metin Işın, Cemal Ustaoglu, Ferhat Tüysüz, Muhittin Sülün, Sabahattin Giray, Sami Kalevez, Oktay Umul, A. Nihat Uzun, Mustafa Yenigün, Eşref Can, Coşkun Cercişoğlu, Oktay Babacan, Sadık Aynacı, Aziz Demirtay, Şakir Göksu, Mashar Arıkan, Nazım Pamir, Hasan İlbantekin, Ali Mete, Esat Özengin ve Salih Sarıoğlu.

The members of the first executive committee are the following:

President: Oktay Umul, Vice-President: Oktay Babacan, General Secretary: Coşkun Cercişoğlu, Secretary: Ferhat Tüysüz, Treasurer: Mustafa Düzgüt.

Activities After the Foundation

The new Association began its work with much enthusiasm and energy. Many reports were prepared concerning problems facing the pro-

gayret ve heves ile çalışmalarına başladı. Sektörü ilgilendiren sorunlar ile ilgili birçok raporlar hazırlandı. Ancak o tarihlerde sivil toplum örgütlerine çok sıcak bakılmıyordu; bundan dolayı ilgili bürokratların uzak durması neticesinde bir sonuca ulaşamadı. Bu nedenle kuruluşu takip eden ilk yıllarda dernek faaliyetleri daha ziyade üyelerinin sorunlarını çözmek ve teknik konularda gerekli yerlere bilgi vermek üzerine yoğunlaştı.

Kuruluş adresi "Meclis-i Mebusan Cad. Kerivan Han No: 4 Fındıklı" olan dernek, kısa bir süre sonra "Havaginyan Han Kat 1, Daire 9-11"de çalışmalarını sürdürmeye devam etti. 3 Şubat 1972 tarihinde ise dernek merkezi bu kez "Karaköy Galata Mumhanesi Vakıflar Başmüdürlük Pasajı No: 22" adresine taşındı.

1970'li yıllarda ise, biraz da dönemin koşulları gereği, derneğin çalışmaları, Denizcilik Bankası bünyesinde bulunan üyelerinin iş ve yaşam standartlarını yükseltmek yönünde çalışmalar yapmak oldu. Deniz Pilot Kaptanlar Cemiyeti, sektör içerisinde gerek kılavuzlukla ilgili gerekse denizci-



Kılavuz kaptanlar bir genel kurul sonrası toplu halde.

Pilots all together after a general meeting.

fession. However, at that time there was not much support for civil society groups, which in turn prevented anything from being accomplished. For this reason during the first years of its establishment the function of the association was primarily directed towards solving the problems of its members and providing information for solving technical matters.

The address of the Association was Meclis-i Mebusan Cad. Ker-

van Han No:4 Fındıklı moving afterwards to Havaginyan Han Kat 1, Daire 9-11. On 3 February 1972 the headquarters moved to "Karaköy Galata Mumhanesi Vakıflar Başmüdürlük Pasajı No: 22.

During the 1970's, on account of the conditions of those days, much effort was expended to improve the working and living conditions of its members. The Pilot Association worked to make sure that problems facing pilotage and shipping reached the necessary persons.

After the military intervention of 12 September 1980 took place, the Pilots Association was



Istanbul Boğazi'ndan geçiş yapan bir tanker

A tanker passing away through the Strait of İstanbul

lik konularıyla ilgili çözümleri için önerilerini gerekli yerlere ulaştırmağa çalıştı.

12 Eylül 1980 tarihinde gerçekleştirilen askerî müdahaleden sonra bütün diğer sivil toplum örgütleri gibi Deniz Pilot Kaptanlar Cemiyeti de kapatıldı. Daha sonra sivil toplum örgütlerinin faaliyetlerine izin verilmesi sonrası; 4 Mayıs 1984 tarihinde yapılan genel kurul toplantısı ile Deniz Pilot Kaptanlar Cemiyeti çalışmalarına tekrar başladı. Bu başlangıç ile beraber yine bir adres değişikliği oldu. Dernek "Sıra Mağazalar No. 35 Tophane" adresine taşındı.

4 yıl kadar süren kapanma sonrasında Derneğin tekrar açılmasıyla, ilk yıllar bir toparlanma ve kendini tekrardan ifade edip, sesini duyurma çabaları ile geçti. Bu çalışmalar faydasını verdi. Ülkenin diğer limanlarındaki kılavuz kaptanların katılımı ile cemiyet büyümeğe başladı. Bu arada Türk Boğazlarının artan tanker trafiği ve oluşan kazalar nedeni ile ülke gündeminin ön sıralarına girmesi neticesinde cemiyet bilhassa 15. dönemden sonra çalışmalarını hızlandırdı görüşlerini ve hazırladığı tasarımları denizcilik sektörünün ve hü-

shut down, like all other civil society groups. Later, when civil society groups were once again permitted to function, the Pilots Association recommenced after its General Assembly meeting, held on 4 May 1984. This new start also brought another change of address, to Sıra Mağazalar No. 35 Tophane.

The first four years following the closure of the Association were spent on efforts of re-establishment and reorganization. These efforts were successful, and the Association began to grow as other pilots joined from other ports of Turkey. During this time period the increase in traffic in the Straits, along with the increase in accidents, brought pilotage to the forefront of public interest. The work of the Association gained momentum, especially after the 15th period, as it began to present its views on maritime matters to the shipping sector and government.

The Turkish Straits Maritime Traffic Scheme Regulations and VTS (Vessel Traffic Services) began during this time period. Support was provided to the establishment of the Undersecretary

kümetlerin görüşüne sundu.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük, VTS (Gemi Trafik Hizmetleri) gibi bugün artık herkesin farkında olduğu kavram ve kurumların temelleri o günlerde atılmağa

başlandı. 10 Ağustos 1993 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı'nın kurulması ile Müsteşarlık bünyesinde devam eden tüzük çalışmalarına aktif katılım ve destek sağlandı. 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" büyük oranda derneğin teknik danışmanlığı ve önerileri ile oluşturuldu.

16 Ekim 1992 tarihinde yapılan genel kurulda, verilen önergeler ile dernek ana tüzüğünde bir takım değişikliklere gidildi; değişiklikler arasında derneğin adının "Kılavuz Kaptanlar Derneği" olarak değiştirilmesi de vardı. Yine yapılan bir başka değişiklik ile o güne kadar her sene yapılan dernek genel kurullarının, iki yılda bir yapılmasına karar verildi.

Çalışmalarını büyüten dernek, artık bulunduğu yere sığmamaya başladı. 8 Nisan 1994 tarihinde dernek merkezi, halen faaliyetlerini sürdürmekte olduğu "Sıra Mağazalar No: 83-85 Tophane" adresine taşındı.

1990'lı yıllarda Türkiye'de özelleştirme hız kazandı. Bu arada Türkiye Denizcilik İşletmeleri



Kandilli'ye yaklaşan bir tanker

A tanker drawing near Kandilli

for Maritime Affairs, which was established on 10 August 1993, as well as the legislative work that continued under the auspices of the Undersecretary. The Regulations for Traffic Management in the Turkish Straits

and the Sea of Marmara that went into effect on 11 July 1994 came about largely due to the efforts of the Association.

Based upon proposals submitted at the General Assembly meeting held on 16 October 1992, changes were made to the articles of association; among these changes included changing the name to the Pilots' Association. Another change was to make the General Assembly meeting biannual instead of annual.

As its work expanded, the Association could no longer fit in its headquarters and so moved again to : Sıra Mağazalar No: 83-85 Tophane where it has remained since 8 April 1994.

Privatization gained speed in Turkey during the 1990's. The Turkish Maritime Administration Inc., under the auspices of which pilotage services are provided, was included in Turkey's privatization programme. The Association conducted a study showing that in many developed maritime states, pilotage services were provided by Pilot organizations. A proposal was thereby submitted along these lines to establish such an or-

Anonim Şirketi bünyesinde verilmekte olan kılavuzluk hizmetlerinin özelleştirilmesi de gündeme geldi. Dernek; yaptığı araştırmalarla dünyada kılavuzluk hizmetlerinin pek çok gelişmiş denizci ülkede kılavuz kaptanlar tarafından kurulmuş teşkilatlarca verildiğini belirlemişti ve Türkiye’de de bu paralelde bir kılavuzluk hizmet teşkilat yapısı oluşturulmasını önermekteydi. Bu amaçla Dernek 1995 yılında belli başlı Avrupa ülkelerinin (Almanya, İtalya, Belçika, Fransa) kılavuzluk kanunlarını Türkçeleştirerek ilgililerin bilgisine sundu. Türkiye’de de Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 10 Ocak 1995 tarihinde dernek yönetimi ile temas kurarak kılavuzlukta özelleştirmelerde Derneğin görüş, öneri ve taleplerini sordu. O dönemde Dernek Başkanı olan Aykut Erol’un ve diğer yönetim kurulu üyelerinin ısrarlı çalışmaları ve üyeler ile yapılan bir dizi toplantılar sonucunda yalnızca Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi bünyesinde çalışan kılavuz kaptanlar bir araya getirilerek 20 Temmuz 1995 tarihinde Türkiye’nin kılavuz



Çarmıhta
kılavuz kaptan

A pilot on the
pilot ladder

ganization in Turkey.

In 1995 the Association translated the pilotage services laws of European countries such as Germany, France, Italy and Belgium and submitted them to the relevant authorities.

On 19 January 1995 the Head of the Privatization Administration for Turkey requested the views, demands and suggestions of the Association regarding the privatization of pilotage in Turkey. During that period, thanks to the persistence and hard work of the President of the Association, Captain Aykut Erol, and other members of Executive Committee. After many meetings held by members, the first and only pilots company-DEKAŞ-was formed on 20 July 1995, consisting of 122 pilots. The purpose of the company was to provide pilotage services in Turkey by bringing together all pilots in Turkey under the auspices of one company.

However, as a result of certain impediments encountered during the privatization process, this goal was not fulfilled entirely.

kaptanlar tarafından oluşturulmuş ilk ve tek kılavuzluk teşkilatı olan ve başlangıçta 122 kılavuz kaptanı bir araya getiren Deniz Kılavuzluk Anonim Şirketi (DEKAŞ) kurulmuş oldu. Aslında amaç kılavuzluk hizmetlerini tüm Türkiye’de ve tüm kılavuz kaptanların katılımıyla aynı teşkilat çatısı altında vermektir; ancak Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nin özelleştirilmesinde meydana gelen tıkanmalar neticesinde bu gayeye tam anlamıyla ulaşılamadı. Kurulan şirket İzmit Körfezi ve İskenderun Körfezinde kılavuzluk hizmetleri için İdare’den aldığı izinle 1996 yılından itibaren hizmet vermeye başladı.

Bu arada daha önce başlatılmış olan çalışmalar amacına ulaştı. T.C. Bakanlar Kurulu’nun 5 Haziran 1996 tarihinde aldığı bir kararla Derneğin meslek ve ülke yararına yaptığı çalışmalarını ve tüm Türkiye çapında mesleği temsil ettiğini kabul ederek adının başına "Türk" kelimesi getirilmesini onayladı. Böylece derneğin adı "Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği" oldu.

Yurtdışı Meslek Birlikleri ile İlişkiler, Üyelikler ve Etkinlikler

IMPA Üyeliği ve Çalışmalar

Dünya Kılavuz Kaptanlar Birliği (International Maritime Pilots’ Association, IMPA), Haziran 1970’de Almanya’nın Kiel şehrinde bir araya gelen 5 kıtadan kılavuz kaptanlarca kurulmasına karar verilen, 1971 yılında Amsterdam’da kuruluşu resmen ilan edilen ve bugün 50’ye yakın ülkeden 8000 civarında üyesi bulunan bir meslek kuruluşudur. Kuruluşundan 2 yıl sonra, Kasım 1973’de Uluslararası Denizcilik Örgütü’nde (IMO) danışmanlık statüsüne hak kazanmıştır ve bugün de bu konumu sürdürmektedir.

IMPA’nın amacı, kılavuz kaptanın kendi gü-

The company has only been able to provide services in the Bays of İzmit and İskenderun by permission obtained in 1996.

By decision of the Council of Ministers on 5 June 1996, in recognition of the contribution made by the association to the profession and the interest of the country, the Association was granted the right to include "Turkish Republic" in its title, therefore becoming the Turkish Maritime Pilots’ Association (TUMPA).

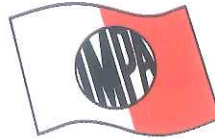
External Relations with International Associations, Membership and Activities

Membership with IMPA and Activities

The International Pilots’ Association (IMPA) is a professional association, the creation of which was decided in June of 1971 when pilots from five continents gathered in the city of Kiel, Germany. It was formally established in 1971 in Amsterdam, today having 8000 members from nearly 50 countries. Two years after its creation in November 1973, it acquired the status of advisor to the International Maritime Organization (IMO), a position it continues to maintain.

The purpose of IMPA is to improve the standards of pilotage at a global level, create discussion among its members, and provide a forum for the exchange of information which can later form the basis of proposals to the international shipping community. Within this framework, IMPA works with other professional associations and legislative bodies at the local and international levels, engaging in cooperative technical undertakings as well as exchange of information.

Although the membership of the Association with the International Pilots’ Association IMPA and the European Pilots’ Association (EMPA)



venliği de dahil olmak üzere, kılavuz kaptanlık mesleğinin standartlarını küresel ölçekte yükseltmek, kendi üyeleri arasında bilgi ve fikir alışverişini sağlamak ve bu şekilde ortaya çıkarılacak bilgi ve deneyimlerin süzgecinden geçmiş önerileri dünya denizciliğinin hizmetine sunmaktır. Bu çerçevede IMPA, diğer sektör kuruluşları ve kural koyucular ile de yerel, ulusal ve uluslar arası düzeyde teknik işbirliği ve bilgi alışverişine gitmektedir.

Derneğin Dünya Kılavuz Kaptanlar Birliği'ne (IMPA) ve Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği'ne (EMPA) üyelikleri yakın tarihte gerçekleşmiş olmakla birlikte bu kurumlarla ilişkisi daha eskiye uzanır. Dernek, kurulduktan kısa bir süre sonra IMPA'ya üye olmak için bir dizi çalışma içine girmişti. Denizcilik Bankası Yönetim Kurulundan da 5 Mart 1971 tarih ve 2065 sayılı karar ile IMPA'ya üye olunmasında bir sakınca olmadığına dair bir yazı da alınmasına rağmen, diğer bürokratik aşamalar geçilemedi. Aradan bir süre geçtikten son-

is recent, the relationship between the three associations has a much longer history. Shortly after Association was formed, it began to work towards membership with IMPA. Despite having received approval from the Board of Directors of the Denizcilik Bank, by decision no. 2065 dated 5 March 1971, Association was not able to overcome other bureaucratic hurdles. After some time had passed, despite once again adopting a decision at the executive committee meeting on 2 April 1978, no results were obtained for the same reasons. Following the decision adopted on 5 September 1988 to apply for membership, correspondence with IMPA commenced again.

However, because of restrictions placed on the activities of associations overseas and because of formalities, once again the application was prevented from being granted.

By the end of 1988 correspondence came to an end. In order to overcome this restriction on associations, DEKAŞ, which was made up of



Varyag'ın boğaz geçişi.

The Strait Passage of Varyag, the unfinished Ukrainian aircraft carrier.



Istanbul Boğazı'nın tehlikeleri

Dangers at the Strait of Istanbul

ra, 2 Nisan 1978 tarihli yönetim kurulu toplantısında yine üyelik için karar alınmasına rağmen, aynı nedenlerden dolayı sonuca ulaşamadı. 5 Eylül 1988 tarihinde alınan karar sonrasında üyelik için IMPA ile yeniden yazışma yapıldı. Ancak derneklerin yurt dışı faaliyetlerine getirilmiş olan kısıtlamalar ve formaliteler neticesinde, bu üyelik başvurusu da tıkanı. 1988 yılı sonunda yazışmalar kesildi. Derneklere getirilen bu kısıtlamayı aşmak için; Dernek yönetiminin de uygun görmesiyle anonim bir şirket olması ve böyle bir kısıtlama içerisinde olmaması nedeni ile 20 Temmuz 1995 tarihinde kurulmuş olan ve ortakları Dernek üyelerinin büyük çoğunluğunu oluşturan DEKAŞ'ın, IMPA'ya üyelik süreci başladı ve 29 Aralık 1995 tarihinde DEKAŞ, IMPA üyeliğine kabul edildi.

an overwhelming majority of members, applied to IMPA and was accepted as a member on 29 December 1995.

Later, after the EU accession process began, changes were made to the Law on Associations, easing external relations. Based on this improvement in external relations, it was decided that the membership of TUMPA would better represent the pilots. The executive committee of TUMPA, in their decision dated 18 October 2001, adopted a decision to join IMPA, and by a decision dated 15 March 2002, adopted a decision to join EMPA. On 18 September 2002 an extraordinary general assembly session was held where it was decided to join both IMPA and EMPA. On 13 March 2003 the Turkish Maritime Pilots' Association became an official member of

Daha sonra Avrupa Birliği uyum süreci başlatılıp Dernekler kanununda yapılan değişiklikler neticesinde, derneklerin yurtdışı faaliyetlerine kolaylık getirilmesi sonucu DEKAŞ Yönetim Kurulu ve Dernek Yönetim Kurulu; IMPA Üyeliğinin daha geniş temsil alanı olan Dernek üzerine alınmasının daha uygun olacağına ortaklaşa karar verdiler. Dernek Yönetim Kurulu, 18 Ekim 2001 tarihli yönetim kurulu kararı ile IMPA'ya; 15 Mart 2002 tarihli yönetim kurulu kararı ile de EMPA'ya üye olunmasına karar verdi. Bu amaçla 18 Eylül 2002 tarihinde olağanüstü genel kurula gidilerek, IMPA ve EMPA Üyeliği için genel kurul kararı alındı. Gerekli yazışmalar sonucunda Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği her iki kuruluşa da 13 Mart 2003 tarihinde resmen üye oldu.

DEKAŞ ile başlayıp Dernek ile devam etmekte olan IMPA üyeliği süreci içerisinde temel ilke olarak bu kuruluştaki etkin olmak hedeflendi. Bu amaçla Dernek, IMPA'nın 1998 yılında Shanghai (Çin), 2000 yılında Hawaii (ABD), 2002 yılında Hamburg'da (Almanya) yapılan genel kurullarına delegasyon göndererek Türkiye'yi bu kuruluştaki temsil etti.

Shanghai'da yapılan 14. genel kurul Türkiye'nin temsil edildiği ilk IMPA Genel Kurulu oldu. Türkiye heyeti o dönem Dernek başkanlığını yürüten Kaptan Aykut Erol ve Kaptan Cahit İstikbal'den oluştu.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanları/ Presidents of the Turkish Maritime Pilots' Association

1968-1970	Oktay Umul
1970-1972	İlhan Akçan
1972-1973	Şemsettin Mirtar, Kamil Atay
1973-1974	Kamil Atay
1975-1976	Hayati Arkan
1976-1977	Oktay Babacan
1977-1978	Erdoğan Öртеgen
1978-1979	Oktay Babacan
1979-1980	Coşkun Cercişoğlu, Bülent Banyocu, Oktay Babacan
1984-1985	Bülent Banyocu
1985-1986	Engin Börümcekçi-Coşkun Soral
1986-1987	Zekeriya Altın
1987-1990	Aykut Erol
1990-1994	Saim Oğuzülgen
1994-1998	Aykut Erol
1998-	Timur İldeniz

both these organizations.

The membership with IMPA that began with DEKAŞ and continued with the Association maintains the principle of being active in IMPA. Towards this aim the Association sent a delegation to represent Turkey at its General Assembly Meetings in Shanghai (China) in 1998, Hawaii (USA) in 2000 and Hamburg (Germany) in 2002.

The 14th General Assembly in Shanghai was the first time Turkey was represented at IMPA. The members of the Turkish delegation were Captain Aykut Erol, President of TUMPA at the time, and Captain Cahit İstikbal. The delegation presented a paper entitled "Observations and Suggestions as Concerning Turkish Pilot Service," which received a great deal of attention. As a result of TUMPA being active within IMPA, the proposal made in Shanghai for IMPA to hold its 2004 biannual congress in Istanbul was officially adopted at the 15th General Assembly held in Hawaii.

Once again as a result of successful efforts on behalf of TUMPA, the General Secretary, Cahit İstikbal, was elected as a member of the International Technical Committee by the Board of Directors of IMPA in 1999. In 2002 at the General Assembly Meeting held

yordu. Heyet bu Kongrede "Türk Kılavuz Kaptanların Kılavuzluk Hizmetleri Konusundaki Tespit ve Önerileri" başlıklı bir tebliği Kongre'de sundu ve bu tebliğ bütün katılımcılardan büyük ilgi gördü. Bunun devamında Derneğin IMPA içerisinde tanınması ve etkin çalışmalar neticesinde; Shanghai'da yapılan "2004 yılı IMPA kongresinin İstanbul'da yapılması" teklifi; 2000 yılında Hawaii'de yapılan 15. Genel Kurulda resmen onaylandı.

Yine IMPA içerisinde yapılan başarılı çalışmalar sonucunda Dernek Genel Sekreteri Cahit İstikbal; 1999 yılında IMPA Yönetim Kurulu tarafından Uluslararası Teknik Komite üyeliğine seçildi. 2002 yılında Hamburg'da yapılan Genel Kurulda ise 32 üye ülkenin oyunu alarak güçlü adaylar arasından IMPA yönetim kuruluna ve Başkan Yardımcılığı'na 2002-2006 Dönemi için seçildi.

Dernek üyelerinin IMPA içerisinde gösterdiği bu etkin katılım, Türk Boğazları konusunun IMO'da görüşülmesi aşamasında Türkiye için de yararlı olmuş, IMO'da danışman kuruluş statüsünde bulunan IMPA, Türk tezlerini teknik açıdan desteklemiştir.

EMPA Üyeliği ve Çalışmalar

Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği (European Maritime Pilots' Association, EMPA), 28 Ocak 1968 Tarihinde Belçika'nın Anvers şehrinde kuruldu. Bugün, 22 Avrupa ülkesinden 5000 civarında kılavuz kaptan üyesi bulunmaktadır. EMPA'nın merkezi de yine kurulduğu şehirde, Belçika'nın Anvers şehrinde yer almaktadır.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girme yönündeki iradesine paralel olarak, AB nezdinde etkin ve önemli bir kuruluş olan EMPA içerisinde yer alma ve burada ülkemizi temsil etme yönünde Yönetim Kurulunun aldığı karar çerçevesinde, 2002 yılın Mart ayında Anvers'te yapılan Genel Kurul'a

in Hamburg, with the votes and strong support of 32 countries, he was elected to the IMPA Board of Directors as well as made Vice-President for the 2002-2006 period.

The work of the members within IMPA also proved to be advantageous to Turkey during the meetings on the Turkish Straits taking place at the IMO. IMPA, which holds an advisory status in the IMO, provided technical support to Turkey's position.

Membership with EMPA and Activities

The European Pilots' Association (EMPA) was established on 28 January 1968 in Anvers, Belgium. Today it has approximately 5000 pilot members from 22 European countries. The headquarters of EMPA remains in Anvers.

The Turkish Maritime Pilots' Association, parallel to Turkey's undertaking to join the EU, adopted a decision to send a representative to the March 2002 EMPA General Assembly meeting in Anvers, where it presented its request to be accepted as a member. The Association member made a speech expressing the desire of the Turkish Maritime Pilots' Association to become a part of EMPA and join its activities. The speech was greeted favorably. After completing formalities, the Association became a member of EMPA in the year 2003.

The Association has thus already become a member of the EU and continues to represent Turkey successfully. By sending a representative to the EMPA congresses held in Antwerp in 2002, Genoa in 2003, and Antwerp again in 2004, the Association has succeeded in providing Turkish representation. The General Secretary of the Association is a member of the Technical Committee.



temsilci göndererek, EMPA üyesi olma yönünde talebini iletmıştır.

Dernek temsilcisi burada bir konuşma yaparak Türk Kılavuz Kaptanların Avrupa Kılavuzluk camiası içerisinde yer almak ve çalışmalara katılmak arzusunda olduğunu bildirmiş ve olumlu karşılık alınmıştır.

Üyelik için formaliteler de tamamlanarak Dernek 2003 yılında EMPA Üyesi olmuştur. Dernek, Türkiye'nin bir parçası olma yolunda olduğu AB içerisinde yerini şimdiden almış ve kendi alanında ülkemizi başarıyla temsil etmektedir. Bu çerçeveden olmak üzere Dernek, EMPA'nın 2002 yılındaki Antwerp ve 2003 yılındaki Genova ve 2004 Yılındaki Antwerp Kongrelerine temsilci göndererek Ülkemizin bu kuruluş içerisinde temsil edilmesini sağlamıştır.

Dernek Genel Sekreteri bu kuruluşun Teknik Komitesinde yer almaktadır.

IMO Activities

The Turkish Maritime Pilots' Association has taken part in the IMO meetings as a member of the Turkish delegation ever since the Turkish Straits was put on the agenda, beginning in 1990. Captain Saim Oğuzülgen, Captain Aykut Erol, Captain Cahit Istikbal, and Captain Cengiz Sözdemir have upon different occasions taken their place with the Turkish Delegation and provided valuable support.

Especially after the matter of the Turkish Straits separation scheme was introduced to IMO in 1993, the Association provided valuable technical support.

Both at the pre-IMO meetings held in Turkey or at the Maritime Safety Committee (MSC), Navigational Safety Sub-Committee (NAV), or General Assembly meetings held at the IMO headquarters in London, the members of the Asso-



Istanbul Boğazı'nda seyreden bir tanker

A tanker sailing at the Strait of Istanbul

IMO İçerisindeki Çalışmalar

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, Türk Boğazları'nın Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gündemine girdiği 1990 yılından itibaren bu kuruluş içerisinde yapılan toplantılarda Türk Delegasyonu içerisinde bulundu. Kaptan Saim Oğuzülgen, Kaptan Aykut Erol, Kaptan Cahit İstikbal ve Kaptan Cengiz Sözdemir; Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği adına çeşitli tarihlerde yapılan IMO Toplantılarında Türkiye Delegasyonu içerisinde yer aldılar ve çalışmalara önemli katkılarda bulundular.

Özellikle Türk Boğazları Trafik Ayırım Şeritleri'nin IMO gündemine Türkiye tarafından sunulduğu 1993 yılından itibaren Dernek IMO içerisindeki çalışmalara önemli teknik destek sağladı. Gerek Türkiye'de yapılan hazırlık çalışmaları, gerekse Londra'daki IMO Genel

Merkezinde yapılan Seyir Güvenliği Alt Komitesi, Deniz Güvenliği Komitesi ve Genel Kurul toplantılarında Dernek temsilcileri Türkiye Delegasyonu içerisinde yer alarak teknik destek sağladılar. Özellikle 1997 yılından itibaren teknik boyutuyla süren IMO'daki Türk Boğazları ile ilgili yoğun tartışmalarda Dernek Temsilcileri Türkiye'nin tezlerinin haklılığının teknik olarak ortaya konulmasında önemli destek sağladılar.

Diğer Yurt Dışı Etkinliklerden Bazıları

Dernek mesleki deneyimleri zenginleştir-

ciation-as members of the Turkish Delegation-provided vital technical assistance. Particularly from 1997 on, during the intense technical debates at the IMO, the members of the Association were able to assist in demonstrating the validity of Turkey's position.

Other International Activities

The Association, in order to continually develop its professional experience and follow international developments, has participated in important international meetings. In many international

conferences, the Association has replied favorably to invitations and has shared its experience and expertise on pilotage and the Turkish Straits. The primary meetings are listed below:

January
2000 "VTS

Symposium" held in Singapore, where the Association was represented;

14-16 May 2003 "Pilots and the Training and Certification of VTS Operators" in Nikolyev, Ukraine, where a paper was presented entitled "VTS-Ship Interaction and the Role of the Pilot;"

3-4 November 2003 "Black Sea Shipping" Conference, sponsored by Lloyd's List and held in Sofia, Bulgaria; the Association presented a paper on "Safety of the Turkish Straits and the Importance of the Region;"

March 2002 "Center for Strategic Studies



*Modern bir römorkörle
Haydarpaşa limanına
yanaştırılan bir gemi*

*A ship assisted by a modern
tugboat to get alongside
Haydarpaşa Port*

mek ve yurtdışındaki gelişmeleri yakından takip etmek amacına uygun olarak; yurt dışında düzenlenen önemli denizcilik toplantılarına da katılım sağladı. Pek çok önemli toplantıda ise konuşmacı davetlerine olumlu cevap verilerek Derneğin Kılavuzluk, Denizcilik ve Türk Boğazları ile ilgili uzmanlık ve deneyimleri dünya denizcilik çevreleri ile paylaşıldı. Bunların başlıcaları şunlardır;

- Ocak 2000 yılında Singapur'da düzenlenen "VTS sempozyumu"nda Dernek temsil edildi;

- 14-16 2003 Mayıs tarihlerinde Ukrayna'nın Nikolayev şehrinde düzenlenen "Kılavuz Kaptanların ve VTS Operatörlerinin Eğitimi ve Sertifikalandırılması" konulu konferansta "VTS-Gemi arasındaki etkileşim ve Kılavuz Kaptanın Rolü" (VTS-Ship Interactions and Role of VTS) konulu tebliğ sunuldu;

- Bulgaristan'ın başkenti Sofya'da 3-4 Kasım 2003 Tarihlerinde Lloyd's List gazetesi tarafından düzenlenen "Karadeniz'de Deniz Taşımacılığı" (Black Sea Shipping) Konferansında "Türk Boğazlarının Güvenliği ve Bölgesel Önemi" konulu tebliğ sunuldu;

- Mart 2002'de ABD-Washington'da "Stratejik ve Uluslararası Araştırmalar Merkezi-CSIS" tarafından düzenlenen "Avrasya'da Taşımacılıkla İlgili Güçlükler ve Bölgesel İşbirliği Çözümleri" (Eurasian Transporta-

(CSIS) "Eurasian Transportation Challenges and Prospects for Regional Cooperation" in Washington DC, USA; a paper titled "The risks and precautions for the transportation of oil in the Turkish Straits" was presented.

Domestic Activities

In addition to the international activities of the Association, there are just as many domestic activities. In the beginning, until its closure in 1980, the Association functioned under the auspices of the Denizcilik Bank and with related unions. After attaining autonomy in 1984, it was able to expend upon its activities. Particularly from 1987 onwards, the Association was able to provide a great deal of input through contribution of ideas and participation in panels. The Association was furthermore actively involved in the preparation of many reports, papers and working groups, including the "Maritime Regulations for the

Management of Traffic in the Straits and Sea of Marmara." The additional primary contributions are as follows:

1 December 1987, "Pilot Association Report" announced;

1 June 1988, "Directions for what needs to be done for safety of navigation" report announced;

August 1989, "Safety and Pilota-



Istanbul Boğazı'nda artan yerel trafik seyri güçleştirmektedir

Increase in the local traffic at the strait of Istanbul further complicates the passage



Kandilli'ye yaklaşan gemiler

Ships approaching to Kandilli Point in the Strait of Istanbul

tion Challenge and Prospects for Regional Cooperation" konulu konferansa katılım sağlayarak "Türk Boğazları yoluyla petrol taşınmasının riskleri ve güvenlik önlemleri" konulu tebliğ sunuldu.

Yurt İçi Etkinlikler

Dernek yurtdışı ve uluslar arası etkinlikler yanı sıra yurt içinde de bir dizi etkinlikte bulundu. Kuruluşundan derneklerin faaliyetlerinin yasaklandığı 1980 yılına kadar faaliyetlerini ve etkinliklerini görece olarak Denizcilik Bankası bünyesinde ve ilgili sendikalar nezdinde yoğunlaştıran dernek, dernek faaliyetlerinin serbest bırakıldığı 1984 yılından sonra etkinlik konuların genişletti. Özellikle 1987 yılından itibaren hazırladığı raporlar, katıldığı panel ve komisyonlarda öne sürdüğü düşünce ve öneriler ile sektöre büyük katkılar sağladı. 1994 yılında yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında

ge in the Straits" report announced

In 1989, "Guidelines for Vessel Traffic Services" translated into Turkish and introduced into the national agenda;

10 April 1992, the presentation of two papers at the following panels: "What should be the nature of the traffic separation scheme for the Straits?" and "What should be the nature of regulation of traffic management in the Straits area?"

1st and 2nd National Shipping Congress; participated in all working groups for the development of shipping, maximizing enhancement of safety of navigation, protection of the marine environment, dangers facing the Turkish Straits such as prevention of maritime accidents, and analyses of the causes of such accidents.

In addition to the aforementioned activities, during the last term, the Association also had

Tüzük" oluşumuna kadar birçok rapor, tebliğ, görüş hazırlandı, çalışmaların içinde fiilen bulunuldu. Bunların başlıcaları şunlardı:

- 1 Aralık 1987'de "Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu" açıklandı.
- 1 Haziran 1988 tarihinde "Seyir Güvenliği İçin Nelerin Yapılacağını Gösterir" rapor açıklandı.
- Ağustos 1989 tarihinde "Boğazlar Emniyeti ve Kılavuzluk" başlıklı rapor açıklandı.
- 1989 yılı içerisinde "Guidelines for Vessel Traffic Services" Türkçeleştirilip, bir rapor ile ülkenin gündemine sokuldu.
- 10 Nisan 1992 de düzenlenen bir panelde "Boğazlar Bölgesi için Düşünülebilecek Trafik Ayırımı Düzeni Nasıl Olmalıdır?" ve "Boğazlar Bölgesi için Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Nasıl Olmalıdır?" başlıklı iki tebliğ sunularak konunun teknik altyapısı oluşturuldu.

high-level participation at the various meetings held by the Turkish Ministry of Transportation as directed by the Secretariat for Maritime Affairs.

During recent times the Association has been active in the development of a "Pilotage Law," as well as participating in all regulatory and other legislative activities relating to this law.

From 1997 to 2004, the Association has participated in all commissions and working groups held by the Secretariat for Maritime Affairs, or as established by other members of the maritime sector.

In 1996, when Turkey and the world was just becoming familiar with the internet, the Association also created its own website under the leadership of Captains Cahit Istikbal and Sedat Tenker.

T. C.
İKTİSAT VEKÂLETİ
Limanlar-Umum Müdürlüğü
L. H. S. D. E. S. E.
Sayı: Geniş 2267 3 Talimatname projesi
37293
Beyvehdlet Yüksek Hakemine

ANKARA
5 / Haziran / 937
Gö:

Mücbir sebepler dolayısıyla geceleri de vazife gören kılavuzlarla, romorkör kaptan ve çarşıcuları ve mürettebatına ve gece mesaisiyle çalışan sandalacılarına 1937 mali yılı bütçesinin 823 üncü fıkrasının birinci maddesinden verilecek tasmiye ücretinin sureti tevziine dair hazırlanan talimatname ilişik olarak sunulmuştur.

Talimatnamenin İcra Vekilleri Hey'etince tasdikine Yüksek iznini dilerim.
Limanlar Umum Müdürü
Maliye Vekilliği
5. 6. 937

Saygılarımla
İktisat Vekili
C. Bayar

13119-11

BAŞ MUK. SU. MU.
004297 | 5.VI.37

KAV. MUA. SU. MU.
00318 | 9.VI.37

BAŞ VEKÂLET ENERJİ
KAY. NO: 2267 37293

(Arada yığılma) Mük. su. mu. ve sayılı talimatname
Cemal Bayar
20.6.93
Karpışıklarda sübu adı ve sayılıların yazılması.

Gece Mesaisine Kalanlara Zam

Kılavuz kaptanlar zor koşullar altında hizmet verirler. Bu zorluk geceleri artar. Buna karşılık kılavuz kaptan ve diğer yardımcı personelin ücretlerine zam yapılır. Bu amaçla 5 Haziran 1937'de dönemin iktisat vekili Celal Bayar'ın imzası ile hazırlanan bir talimatname maliye bakanlığına sunulur.

Kaynak: BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası), Fon Kodu 30..18.1.2., Dosya 170-94, Yer No. 76.59..12.

Hardship Pay for Night Shifts

Maritime pilots work under difficult conditions. These difficulties become even greater during the night. To compensate for this maritime pilots and their assistance are given additional wages for working night shifts. A Directive dated 5 June 1937, signed by Celal Bayar, is submitted to the Ministry of Finance.

• I. ve II. Denizcilik Şuraları için hazırlanan bütün çalışma guruplarına katılarak Türkiye'de denizciliğin geliştirilmesi ve deniz güvenliğinin en üst düzeyde sağlanarak denizlerin kirlilikten korunması, Türk Boğazlarını tehdit eden tehlikeler ve bu tehlikelerden korunma çareleri, deniz kazaları, deniz kazalarının nedenleri ve bu kazaların nasıl önlenebileceği konularında kapsamlı çalışmalar yapıldı.

Burada kısaca başlıkları belirtilen bu çalışmalar yanı sıra dernek, adı geçen dönemde önce

The Turkish Maritime Pilots' Association website (www.turkishpilots.org) today has over 2000 visitors a day, and has become an important source of information in Turkey as well as internationally. Since its conception, the website has continued to inform the public with over 10,000 web pages of information, as well as news updates and regular contributions from experts in the field.

Bir Grev

Türk karasularında kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanların geçen yıllar içinde nadir de olsa iş bırakma eyleminde buldukları bilinmektedir. Bu eylemlerden biri 4 Ocak 1933'de gerçekleşti. Maaşlarına zam isteyen Türkiye Seyri-Seyir İdaresi'ne bağlı kılavuz kaptanlar işlerini durdurdular. Bu hareketlerine karşılık devlet memuru oldukları ve görevlerini sürdürmekle yükümlü buldukları yazıtını aldılar. Olay, Deniz Ticaret Müdürlüğü ve savcılığa intikal etti. Verdikleri hizmetin kamu yararına olduğu ve aksatılmayacağı belirtilerek bu kılavuz kaptanlar, ertesi gün sabah işbaşı yapmaları yönünde uyarıldılar. Kılavuz kaptanların çoğu işlerinin başına döndüler.

Kaynak: Orhan Kızıldemir, "Yurdumuzda Kılavuz Kaptanlığın Tarihçesi", Kaptanın Sesi, (Ekim-Kasım-Aralık 1993), s. 23. "Kılavuzların Grevi", Milliyet Gazetesi, 5 Kanunusani 1933.

A Strike

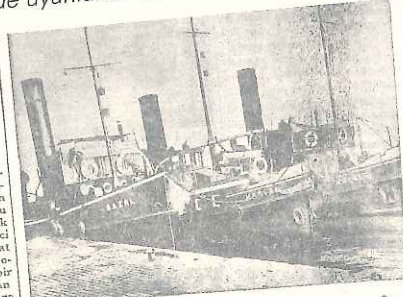
Over the years, and while rare, Turkish maritime pilots working in Turkish territorial waters have been known to go on strike. One such strike took place on 4 January 1933. Maritime pilots working for the maritime administration of that time went on strike to demand an increase in their wages. The reply that they received was a reminder that they were civil servants and under a duty to continue performing their work. The matter eventually found its way before the Directorate for Maritime Commerce and the office of the prosecution. They were warned that as their position was a public service they should begin work immediately the next morning. Most of the maritime pilots returned to their work the next morning.

lin bu
ni tas-
ak tem
gönde

hüp

İstanbul Pa-
zarcısının
olduğu
ederek
a tescil
Fakat
tallı o-
nde bir
apılan
soğuz
badil o
dikleri
eşha-
uş bu-
i haczi
rek ha
it hisse
ayrık
subate
in dava
i hân-
zi gündü
üyariye
her ve-
dirmek-

ran yıl
Diyar-
a bir ci-
mi Efen-
si Efen-
seyri öl-
reyan e-
za me-
muavini
miş, mar-
alemanı
apılacak
sabıt va-
i şahid
soyledi
ni istedi.



Kılavuzların grevi

İşlerini terkedenlerin ekserisi tekrar vazifelerine başladılar

Seyrisefain idaresine merbut bulunan kılavuz Seyrisefain müdürlüğüne müracaatla maaşlarına bir miktar zam yapılmasını istemişlerdir. İdare kılavuz kaptanlara kendilerinin devlet memuru olduklarını hatırlatmış ve vazifelerine devamlı olarak devam etmişlerdir. Bu vaziyet üzerine bazı kılavuz kaptanlar vazifelerine devam etmişler, bazıları da işlerini terketmişlerdir.

Seyrisefain idaresi işlerine devam etmeyen kılavuz kaptanların Müddet umumiyye ve Deniz Ticaret Müdürlüğüne haber vermiştir. Müddet umumiyye derhal beşinci sube müdürlüğüne tebliğata icraat ve tebliğata.

İkedenlere bu sabaha kadar bir mühlet vermiştir. Dün bu hususta Seyrisefain idaresinde alıkadar bir zat demişti ki:
Bazı kılavuz kaptanlar işlerini terketmişlerdi. Masama fiş bu aşkama kadar çıkarıldı. İdare işlerini durdurmasın mâni olacak her nevi tedabiri almıştır. Hâdisse haddi zatinden halizi ehemmiyet değildir.

Adananın Kurtuluşu

Buğün Adananın kurtuluşu zihinden düşünülür. Bu mümasalete şahitrimizdeki Adananın ve...

Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde başlatılan bilahare Denizcilik Müsteşarlığı adı altında devam edilen birçok toplantılarda üst düzeyde temsil edildi.

Dernek, son dönemlerde bir yandan Türkiye'de "Kılavuzluk Kanunu" nun çıkartılması için çalışmalarını yoğunlaştırırken, diğer yandan kendisini ilgilendiren tüzük ve yönetmeliklerin oluşmasına da katkıda bulundu.

Dernek, 1997 yılından 2004 yılına kadar geçen sürede gerek Denizcilik Müsteşarlığı gerekse sektörün diğer temsilcileri tarafından oluşturulan komisyonlar ve çalışma gruplarında yer aldı.

Ayrıca Dernek; İnternet'in Türkiye'de yeni tanınmaya başladığı 1996 Yılında Kaptan Cahit İstikbal ve Kaptan Sedat Tenker öncülüğünde kendi web sitesini oluşturdu. O tarihlerde dünyada kılavuzluk alanındaki birkaç web sitesinden birisi olan Türk kılavuz Kaptanlar Derneği Web Sitesi (www.turkishpilots.org) bugün günde 2000'i aşan ziyaretçi ve 10 bini aşan sayfa gösterimiyle; Türkiye'de ve dünyada önemli denizcilik kaynakları arasındadır. Yine 1996 yılından bu yana girilen haberler ve bilgi birikimi ile on binlerce sayfayı bulan web sitesi; günlük haberler ve köşe yazılarıyla da denizciliğimize hizmet etmeye devam etmektedir.

2004 yılı itibarıyla Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin 190'ı faal, toplam 225 üyesi bulunmaktadır.

In 2004 the Turkish Maritime Pilots' Association had 190 active members out of a total membership of 225 members.

Bir Eylem

Bir diğer eylem 16 Kasım 1990'da gerçekleşti. Zam talepleri karşılıklı bulunmayan Türkiye Denizcilik İşletmelerine bağlı olarak İstanbul ve Çanakkale boğazları, İzmit ve Gemlik körfezleri, Mudanya ve Tekirdağ limanlarında çalışan kılavuz kaptanlar viziteye çıkarak direniş yaptılar. Bu eylem, özellikle Boğazlardan geçişleri olumsuz etkiledi.

Kaynak: "Kılavuz kaptanlar direniş yapınca gemi geçişleri aksadı, liman trafiği durdu..Boğaz'da tehlikeli gün!", Günaydın Gazetesi, 17 Kasım 1990. "Kaptanların vizite eylemi", Sabah Gazetesi, 20 Kasım 1990. "Kılavuz kaptanlar eylem yaptı", Cumhuriyet Gazetesi, 17 Kasım 1990. "Boğazlar kaptansız", Bugün Gazetesi, 17 Kasım 1990.

A Work Stoppage

Another movement took place on 16 November 1990. Not having received a favorable response to their demand for increased wages all pilots working in the Straits of Istanbul and Çanakkale, the Bays of İzmit and Gemlik, and the ports of Mudanya and Tekirdağ stopped to work and went to hospital all together as if they had gotten sick.. This strike had a negative effect on vessel movement especially in the straits.

Boğazlar kaptansız

■ Marmara ve Boğazlar'da görevli "kılavuz" kaptanlar haklarını alamadıkları gerekçesiyle dün toplu halde viziteye çıktılar.

İstanbul ve Çanakkale boğazlarıyla İzmit ve Gemlik körfezlerinde dün kılavuz kaptanlık hizmetleri verilmeydi. Kılavuz kaptanlar haklarını alamadıkları için eyleme çıktıklarını belirttiler. Eylem gerekçelerini açıklayan kaptanlar şunları söyledi:
"Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğünden ara zam talep etmiştik. Genel Müdür görevden ayrılırken gemi kaptanlarına ara zam yapılmasını sağladı, ancak kılavuz kaptanlar alamadı. Mağdur durumda kaldığımız için eylem kararı aldık."
Kılavuz kaptanların eylemlerini İzmit ve Antalya bölgelerindeki kılavuz kaptanların da destekledikleri bildirildi. Eylem nedeniyle deniz trafiğinde "tehlikeli bir gün" yaşandı.

EK TABLO / ANNEX TABLE

Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları / Turkish Ports Providing Pilotage Services

Limn Adı <i>Name of port</i>	İşleten Kuruluş <i>Name of company</i>	Kılavuz Kaptan Sayısı <i>Number of pilots</i>
Hopa limanı	Park Denizcilik	1
Rize limanı	Riport	1
Trabzon limanı	Albayraklar	2
Giresun limanı	Çakıroğlu Holding	1
Ordu iskelesi	Çakıroğlu Holding	1
Samsun limanı	TCDD	4
Sinop iskelesi	Çakıroğlu Holding	
Zonguldak limanı	TTK	2
Ereğli limanı	Erdemir	4
İstanbul limanı	TDİ	12
İstanbul Boğazı	TDİ	48
Çanakkale Boğazı	TDİ	45
İzmit Körfezi	Dekaş	39
Derince limanı	TCDD	5
Gemlik iskelesi	Gemport	6
Mudanya iskelesi	Gemport	6
Bandırma limanı	TCDD	3
Tekirdağ limanı	Akport	2
Tuzla limanı	Gisaş	4
Ambarlı limanı	Arpaş	12
Marmara Ereğli limanı	Martaş	1
Marmara Ereğli limanı	Botaş	4
Bandırma Gübre limanı	Bağfaş	
Karabiga iskelesi	İçdaş	
Aliağa Körfezi	Tüpraş	3
Aliağa Petkim	Petkim	2
Nemrut limanı	Uzmar	6
Dikili iskelesi	Dikili Liman ve Turizm İşletmesi	1
Çanakkale Çimento iskelesi	Uzmar	1
İzmir limanı	TDİ	8
Kuşadası limanı	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	2
Güllük iskelesi	TDİ	
Marmaris limanı	Marmaris Cruise Port	2
Fethiye iskelesi	Belediye	
Antalya limanı	Ortadoğu Liman İşletmesi	4
Çeşme limanı	Ulusoy	2
Alanya iskelesi	Alidaş	1
Mersin limanı	TCDD	5
Taşucu iskelesi	SEKA	
İskenderun limanı	Dekaş	4
İskenderun limanı	TCDD	3
İsdemir limanı	İsdemir	2
Yumurtalık limanı	Toros	4
BOTAŞ limanı	BOTAŞ	8

KARADENİZ

Black Sea

Sinop iskelesi

Hopa limanı

Trabzon limanı

Rize limanı

Ordu iskelesi

Giresun limanı

Samsun limanı

Zonguldak limanı

Ereğli limanı

Marmara Ereğli limanı

Antbarlı limanı

Istanbul limanı

Derince limanı

Tekirdağ limanı

Tuzla limanı

Gemlik iskelesi

Mudanya iskelesi

Karabiga Bandırma iskelesi

Çanakkale Çimento iskelesi

Aliğa Körfezi

İzmir limanı

Çeşme limanı

Kuşadası limanı

Güllük iskelesi

Marmaris Limanı

Fethiye iskelesi

Antalya limanı

Alanya iskelesi

Yumurtalık limanı

BOTAŞ limanı

İskenderun limanı

Mersin limanı

Taşucu iskelesi

AKDENİZ

Mediterranean Sea

TÜRKİYE

**31 Ekim 2002'de Yapılan 25. Genel Kurulda Seçilen ve Halen Faaliyette Bulunan
Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu / Members of the Executive Committee as of the
25th General Assembly held on 31 October 2002**



Genel Sekreter Yrd.
Asst. General Secretary

Mali Sekreter
Treasurer

Başkan
President

Yönetim
Kurulu Üyesi
Member

Mali Sekreter Yrd.
Asst. Treasurer

Başkan Vekili
Vice-President

Genel Sekreter
General Secretary

Soldan Sağa / Left the Right

Kaptan / Captain **A. Haydar Yüce** - Kaptan / Captain **Sedat Tenker** - Kaptan / Captain **Timur İldeniz**
Kaptan / Captain **Bahadır Yener** - Kaptan / Captain **Ergun Altınkut** - Kaptan / Captain **Cengiz Sözdemir**
Kaptan / Captain **Cahit İstikbal**



DEKAS'ın Yarımca'daki pilot istasyonu The pilot station of DEKAS in Yarımca

Sonuç

Türkiye hem deniz ile içice, hem de denize sırtını dönmüş bir ülkedir. Bunu topraklarını kuşatan denizlerden ne kadar yararlandığı göstermektedir. Türkiye'nin deniz ile iktisadi anlamda ilişkisinin, mevcut potansiyeline karşın, bu kadar düşük olmasının bugüne özgü nedenleri yanında, tarihsel boyuta sahip nedenleri de vardır. Denizcilik bir gelenek ve birikim ürünüdür.

Türkiye'nin denizci ulus olarak tanınan bazı ülkelerin olduğu kadar, denizcilik alanında gelenek ve birikimi bulunmamaktadır. Varolan gelenek ve birikimin ise bugüne aktarılması için, denizcilik tarihi çalışmalarına ihtiyaç vardır. Türkiye'nin sivil denizcilik tarihi, bakir bir alan olma özelliğini hala korumaktadır. Sivil denizciliğin önemli bir konusu olan kılavuzluk ise Türk Boğazlarının her an karşı karşıya olduğu risk nedeniyle öne çıkan bir alandır.

Bu kitaba zemin olan araştırma göstermiştir ki; Osmanlı Devleti'nin özellikle XIX. yüzyılda içine düştüğü zafiyet, kılavuzluk ile ilgili etkin ve kalıcı adımların atılmasını engellemiştir. Süleyman Nutki gibi çaba sarf eden kişilere karşın, Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk kurumsal bir hüviyet kazanamamış, belli bir standarda da oturtulmamıştır. Bu konuda Osmanlı Devleti çekingen hatta ilgisiz kalmıştır. Bunun bir nedeni uluslararası ilişkilerde gözetilen denge iken diğer nedeni ise denizcilik alanında bilgi ve deneyim yetersizliğidir.

Conclusion

Turkey is a country, which while surrounded by seas has also turned its back to the sea. This can be gauged from the extent to which it has failed to take advantage of the sea which surrounds it. Turkey's economic relationship with the sea, by relation to its existing potential, is a result of historical factors as well as a result of conditions peculiar to today. Shipping is a product of tradition and experience.

Turkey lacks the maritime tradition and experience possessed by the traditional maritime States. Consequently, in order to transfer the traditions and experiences that Turkey does possess requires more scholarly research. Civilian maritime history remains a virtually untouched area of scholarship. And pilotage occupies an important part of civilian maritime activities, especially the subject area related to the Turkish Straits.

The research serving as the basis of this book has revealed that during the 19th century the weakness of the Ottoman State prevented pilotage from becoming an effective and lasting institution. Despite the valiant efforts of people such as Süleyman Nutki, pilotage failed to be properly established in the Ottoman State. The State remained reluctant, indeed, disinterested in the matter. One of the reasons for this lied in the problems the Ottoman State was having in

Cumhuriyet döneminde ise kılavuzluğun öneminin daha çok anlaşıldığı, ancak bu öneme denk düşer nitelikte yeterince etkin adımların atıldığı ise söylenemez. Kılavuzluğun kurumsallaşması, fonksiyonları gereksinimlerin değişimine göre değişen kural ve kaidelere bağlanması, yeterli eleman ve alt yapı imkanlarına kavuşturulması hala ulaşılmaması gereken bir hedef olmayı sürdürmektedir.

its international relations and the other reason was a lack of knowledge and experience in pilotage.

The importance of pilotage was better appreciated during the Republican period. However, there is still more to be done towards improving the services rendered and maintaining the safety of the seas and of navigation. Providing better training and better infrastructure continues to be an ongoing objective.

Notlar

Notes

¹ M. Orhan Kızıldemir, "Yurdumuzda Kılavuz Kaptanlığın Tarihçesi", *Kaptanın Sesi*, (Temmuz-Ağustos-Eylül 1993), s. 16; (Ekim-Kasım-Aralık 1993), s. 14. Eser Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeler...*, İletişim yay., İstanbul 1998, s. 345-351.

² *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, İstanbul, s. 9-15. Aykut Erol, "Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk", *Denizati*, Sayı 18, (1988), s. 35-39.

³ Nancy Martin, *Sea and River Pilots*, Publisher: Terrence Dalton, 1977, s. 14. Erol, 1988, s. 35. *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, s. 8. "Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa Bir Bakış", *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Bülteni*, Sayı 1, (1999), s. 4.

⁴ Süleyman Nutki, *İstanbul Limanıyla Boğazlarda ve Marmara Havzasında Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatı Safahatına Ait Siyah Kitap*, Matbaa-i Bahriye 1336/1920, s. 5.

⁵ Nancy Martin, 1977, s. 14. www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url; www.mariners-l.co.uk/Ukpilots.html

⁶ Çin'de kılavuzluk için bkz. Xu Wanmin, *A Brief History of Chinese Pilotage*, Beijing.

⁷ Erol, 1988, s. 35. *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, s. 8. "Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa Bir Bakış", s. 4. www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url

⁸ Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, ed. Ertuğrul Zekai Ökte, çev. Vahit Çabuk-Tülay Duran, Cilt 2, Kültür ve Turizm Bakanlığı yay., İstanbul 1988, s. 855.

⁹ Piri Reis, 1988, s. 897.

¹⁰ Feridun Emecen, "Giresun", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 14, s. 80.

¹¹ İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara 2002, s. 206-207.

¹² Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri: 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yay., İstanbul 1993, s. 102.

¹³ Kapitülasyonlar için bkz. Osman Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Türkiye İş Bankası yay., Ankara 1986.

¹⁴ Balta Limanı Ticaret Antlaşması için bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültür Araştırma Enstitüsü yay., Ankara 1974. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İÜEF yay., İstanbul 1976. Şev-ket Pamuk, "150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaş-

¹ M. Orhan Kızıldemir, "Yurdumuzda Kılavuz Kaptanlığın Tarihçesi", *Kaptanın Sesi*, (July-August-September 1993), 16; (October-November-December 1993), 14. Eser Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeler...*, İstanbul 1998, 345-351.

² *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, İstanbul, 9-15. Aykut Erol, "Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk", *Denizati*, 18, (1988), 35-39.

³ Nancy Martin, *Sea and River Pilots*, Publisher: Terrence Dalton, 1977, 14. Erol, 1988, 35. *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, 8. "Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa Bir Bakış", *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Bülteni*, 1, (1999), 4.

⁴ Süleyman Nutki, *İstanbul Limanıyla Boğazlarda ve Marmara Havzasında Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatı Safahatına Ait Siyah Kitap*, İstanbul 1336/1920, 5.

⁵ www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url

⁶ *For pilotage in China see, Xu Wanmin, A Brief History of Pilotage, Beijing.*

⁷ Erol, 1988, 35. *Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu*, 1 Aralık 1987, 8. "Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa Bir Bakış", 4. www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url

⁸ Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, 2, İstanbul 1988, 855.

⁹ Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, 2, İstanbul 1988, 897.

¹⁰ Feridun Emecen, "Giresun", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 14, 80.

¹¹ İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, 206-207.

¹² Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri: 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, İstanbul 1993, 102.

¹³ For capitulations see Osman Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Ankara 1986.

¹⁴ For Balta Treaty see Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Ankara 1974. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İstanbul 1976. Şev-ket Pamuk, "150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması", *Tarih ve Toplum*, 60, (1988), 38-41. Şev-ket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara 1984.

¹⁵ Haydar Kazgan-Alkan Soyak-Murat Koraltürk, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, İstanbul 1998, 29.

ması", *Tarih ve Toplum*, Sayı 60, (1988), s. 38-41. Şev-ket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt yay., Ankara 1984.

¹⁵ Haydar Kazgan-Alkan Soyak-Murat Koraltürk, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacı Koç Allianz*, Creative yay., İstanbul 1998, s. 29.

¹⁶ Sigortacılığın gelişimi için bkz. Kazgan-Soyak-Koraltürk, 1998.

¹⁷ Halil Inalcık, "Bursa. XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Bellekten*, Sayı 93, (1960), vesika 37.

¹⁸ Lütfi Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Sayı 1, (1988), s. 38-39.

¹⁹ Güçer, 1988, s. 17-19, 34. Robert Mantran, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Bellekten*, Sayı 203, (1988), s. 685-695. Mücteba İlgürel, "Türklerin Batı Anadolu Sahil Güvenliğine Verdikleri Önem", *Türk Kültürü Araştırmaları*, Yıl 27, Sayı 1-2, (1989), s. 111-124.

²⁰ Güçer, 1988, s. 36-37.

²¹ Cengiz Orhonlu, "Nehir Gemiciliği", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şe-hircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran, EÜEF yay., İzmir 1984, s. 104-115.

²² Cengiz Orhonlu, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şe-hircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, s. 116-139.

²³ Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüs-leri", *Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA yay., İstanbul 1995, s. 143-158.

²⁴ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İÜEF yay., İstanbul 1985, s. 75-76. Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Bahriyesinde Islahat ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara 2002, s. 227.

²⁵ Gencer, 1985, s. 82, 116.

²⁶ Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum*, Sayı 47, (1987), s. 48-56. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", *Tarih Dergisi*, Sayı 35, (1994), s. 177-192. Kaori Komatsu, "1896'da Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, Sayı 139, (1995), s. 16-22.

²⁷ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi yay., Ankara 1983, s. 97.

²⁸ M. Orhan Kızıldemir, *İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmî ve Özel Ku-ruluşlar*, TDS yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 22. A. Süheyl Ünver, "Buğ Gemisi", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl 4, Sayı 2, (1968), s. 3-4.

²⁹ Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciligi ve Amerika", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, TDS yay., İstanbul 1986, s. 33-47.

³⁰ Abdulahad Nuri, *Türkiye Seyri Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul

¹⁶ For the development of insurance see Haydar Kazgan-Alkan Soyak-Murat Koraltürk, ibid.

¹⁷ Halil Inalcık, "Bursa. XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Bellekten*, 93, (1960), document 37.

¹⁸ Lütfi Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, 1, (1988), 38-39.

¹⁹ Güçer, 1988, 17-19, 34. Robert Mantran, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Bellekten*, 203, (1988), 685-695. Mücteba İlgürel, "Türklerin Batı Anadolu Sahil Güvenliğine Verdikleri Önem", *Türk Kültürü Araştırmaları*, 27/1-2, (1989), 111-124.

²⁰ Güçer, 1988, 36-37.

²¹ Cengiz Orhonlu, "Nehir Gemiciliği", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şe-hircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984, 104-115.

²² Cengiz Orhonlu, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şe-hircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, 116-139.

²³ Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüs-leri", *Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, 143-158.

²⁴ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985, 75-76. Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Bahriyesinde Islahat ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, 227.

²⁵ Gencer, 1985, 82, 116.

²⁶ Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum*, 47, (1987), 48-56. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", *Tarih Dergisi*, 35, (1994), 177-192. Kaori Komatsu, "1896'da Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, 139, (1995), 16-22.

²⁷ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Ankara 1983, 97.

²⁸ M. Orhan Kızıldemir, *İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmî ve Özel Ku-ruluşlar*, İstanbul, 22. A. Süheyl Ünver, "Buğ Gemisi", *Hayat Tarih Mecmuası*, 4/2, (1968), 3-4.

²⁹ Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciligi ve Amerika", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1986, 33-47.

³⁰ Abdulahad Nuri, *Türkiye Seyri Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul 1926. "İdare-i Aziziye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 4, 136. Kaori Komatsu, "The İdare-i Mahsusa: A Study of Modern Ottoman Maritime Transportation", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, 10, (1995), 1-25. Murat Koraltürk-Cem Çetin-Kerem Coşkun, "Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*. 22-23 Mayıs 2003, İstanbul 2004, 229-258. Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, 159-163. Zafer Toprak, "Akay", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 1, 152. Zafer Toprak, "Fevaid-i Osmaniye İda-

1926. "Idare-i Aziziye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4, s. 136. Kaori Komatsu, "The Idare-i Mahsusa: A Study of Modern Ottoman Maritime Transportation", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, No 10, (1995), s. 1-25. Murat Koraltürk-Cem Çetin-Kerem Coşkun, "Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri. 22-23 Mayıs 2003*, Kadir Has Üniversitesi yay., İstanbul 2004, s. 229-258. Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, s. 159-163. Zafer Toprak, "Akay", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1, s. 152. Zafer Toprak, "Fevid-i Osmaniye İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, s. 307. Eser Tutel, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, s. 500-501. Eser Tutel, "Seyr-i Sefain İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 6, s. 541-542.

³¹ Cevdet Paşa bunun nedenini şöyle açıklar: "...Güzel gemiler yapıldıysa de asâkir-i bahriyyenin fidanlığı ticâret-i bahriyye olduğu bilinmedi ve emr-i ticâretin tercinine hiç ikdâm olunmadı", Cevdet Paşa, Tezâkir, Tetimme 40, Yayınlayan: Cavid Baysun, TTK yay., Ankara 1986, s. 221.

³² Nakleden Gencer, 1985, s. 105. Gencer, 2002, s. 231-232.

³³ Gencer, 1985, s. 235.

³⁴ BOA, HH, 489/24001; 489/24001-A. Bkz. Ek Belge 12. Bu Hatt-ı Hümayunların ilk kez kullanımı için bkz. İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'nda Geçişin Tabi Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 5.

³⁵ BOA, AMKTNZD, 315/38. Bkz. Ek Belge 4.

³⁶ BOA, AMKTNZD, 351/83. Bkz. Ek Belge 10.

³⁷ BOA, AMKTUM, 458/12. Bkz. Ek Belge 1.

³⁸ BOA, AMKTMHM, 213/39; 219/28. BOA, AMKTNZD, 351/83. Bkz. Ek Belge 11.

³⁹ BOA, DHEUM3.Şb., 13/34.

⁴⁰ BOA, DHEUM3.Şb., 28/71. Bkz. Ek Belge 2.

⁴¹ BOA, ADVN, 99/50.

⁴² BOA, HRMKT, 68/61.

⁴³ BOA, DHKMS, 41/40. Bkz. Ek Belge 3.

⁴⁴ TDA, Şura-i Bahriye, Defter 63, Sayfa 29A.

⁴⁵ Süleyman Nutki, 1336, s. 6-7. "Kılavuzluk İşleri", Türk Deniz Ticareti, İstanbul 1937, s. 102.

⁴⁶ BOA, YMTV, 97/10.

⁴⁷ BOA, YPRKASK, 104/9. Bkz. Ek Belge 13. Jacques Thobie, "Sur quelques sociétés publiées à capitaux Français dans l'Empire Ottoman", *La France et Lest Méditerranéen Depuis 1850*, Editions ISIS, İstanbul 1993, s. 245-246. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul 1998, s. 145.

⁴⁸ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 135. 1897'de bu

resi"; *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 3, 307. Eser Tutel, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 3, 500-501. Eser Tutel, "Seyr-i Sefain İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 6, 541-542.

³¹ Cevdet Paşa, *Tezâkir*, Ankara 1986, 221.

³² As recounted by Ali İhsan Gencer, 1985, 105. Gencer, 2002, 231-232.

³³ Gencer, 1985, 235.

³⁴ BOA, HH, 489/24001; 489/24001-A. See Document 12. İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'nda Geçişin Tabi Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul, 5.

³⁵ BOA, AMKTNZD, 315/38. See Document 4.

³⁶ BOA, AMKTNZD, 351/83. See Document 10.

³⁷ BOA, AMKTUM, 458/12. See Document 1.

³⁸ BOA, AMKTMHM, 213/39; 219/28. BOA, AMKTNZD, 351/83. See Document 11.

³⁹ BOA, DHEUM3.Şb., 13/34.

⁴⁰ BOA, DHEUM3.Şb., 28/71. See Document 2.

⁴¹ BOA, ADVN, 99/50.

⁴² BOA, HRMKT, 68/61.

⁴³ BOA, DHKMS, 41/40. See Document 3.

⁴⁴ TDA, Şura-i Bahriye, Defter 63, Sayfa 29A.

⁴⁵ Süleyman Nutki, 1336, 6-7. "Kılavuzluk İşleri", Türk Deniz Ticareti, İstanbul 1937, 102.

⁴⁶ BOA, YMTV, 97/10.

⁴⁷ BOA, YPRKASK, 104/9. See Document 13. Jacques Thobie, "Sur quelques sociétés publiées à capitaux Français dans l'Empire Ottoman", *La France et Lest Méditerranéen Depuis 1850*, İstanbul 1993, 245-246. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, translator Erol Özbek, İstanbul 1998, 145.

⁴⁸ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 135. BOA, YPRKBŞK, 55/25.

⁴⁹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 137.

⁵⁰ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 134. See Document 7.

⁵¹ BOA, YPRKASK, 104/9.

⁵² TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 129.

⁵³ Süleyman Nutki, 1336, 6-7.

⁵⁴ BOA, MV, 140/81.

⁵⁵ BOA, MV, 180/38. See Document 14.

⁵⁶ TDA, Mekbuti, Defter 870, Sayfa 53, See Document 4.

⁵⁷ BOA, YTM, 255/160. See Document 9.

şirketin bir İngiliz şirketine devri gündeme geldi. Bkz. BOA, YPRKBŞK, 55/25.

⁴⁹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 137.

⁵⁰ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 134. Bkz. Ek Belge 7.

⁵¹ BOA, YPRKASK, 104/9.

⁴² TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 129.

⁵³ Süleyman Nutki, 1336, s. 6-7.

⁵⁴ BOA, MV, 140/81.

⁵⁵ BOA, MV, 180/38. Bkz. Ek Belge 14.

⁵⁶ TDA, Mektubi, Defter 870, Sayfa 53. Bkz. Ek Belge 4.

⁵⁷ BOA, YMTV, 255/160. Bkz. Ek Belge 9.

⁵⁸ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 703, Sayfa 608-609, 616-617.

⁵⁹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 682, Sayfa 313.

⁶⁰ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 708, Sayfa 401-402, 196-197, 431-432. Bkz. Ek Belge 6.

⁶¹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 336. Bkz. Ek Belge 5.

⁶² TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 337.

⁶³ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 335.

⁶⁴ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 703, Sayfa 621-622, 680. Bkz. Ek Belge 8.

⁶⁵ *Osmanlı Bahriyesi Görünür Muhabere Kod Kitabı/Ottoman Navy Signals Code Book*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür yay., Ankara 1995, s. v-ix.

⁶⁶ TDA, Şura-i Bahriye, Defter 27, Sayfa 74C.

⁶⁷ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 737, Sayfa 376-378.

⁶⁸ Süleyman Nutki'nin anıları için bkz. *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, yay. haz. Nurcan Bal, T.C. Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yay., İstanbul 2003.

⁶⁹ Süleyman Nutki bu yöndeki faaliyetlerini şu kitabında ayrıntıları ile anlatmaktadır: Süleyman Nutki, 1336.

⁷⁰ *Seyr-i Sefain İdaresinin Marmara Havzası ve Boğazlar ve Liman Dahilinde İcra Edeceği Postalar ile Sefainne Kılavuzluk ve Römorkörlerle Cer-i Sefaine Ait Nizamname-i Dahilidir*.

⁷¹ Süleyman Nutki, 1336, s. 8.

⁷² *Seyr-i Sefain İdaresinin Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi Vezâifine Mübeyyin Talimatname, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1332*.

⁷³ Süleyman Nutki, 1336, s. 8. TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 811, Sayfa 176.

⁷⁴ Süleyman Nutki, 1336, s. 9-10.

⁵⁸ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 703, Sayfa 608-609, 616-617.

⁵⁹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 682, Sayfa 313

⁶⁰ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 708, Sayfa 401-402, 196-197, 431-432. See Document 6.

⁶¹ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 336. See Document 5.

⁶² TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 337.

⁶³ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 704, Sayfa 335.

⁶⁴ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 703, Sayfa 621-622, 680. See Document 8.

⁶⁵ *Osmanlı Bahriyesi Görünür Muhabere Kod Kitabı / Ottoman Navy Signals Code Book*, Ankara 1995, v-ix.

⁶⁶ TDA, Şura-i Bahriye, Defter 27, Sayfa 74C.

⁶⁷ TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 737, Sayfa 376-378.

⁶⁸ Süleyman Nutki'nin anıları için bkz. *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, prepared by Nurcan Bal, İstanbul 2003.

⁶⁹ See Süleyman Nutki, 1336.

⁷⁰ *Seyr-i Sefain İdaresinin Marmara Havzası ve Boğazlar ve Liman Dahilinde İcra Edeceği Postalar ile Sefainne Kılavuzluk ve Römorkörlerle Cer-i Sefaine Ait Nizamname-i Dahilidir*.

⁷¹ Süleyman Nutki, 1336, 8.

⁷² *Seyr-i Sefain İdaresinin Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi Vezâifine Mübeyyin Talimatname, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1332*.

⁷³ Süleyman Nutki, 1336, 8. TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 811, Sayfa 176.

⁷⁴ Süleyman Nutki, 1336, 9-10.

⁷⁵ Süleyman Nutki, 1336, 10.

⁷⁶ Süleyman Nutki, 1336, 11-12.

⁷⁷ Süleyman Nutki, 1336, 12-13.

⁷⁸ Süleyman Nutki, 1336, 14-15.

⁷⁹ Süleyman Nutki, 1336, 16.

⁸⁰ Süleyman Nutki, 1336, 17-20.

⁸¹ Süleyman Nutki, 1336, 22.

⁸² Süleyman Nutki, 1336, 24-25.

⁸³ Süleyman Nutki, 1336, 25-26.

⁸⁴ Süleyman Nutki, 1336, 26.

⁸⁵ Süleyman Nutki, 1336, 28.

⁸⁶ Süleyman Nutki, 1336, 31-33.

⁸⁷ Süleyman Nutki, 1336, 35.

- ⁷⁵ Süleyman Nutki, 1336, s. 10.
- ⁷⁶ Süleyman Nutki, 1336, s. 11-12.
- ⁷⁷ Süleyman Nutki, 1336, s. 12-13.
- ⁷⁸ Süleyman Nutki, 1336, s. 14-15.
- ⁷⁹ Süleyman Nutki, 1336, s. 16.
- ⁸⁰ Süleyman Nutki, 1336, s. 17. Layiha için bkz. 17-20.
- ⁸¹ Süleyman Nutki, 1336, s. 22.
- ⁸² Süleyman Nutki, 1336, s. 24-25.
- ⁸³ Süleyman Nutki, 1336, s. 25-26.
- ⁸⁴ Süleyman Nutki, 1336, s. 26.
- ⁸⁵ Süleyman Nutki, 1336, s. 28.
- ⁸⁶ Süleyman Nutki, 1336, s. 31-33.
- ⁸⁷ Süleyman Nutki, 1336, s. 35.
- ⁸⁸ Düstur, 3. Tertip, Cilt 5, s. 557-560. *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi*, İstanbul 1927, s. 262-263. *İstanbul Limanı*, İstanbul 1928, s. 71-73. Ahmet Hamdi, *İstanbul Limanı*, İstanbul 1929, s. 133.
- ⁸⁹ "Kılavuzluk İşleri", *Türk Deniz Ticareti*, s. 103.
- ⁹⁰ Düstur, 3. Tertip, Cilt 6, s. 311 vd.
- ⁹¹ Düstur, 3. Tertip, Cilt 7, s. 1254 vd.
- ⁹² Düstur, 3. Tertip, Cilt 14, s. 1219 vd.
- ⁹³ Düstur, 3. Tertip, Cilt 20, s. 1131 vd.
- ⁹⁴ Düstur, 3. Tertip, Cilt 32, s. 1977 vd.
- ⁹⁵ Bu tartışmalardan örnekler için bkz. "Kılavuz Kaptanları Derneği Başkanı Saim Oğuzülgen: KİT'lerin özelleştirilmesi kılavuz kaptanları da birleştirmelidir", *Dünya Gazetesi*, 26 Haziran 1993. "Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Saim Oğuzülgen: Kılavuz kaptanlık AT'ta olduğu gibi şirketleşmeli", *Dünya Gazetesi*, 22 Aralık 1993. "Uzmar, Dekaş Med Marine ve Toros Gübre açıklama yaptı: Özel kılavuzluk ve römorkaj şirketleri çağdaş düzeyde hizmet veriyor", *Dünya Gazetesi*, 21 Temmuz 1998. "Dekâş Yönetim Kurulu Başkanı Aykut Erol: Kılavuzluk ve römorkaj yönetmeliğini değiştiren taslak için tüm kurumların görüşü alınmadı", *Dünya Gazetesi*, 28 Eylül 2000. "Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Timur İldeniz: Kılavuzluk sistemini tam bir karmaşaya sürükleyecek teşebbüsler durdurulmalı", *Dünya Gazetesi*, 5 Ekim 2000. "Marin Römorkör ve Kılavuzluk AŞ Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Kaptan Coşkun Yurtkoru: Römorkaj hizmetlerinde rekabetten neden korkuyorlar?", *Dünya Gazetesi*, 12 Aralık 2000.
- ⁹⁶ *Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve Çarkçılarıncı Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkında Talimatname*, Bahriye Matbaası 1340. *Sefain-i Bahriye-i Ticariye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve Çarkçılarıncı Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Muayene-i Sihhiyeye Mütteallik 13. Maddesinin Şekli Muadilidir*, Bahriye Matbaası 1341.
- ⁹⁷ *Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları-Buhar Motoru ile - Yat Kaptan ve Çarkçılarıncı Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Sekizinci Maddesi Mucibince Tanzimi İktiza Eden Mesail-i İmtihaniyeye Dair Talimatname*, Bahriye Matbaası 1340.
- ⁹⁸ *Mer'i Deniz Mevzuatı*, haz. Muhittin Uzun-Reşid Uğur, İstanbul 1966, Official Gazette 427-431.
- ⁹⁹ Official Gazette No. 12285.
- ¹⁰⁰ Resmi Gazete, No. 12395.
- ¹⁰¹ Resmi Gazete, No. 12937.
- ¹⁰² Resmi Gazete, No. 23217.
- ¹⁰³ Resmi Gazete, No. 24623, 24854, 24874, 25283.
- ¹⁰⁴ See 31 December 1997 Directive on Pilot's Qualifications, Art. 1.
- ¹⁰⁵ Bengi Selen Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, İzmir 2001, 49 et al.
- ¹⁰⁶ Yüceer, 2001, 65 et al.
- ¹⁰⁷ Gündüz Aybay, *Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, Tüzük (Türk-*

tan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Sekizinci Maddesi Mucibince Tanzimi İktiza Eden Mesail-i İmtihaniyeye Dair Talimatname, Bahriye Matbaası 1340.

⁹⁸ *Mer'i Deniz Mevzuatı*, haz. Muhittin Uzun-Reşid Uğur, İstanbul 1966, s. 427-431.

⁹⁹ Resmi Gazete No. 12285.

¹⁰⁰ Resmi Gazete No. 12395.

¹⁰¹ Resmi Gazete No. 12937.

¹⁰² Resmi Gazete No. 23217.

¹⁰³ Resmi Gazete No. 24623, 24854, 24874, 25283.

¹⁰⁴ Bkz. 31 Aralık 1997 tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmeliğin 1. maddesi.

¹⁰⁵ Türk Boğazları statüsünün tarihsel gelişimi için bkz. Bengi Selen Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, Dokuz Eylül yay., İzmir 2001, s. 49 vd.

¹⁰⁶ Yüceer, 2001, s.65 ve devamı.

¹⁰⁷ Gündüz Aybay, *Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, Tüzük (Türkçe-İngilizce) Uygulama Esasları*, Aybay yay., İstanbul 2000.

¹⁰⁸ Yüceer, 2001, s. 116-117.

¹⁰⁹ Jülide Ergüder, "Boğaz'da Yüzen Bombalar", *Hürriyet Pazar*, Sayı 97, (22 Kasım 1987), s. 6-8.

¹¹⁰ Cahit İstikbal, "Dünya'da ve Türkiye'de Kılavuz Kaptanlık", *Denizcilik Dergisi*, Sayı 14, (2004), s. 37.

¹¹¹ Necmettin Akten, "Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları", Rota, (Kasım 1992), s. 13-15. Funda Sezgin Mikdat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 149-160. Sedat Tenker, *Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları*, Mart 1993.

¹¹² İstikbal 2004, s. 37.

¹¹³ "Boğaz'daki Tehlike Hızla Büyüyor", *Hürriyet*, 3 Mayıs 2000.

çe-İngilizce) Uygulama Esasları, İstanbul 2000.

¹⁰⁸ Yüceer, 2001, 116-117.

¹⁰⁹ Jülide Ergüder, "Boğaz'da Yüzen Bombalar", *Hürriyet Pazar*, 97, (22 Kasım 1987), 6-8.

¹¹⁰ Cahit İstikbal, "Dünya'da ve Türkiye'de Kılavuz Kaptanlık", *Denizcilik Dergisi*, 14, (2004), 37.

¹¹¹ Necmettin Akten, "Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları", Rota, (Kasım 1992), 13-15. Funda Sezgin-Mikdat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul, 149-160. Sedat Tenker, *Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları*, Mart 1993.

¹¹² İstikbal, 2004, 37.

¹¹³ "Boğaz'daki Tehlike Hızla Büyüyor", *Hürriyet*, 3 Mayıs 2000.

Kaynakça

Bibliography

Arşiv Belgeleri / Archival Documents

Cumhuriyet Arşivleri / Republic Archives

Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası)

Osmanlı Arşivleri / Ottoman Archives

Dahiliye Nezareti Tasnifi

Hariciye Nezareti Tasnifi

Hatt-ı Hümayunlar

Meclis-i Vükela Mazbataları

Sadaret Tasnifi

Yıldız Arşivi

Tarihi Deniz Arşivi / Historical Naval Archives

Mektubi

Mülga Bahriye Nezareti

Şura-i Bahriye

Mevzuat / Legislative Resources

Düstur, 3. Tertip

Mer'i Deniz Mevzuatı, haz. Muhittin Uzun-Reşid Uğur, İstanbul 1966.

Resmi Gazete

Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkında Talimatname, Bahriye Matbaası 1340.

Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları-Buhar Motoru ile – Yat Kaptan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Sekizinci Maddesi Mucibince Tanzimi İktiza Eden Me-sail-i İmtihaniyeye Dair Talimatname, Bahriye Matbaası 1340.

Sefain-i Bahriye-i Ticariye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve

Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Muayene-i Sıhhiyeye Mütөөallik 13. Maddesinin Şekli Muadilidir, Bahriye Matbaası 1341.

Seyr-i Sefain İdaresinin Marmara Havzası ve Boğazlar ve Liman Dahilinde İcra Edeceği Postalar ile Sefainne Kılavuzluk ve Römorkörlerle Cer-i Sefaine Ait Nizamname-i Dahilidir.

Seyr-i Sefain İdaresinin Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi Vezâifine Mübeyyin Talimatname, Matbaası Osmanîye, Dersaadet 1332.

Raporlar / Reports

Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu, 1 Aralık 1987, İstanbul

Tenker, Sedat, *Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları*, Mart 1993.

Kitaplar / Books

Abdulahad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul 1926.

Ahmet Hamdi, *İstanbul Limanı*, İstanbul 1929.

Aybay, Gündüz, *Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, Tüzük (Türkçe-İngilizce) Uygulama Esasları*, Aybay yay., İstanbul 2000.

Bağış, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi yay., Ankara 1983.

Cevdet Paşa, *Tezâkir*, Tetimme 40, Yayınlayan: Cavid Baysun, TTK yay., Ankara 1986.

Dümen, Erdoğan, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri: 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yay., İstanbul 1993.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İÜEF yay., İstanbul 1985.

İstanbul Limanı, İstanbul 1928.

Kazgan, Haydar, Alkan Soyak-Murat Koraltürk, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, Creative yay., İstanbul 1998.

Kızıldemir, M. Orhan, *İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmî ve Özel Kuruluşlar*, TDS yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir)

Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü yay., Ankara 1974.

Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İÜEF yay., İstanbul 1976.

Martin, Nancy, *Sea and River Pilots*, Publisher: Terrence Dalton, 1977.

Müller-Wiener, Wolfgang, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul 1998, s. 145.

Nebioğlu, Osman, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kaptülasyonlar*, Türkiye İş Bankası yay., Ankara 1986.

Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaban, EÜEF yay., İzmir 1984.

Osmanlı Bahriyesi Görünür Muhabere Kod Kitabı/Ottoman Navy Signals Code Book, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür yay., Ankara 1995.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitallizmi (1820-1913)*, Yurt yay., Ankara 1984.

Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, ed. Ertuğrul Zekai Ökte, çev. Vahit Çabuk-Tülay Duran, Cilt 2, Kültür ve Turizm Bakanlığı yay., İstanbul 1988.

Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, yay. haz. Nurcan Bal, T.C. Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yay., İstanbul 2003.

Süleyman Nutki, *İstanbul Limanıyla Boğazlarda ve Marmara Havzasında Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatı Safahatına Ait Siyah Kitap*, Matbaa-i Bahriye 1336/1920.

Tutel, Eser, *Gemiler... Süvariler... İskeler...*, İletişim

yay., İstanbul 1998.

Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, İstanbul 1927.

Xu Wanmin, *A Brief History of Chinese Pilotage*, Beijing.

Yüceer, Bengi Selen, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, Dokuz Eylül yay., İzmir 2001.

Makaleler ve Gazete Yazıları / Journal and Newspaper Articles

Akten, Necmettin, "Boğazlar Bölgesinde Deniz Kazaları", *Rota*, (Kasım 1992), s. 13-15.

"Boğaz'daki Tehlike Hızla Büyüyor", *Hürriyet*, 3 Mayıs 2000.

"Boğazlar kaptansız", *Bugün Gazetesi*, 17 Kasım 1990.

Bostan, İdris, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkilatı: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara 2002, s. 187-220.

Bostan, İdris, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", *Tarih Dergisi*, Sayı 35, (1994), s. 177-192.

Bostan, İdris, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'nda Geçişin Tabii Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 1-8.

Çoker, Fahri, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz İslah Heyetleri", *Tarih ve Toplum*, Sayı 47, (1987), s. 48-56.

"Dekaş Yönetim Kurulu Başkanı Aykut Erol: Kılavuzluk ve römorkaj yönetmeliğini değiştiren taslak için tüm kurumların görüşü alınmadı", *Dünya Gazetesi*, 28 Eylül 2000.

"Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa Bir Bakış", *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Bülteni*, Sayı 1, (1999), s. 4.

Emecen, Feridun, "Giresun", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 14.

Ergüder, Jülide, "Boğaz'da Yüzen Bombalar", *Hürriyet Pazar*, Sayı 97, (22 Kasım 1987), s. 6-8.

Erol, Aykut, "Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk", *Denizati*, Sayı 18, (1988), s. 35-39.

Gencer, Ali İhsan, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", *Türk Denizcilik Tarihi Araş-*

- tırmaları, TDS yay., İstanbul 1986, s. 33-47.
- Gencer, Ali İhsan, "Osmanlı Bahriyesinde İslahat ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara 2002, s. 225-236.
- Güçer, Lütfi, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Sayı 1, (1988), s. 1-128.
- "İdare-i Aziziye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4.
- İlgürel, Mücteba, "Türklerin Batı Anadolu Sahil Güvenliğine Verdikleri Önem", *Türk Kültürü Araştırmaları*, Yıl 27, Sayı 1-2, (1989), s. 111-124.
- İlgürel, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüs-leri", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA yay., İstanbul 1995, s. 143-158.
- İnalçık, Halil, "Bursa. XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Bellekten*, Sayı 93, (1960), s. 45-102.
- İstikbal, Cahit, "Dünya'da ve Türkiye'de Kılavuz Kaptanlık", *Denizcilik Dergisi*, Sayı 14, (2004), s. 34-39.
- "Kaptanların vizite eylemi", *Sabah Gazetesi*, 20 Kasım 1990.
- "Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Saim Oğuzülgen: Kılavuz kaptanlık AT'ta olduğu gibi şirketleşmeli", *Dünya Gazetesi*, 22 Aralık 1993.
- "Kılavuz kaptanlar eylem yaptı", *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Kasım 1990.
- "Kılavuz Kaptanları Derneği Başkanı Saim Oğuzülgen: KİT'lerin özelleştirilmesi kılavuz kaptanları da birleştirmelidir", *Dünya Gazetesi*, 26 Haziran 1993.
- "Kılavuz kaptanlar direniş yapınca gemi geçişleri aksadı, liman trafiği durdu..Boğaz'da tehlikeli gün!", *Günaydın Gazetesi*, 17 Kasım 1990.
- "Kılavuzların Grevi", *Milliyet Gazetesi*, 5 Kanunusani 1933.
- "Kılavuzluk İşleri", *Türk Deniz Ticareti*, İstanbul 1937, s. 102-103.
- Kızıldemir, Orhan, "Yurdumuzda Kılavuz Kaptanlığın Tarihi", *Kaptanın Sesi*, (Temmuz-Ağustos-Eylül 1993), s. 16; (Ekim-Kasım-Aralık 1993), s. 14.
- Komatsu, Kaori, "1896'da Osmanlı Bahriyyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, Sayı 139, (1995), s. 16-22.
- Komatsu, Kaori, "The İdare-i Mahsusa: A Study of Modern Ottoman Maritime Transportation", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, No 10, (1995), s. 1-25.
- Koraltürk, Murat, Cem Çetin-Kerem Coşkun, "Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*. 22-23 Mayıs 2003, Kadir Has Üniversitesi yay., İstanbul 2004, s. 229-258.
- Kuran, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA yay., İstanbul 1995, s. 159-163.
- Mantran, Robert, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Bellekten*, Sayı 203, (1988), s. 685-695.
- "Marin Römorkör ve Kılavuzluk AŞ Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Kaptan Coşkun Yurtkoru: Römorkaj hizmetlerinde rekabetten neden korkuyorlar?", *Dünya Gazetesi*, 12 Aralık 2000.
- Pamuk, Şevket, "150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması", *Tarih ve Toplum*, Sayı 60, (1988), s. 38-41.
- Sezgin, Funda, Mikdat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 149-160.
- Thobie, Jacques, "Sur quelques sociétés publiées à capitaux Français dans l'Empire Ottoman", *La France et Lest Méditerranéen Depuis 1850*, Editions ISIS, İstanbul 1993, s. 243-257.
- Toprak, Zafer, "Akay", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1.

Toprak, Zafer, "Fevaid-i Osmaniye İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3.

Tutel, Eser, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3.

Tutel, Eser, "Seyr-i Sefain İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 6.

"Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Timur İldeniz: Kılavuzluk sistemini tam bir karmaşaya sürükleyecek teşebbüsler durdurulmalı", *Dünya Gazetesi*, 5 Ekim 2000.

"Uzmar, Dekaş Med Marine ve Toros Gübre açıklama yaptı: Özel kılavuzluk ve römorkaj şirketleri çağdaş düzeyde hizmet veriyor", *Dünya Gazetesi*, 21 Temmuz 1998.

Ünver, A. Süheyl Ünver, "Buğ Gemisi", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl 4, Sayı 2, (1968), s. 3-4.

WEB Siteleri / WEB Sites

www.denizcilik.gov.tr

www.mariners-l.co.uk/Ukpilots.html

www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url

www.turkishpilots.org

Sözlü Tarih Kapsamında Görüşme Yapılan Kişiler /

Oral History Interviews

Kaptan/Captain Argun Tarhan

Kaptan/Captain Atilla Mısırcı,

Kaptan/Captain Cemal Ustaoglu

Kaptan/Captain Cengiz Erverdi

Kaptan/Captain Erdem Bıçakçı

Kaptan/Captain Hüdaverdi Bozkurt

Kaptan/Captain İsmet Ülger

Kaptan/Captain Macit Gökırmak

Kaptan/Captain Muhittin Sülün

Kaptan/Captain Nedim Özeytaç

Kaptan/Captain Nurettin Şairoğlu

Kaptan/Captain Vural Yener,

Özlem Türe Eker

Prof. Dr. Mete Tunçay



Kilavuz Kaptanlardan
Anılar

Anecdotes of
Pilots

Kılavuzladığı Gemi ile Rusya'ya Kadar Giden Kaptan

Uzun yıllar Türkiye'de kılavuz kaptanların karşılaştıkları güçlüklerin başında kılavuzlayacakları gemiye ulaşma sorunları gelir. Gemiye ulaşmak gibi gemiden ayrılmak ve istasyona geri dönmek de uzun yıllar bir sorun olmayı sürdürür. Çok ender de olsa kimi kılavuz kaptanlar kılavuzladıkları gemiyi terk edemedikleri için ilk limanda inmek zorunda da kalmışlardır. Bu türden bir duruma en ilginç örnek uzun yıllar İstanbul Boğazı'nda kılavuz kaptan olarak görev yapan Nurettin Şairoğlu'nun başına gelendir. Kaptan Nurettin Şairoğlu sis nedeniyle kılavuzladığı Panama

bandırlı gemiden çıkamayınca gemi ile Rusya'ya kadar gitmek zorunda kalmıştır. Bu ilginç olayı Nurettin Şairoğlu şöyle anlatıyor:

Çok kuvvetli bir sis vardı, gemi kaptanına "bu havada Boğaz'dan geçilmez" dedim. O zamanlar böyle büyük yasaklar yoktu. Gemi kaptanı da dedi ki "benim kuvvetli radarlarım var, sende buranın kılavuz kaptanı isen beni Boğaz yukarı çıkarırsın" Boğazdan istasyonlar ile konuştum, dediler ki; "yukarıdan aşağıya gelen gemi yok" Baktım Boğaz serbest, radarlar da çok iyi. Boğazın ortasından ağır ağır iki buçuk saatte çıkardım ben bu adamları. Fakat beni alacak olan servis motoru gelip gemiyi bulamadı. Telefonla konuşuyoruz ne onda radar var, ne de istasyonda. Şimdi her şey modernleşti. Sanmıyorum bir daha öyle bir şey olsun. Onun neticesi Rusya'ya gittim. Bir hafta kaldım. Bir hafta sonra bazı hariciyeciler girdi araya, beni evvela bırakmak istemediler. Beni casus zannet-



Nurettin Şairoğlu.

Sis yüzünden Türk kaptan Rusya'ya gitti

■ Boğazı sis basınca kılavuz kaptan Panama gemisinden çıkamadı.

ONCEKİ gece yarısından itibaren İstanbul limanı baştan basa kaplaya-
"gun sis, bir kılavuz
"zoraki" Rusya ge-
na sebep ol-
A..."

The Captain Who Went to Russia on the Ship he was Piloting

For years, one of the greatest problems that faced pilots was how to physically reach the ship they were to pilot and similarly, how to leave the ship and return to the station. Infrequent as it may have been, sometimes the pilot would have to wait until reaching the first port of call before he could disembark from the ship. One of the more interesting examples of this situation happened to Nurettin Şairoğlu who served as a pilot for many years in the Strait of Istanbul. Captain Şairoğlu while piloting a Panamanian flagged ship was unable to disembark because of thick fog and had

to wait until reaching Soviet Union before he could leave the ship. Nurettin Şairoğlu tells his interesting story as follows:

There was a very thick fog and I told the ship's master "you can't navigate through the Straits in this weather". At that time there were no major restrictions. The ship's master replied, "I have a good radar, and since you're the pilot here you will take me up the Straits". So, I communicated with the pilot station and they advised "There are no ships coming down the Straits." I looked for myself and saw that the Strait was clear. We proceeded to navigate in the center of the Strait at a very slow speed. I took these guys out of the Strait in 2.5 hours. But the pilotboat that was to pick me up could not find the ship because of the fog. We were communicating by phone but neither he nor the station had a radar. Nowadays, everything is much more modern and I do-

tiler. Nezarete aldılar. Her gün asker kontrolünde ifade vermeye gittim. Sonra Rus kaptanlar bana yardımcı oldu. "Eğer ben yabancı isem, bu adamlar beni tanımaz hakikaten. Türk bahriye subayı olmuş oluyorum ben, ama kaptanların hepsi beni tanıyacak" dedim. Sonra Arap gemisi vardı. Transilvanya isimli bir gemi vardı. Bütün tanığım gemi kaptanları, resmimi görüyorlar "A! bu kaç senedir tanıdığımız kılavuz kaptan" diyorlardı. Öyle kurtardım kendimi.

ubt such a thing would happen. But back then, as a result I ended up going to Russia and stayed there for one week. It took diplomatic intervention to get me back home. At first the Russians did not want to release me thinking that I was a spy. So they detained me. Each day I would be taken to be interrogated by Russian soldiers. Later, Russian captains came to my assistance. I told the Russian officials, "If I truly am a stranger and not a captain, then these guys won't recognize me. In which case you will be right that I am really a Turkish naval officer. But you will see that all these captains will recognize me." Then this Arab ship came. The name of the ship was Transilvania. All the captains who saw my photo said "Ah—we have known this pilot for years". That's how I was saved.

İstanbul Boğazı'nda Yüksek Gerilim Hattına Takılan Gemi

İstanbul Boğazı, deniz trafiği açısından çeşitli tehlike ve riskler içermektedir. Bunlar doğadan kaynaklandığı gibi İstanbul Boğazı çevresinin yoğun yerleşim bölgesi haline gelmesi ile de ilgilidir. Bu türden tehlike unsurları arasında Boğaz'ın iki yakası arasında uzanan yüksek gerilim hatları da bulunmaktadır. 1976-2003 yılları arasında kılavuz kaptanlık yapan Argun Tarhan, kılavuzladığı Karadeniz'den İstanbul boğazına giriş yapan benzin yükü dolu bir tankerin, İstanbul Boğazı'na girişinde yüksek gerilim hattına takılması ile ilgili olayı şöyle anlatıyor:

...gemiye bindim, benzin yüklü. Tam bizim kılavuzluk istasyonunun önüne geldiğimizde bir gürültü, bir baktım geminin davlumbazının önünde bir tel, o sırada boğazda karşıdan karşıya enerji hattı yapıyorlar. Evvela kılavuz telini çekiyorlar... karşılıklı bu teli çekmişler, ertesi gün esas ana teli çekecekler fakat frenlerden boşanmış o tel, ben tam oradan geçerken hop deniz seviyesine ve benim gemiye... gemiye takıldı, nasıl sürtünüyor, benzin yüklü. Gemide bir telaş, gideyim denize atlayım yüzerek çıkayım falan derken mesleki kariyerimi çizeceğim. Etik olarak atlayıp gitmek olmaz. Derken Alman gemisi olduğunu hatırladım. Dedim ki sizde kaynak makinesi var mı? Var dediler. Kesin dedim. Hani gemiden geçiyor gemiden sonra deniz var o tarafta oradan eğilin kesin dedim. Karaya da haber saldım "tel kesilecek dağılın." dedim. Oradan kaynak attılar, tel bir kesildi dışarıda ağaç mağaç ne varsa tabii hepsini şöyle bir biçti, ama biz kurtulduk.



Argun Tarhan

The ship that got caught in high voltage lines in the Straits of Istanbul

The Strait of Istanbul is full of many dangers and risks for maritime traffic. These are a result both of natural conditions as well as because of the surrounding densely populated urban area. One of the many dangers is the high voltage electric lines crossing the two opposite shores. Captain Argun Tarhan, who was a pilot between the years 1976-2003, remembers how once a gas laden tanker when crossing the Strait of Istanbul got caught in high voltage electric lines:

I had boarded the ship. It was laden with gas. Just as we had approached the pilotage station I heard a loud noise and saw an electric cable right in front of the ships bridge. At the time they were drawing electrical cables across the Straits. Well, the cable they had drawn had fallen to sea level when our ship got caught in it. You can't imagine, this live cable was right against a gas laden ship. Of course, this created a commotion on the ship. I myself thought of jumping ship and swimming to shore but then I would ruin my career. Ethically I could not jump ship. Then I remembered that it was a German ship, so I asked if they had any welding equipment on board. They replied that they did. I told them to cut the cable. I then sent a message ashore advising that we were going to cut the cable and to clear out. Well, we cut the cable, which pretty well did the trees in. But we were saved.

3 Çifte Kürekli Kayıktan Motor Bota

1921 doğumlu kılavuz kaptan Muhittin Sülün, Türkiye’de kılavuzluğun modernleşmesine tanıklık etmiş bir kişidir. Kılavuzlukta ilkel yöntem ve araçlardan modern yöntem ve araçlara geçişi bizzat görmüştür. Örneğin 3 çifte kürekli kayıklardan, servis motorlarına geçiş gibi. Kaptan Muhittin Sülün bu geçişi şöyle anlatıyor:

3 çifte kürekli kayıkları ben gördüm. Boğaz’da kılavuzluk yaparken bizim servis motorlarının yanaştığı iskelenin arkasında büyük bir kayıkhanede o zamanın çalıştığı tekneler duruyordu. Onlarla beraber denize çıkılır. Gider boğazın ağzından gemiyi kılavuzlarmış. Daha da ilerisi iyi havalarda boğazın ağzında Rumeli tarafında bir çakar fener vardı.. Gemiler rotasını orada çizsin boğaza geçsinler kaza gelmesin diye. Oraya kadar giderlermiş. Ondan sonra değişmiş hatta ben gemilerde ikinci kaptanken servis motorlarının bazılarını sanırım 1949’da mı ne; Hollanda’dan gemiye yükledik getirdik. İnce uzun zarif tekneler vardı. 8 numara, 9 numara ve bunlarla çalışılırdı. Ondan evvel maalesef biz tanker gemilerine istitle çalışan römorkörle yanaşırdık.



Muhittin
Sülün

From a 3-row pilot cutter to a motor boat

Captain Muhittin Sülün, born in 1921, is someone who actually witnessed the modernization of pilotage in Turkey . He witnessed pilotage be transformed from using primitive methods to using modern techniques and technology. For example, the transition from a 3-row pilot cutter to the high speed motors boats. Captain Sülün explains the transition as follows:

I saw the 3-row pilot cutter boats. There used to be a large boathouse behind the quay where we used to go on our service boats when I was piloting in the Strait. The boathouse contained boats of that era that we used to go out on. We would pilot ships using these boats from the mouth of the Straits. In fact, there was a cracked lighthouse that would be used for boats to chart their course to prevent accidents. They would actually go that far. But later that system was changed. In fact, when I was second captain, in 1949, we would embark the boats from Holland. These were elegant long boat; numbers 8 and 9, and we would work on them. Until that time we had to draw up alongside tankers with steam powered tugboats.

Boğaz girişindeki çelik ağlar

Emekli Kılavuz Kaptan Erdem Bıçakçı'nın anlattıklarına göre eskiden Boğaz'ın Karadeniz girişinde çelik ağlar varmış:

Eskiden Boğazın Karadeniz girişinde ve Anadolu ve Rumeli Kavakları arasına gerilmiş çelik ağlar vardı. Bu ağlar, her iki sahilden itibaren yay şeklinde kıvrılarak boğaz ortasına kadar geliyor ve ortada bir geminin yayvan bir es (S) çizerek geçebileceği açıklık bulunuyordu. Bu, harp zamanında, gemilerin, bilhassa denizaltıların gizlice Boğaz'dan geçmelerini önlemek için alınan bir önlemdi.. Kritik durumlarda ağların şamandıralı uçları römorkörler tarafından çekilerek birleştiriliyor ve Boğaz gizli geçişlere kapatılıyordu. Ağların açık olduğu zamanlarda bile, kuvvetli akıntılar sebebiyle buradan geçebilmek (özellikle kötü hava şartlarında), beceri isteyen bir manevra gerektiriyordu. Bu nedenle, yabancı bayraklı gemilerin çoğu ağları geçebilmek için kılavuz kaptan alıyorlardı. 1960'ların ortasına doğru teknolojinin ilerlemesi ve su altı elektronik kontrol cihazlarının kullanılması devreye girince artık bu ağlara gerek kalmadığına karar verilerek kaldırıldı.



Erdem
Bıçakçı

The steel nets at the entrance of the Strait

According to retired Pilot Erdem Bıçakçı there used to be steel nets in the Black Sea entrance to the Strait:

In the old days there used to be steel nets stretched out between the Anadolu and Rumeli Kavak at the entrance of the Straits from the Black Sea. These nets would arc like a bow reaching the center of the Strait so that a ship could pass through only by drawing an "s" shape. This was done to prevent the passage of ships, especially the clandestine passage of submarines, during times of war.

During critical times the buoyed tips of the nets would be stretched out by tugs and joined, that way preventing all clandestine passage through the Strait. Even when the nets were open, if there was a strong current, (particularly in poor weather conditions) it would take strong navigational skill to get through them. For this reason, most foreign flagged vessels would take a pilot in order to pass through the net. In times, with the advance of technology and underwater electronic devices the nets became outmoded and no longer needed. They were removed at the beginning of 60's.

Batan gemi ile boğulmaktan son anda kurtulan kılavuz kaptan

1971 yılında kılavuz kaptanlığa başlayan Vural Yener, kılavuzladığı geminin bir başka gemi ile çarpışması ve ardından batması (27 Aralık 1976 Matsesta/SSCB-Lok Prabha/ Hint) sonucu boğulmaktan kılpayı kurtuluşunu şöyle anlatıyor:

1976'da çok şanssız bir günümde, yılbaşından üç gün evvel çok soğuk bir günde, bir Hint gemisini Çanakkale'den aldım. İstanbul Boğazı'nda iskele seyirinde sahile çok yakın giderken Baltalimanı önlerinde Karadeniz'den gelen bir Rus gemisi maalesef yanlış bir seyir yapıyordu ki; ikinci kaptanın sonradan sarhoş olduğunu öğrendim. Dolayısıyla çok feci bir kaza yapmamıza sebep oldu. Benim gemim ikiye bölündü. 20 bin ton demir yükü vardı. Maalesef gemiyi kurtarmak için kimse yetişemedi. Bütün gemi personeli Hintli idi. Onları çıkarttıktan sonra 4-5 kişi kalmıştık. Bizi kurtaracak başka bir şey gelmediği için, biz gemi ile beraber battık. Ben geminin içinde 30-35 metre dibе gittim ve boğuldum. Çünkü resmen nefesim falan bitmişti. Fakat Allah'ın mucizesi ve denizin dibinde Allah'a bütün son şeyimle artık tam can verirken, teslim olmam ve daha yapacağım çok şeylerin olduğunu sunarak büyük tanrıya herhalde beni affetti ki, bağısladı çocuklarıma, nasıl bilmiyorum kendimi suyun üzerinde buluverdim.



Vural Yener

The Pilot who was saved at the last minute from going down with a sinking ship

Captain Vural Yener, who started piloting in 1971 tells how he barely managed to escape drowning the ship he was piloting collided with another ship and sank (27 December 1976 Matsesta/USSR-Lok Prabha/ India):

It was a very unlucky day for me in 1976, just three days before new years, and a very cold day when I took an Indian flagged ship from Çanakkale. As we were proceeding close to the shore of the Strait of Istanbul, at the same time a Russian flagged ship was proceeding in an erroneous manner from the direction of the Black Sea heading towards Balta limanı. Later I learned that the second captain had been drunk. This ended up causing a terrible accident. The ship I was on, with its 20,000 tonnes of steel cargo, broke into two halves. Unfortunately, we were unable to save the ship as no one could reach it in time. The entire crew was Indian and there were just 4-5 of us. Since nobody had come to save us we ended up going down with the ship. I sank 30-35 meters while inside the ship and actually drowned. I had literally lost all breathing capacity.

It was a miracle of God. I was at the bottom of the sea and waiting to die. But I kept praying to God telling him that I still had much to do and could not go yet. Anyway, I guess I was forgiven or he took pity on my children because next thing I knew, and I don't know how, I found myself floating on top of the water.

Kızı Kılavuz Kaptan Babasının Kazasını Anlatıyor

Babası, 1997'de vefat eden baş kılavuz kaptan Arman Türe'nin kılavuzladığı geminin yaptığı kazayı ve kaza hakkında Boğaz sakinlerinin yorumlarını, kızı Özlem Türe Eker şöyle anlatıyor:

Babam ömrünü denizlerde geçirmişti. Uzun seferler ve hasret belki de kılavuz kaptan olmasını düşündüren ilk etkenlerdendi. Kılavuz Kaptan olmaktan o günlerin olumsuz koşullarına rağmen bir gün bile şikayet etmedi. O sadece gemilere kılavuzluk etmiyor, aynı zamanda hayranı olduğu ve ilgisini çeken kültürleri, gelen gemi kaptanları vasıtası ile daha yakından tanıyor, bizlere onların konuşmalarını, gemideki yemekleri, insanları, dinlediği kadarı ile aile yaşantılarını anlatıyordu. Her gelen gemi onun için bir bilinmeyen ve yeni bir ülkeydi. Kısa- ca mutluydu işinden. İşinin gereği yorgun ama mutluydu. Ben, evlendikten sonra Kandilli'de tam Kandilli gözcü kulesinin arkasında kartal yuvası gibi bir evde oturuyordum. Bir gün, apartman sakinleri hep bir aradayız, genç bir adam anısını anlatıyor: "Yıllar önce Boğaziçi Üniversitesi'nde öğrenciydim" diye başladı söze.. "Bir sabah uyandım yaşlı babaannem ile birlikte camdan Kandilli vapur iskelesine doğru bakıyorduk. Sisli bir gündü ve vapur saatine daha vardı.. Birden sislerin arasından kocaman bir gemi belirdi. Har, har, har üstümüze doğru geliyordu. Herhalde rüya diye düşünürken birden müthiş bir gürültü ile gemi iskeleye çarptı. Gözlerimize inanmıyoruz, olayı kimse gördü mü diye bakıyoruz... Yok. Sabah çok erken ve kimseler yok. Orada bulunan portakal kasaları ve iskeleden kopan tahtalar havaya fırlıyor, ortalık savaş meydanı gibi. Aynen yavaş çekim aksiyon filmleri gibi toz,



Arman Türe

A Pilot's Daughter Tells about her Father's Accident

Özlem Türe Eker tells about an accident with the ship piloted by her father, Chief pilot Arman Türe, and what the residents of the Strait of Istanbul had to say about the accident at that time.

My father spent his life on the sea. Perhaps it was the long sea voyages and missing us that made him decide to become a pilot. Despite the difficult conditions for piloting at that time, never once did he complain. He did not simply pilot ships he also learned about the different cultures he admired and was curious about from the captains of the ships he would pilot and then he would come home and tell us about their conversations, the food they ate and their family lives. For him, each ship was a new and uncharted land. He would be tired but happy. I married I was living right behind look-out tower in Kandilli in a house that was just like a crow's nest. One day I was sitting with my neighbors when a young man was telling about his memories. He began one of his stories with the "years ago when I was a student at the Boğaziçi University, one morning I awoke and with my aged grand-

mother we were gazing out the window towards the Kandilli quay. It was a foggy day and there was still one hour for the ferry to arrive. Suddenly from the fog a gigantic ship emerged and it was heading directly towards us. Just as I was thinking it was a dream, we heard a loud noise and then saw the ship hit the quay. We could not believe our eyes. We looked around to see if anyone else saw it. It was still very early in the morning and no one was around. Orange crates and

duman, sis... Sonra gemi hiçbir şey olmamış gibi yoluna devam ediyor. Kandilli iskelesi bir dakika içersinde yerle bir olmuştu.." Olayı dinleyen apartman sakinlerinden itirazlar, ilaveler herkes bir şey söylüyor.. "Nasıl kaptanmış yahu, dur bari bekle be adam!", "Adamın yüzünden sınavı kaçırmıştım", "Bir sene iskele yapılmadı, süründük"... Bu olayın kahramanının benim babam olduğunu söylemenin iyi bir şey olmayacağını düşünmüş ve kafamı sallayarak "Hay Allah,.. olacak iş değil" deyip bende topluluğa katılmışım. Sonra bu olayı babama anlattım. Hep beraber güldük. "O gün çok sis vardı" dedi. Meğer bir seri manevra ile ucuz atlatmış.

broken planks from the quay were flying around, it was like a war scene. It was like a slow motion movie with dust, smoke and fog... then, as if nothing had happened the ship continued along its way. In one minute the Kandilli quay had become a disaster scene." The neighbors listening to his story protesting and adding comments: "What kind of captain was that? He could have waited at least" "I missed my school exam because of him" "For one year the quay was left without repairs, how we suffered..." I realized that it would not be very good to tell them that the protagonist in that accident had been my father and so shaking my head I said "My God, that is unbelievable" and joined the group. Later I told my father about this event. We laughed. He explained, "There was a thick fog that day and in fact we avoided a bigger accident by acting in time".

Kürekleri Denize Düşen Sandaldaki Genç Sevgilileri Kurtarma

Kılavuz kaptanlar meslek yaşamları içinde hiç beklenilmeyen olaylarla karşılaşır ve kendilerini bu olayların içinde buluverirler... Bu olaylardan birisini de yirmi iki senelik kılavuz kaptanlık hayatından sonra emekli olan Kaptan Erdem Bıçakçı yaşamış. Başından geçen ilginç olayı Erdem Bıçakçı şöyle anlatıyor:

1979 yılının Ağustos ayı idi. Mehmetçik kılavuzluk istasyonundan kılavuzladığım 30-35 bin gross'luk bir Yunan tankeri ile Marmara Denizi'nde İstanbul boğazına doğru seyrediyorduk.. Gemi Karadeniz'e çıkan transit bir gemiydi. Çok güzel bir yaz günüydü ve sanıyorum Kumburgaz açıklarıydı. Kaptanla sohbet ederek gidiyorduk. Tesadüfen gözüme bir şey ilişti. Dikkatle bakınca bunun iskele bordamızda ve epeyce uzaklarda sallanan beyaz bir nesne olduğunu anladım. Kaptana söyledim. O da o yöne bakınca gördü. Dürbünle baktık. Bir sandal içinde iki kişi vardı ve birisi beyaz bir bez sallıyordu. Kaptana bunların kazazede olabileceklerini, dolayısıyla yardım istediklerini, hemen dönerek onlara gitmemiz gerektiğini söyledim. Kaptan dedi ki : "biz dönelim ve yol kesip duralım, onlar bordamıza gelsinler.. "Kaptan" dedim "onların durumları müsait olsa zaten sahile giderlerdi, bize niye gelsinler ki..." Kaptan nihayet anlayabildi ve iskele alabanda ile döndüm ve yol keserek ağır ağır sandala doğru gittim. Dedğim gibi hava güzel, deniz süt liman. Tam 3-4 metre açıklarında gemi tamamen durdu. Sandalda mayo giymiş bir delikanlı ile genç bir kız vardı. Kız da mayolu idi. Bir el incesi atarak sandalı içindekilerle beraber bordaya çektirdim. Sonra pilot çarmıhı atarak onları gemiye aldirdim. Sandalı da kış taraftaki kumanya metaforası ile kışüstüne aldık. Efendim.. Bu gençler bir evvelsi gün öğleden sonra, biraz tatlı vakit geçirelim (!) gagesiyle kira-

Saving the Young Lovers whose Oars Fell into the Sea

During their professional career pilots will find themselves caught in the midst of unexpected events. One such event is recounted by Captain Erdem Bıçakçı, who retired twenty-two years as a pilot. He tells his story as follows:

It was August of 1979. I was piloting a 30-35 thousand gross ton Greek tanker from the Sea of Marmara towards the Strait of Istanbul. The ship was in transit to the Black Sea. It was a beautiful summer's day. I think we were off the coast of Kumburgaz. We were chatting with the Captain while sailing along when by coincidence something caught my eye. When I looked carefully I could see something white rocking in the distance, something I recognized. I informed the captain. He could see it as well. We looked again using binoculars. There were two people inside a rowboat and one of them was waving a white piece of cloth. I told the captain that they could be stranded and signaling for help. I told him we had to go to their assistance right away. But the captain replied: "Let's turn around and stop and have them come alongside." I replied, "Captain if they could they would go ashore anyway. Why would they come to us?" The captain finally understood and turning portside we slowly sailed towards the rowboat. Like I said, the sea was calm and the weather beautiful. Within 3-4 meters the ship came to a complete stop. There was a young man and woman both in bathing suits. We threw them a rope and pulled them close and brought them on board.

*These young people had decided the day before to rent a boat and spend a pleasant bo-
vernoon at sea. Rowing out to sea for quite a
distance, somehow or another they dropped one
of their oars into the sea. But before they reali-*

lık bir sandalla denize açılıyorlar. Sahilden epey açıldıktan ve de gözlerden irakladıktan sonra başlamışlar sandal şovlarına.. Bu arada iskarmozlardan çıkarıp içeri almadıkları küreklerden birisini her nasılsa denize düşürüyorlar. Ama farkına vardıklarında kürek onlardan epey uzaklara gitmiş.. Paniğe kapılıyorlar.. Tek kürekle bir şeyler yapmaya çalışıyorlar. Kız hiç yüzme bilmez, oğlan ise işte şöyle böyle...Uzaktaki küreğe kadar yüzmeyi gözü yemiyor. Kız başlıyor ağlamaya.. Oğlan başlıyor çırpınmaya. Çok uzaklardan bir iki tekne geçiyor ama bir türlü kendilerini gösteremiyorlar. Derken hava kararıyor. Kız, oğlan birbirlerine sarılıp o geceyi çok uzaklardan geçen gemilerin ışıklarını seyrederek geçiriyorlar. Sabah oluyor, öğle oluyor, kimsecikler fark edemiyorlar. Taa ki benim gözlerime takılana kadar..

Kız da oğlan da sevinçten ağlıyorlar.. "Allah senden razı olsun Kaptan abi" diyerek sarılıp sarılıp ellerimi öpüyorlar... Neyse VHF ile durumu Harem Kılavuzluk istasyonu' na iletip Liman Polisine haber vermelerini söyledim. Bizi demirlettiler. Polisler ve gemi acentası geldiler hem onları, hem de kış üstündeki sandalı alıp götürdüler. Ertesi günkü gazetelerin baş sayfalarında hemen hemen aynı puntolarla şu yazılıydı:

"Kahraman Yunanlı Kaptan Dev Tankeriyle İki Genci Kurtardı"

zed that they had lost an oar it was too late. The oar had drifted too far for them to retrieve it. They panicked. They tried to do something with just one oar. But the girl did not know how to swim. And the boy just so-so. He could not trust himself to swim as far as the oar. The girl had started to cry. They saw a boat far off in the distance but they were unable to get its attention. Then night fell. Huddled together they spent the night watching the lights of ships passing them by. When dawn broke and noon came still no one had taken notice of him or her, that is, until I had caught sight of them.

Both the boy and girl were crying overwhelmed with joy. "Praise God for you Captain" they cried hugging me and kissing my hand. Anyway, I radioed the Harem station and told them to advise the Port police of the situation. We then anchored. The police and agents came and took the couple ashore. The next day the headlines of the papers wrote: "A HEROIC GREEK CAPTAIN RESCUES TWO YOUNG PEOPLE WITH HIS TANKER"

World Harmony-Peter Zoranic çarpışması ve yanan kılavuz kaptan

İstanbul boğazında meydana gelmiş olan facialardan birisi şüphesiz ki Yunan World Harmony ile Yugoslav Peter Zoranic çarpışmasıdır. 14 Aralık 1960'da meydana gelen bu çok üzücü kazanın olduğu gece, sonradan kılavuz kaptanlığa geçiş yapmış ve fakat o sıralar askerlik görevini yapan ve olayın gerçekleştiği yerin çok yakınında, Kanlıca yalılarında birinde uyumakta olan Kaptan Erdem Bıçakçı olayı şöyle anlatıyor:

Derin uykudaydık. Müthiş bir patlamayla yatağımızdan fırladık. Camdan baktığımda felaketi gördüm. Gemiler yanıyordu, deniz yanıyordu.. Ortalık cehennem gibiydi.. Hemen dışarı fırladık. İnsanlar panik halindeydiler. Bazıları."kıymetli eşyalarınızı alın, yukarılara, ormana kaçın" diye bağırıyordu. Bazıları Kanlıca iskelesi yönüne doğru koşuyorlardı. Aceleyle bir şeyler giyinip bizde dışarı fırladık. Orkoz akıntıları yüzünden yanmakta olan gemiler boğaz yukarı doğru sürüklenmekteydiler. Öyle ki, birisi Kanlıca yalılarında çok yakın sürükleniyordu. Diğerleri Boğaz ortalarından İstinye koyu'na doğru gidiyordu. Kanlıca'ya yakın olan geminin Kanlıca sahildeki okulun önünden geçerken gördüğüm tüyler ürperten manzara aynen şöyleydi...

Geminin kıç sahile dönüktü. Kıç üstü yanıyordu. Tam kıçtan bayrak direğinin yanından denize doğru kalın bir halat sarkmıştı. Ve tam ortasında halata sarılmış bir adam..

Yukarısı yanıyor, aşağıda deniz yanıyor..Adam ne yukarı çıkabiliyor, ne denize atlayabiliyor. Kahredici bir çaresizlik içindeyiz. Herkes feryat ediyor. Ben tamamen kontrolsüz olarak çırpınıyorum. Bu durum epey devam etti. Gemi yavaş yavaş okulun önünden uzaklaşırken adam hala orada idi ki, birden denize, alevlerin arasına düştüğünü gördük. Herkes aynı anda feryat etti.

The Pilot who was Burned During the World Harmony-Peter Zoranic Collision

One of the worst tragedies that occurred in the Strait of Istanbul was, without a doubt, the Greek flagged World Harmony and Yugoslavian flagged Peter Zoranic collision. Captain Erdem Bıçakçı, who at the time was sleeping soundly in one of the houses along the Strait in Kanlıca, remembers the tragic events of 14 December 1960 as follows:

We were all in a deep sleep when we heard a loud explosion and jumped out of bed. We saw ships that were burning and the sea on fire. It was like hell. We immediately ran outdoors. Everyone was in a panic. Some were yelling "take your valuables and run to the forest! " Others were running towards the Kanlıca quay. We dressed quickly and ran outside. The strong currents were pushing the burning ships towards the Strait. One of the ships was dangerously close to one of the houses along the shore of Kanlıca. The other was in the middle of the Strait heading towards the Bay of İstinye. What I next saw made my hair stand on end: one of the ships passed close to Kanlıca and was heading towards the front of the school along the shore. This is what I saw:

The bow of the ship was turned towards shore. The upper-side of the bow was on fire. A thick rope was hanging from the flag pole towards the water. And just in the center was a man holding onto the rope for dear life. The top of the rope was on fire as was the sea below him. The poor man could neither climb up nor jump into sea. We were all watching him in a state of sheer horror and hopelessness. There was nothing we could do. Everyone was screaming and I was flailing about completely out of control.

Adamı son görüşümüzdü..Bugün bile hatta şu anda bunları anlatırken bile aynı acıyı hissediyorum. Keşke görmemiş olsaydım..

Ertesi günü denizden toplanan bazı yanmış cesetleri Kanlıca Karakolu'na toplamışlar. Denizcilik okulu mezunu olduğum için beni çağırdılar. Gittim. Hayatımda ilk defa yanmış insan cesetleriyle karşılaşmışım. Bana cesetlerden hangisinin Kılavuz Kaptan Cevdet Çubukcu'ya ait olabileceğini sordular. Kendisini tanıımıyordum ama hepsine baktım.. Hepsinin yüzleri tamamen, bedenleri ise çoğunlukla kömür olmuştu.

Seneler sonra ben de kılavuzluk görevine başladım. Ve rahmetli Cevdet Çubukcu'nun fotoğraflarını gördüğümde artık emindim. Gördüğüm cesetlerden birisi ona o kadar benziyordu ki.. Allah Rahmet Eylesin.

This situation continued for sometime. Slowly the ship sailed away from the school with the man still hanging on desperately. Then suddenly he fell into the burning sea. Everyone screamed at the very same moment. It was the last glimpse of him we ever had. Even now as I tell this story I feel the same pain. I wish I had never witnessed it.

The next day a few of the burned bodies that had been recovered from sea were being held at the Kanlıca police station. Because I was a graduate of the maritime academy I had been summoned to the police station. I went. It was the first time that I had even seen burned corpses. They asked me which of the corpses could belong to pilot Cevdet Çubukcu. Even though I did not know him I nonetheless looked at all of the corpses. Their faces had been completely burned and most of their bodies had turned to char.

Only years later did I start working as a pilot. And bower having seen photos of Cevdet Çubukçu I am now convinced that one of the corpses I saw belonged to him. It looked so much like him. May he rest in peace.

Boğaz'da Bir Kaza

Kılavuzluğun hoş ve tatlı anları olduğu gibi acı yanları da vardır. Bunlardan acı yanları olan bir olayı yaşayan, 1958-1991 yılları arasında kılavuz kaptanlık yapmış olan Kaptan Cemal Ustaoglu şöyle anlatıyor:

Kılavuzluğa başladığım ilk yıllarda Çanakkale'de çalışıyorum. O zamanlar istasyonda telsiz veya VHF gibi iletişim cihazları bulunmadığından gemiler, Kılavuz Kaptan isteyip istemediğini veya gemide kılavuz kaptan bulunup bulunmadığını belli etmek için gündüz flama çekerler veya düdük ile işaret verirlerdi; geceleyin ise ışıldak ile haberleşme olurdu. Bu yüzden göz-

cüler iskelede yanaşık olan Cer-45 isimli küçük römorkörde nöbet turtarlar ve buradaki teleskobik dürbün ile bir Ege yönüne bir Nara yönüne bakıp dururlardı. Bizde gemiye yine aynı vasıta, yani Cer-45 romörkörü ile Çimenlik Fenerinin bordasına yakın bir yerlerde intikal ederdik. Neyse, yine bu şekilde 13 Aralık 1963 yılında sabah saatlerinde Yunan Bayraklı 20-22.000 grostonluk buğday yüklü "Paros" isimli gemiye bindim. Gemi kaptanının ismini de çok net bir şekilde hatırlıyorum; Evangelos Raptakis. O zamanlar Gelibolu istasyonu olmadığı için biz gemi ile Karadeniz'e kadar gider, bilahare koştura koştura Topkapı'ya gelir, eski otobüslere binip uzun saatler süren yorucu bir yolculuktan sonra Çanakkale'ye geri dönüp tekrar gemi alırdık. Tabi ki çok yorucu olurdu. O gün hava kuvvetli lodos idi. Biz Marmara Denizini geçip İstanbul Boğazı'na girdik ve iskele nizamına geçip boğaz yukarı seyre devam ettik. Saat sanırım 20.15 civarında Rumelihisarı önlerine gelmiştik ve ben dönüşe başladım. Ge-



Kılavuz Kaptan Cemal Ustaoglu, — Boğaz sulama iyi bildiğini anlatıyor. Fakülte için yazdığı tezini İstanbul'da okudu. Fotoğrafı, tevfik edilen Ustaoglu çekilmiştir. (Foto: H.A. — O. Şahin)

Paros'un kılavuzu açıklıyor: Boğazda trafiği düzeltmek şart

Kaptan «Denizlerde de trafiği bozana eza vermeli» dedi.

İSTANBUL, 16 Haber Ajansı Dıştan Temel Kaptan, çoğunda birini koruyarak, «Ben Cemal, sizin denizcileri «Nereye geçtik?» diye soruyor» dedi.

An Accident in the Strait

Together with the good times pilotage also has a bitter side to it as well. Captain Cemal Ustaoglu who worked as a pilot between the years 1958-1991 experienced such a bitter event. He recounts it as follows:

I was working in Çanakkale during my first years of working as pilot. At that time as there was no communication by VHF or radio to know whether a ship wanted a pilot or not. So we would look to see if during daytime there was a flag hoisted or some other signal like a whistle. At night we would check for ships that would communicate by spotlight. For this reason the look-outs would stay on duty in small tugs that were named Cer-45 and keep watch using binoculars observing the area from the direction of the Aegean to Nara.

We would go alongside ships on the same Tug, that is the Cer-45 and board at the Çimenlik Lighthouse. Anyway, on 13 December 1963, as we were doing our usual routine, I had boarded a Greek flagged 20-22,000 gross tonne ships named "Paros" that was carrying a cargo of wheat. I remember the name of the captain well to this day, Evangelos Raptakis. In those days, as there was no station at Gallipoli, we would go with the ship all the way to the Black Sea and then run back to Topkapı where we would hop an old bus for a long and tiring journey back to Çanakkale. Of course, it was an extremely tiresome trip. That day there was a strong lodos wind. We had passed through the Sea of Marmara and had entered the Strait of Istanbul. We having passed the quail we continu-

minin pruvası Kanlıca'ya doğru geldiği zaman sonradan Yarımca tankeri olduğunu öğrendiğim gemiyi 10-15 derece iskelede ve Rumelihisarı iskelesine yakın vaziyette gördüm. Şu anda bilemiyorum ama o zaman bu mesafe ve kerterizde öbür gemi ile sancak geçişi yapmamızın imkansız olduğunu düşündüm ve dümeni ortalayıp sancak alabanda yaptık. Yarımca tankeri bizim kıçımızdan geçerken bizde tanker ile çatışmadan kurtulmuştuk ama pruva tamamen Anadoluhisarı'na doğru dönmüştü. Bu mesafeden tekrar dönüş yapmamız imkansız olduğu için tam yol tornistanı vurduk. Ama geminin üzerindeki hızı hemen öldürmek mümkün olmadığından Anadoluhisarı iskelesinin 100-150 metre Kanlıca tarafında hemen denizin üstünde olan tek katlı, metruk ve harap haldeki bir eve çok da şiddetli olmayan bir şekilde vurduk. Ancak ev çok viran olduğundan yıkıldı. Her ne kadar ev ve civarı karanlık ve kimse yok gibi görünüyorsa de biz kıyıya yaklaşırken uyarı olsun diye düdüğ çaldık. Tornistana devam edip kıyıda uzaklaştık ve suların yardımı ile de gemiyi döndürdüm, Ahırkapı demir yerine doğru inmeye başladık. Gemide çok fazla bir hasar yoktu, inşallah sahilde de kimseye bir şey olmamıştır diye bir yandan da dua ediyorum. Kuzguncuğu geçerken sahilde bir cankurtaran sesi duyduğum zaman kocaman bir şey geldi göğsümün tam ortasına oturdu. Ertesi sabah, Beykoz savcılığına gidince öğrendim ki, yıkılan evden 150 metre ve daha yukarıda oturan bir ailenin 18 yaşındaki çocuğu düdüğ seslerini duyunca ne oluyor merakı ile evden fırlıyor, koşup sahile iniyor ve tam evin yanından geçerken ev yıkılıyor ve çocuk yıkıntıların altında kalıp hayatını kaybediyor. Neticede gemi kaptanı ile beni Üsküdar Paşakapısı Cezaevine gönderdiler. Cezaevinin revir bölümünde kaldık. Ben 16 gün gemi kaptanı 2,5 ay revirde hapis kaldık.

ed upwards. It was approximately 20:15 when we arrived in front of Rumelihisar. The bow of the ship was heading towards Kanlıca when I saw a tanker just 10-15 degrees from my port side when I saw it close to the Rumelihisar local berth. I don't know how it is now, but at that time it was impossible to pass starboard-to-starboard due to distance and bearing so I made the helm midships and then hard to starboard.

We had just avoided a collision with the Yarımca tanker but our bow had turned entirely towards Anadoluhisarı. It was impossible for us to turn around from here and so we went full speed ahead. But as it was not possible to cut the ship's speed right away we gently rammed into a dilapidated one-story house that was about 100-150 meters from the Anadoluhisarı. But because the house was in such a ruined state it simply collapsed. Even though the house seemed abandoned and there was no one in the area, for safety purposes we sounded the whistle. Then, we speeded up again and with the help of the water began to distance ourselves from the shore. The ship has not been damaged, and I was praying that no one had been hurt on shore. As we passed Kuzguncuk I heard a siren and then felt something huge and heavy in my chest. The next morning while at the Prosecutor's office in Beykoz I learned that that an 18 year old kid, who lived about 150 meters away from the house that had collapsed, when hearing our whistle had ran out of his house to see what was going on, and just as he was by the old house it had collapsed on him. He lost his life under the ruins. As a result the ship's master and I were sent to jail and put in the infirmary. I stayed 16 days and the master stayed 2.5 months in the infirmary.

Boğaz Sularında İltica Girişimleri

1990'ların başında Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar, SSCB, Romanya ve Bulgaristan gibi sosyalist ülkelerin yurttaşlarının batıya iltica etme yollarından biri de bindikleri gemilerden Boğazlarda seyrederken denize atlayarak kıyıya çıkma idi. 1976-1999 yılları arasında İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kılavuz kaptanlık yapmış olan Cengiz Erverdi İstanbul Boğazı'nda bir Romen gemisini kılavuzlamak üzereyken başına gelen benzer bir olayı şöyle anlatıyor:

Bir akşam üstü, Romen dökme gemi pilot istiyor. Harem'de görevliyim. Motora bindik gidiyoruz. Gemiye yaklaşırken baktım güvertede bir sarışın kadın, yanında sivil giyimli deri ceketli bir adam yürüyorlar. Çarmih başına doğru. "Allah, Allah!" dedim personel değişimi olsa burada yapılmıyor. Büyükdere'de yapılıyor. Acente bize haber vermedi. Bu kılavuz motoru, acente motoru daha başka. "Niye geliyorlar" derken biz döndük gemiye yanaşmak üzereyken, pat diye bir şey düştü bizim motorun iç üstüne. Bavul, sarı bir bavul. Arkadan bir feryat, bağırarak o sarışın kadın kendini denize attı. Bir battı, çıktı kadın. Ben tabii hemen motor kaptanına dedim "dön! bırak şimdi gemiyi filan". Fakat o ara yanındaki erkek yukarda kaldı, çarmih başında iki kişi buna saldırdı. Boğuşmaya başladılar orada. Biz hemen döndük kadını gemicilerle beraber sudan çıkarttık. Sırlıklam ağlıyor kadın. Onu aldım içeriye koyduk. "My bag, my bag" diye bağıyor. Poşetleri vardı elinde onlar da yüzüyor. Dedim "tamam ağlama," Kancayla, kepçeyle onları aldık. Bu sefer onlara da kavuşunca kadın gemiyi gösteriyor "My husband, my husband" diye kocasını işaret ediyor. Güvertedeki adam kocasıymış meğer. Dedim



Cengiz Erverdi

Asylum Seekers in the Waters of the Straits

Until the beginning of the 1990's and the dissolution of the Soviet Union, citizens of socialist countries such as the USSR, Romania and Bulgaria attempted to defect to the west by jumping off ships that were in passage through the Turkish Straits and swimming ashore. Captain Cengiz Erverdi, a pilot of the Turkish Straits between the years 1976-1999 recalls such an event when he was piloting a Romanian ship:

On evening a Romanian flagged bulk carrier ship had requested pilotage services. I was on duty at Harem. We had boarded a pilotboat and were on our way. As we approached the ship I saw a blonde woman on the deck walking together with a man dressed in a leather jacket and civilian clothes. I found it strange and wondered to myself, knowing that it was not usual to change crew there. Normally it was done at Büyükdere. Furthermore, the Agents had not notified us of such a change. You see, a pilot boat is different from an Agent's boat. Anyway, just as I was asking myself "why are they coming"

suddenly I saw something fall onto the bow of my boat. It was a suitcase, a yellow suitcase. I then heard a scream and saw the blonde woman jump into the sea yelling. She was bobbing in and out of the water. Of course I immediately turned to the captain of the pilotboat and told him "turn around and forget the ship."

However, the man who had been walking next to her had remained on board the ship. When suddenly he was attacked by two people. Right there in front of us they struggled. Right

"biz ona müdahale edemeyiz." Onlar orada itişip kakışıyor. Herhalde tutup yakaladılar gemiciler onu. Başladı kadın hüngür hüngür ağlamaya. Bağırıyor, sular akıyor üzerinden feci bir manzara. Birden bire kendimi böyle cehennem içinde buldum. Çok ürkütücü bir olay Sahile haber verdik. Dedim ki; "kocası yukarıda kaldı." Ben "polise haber verin, ekip göndersinler alsınlar, ben sahile dönüyorum." dedim. Polis demiş ki; "gemi gitsin, dönsün, demirlesin Ahırkapı'ya, sonra biz gerekli muameleyi yapacağız, gelip kadını alacağız, ekip olarak." Gemi döndü Ahırkapı'ya. Ben biraz erken çıkmıştım. Büyük gemi diye orada döndü. Biz git-tik istasyona. Kadını motorda götürdük.

away we turned around and rescued the woman out of the water. She was sobbing. I took her inside the boat but she she kept screaming "My bag! My bag!" She had been holding some nylon bags in her hands and now they were swimming on top of the water. I told her "OK don't cry." We then grabbed the bags out of the water with a hook and net. When she had retrieved them she then pointed to the man and yelled "My husband, my husband". Apparently the man on the deck was her husband. I told her "we cannot intervene". They were still pushing and shoving on deck. I guess the sailors had grabbed him. The woman started to sob. It was a terrible scene, the water running down her. Suddenly I had found myself in this hell. We reported this frightening event to the Coast Guard. I told them that her husband had been left on the ship and to call the police and send a team, I also advised them that I was returning to shore. Police asked the ship "to go back and anchor at Ahirkapi, and there they would do necessary formalities, and their team would pick up the woman as well". I had left early. We went back to the station and took the woman with the pilotboat.

Gemiden İstasyona Ulaşma Mücadelesi

Boğazlarda görev yapan kılavuz kaptanların, kılavuzlama işinin ardından tekrardan istasyona dönmeleri yakın zamanlara kadar önemli bir sorun olmuştur. Hem kılavuz kaptanlar yetersiz koşullarda tekrardan istasyona dönmenin zahmetli yolları ile uğraşmışlar hem de gecikmeler kılavuz kaptanın yeniden kılavuzlama yapmasını engellemiştir. 1921 doğumlu Macit Gökırmak 1958-1982 yılları arasında İstanbul Boğazında kılavuz kaptanlık yaptı. Kılavuzluğun o günlere özgü zor koşullarını şöyle anlatıyor:

Neler çektik, neler çektik... kılavuzluk çok iptidai... farz edin kavaktayım... Gemiyle boğaz aşağı indik. Gemiye kılavuzladık aşağıya indirdik. Motor aldı bizi Tophaneye çıkardı. Gece saatin 2'si. Bitli, pis kılavuzluk altında bir yatakhane orayı gösterdiler bize ve oraya yattık. Sabahleyin erken kalktık. Çünkü istasyonda adam kalmadığı için bizi çağırıyorlar. Neyle gideceksin? Tophane'de o yokuş yok mu? O yokuşta yürüye, yürüye Taksim'e ilk otobüse yetişmek için. 5'te biz otobüsle Sarıyer'e gidiyoruz. Sarıyer'de vasıta yok. İskele kapalı. Telefon edeceğiz. Hadi yaya kılavuzluğa taa Sarıyer'den Telli Baba' ya... Neler çektik neler anlatamam...

İstanbul Boğazi'nde kılavuzluk yapan kaptanların yeniden istasyonlara ulaşmak için belediye otobüsüne yetişmeye çalışmaları ne kadar hayret uyandırıcıdır. Çanakkale Boğazi'nde görev yapan kılavuz kaptanların ise yeniden istasyona dönmek için ancak İstanbul'da kılavuzladıkları gemilerden inebilmeleri ve şehirlerarası seyahat eden otobüslerle tekrar Çanakkale'ye dönmek zorunda kalmaları daha da hayret uyandırıcıdır. Çanakkale Boğazi'nde zorunlu kılavuzluğa kadar, hizmet ol-

The Struggle to Reach the Pilot Station

Until recently, a major problem for pilots in the Straits was to reach the pilot station bower having piloted a ship. It was a problem because of the inadequacy of the facilities. Unable to return to the Station on time the pilots would not be able to provide pilotage services to other ships. Captain Macit Gökırmak, born in 1921 and who piloted ships in the Strait of Istanbul between the years of 1958-1982, tells about the conditions of piloting back in those difficult days:

"Oh the suffering, the suffering... piloting was so primitive... Imagine being at Kavak and coming down the straits... We had piloted the ship and were bringing it down. The pilotboat had picked us up and took us to Tophane. It was two in the morning. They showed us a filthy lice-ridden place to sleep. The next morning we woke up early. There was no one left at the pilot station so they were calling for us to work. How were we supposed to go there? That steep hill at Tophane... We climbed the hill on foot to make the first morning bus at 5:00 a.m. to go to Sarıyer. But at Sarıyer there was no public transport. The quay was closed. We needed to use a phone. So, we ended up having to go it on foot all the way from Sarıyer to Telli Baba. Oh the suffering, I can't begin to tell you....

It is amazing now to think that pilots had to take the public bus to get to the pilotage station. Its even more amazing to learn that pilots of Çanakkale, bower piloting a ship from the Strait of Çanakkale would have to hop an inter-city bus from Istanbul in order to get back to their post in Çanakkale. Piloting in the Strait of Çanakkale was



Macit
Gökırmak

dukça güç koşullarda verilirdi. Kılavuz kaptanlar kılavuz motoru olmadığından balıkçı tekneleri ile gemilere ulaşırlardı. Bu güç koşulları 1937 doğumlu kılavuz kaptan Nedim Özyataç şöyle anlatıyor:

Çanakkale Boğazında mecburi kılavuzluk olayı oturmadan evvel Gelibolu'da istasyon yoktu. Gelibolu açılmadan evvelde direkt olarak binmiş olduğumuz gemi nereye gidiyor ise Mudanya'ya gidiyor ise Mudanya'ya, İstanbul'a geliyor ise İstanbul'a, yok Karadeniz'e gidiyor ise ta Kavağa kadar binerdik gelirdik. İner inmez aman aşağıda durumlar sıkışık derlerdi, doğru Topkapı'ya otobüse. Otobüse biner istasyona giderdik. İstasyonda aman gemi bekliyor derlerdi. Tekrar binerdik yine aynı, altı günde yedi defa otobüse bindiğimi hatırlıyorum...



Nedim
Özyataç

back then quite a challenge. Because there were no pilotage boats the pilots would have to use fishing boats to get to the ships they were going to pilot. Captain Nedim Özyataç, born in 1937, tells us more about those tough times:

Before mandatory pilotage was fully established in the Strait of Çanakkale there was no pilot station in Gallipoli. We would simply go wherever the ship was heading. If the ship was heading to Mudanya we would go to Mudanya. If it was heading to Istanbul we would go to Istanbul. If it were going to the Black Sea we would go as far as Kavak. And as soon as we would get off we would get a message that traffic was tight and that more ships were waiting. So we would get right on the bus and go back. I remember getting on the bus seven times in six days.

Fırtınada Çanakkale Boğazı

Hava koşullarının sertleşmesi ile Türk boğazlarında seyretmenin güçlüğü bütün denizcilerin malumudur. Uzun yıllar kılavuz kaptanlık yapan Atilla Mısırcı, fırtınalı bir havada Çanakkale Boğazı geçişi sırasında başından geçenleri şöyle anlatıyor:

1980'lerin başında Çanakkale İstasyonu mensubu biz iki kılavuz kaptan iki gemi peş peşe gidiyorduk. Önde Ergün Atakan kaptan vardı, arka gemide de ben varım. Benim gemide Yunan bayrağı var. Bütün Marmara boyunca 15-16 saat tir köprüdeyiz. Çok kar tipisi vardı. Rüyet çok bozuk Çanakkale boğazına girdik. Acaba nasıl ineceğiz, inebilecek miyiz diye düşünüyorduk fakat o sırada dışarıdan Ege'den gelen gemiler Çanakkale boğazından pilot alıyorlardı. Ha dedik tamam müsait demek ki adam indiğine göre bizde inebiliriz. Tam Ergün Kaptan kılavuz motoruna yaklaşıyordu artık istasyona motor çıksın dedi. Rüyette oldukça iyi idi o ara, tipi hafiflemişti. Fakat motor çıktı ve Ergün Kaptana motor yanaşmadan tipi yine bastırdı rüyet sıfır, motor Ergün Kaptanın gemisini bulana kadar bayrağı dışarı taşmıştı. Neredeyse boğazı çıkmak üzereydik. Ben bunları duyunca yol kestim arkadan emniyetli olsun diye. Ergün kaptan motora indi ve gemi bastı gitti. Fakat Ergün kaptan indikten sonra, motor o ana kadar radar çalışıyordu motorda. Ergün kaptan motora indikten sonra arada bir çalışıyor, arada bir çalışmadığını görüyor. Radar kaput. Pusula istemiş pusula yok hiçbir şey yok, rüyet sıfır motor nereye gittiğini bilmiyor. 8-9 kuvvetinde hava. Motor hava dolayısıyla açığa kayıyor. Açığa kaydığı müddetçe de denizler büyüyor, çarpıntı başlıyor motor su almaya başlıyor, panik başlıyor, heyecan başlıyor.

Çanakkale Straits in a Storm

All mariners know the difficulty of navigating the Turkish Straits when the weather becomes rough. Captain Atilla Mısırcı, who piloted the Straits for many years, tells about one particular passage through the Strait of Çanakkale during a storm:

It was during the beginning of the 1980's, we were two pilots piloting ships back to back to each other heading from the Strait of Istanbul to the Strait of Çanakkale. Captain Ergun Atakan was in front and I was following in the ship behind him. My ship was flying a Greek flag. We had been on the bridge during the entire course across Marmara for 15-16 hours. It was during a heavy snowstorm. Visibility was very poor by the time we entered the Strait of Çanakkale. And as we were wondering whether or not we were going to be able to get off or not, we learned that ships coming in from the Aegean Sea were boarding pilots from the Strait of Çanakkale. So we figured that it was OK. If those guys were able to board the ships that meant we could get off them. Captain Ergun was approaching the disembarking area and told the station to send a motorboat. Visibility was allright at just before it could approach the ship the storm had suddenly become worst -strength 8-9 Beaufort- and visibility had fallen to zero. By the time the motorboat found Captain Ergun's ship the ship was about to enter the Strait. As I heard the motorboat approach I immediately cut our speed to be safe. Then Captain Ergun got on the motorboat and the ship took off. When he boarded the motorboat Captain Ergun saw that the radar sometimes worked and sometime did not.



Atilla
Mısırcı

Bunlar ne yapacağız ne edeceğiz işte fırtına tam karadan geliyor. Fırtınayı kafaya alıp gidemiyorlar. Eğer kafaya alıp gitse karayı bulacak.. Buna rağmen motoru seçebildik. Ben tam yolla geliyorum denizde beni görmeye çalışın dedim Tabi ben yaklaştıkça motor, radarın merkezine girerek kayboldu. Ben bütün ışıkları yaktım. İşte düdükle müdükle falan derken Ergün kaptanın adamları bana tamam göründü dedi. Biz stop makine. Ergün kaptanlar geldiler bizi buldular. Boğazın 3 mil dışındaydık. Ben döndüm rüzgar altından beni takip edin ağır ağır girelim içeri. Fakat pek ağır yolda geriliyoruz. Ağır yol veriyorum onlar bana yetişemiyor. Girmemize imkan yok içeriye ve geriledikçe de denizler büyüyor dediğim gibi ne yapalım. Dedik ki gelin bordaya yedekleyelim sizi içeriye girin, motorda gelirse gelir. Olur mu olur. Kaptana rica ettik. Kaptan tamam dedi hak verdi bize gemicilerini gönderdi. Halat attık motora bağladık halatı. Eski motorlar malum halat bağlayacak yer yok. Bağladılar halatı. Adamları girdi fakat motor- kaptanı motoru terk etmek istemiyor. Neyse zar zor adamı ikna ettik. Adam illaki bana hesabını sorarlar motorumu terk edemem gel öğlum hesabı biz veririz dedik aldık içeri motor tam gaz çalışıyor. Biz gemiye bağlı ağır yol verdik. Biraz daha içeriye girmeye çalışalım derken, pat motorun ipi koptu motor gitti. Tekrardan boğazdan içeri girdik fakat boğazdan içeri girince kaptan illa ki tutturdu ben Gelibolu'dan başka yere demirlemem. Haydi tekrar Gelibolu'ya çıktık. Gelibolu'ya demirledik. 9 kilit kaloma bir yığında gemi var etrafımızda tamam mı kaptan tamam her şey tamam. Biz 20 saat uykusuzuz neredeyse. Hadi gidelim yatalım dedik. Yattık yarım saat geçmedi kaldırdılar gemi demir tarıyor. Yahu 9 kilit nasıl tarar. Haydi apar topar çıktık hakikaten tarıyoruz. Allah'tan makine sıcak. Vira üç kilit geldi demir kopmuş meğer. Zincir kopmuş, üç kilit gel-

When he looked at the cables he saw that the radar was kaput. He asked for the compass but there was none. Visibility was zero and he had no idea where they were heading. The weather was at 8-9 knots and the boat was drifting out to sea because of the weather condition. As the boat drifted the sea got wider and wider he saw that they were taking on water. Panic began. What were they going to do as the storm was coming from land. They were not able to steer against the storm and head towards land. Despite these problems I was able to find their motorboat. But as we neared them they disappeared into the center of the radar screen. I turned on all the lights. Just as they were using the emergency whistles I at that point had caught sight of the boat with Captain Ergun. They had found us. We were 3 miles outside the Strait. I turned and told them to follow us and proceed slowly into the Strait. I was going slow but the motorboat could not reach us.

It was impossible for us to go inside the Straits while at the same time the sea was getting bigger and bigger. What could we do? So we said lets tow from broadside and you can enter the Straits that way, and if the motorboat comes it does. We made our request to the Captain. The Captain said "OK" agreeing with us and sent our mariners. He gave them rope and tied the motorboat. We took the men on board but the Captain did not want to leave the motorboat. Anyway, a great deal of effort we persuaded the man. He kept saying that he would be accountable if he left the motorboat. We told him "Son, don't worry we will back you" and took him on. Just as we were trying to go in some more, suddenly the rope broke and the motorboat slipped away. Once again we entered the Straits but this time the Captain said he would anchor at no ot-

di. Bu sefer kaldık tek zincir. Bu sefer kaptanı ikna ettik. Dedik ki ya kaptan bu iş böyle olmayacak sen gel zaten orası girmeye müsait değil. Biz gidelim Çanakkale'ye ben seni münasip bir yere demirleyeceğim. Peki dedi zorla ikna oldu. Geldik Çanakkale'ye bu sefer öbür demirle demirledik. 6-7 saat kaldık orada hava kaldı. Tabi dışardan aldığımız elemanlarda gemide. Korkunç hava var motor gelemiyor, hiçbir şey gelemiyor, neyse 5-6 saat sonra sahil sıhhiye motoru geldi. Elemanları çıkarttık kaptan beni bırakmıyor. Bırakmam sizi dedi. Açığa kadar istiyor. Tamam peki tamam dedik. Havanın kalmasını bekledik. Yine 5-6 saat sonra hava kaldı. Fakat kaptan ben çıkmayacağım dedi. Hava kaldı ben giderim dedim ayrıldım.

her place but Gallipoli. So we anchored at Gallipoli. We were surrounded by a bunch of ships. We checked with the Captain to make sure everything was OK.. We had been sleepless for over 20 hours so we decided to get some shut-eye. Half an hour later they woke us and we found ourselves drifting. How can we drift with 9 shackles. Sure enough we were drifting. Thank god the engine was still warm. We heaved up, three shackles arrived, we saw that the chain was without anchor. Apparently the chain had broken. We had only one anchor left. I was able to convince the Captain this time. "Captain, we told you that its not a good place. Let's go to Çanakkale where its more suitable to anchor". We finally convinced him. We arrived in Çanakkale and anchored using the other anchor. We stayed there for 6-7 hours. We still had on board the personnel we had boarded from shore. The Agent finally came. We let the personnel go but the captain would not let me leave. There was still a storm. We waited for the storm to lift for 7-8 hours. But even the storm had lifted the captain still would not let me go. I told him that I was going to leave bower the all had calmed completely. That I left.

Kılavuz İstasyonlarının Zor Koşulları

Kılavuz kaptanlar için nöbetleri süresince buldukları istasyonlar onların evleri gibidir. Ancak yakın zamanlara kadar Türkiye’de kılavuzluk istasyonları, yaşam koşulları açısından elverişli yerler değillerdi. Çok değil, daha yirmi yıl öncesinde dahi istasyonlarda oldukça ilkel koşullar geçerli idi. Çoğu kılavuz kaptan yemeklerini dahi sefertası ile evlerinden getirirlerdi. Bu zor koşulları 1980-2000 yılları arasında İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kılavuz kaptanlık yapan Hüdaverdi Bozkurt’un tanıklığı ortaya koymaktadır. Kaptan Hüdaverdi Bozkurt 1980’lerin başında kılavuz istasyonlarındaki yetersiz yaşam koşullarını şöyle anlatıyor:

O zamanki vardiyalar ikiye ikiyeydi, Harem ve Kavak diye iki posta çalışılıyordu. Harem’de çalışanlar gemileri Harem’den alıp Kavağa kadar götürüyordu. Dönüşlerinde ya servisle veyahut ta müsait gemi bulursa gemiyle geliyordu. O zamanın şartları tabi şimdikiyle mukayese kabul etmez. Bir tane kömürlü soba vardı bazen yanar bazen yanmaz, tüter. Akrepler vardı. Yemekleri herkes ya evinden getiriyor yada istasyonda yapıyordu, mesela ben evden getirmekten artık bıktım yemek yapmayı da bilmiyorum, sonra arkadaşlardan birisi bana köfte yapmayı öğretti.



Hüdaverdi Bozkurt

Rough Conditions at the Pilot Station

While on duty the pilot station is like a home for the pilot. However, until recent times pilot stations in Turkey did not provide for comfortable living conditions. Indeed not so long ago, just twenty years ago, pilot stations were rather primitive.

It is evident from the statements by Hüdaverdi Bozkurt, who was a pilot in the Straits of İstanbul and Çanakkale between the years of 1980-2000. Captain Bozkurt recounts the poor conditions of the pilot stations as follows:

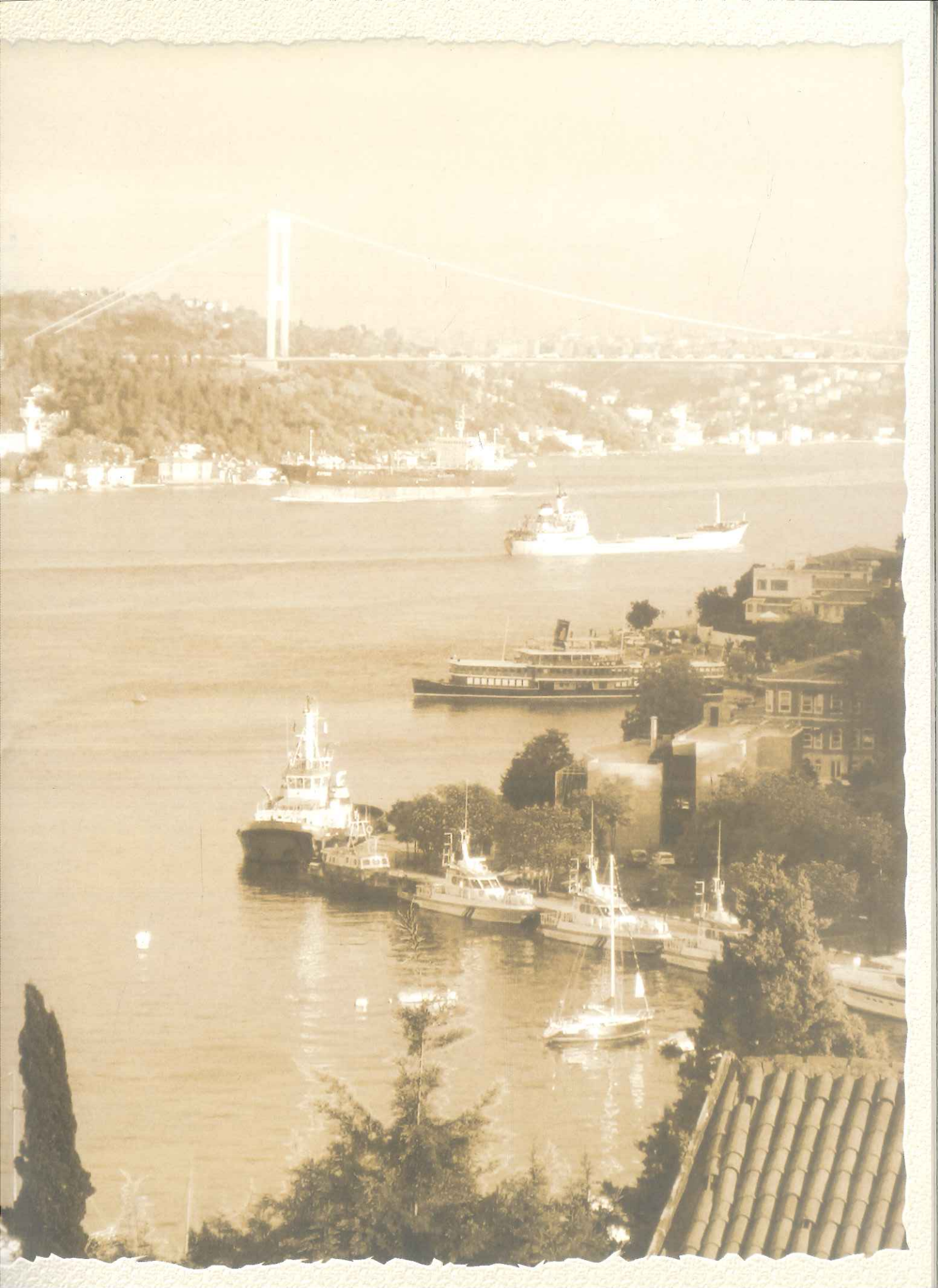
At that time the duty assignments were in two groups at each end of the Strait; that means we worked Harem and Kavak in two rotations. Those working Harem would take the ships from Harem to Kavak. When returning they would use the service or of an available ship. Of course, its impossible to compare the conditions then with now. Then there was one coal furnace that would sometimes work and sometimes not. There were scorpions as well. Meals were either brought from home or cooked at the station. I had tired of bringing my meals from home but did not know how to cook. Finally someone taught me how to cook köfte

General Vrangel'in Yatı

Bahriyeden kökenli olan Kaptan Mebus Tunçay uzun yıllar İstanbul Boğazi'nde kılavuz kaptanlık yapmıştır. Artık hayatta olmayan Mebus Kaptan ile konuşma imkanı olsa kimbilir neler anlatırdı. Ancak bu eski denizci, yakın çevresine türlü tanıklıklarını nakletmiştir. Bunlardan birisi de oğlu Prof. Dr. Mete Tunçay'a anlattığı General Vrangel'in yatı ile ilgili olaydır. General Vrangel 1917 Devriminden sonra Rusya'da Bolşeviklere karşı mücadele veren Beyaz Rusların önemli bir askeri önderidir. 1920'de Rusya'dan asilzadeleri yatı ile İstanbul'a getirir. Canlarını ve beraberinde yükte hafif pahada ağır mücevher ve değerli eşyalarını getiren Rus asilzadeleri karaya çıkartan General Vrangel, o sırada İstanbul'da çalışan bir Yahudi kılavuz kaptan ile anlaşarak, bu kılavuz kaptanın bir gemi ile yatına çarpmasını ve batırmasını planlar. General Vrangel'in yatı batar. Olay, İstanbul gazetelerine haber olur. Ancak yat batmadan önce General Vrangel, yatta bulunan mücevherleri alarak tekneyi terk etmiştir. İşbirliği karşısında Yahudi kılavuz kaptana da yüklü bir mükafat verir. Olay kapanır gider. İstanbul'da esen Beyaz Rus rüzgarı da bir süre sonra yatışır ve durur. Yıllar sonra bu kılavuz kaptan Mebus Tunçay'a olayı ağlayarak anlatır. Çünkü bu kılavuz kaptan, oğlunu İngiltere'de eğitime göndermiş. Oğlu eğitimin ardından İngiltere'de kalmış. II. Dünya Savaşı patlak verdiğinde Kraliyet Hava kuvvetlerine pilot olarak katılmış ve daha ilk seferinde uçağı düştüğü için yaşamını yitirmiştir. Babası yaşlı Yahudi kılavuz kaptan, oğlunun başına gelen bu felaketi, yatını batırmak için Vrangel ile yaptığı işbirliğine bağlar.

General Vrangler's Yacht

Captain Mebus Tunçay, whose carrier began in Navy, later performed pilotage in the Strait of İstanbul for along time. Who knows what kind of anecdotes Mebus Captain would quoted about pilotage if we had a chance to talk to him. The old pilot quoted only his relatives to what he witnessed throughout his long pilotage career. One of this anecdotes that Mebus Kaptan talked to his son Prof. Mete Tunçay is about General Vrangel's yacht. General Vrangel was a prominent military leader of the White Russians who fought against the Bolsheviks after the 1917 Revolution. In 1920, he brought to İstanbul by his yacht the Russian noblemen who bore their jewelry and valuable belongings with themselves. After disembarked Russian noblemen, General Vrangel, planned to sink his yacht, by the help of a Jewish pilot in İstanbul. The pilot would hit his yacht by a ship. The plan was realized successfully and General Vrangel's yacht sank. The incident appeared in İstanbul newspapers. However, before the yacht sang, General Vrangel had already left the yacht with the jewelry and valuable belongings. He highly rewarded the Jewish pilot for his cooperation. The incident was forgotten. The migratory flow of the White Russian to İstanbul dropped down and stopped in the course of time. After some years, the Jewish pilot while crying, talked the incident to Mebus Tunçay. The story behind his tears is that, while the pilot sent to Britain his son for training, after the training the son settled to Britain permanently. When the Second World War broken out, the son as a pilot joint the Royal Air Force, and he lost his life only just at his first flight, for his plane fell down. The father, old Jewish pilot interpreted what happened to him as a calamity in return to his cooperation with Vrangel.



دخیه نظر محمد سنه



کتابخانه مجلس شورای اسلامی
تاسیس ۱۳۰۲

کتابخانه

کتابخانه

۲۰۹۴
۲۱۵۲

مردودیه مبارک کتبه لریدر
 اختیار محمود اوستی سید افاده سید سفور زولده ایلدیر تاریخ ۱۳۰۰ نومرولو تذکره علیه نظر تهریری جوایدیر
 احوال و کتبه لزوم قصیر و انبیا امر و استقامت بیولده امانول علیک ندری / نیم نیمی تا بقیت عثمانی حاکم و بیوکدره ده
 نولد ایلدیر ۸۰ - ۸۵ با تاندزه بولنامه مرفعلم اوتور و زواجین و ایور لرینم قداغوز لرله ایلدیر و افرادی کده سید
 بر لده چاوغنده یازنجی سووققا کیم آیا قاننده اقامت ایلدیر ایلکه اعلانه سفیری اوزرین بر مدله جیفده فلسه و بالاشده ده
 قارگاه عوی آتیمارده سفیری مدیریتده وقوع بولده استقامی اوزرینم کیم ده قداغوز لرله ایدوب دشمه تحت البورینم معاونت و سایر
 صورتی ضایع ایلدی بوزلم بولنامه سید لک نه میاننده و ایلدیر ایلدیر ناهجده قونیه تعهد ایلدیر اولدنی یالندقیه ایلدیر ایلدیر
 عهد کتبه اوزور اولدیلده امر و قیانه عفره ولی اولدیر ایلدیر

بولی صبر عظمی

کتابخانه

Ek Belgeler

Documents

دخلة نظر بصدقه

بولیسی
کلیه رسید
۳۵۹۲
۳۱۵۲

مردود نظر بصدقه
افاده سید شرفیاد اولاده ایمنده تاریخ ۲۰۰۷ نومردلو تذکره علی نظر تقیهدی جواید
اعلیه دهرتله لزوم قصه وانکی امر استعاره بویولوه / مانول علیک ندی / نهمجه تا بقیت عثمانی حائر و بویکدره ده
تقدیر ۸۰ - ۸۵ باننده بولنا نه مرقم اولان زبواقی و ایورلریم فلانوزلره ایقلده و افار عالیله سید
برلده بدو عقده یازمچ سووقه کیمس آیار قاننده اقامت ایقلده ایکنه اعلامه سفیری اوزرینه برمدد آهقده فله و بالوقده
قارگاه عمومی استعاره تقی مدینه و قور بولوه استعاره اوزرینه کیمس ده فلانوزلره ایصدی دشمنه تحت البورینه معاونت و سایر
صدیق ضایعه ایقدی جزوم بولنا نه مشهورک نه میاننده و اوله عساکره تاریخده قونیه تعقیب اولایقی بالیقده اعلامه ایقلده
عصه کتیب اوزر اولیاده امر و فیه عفره دی اولکلر ایقلده

بولیسی صدر عثمانی
۳۵۹۲

BOA, DHEUM3.Şb., 28/71.

Belge Özeti: Düşman gemilerine kılavuzluk yapan Manoli Aleksandiri'nin Konya'ya sürgün edilmesi hakkında.

Summary of Document: Concerning the exile of Manoli Aleksandiri for having piloted enemy ships.

Polis Müdüriyet-i Umumiyesi

Birinci Şube

Umumu: 3592

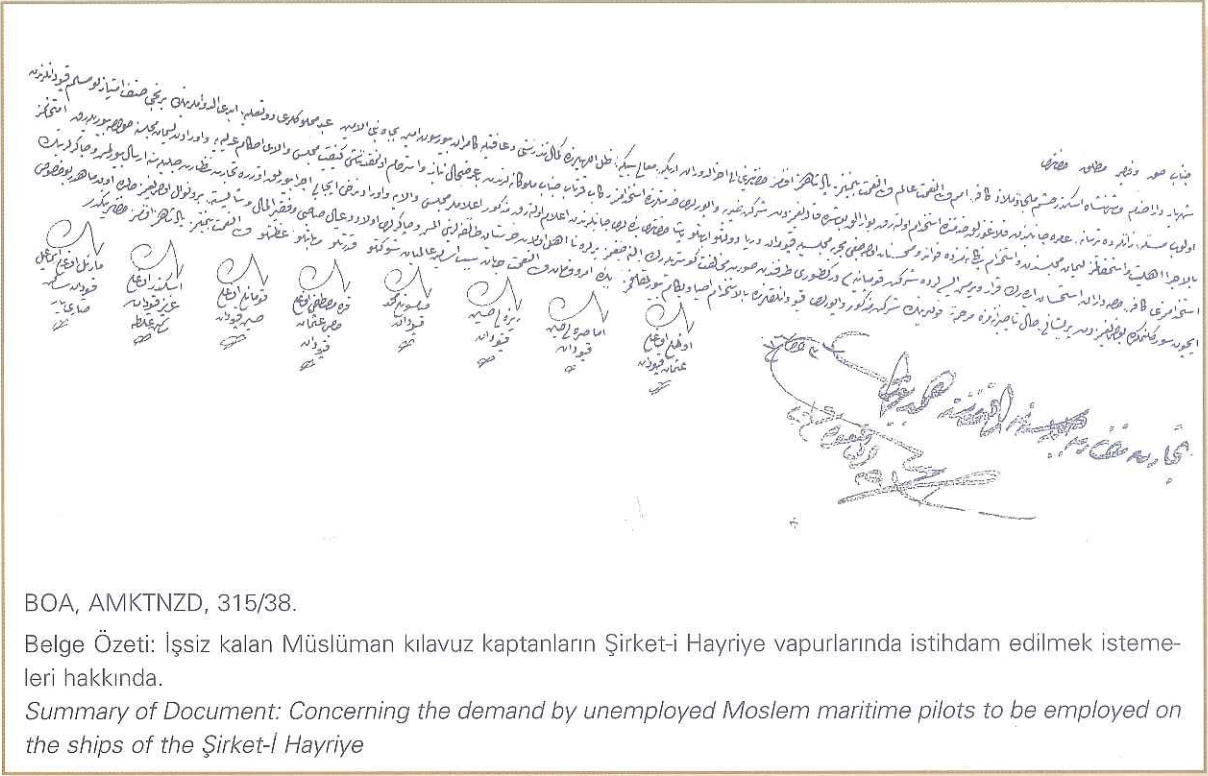
Hususi: 3152

Dahiliye Nezaret-i Celilesine

Ma'ruz-ı Çâker-kemineleridir ki:

Emniyet-i umumiye Üçüncü Şube ifadesiyle şeref-varid olan 6 Temmuz 34 tarih ve 2022 numaralı tezkire-i aliyeye-i nezaret-penâhileri cevabıdır:

Ahval ve hüviyetinin lüzum-ı tahkik ve inbası emr ve iş'âr buyrulan Manoli Aleksanderi nâm şahıs tâbi'iyet-i Osmaniyeyi hâiz ve Büyükdere'de tevellüd etmiştir. Tahminen 80-85 şaylarında bulunan merkûm öteden beri ec-nebi vapurlarına kılavuzluk etmekte ve efrad-ı ailesiyle birlikte Beyoğlu'nda Yazıcı Sokağı'nda Kilise Apartmanı'nda ikamet eylemekte iken i'lân-ı seferberi üzerine bir müddet açıkta kalmış ve bilahare de Karargah-ı umumi istihbarât Şubesi Müdüriyeti'nin vukû' bulan iş'arı üzerine gemilerde kılavuzluk edip düşman tahte'l-bahırlarına mu'âvenet ve sâir suretle hiyanet etmeleri meczûm bulunan şüpheli kesân meyânında ve fi 31 Ağustos 31 tarihinde Konya'ya teb'îd edilmiş olduğu bi't-tedkik anlaşılmakla arz-ı keyfiyet olunur. ol babda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir. Fi 17 Temmuz 134. Polis Müdür-i Umumisi

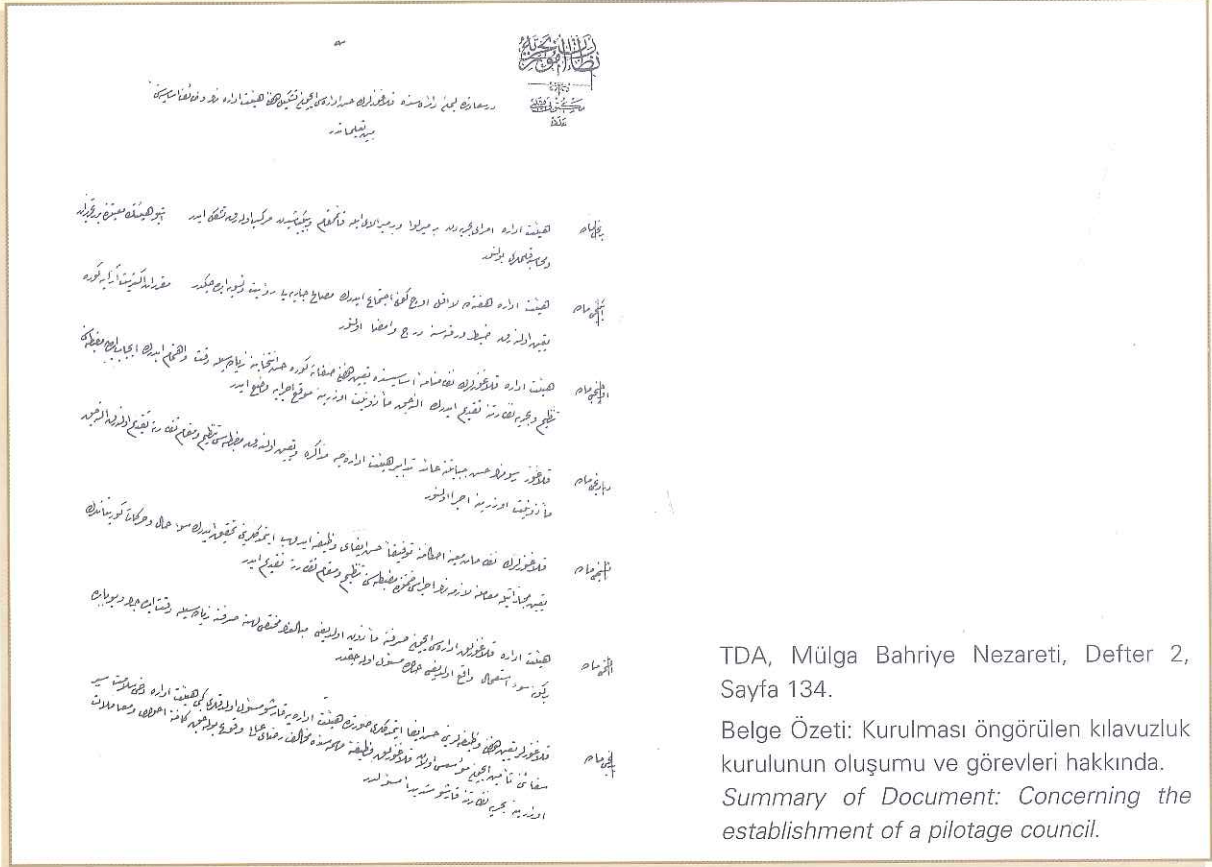


Cenab-ı Hak ve Feyz-i Mutlak Hazretleri

Şehr-i yâr-ı (...) ve şehinşah-ı İskender haşm-i melce-i ve mülâz kâffe-i ümem-i veliyyü'n-ni'met âlem-i veliyyü'n-ni'met-i bî minnetimiz padişâhımız efendimiz hazretlerini ilâ âhiri'd-devran erîke-i ma'âlî sebîke-i zillulâhîlerinde kemâl-i tendürîstî ve âfiyetle kamrân buyursun âmin. Bi-câh-ı nebiyyü'l-emîn abd-i memlûkleri Devlet-i âliyye-i ebedi'd-devâmlarının birinci sınıf imtiyâzlı müslim kapudanlarından olub mesele-i zâilede Tersane-i amire câniblerinden kılavuzluk hizmetinde istihdâm olunarak bu aralık boşda kaldığımızdan Şirket-i Hayriye vapurları hizmetlerinde istihdamımız rikâb-ı kamertâb-ı cenâb-ı mülûkânelerinden bâ arzuhal niyâz veistirhâm olunmakdan nâşî keyfiyet Meclis-i Vala-yı ahkâm-ı adliyye ve oradan liman meclisine havale buyrularak imtihânımız bi'l-icrâ ehliyet ve istihkâkımız liman meclisinden ve istihdâm-ı bendegânemizde favâid ve muhassenât olacağı Bahriye meclisiyle kapudan-ı derya devletlü übbehtlü paşa hazretleri bendeleri câniblerinden i'lân olunarak mezkûr i'lâmlar Meclis-i Vala'ya ve oradan dahi icâbı icrâ buyrulamak üzere Ticâret Nezaret-i Celîlesine irsâ. Buyrulmuş ve çâkerlerinin istihdamımızı kâffe-i hissedârân istihsan ederek karâr vermiş iselerde Şirket kumanyası direktörü tarafından sûret-i muhâlefet gösterilerek alınacağımız yerlere nâ ehil olan Hristiyan tâifelerini almış ve çâkerleri evlâd-ı iyâl sâhibi ve fâkirü'l-hâl ve şâyeste-i beru nüvâl olduğumuz hâlde on mâhdır bu husûs için sürüklenmekte bulunduğumuzdan perişân-i hâl-i nâcizânemize merhameten kullarının şirket-i mezkûr vapurları kapudanlıklarında bi'l-istihdâm ihyâ ve bekâmm buyrulmaktığımız bâbında emr ü fermân veliyyü'n-ni'met-i cihân-ı sebeb-i âsâyiş-i âlem-yân şevketlü kudretlü mehâbetlü azametlü veliyyü'n-ni'met bî minnetimiz padişâhımız efendimiz hazretleridir.

İmzalar, Bende, oğlu oğlu Osman Kapudan; Amasralı Hüseyin Kapudan; Rizeli Hüseyin Kapudan; Samsunlu Mehmed Kapudan; Karamustafa oğlu Hacı Osman kapudan; Komanlı oğlu Hüseyin Kapudan; İskender oğlu Aziz Kapudan; Marniloğlu İsmali kapudan Sakin-i Sarıyar.

Ticaret Nezaret-i Celîlesinden iktizasına himmet buyrulamak buyruldu. Fi 29 Zilkade sene 1275.



TDA, Mülga Bahriye Nezareti, Defter 2, Sayfa 134.

Belge Özeti: Kurulması öngörülen kılavuzluk kurulunun oluşumu ve görevleri hakkında.
Summary of Document: Concerning the establishment of a pilotage council.

Dersaadet Liman Dairesi'nde Kılavuzların Hüsni İdaresi İçin Teşkil Olunan Heyet-i İdarenin Vezâif-i Esasiyesi ni Mübeyyin Talimâtıdır.

Birinci Madde: Heyet-i İdare ümerâ-yı Bahriyeden bir mirliya ve bir miralay ile kaymakam ve binbaşidan mürekkeb olarak teşekkül eder. İşbu heyetin ma'iyetinde bir tahrîrat ve muhasebe kalemleri bulunur.

İkinci Madde: Heyet-i İdare haftada lâ akl üç gün ictima' ederek mesalih-i câriyeyi ruyet ve tesviye edecektir. Mukarrerât ekseriyet-i araya göre ta'yîn olunarak zabıt varakasına derc ve imza olunur.

Üçüncü Madde: Heyet-i idare kılavuzların nizamname-i esâsîsinde ta'yîn olunan sîfata göre hüsni intihabına ziyadesiyle dikkat ve ihtimam ederek îcâb eden mazbatasını tanzim ve Bahriye Nezâretî'ne takdîm ederek alınacak mezuniyet üzerine mevki-i icrâ-ya vaz' eder.

Dördüncü Madde: Kılavuz rüsumunun hüsni cibâyetine âit tedâbir heyet-i idârece müzâkere ve ta'yîn olunarak mazbatasını tanzim ve makâm-ı nezarete takdîm olunarak alınacak mezuniyet üzerine icrâ olunur.

Beşinci Madde: Kılavuzların nizâmât-ı mu'ayyene ahkâmına tevfiқан hüsni ifâ-yı vazîfe edip etmediklerini tahkik ederek sû-i hâl ve harekâtı görünenlerin ta'yîn-i mücâzâtıyla mu'âmele-i lâzîminin icrâsı zımında mazbatasını tanzim ve makâm-ı nezârete takdîm eder.

Altıncı Madde: Heyet-i İdare kılavuzluk idaresi için sarfına me'zûn olduğu mebâlîğün muhtas-ı lehine sarfına ziyadesiyle dikkat edecek ve bu babda bir gûne suiistimal vâkî olduğu halde mesûl olacaktır.

Yedinci Madde: Kılavuzlar ta'yîn olunan vazîfelerini hüsni ifâ etmedikleri sûrette heyet-i idareye karşı mesul oldukları gibi heyet-i idâre dahi selâmet-i seyr-i sefâini temin için müesses olan kılavuzluk vazîfe-i mühimmesinde muhâlif-i rızâ-yı âli vukû' bulacak kâffe-i ahvâl ve mu'amelât üzerine Bahriye Nezâretî'ne karşı şedîden mesûldür.

tim-i zimmet-i ubûdiyet olub arz ve beyandan müstağnî olduğu üzere sefâyin-i şâhâne ve idare-i mahsûsa vapurlarının köprülerden duhûl ve hurûçları için sinîn-i vefîreden beri ümerâ ve zabîtan-ı behriyeden cisreyn sularına vâkîf mâhir kılavuzlar ta'yîn ve istihdam edilerek bu gibi kazalar yüzde iki derecesine tenezzül etmiş ve köprülerden geçecek sefâin-i ecnebiyenin dahi Dersaadet liman dâiresinden kılavuz almaları için dâire-i bahriyece mukaddema teşebbûsât-ı cedîdeye tevessül olunmuş ise de liman dairesinden bunlar derûnunda kılavuz bulundurulduğu zamanda vukû' bulacak hasârı liman dairesinin zamin olması düvel-i ecnebiye süferâsı tarafından teklîf olunması üzerine iş alâ hâlihî terk edilmiş ise de Tuna ve Süveyş ve Kornet kanalı ve sâ'ir bu gibi dar boğaz ve limanlardan murûr ve ubûr eden sefâine mahallerince verilen kılavuzların mesul olmadıklarına ve ba husûs Süveyş Kanalı Nizamnamesinin dördüncü maddesinde kılavuzun kanala dair iktisab ettiği ma'lûmat-ı ameliye ve tecârüb-i zâtîyesine binâen kapudana irae-i tarîk edeceği ve fakat her sefinenin ve makinesinin hareket ve tevakkuf ve sairesince ma'lûmatı olamayacağından gece veya gündüz karaya gitmek veya sâir bir kazaya dûçar olmak gibi geminin idâre ve manevrasından mütevellid her nevm hâlatın mesûliyeti kapudâna ait olacağı musarrah bulunduğu mebnî Dersaadet liman dâiresinin taht-ı tasdîkinde olarak verilecek kılavuzların vazîfeleri köprüler sularını vapurlar kapudanlarına ihzârla irae-i tarîk eylemekten ibaret olarak bu bâbdaki mesuliyet mezkûr nizamnâme mücebince vapurlar kapudanlarına ait olmak şartıyla köprülerden geçecek sefâyin-i ecnebiyenin dahi kılavuz almaları için sefâin-i ecnebiyenin Dersaadet acentelerine vesaya-yı îcâbiye icrâsı husûsunun süferâ-yı müşârûn ileyhime teblîği Şûra ve Erkan-ı Harbiye-i Bahriye ifadeleriyle Babialî'ye ve köprülerden geçecek sefâin-i ecnebiye kapudanlarına köprülerden murûr için ruhsat istihsali zimmında liman dairesine hîn-i müracaatlarında ber mantûk-ı irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî kılavuz almalarının teblîği maddesi de Dersaadet Liman Riyaseti'ne bildirilmekle arz olunur. ol babda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir. Fî 19 Zilkade sene 1321

Bahriye Nazırı.

ederek memleketlerinden familyalarını celb etmiş ve bir takımı dahi hâne inşâ ve familyalarını celb etmek üzere bulunmuş iseler de kapudanlık ve gemicilikten mâ'adâ ellerinde bir sanatları olmadığı misillü hiçbir gûne medâr-ı ta'ayyüşleri bulunmadığından ve liman kılavuz ve sandalcılığı hizmetlerinde altmış üç nefer kesân istihdam kılınmakta ise de bunlardan yalnız on neferi teba'a-i müslime ve iki neferi dahi tebe'-i gayr-ı müslime-i Devlet-i aliyye'den olub kusûr elli bir neferi Kefalonyalı ve Yunanlı olduğundan bahisle bunlardan ba'zılarının yerlerine kendülerinin istihdamıyla kayrılmaları ve bu mümkün olmadığı hâlde burada geçinmeleri kâbil olamayacağından tedârik etmiş oldukları hânelerini furuht ve familyalarını istishâb ile memleketlerine avdet eylemekliği bi'l-mecbûr ihtiyâr edeceklerini ba arzuhâl ifâde ve beyân etmiş olduklarına ve kesân-ı merkûmenin istihsâl-i esbâb-ı ta'ayyüş ve mesrûriyetleri lâzımeden ve ma'delet-i şâmîle-i cenâb-ı padişâhî iktizâ-yı cellilinden olub kendileri dahi liman kılavuz ve sandalcılığı hizmetlerine yarar kapudan ve gemici takımından bulduklarına binaen daima vukû' bulmakta olduğu misillü zikr olunan hizmetlerde münhal vukû' buldukça kesân-ı merkûmeden münâsiblerinin intihab ve ta'yîniyle husûl-i medâr-ı ta'ayyüş ve mesrûriyetleri husûsu liman reisi tarafına ba tezkire tavsiye ve iş'âr kılınmışıdi. Bunun üzerine iki gün murûrunda kesân-ı merkûme tarafından i'ta kılınan diğer bir kıt'a arzuhâlde reis-i mûmâ ileyh kendülerini celb ve zikr olunan hizmetlerde aslâ kendilerini istihdâm etmeyeceğini kat'iyyen beyân ve haklarında bir takım mu'âmelat-ı tahkîriyeye ibtidâr eylemiş olduğu beyânıyla icrâ-yı iktizâsını istid'â kılınmış ve bunların ber vech-i muharrer liman hizmetlerinde istihdâm kılınmaları keyfiyetine dâir mukaddem ve muahhar reis-i mûmâ ileyh cânibine vukû' bulmuş olan tavsiye ve iş'ârâtın cevâbları olmak üzere Tuna Komisyon Resi izzetlü Ömer Paşa tarafından merkûmların sûret-i istihdâmılarına dâir mukaddemâ kendüsünü vârid olup sûreti leffen irsal kılınmış olan bir kıt'a tahrîrât sureti ile reis-i mûmâ ileyh cânibinden varid olan bir kıt'a tezkire sureti ve mezkûr arzuhaller manzûr-ı saâdetleri buyrulmak üzere leffen takdîm olunmuşdur. Halbu ki paşa-yı mûmâ ileyh tarafından kendüsüne ol vechile iş'ârât vukû' bulduktan sonra liman kılavuz ve sandalcılarından iki üç kişi ihrâc olunmuş ise de yerlerine kesân-ı merkûmeden hiçbir kimesne konulmamış ve konulmak için imtihân olunmağa bile celb olunmayıp yine Yunan ve Kefalonyaludan mekhûlül-ahval adamlar konulmuş oldukdan mâ'adâ bi'l-âkis limanda müstahdem bulunan on nefer tebe'a-i müslimedan sandalcı Mustafa nâm kimesneyi dahi güzeşte ma'aşlarını istid'âsı zımında ba'zı liman hademesinin mu'ahharen vermiş oldukları arzulâle vaz'-ı imzâ eylemiş deyü mugabber olarak hizmetinden çıkarıp yerine Yunan tebe'asından birisini ta'yîn etmiş olduğuna binâen ve reis-i mûmâ ileyh'in şu mu'âmele ve harekâtına ve kesân-ı merkûmenin yüzlerine karşı vukû' bulmuş olan ifâdâtına nazaran tebe'a-i Devlet-i Aliyye'den bulunanları ve husûsuyla kesân-ı merkûmeden hiç birini her ne kadar ehliyet ve liyâkatları nümâyân olsa dahi liman hizmetlerinde istihdâm etmemek ve böyle ednâ bir vesîle buldukça tebe'a-i Devlet-i Aliyye'den olarak şimdilik liman hizmetinde bulunan on bir kişiyi dahi birer birer def' ve teb'îd etmek efkârında olduğu misillü kesân-ı merkûmenin dahi burada istihsâl-i medâr-ı ta'ayyüşlerinden böyle kat'iyyen me'yûs ve nâ ümîd kaldıkları hâlde tedârik etmiş oldukları hânelerini bi'l-mecbûriye furuht ederek familyalarını istishab ile memleketleri terk edecekleri irâde-i kayd-ı iştibâh bulunmuş ve bu hâl ise Sünne kasabasının tebe'a-i Devlet-i Aliyye'den olarak tekessür-i nüfûsuyla günden güne terakk-î-i ma'mûriyeti emrinde saltanat-ı seniyyenin derkar olan arzu-yı celliline tamâmiyle mugâyir ve kesân-ı merkûmenin buraya celbiyle iskan ve tavnîleri husûsunda vukû' bulan bunca mu'âvenet ve teşvîkât ve masârifâtın külliyyen heba olacağı bedîhiyyâtdan görünmüş olmakla iktizâ-yı hâlin icrâsı husûsuna ibzâlf-i himem-i sa'âdetleri ma'rızında terkîm-i mazbata-i âcizânemize ibtidar kılındı. Ol babda emr ve irâde hazret-i men lehü'l-emrindir. Fî 25 Receb sene 1277. imzalar.

ka merkûmların lisân bilmedikleri cihetle ilerüde tüccâr sefâininden bir gûne sakatlık vukû'unda liman memurunu taht-ı mesûliyetinde kalacağı ve boğazdan murûr ve ubûr idenlerin ekseri ecnebî tüccârı gemisi bulunduğundan istihdam kılınan kılavuzların lisan bilmesi ve Boğaz usûlune ma'lûmatı bulunması îcâb edeceği ve hüdâ negerde bir sakatlık vukû'unda kîl ü kâli da'vet eyleyeceği reis-i mûmâ ileyh tarafından iş'âr olunmasına mebnî mukaddemce şeref-vurûd iden tezkire-i sâmiye-i âsafâneleri zeyline muharrer cevab-ı âcizide beyân olunmuş ve bu mâtde ba'zı mertebe kîl ü kâli müeddî olacağından bunlar hakkında mu'âmele-i mukteziyenin icrâsı ceâben iş'âr buyrulmuş olduğundan ol vechile îcâbının icrâsı taraf-ı âciziden reis-i mûmâ ileyhe bildirilmişidi. Mahall-i mezkûrda iskân ve tavattun etmek üzere celb olunmuş olan ahâlinin böyle bir vesileyle orasını tekr edip memleketlerine gitmeleri layık olamayacağından ve bunlar için ayrıca kılavuzluğu ve sâir dürlü hidemât bulunduğu cihetle istedikleri halde böyle işlerle ta'ayyüş edebilecekleri vâzihâtdan olup ma'a mâfih mûnhal mahal vukû'unda bunlardan lisân âşinâ ve istihdâma sezâ olanların icrâ-yı imtihânı husûsunun evvel emirde Tuna Komisyonu reisi izzetlü Ömer Paşa tarafından buraya inhâ ile ba'dehû vakim olacak işmâra göre reis-i mûmâ ileyh ve orada bulunan sefâin-i şâhâne ve düvel-i mütehâbbe kapudanları ve boğaz kılavuzları ma'rifetiyle imtihanlarının icrâsı münâsib olacağından kaymakam-ı mûmâ ileyhe ol vechile cevâbnâme-i sâmi-i vekâlet-penâhîleri tastîri ifâde olunarak evrak-ı mezkûre i'âde kılınmış olmakla ol babda emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir. Fî 28 Şevval sene 1277.

بازشم
 بنم و وزیرم
 مشهور تکریم نظیر و معلوم هر دویم باشد. بواستی از لوجار سفاین در دسامت سنک عهد نفاذ اهل زمت رعایای آن تدارک و تدارک
 ایچانزه واقعا بکده هجور اولیقه فخرت تکریمه بیان اولدی لوی اوزره سهدیل تجار تکریم اولدی بولدی تدارک و استعمال
 ایچانزه مسلط اولدی اوزره ایچانسه ابتدا اولدی

کوتلو کزقلو مزابلو قزقلو
 ایچانزه تجار سفاین روسای بورن باب عالی دینه برتقه مشکا تفریقه مانک سواد اولدی سفاین تجار اولدی طایفه رعایای آن
 اولدی بولدی جمله سنک اهل اسلامک اسی سروط ایچانزه ن اربه برسقیه اولدی تجار طایفه تدارک سفاین لوی مشاوقیه سنک
 سرعت سیر سفرده تاخری سببله تجار تکریم جمع اولدی سفاین بعد از سفاین قورقوز و قورقوس و بلکنی و ضلی و سفاین
 طایفه سفاین اهل زمت اولدی تدارک لوجار سفاین مرعیه سنه اوزره بولدی تبارک سفاین اولدی سروطی بعد از سفاین
 رساله عامه ای ایچانزه تدارک لوجار سفاین تدارک لوجار سفاین تدارک لوجار سفاین تدارک لوجار سفاین تدارک لوجار سفاین
 مقصدا با اوزره سنه و بولدی تکریم مقصدا سنک اولدی سفاین نظر دولی سفاین تدارک ایچانزه سفاین تدارک ایچانزه
 اولدی نظره ایچانزه ملوک تکریم بولدی ایچانزه عرض و تکریم قزقلی قورقوس ساین سفاین ایچانزه سفاین تدارک ایچانزه
 ایچانزه قزقلو مقصدا لایق اولدی افاده لوجار کوره بواستی از لوجار سفاین طایفه سفاین ایچانزه اهل اسلامک لوجار
 اولدی بولدی جمله اهل اسلامک اولدی تدارک لوجار سفاین روسای لوجار سفاین مقصدا سفاین تدارک لوجار سفاین
 سرعت سیر سفرده تاخری جمله کسب مشاوقیه سفاین لوی مقصدا لوجار سفاین تبارک لوجار سفاین تبارک لوجار
 مدلاظرای افانته سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار
 بولدی لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار سفاین لوجار
 قلمی اوزره اوزره ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه
 و سفاین تجاری سفاین ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه ایچانزه
 اهل زمت رعایای لوی اوزره تدارک لوجار سفاین مساعده سفاین اوزره بولدی سفاین تدارک لوجار سفاین
 اوزره سنه تاخری سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین سفاین
 بادشاهم خطی سفاین

BOA, HH, 489/24001-A.
 Belge Özeti: Gayrimüslimlerin ticaret gemilerinde istihdam izin verilmesi hakkında.
 Summary of Document: Concerning the granting of permission to employ non-Moslems on merchant ships.

Benim Vezirim

İşbu takrîrin manzûr ve ma'lûm-ı hümayûnum olmuştur. Bu imtiyazlı tüccâr sefâyini ruesâsinin çend nefer ehl-i zimmet re'âyadan tedârik ve istihdâm eylemelerinde vâki'an pek de mahzûr olmayacağından takrîrinde beyân olunduğu üzere teshîl-i ticâretleri için ol vechile tedarik ve istihdam etmelerine müsa'ade olunmak üzere icrâsına ibtidâr olunsun.

Şevketlü kerametlü mehâbetlü kudretlü velî ni'metim efendim Padişâhım:

İmtiyazlı tüccâr sefâyini ruesâsi bu def'a Babialî'lerine bir kıt'a arzuhâl takdîmiyle mealinde süvvâr oldukları sefâyinde istihdâm olunacak tayfaları re'âyadan olmayıp cümlesinin ehl-i islâmın olması şûrut-ı imtiyâzlarından ise de beher sefâyine ol mikdâr müsliman tayfa tedariki müteassir olduğu misillü sefinelerinin sür'at-i seyr ü seferde teehhürleri sebebiyle ticaretten mütemetti' olmadıklarından ba'de-zin sefinelerinde kılavuz ve kocareis ve yelken-

ci ve sandalcı tabir olunar tayfayarının ehl-i zimmetden olarak tedarik ve istihdam eylemelerine müsâ'ade-i seniyye irzan buyrulması niyâz ve istid'â kılınmış olmakla şürûtu ba'de'l-ihrac iktizası Tersane-i âmireleri Emîni bey benderlerinden lede'l-isti'lâm tüccâr-ı merkûme sefâyininin bî'l-cümle tâyfaları ehl-i İslamdan olup içlerinde re'âyâ bulunmamak mukaddema bâ irade-i seniyye verilen nizam muktezâsından olduğuna nazaran rüesâ-yı merkûmenin is'âf-ı iltimâsları menût-ı irâde-i seniyye idüğünü i'lam etmiş olmakla manzûr-ı hümâyûn-ı mülûkâneleri buyrulmak için arz ve takdîm kılındı. Kapudân-ı sabık müteveffâ Ahmed Paşa'nın ve Liman Odası memurları vesair erbab-ı vukûfun mukaddemce vâki' olan ifâdelerine göre bu imtiyazlu sefâyin tayfalarının vâki'an ehl-i İslamdan bulunması şürûtları muktezâsından olub bunların cümleten ehl-i İslamdan olarak tedarik ve istihdâmı husûsunda rüesâsı fi'l-hakîka muztarr ve ma'zur olduklarından başka sefînelerinin sür'at-i seyr ü seferde teehhürleri cihetiyle kesb-i menâfi' husûsunda dahi mağdûr oldukları tebeyyün etmiş ve serasker paşa kullarının dahi bu babda olan mühâ hazaları ifâdât-ı mezkûreyi tasdik eylemiş olduğuna ve şürût-ı merkûmede dahi eğerki ehl-i zimmetden mellah tahrîrine sarâhaten müsâğ yok ise de bundan böyle emr-i ticârete dâir menfa'at hasıl olacak mevâd zuhûr ettikçe arz ve ifade olunarak iktizâsı icrâ olunmak için müceddiden nizama rabt ve tevsîk kılınmak üzere evâmîr-i şerîfe i'tâ olunması musarrah idüğüne nazaran istid'alarına müsâ'ade olunması şürûta pekte muhâlif olmayacağından rüesâ-yı merkûmenin tevsî' ve teshîl-i ticâretleri zımında istid'aları vechile zikr olunan sefînelerinde kılavuz ve koca reis ve yelkenci ve sandalcı tabir olunan çend nefer tayfanın ehl-i zimmet re'âyâdan olmak üzere tedarik ve istihdâm eylemelerine müsâ'ade-i seniyye irzan buyrulması husûsunda bir gûne beis görünmemiş olmakla ol babda her ne vechile emr ve irâde-i seniyye-i şahâneleri sunûh ve şudûr buyrulur ise emr ü fermân şevketlü kerâmetlü mehâbetlü kudretlü velî ni'metim efendim pâdişahım hazretlerindir.

ire-i bahriyenin taht-ı nezâretinde olmak üzere mazbut bir usûle rabtı ile beraber idâre-i mahsusanın matlûb-ı celîl-i pâdişâhiye tevfiқан bir kat daha terakkîsine delâlet edecek muntazam vapurların iştirâsı için icâb eden akçenin tes-hîl-i tedârîki maksadına ve çünkü bu gün İngiliz ve Yunan vesair devletler sefâinine kılavuzluk edenler bir kayd ve zabt altında ifâ-yı vazîfe etmeyip bunlar Yunanlı ve serseri bir çok eşhasdan ibaret oldukları cihetle bedhahanın ma-kâsıd-ı fâsîdânelerine hizmet ve esliha-i memnû'a ve evrâk ve eşhâs-ı muzırranın sevâhil-i Osmaniyeye ve Dersa-adet'e nakline vesâtat edememeleri ve Bahr-i Sefid boğazında bir takım Yunan ve Romanyalılar ve Bahr-i Siyah ci-hetinde dahi İngilizler mu'âmelât-ı idâreye vaz' ve sett-i müdâhale etmekte oldukları hasebiyle bunların nâ bercâ ahvâline mahal kalmaması zımnında tedâbir-i mani'a ittihâzı cihet-i mühimmesine müstenid ve kılavuzların vezâifi hakkında tanzîm olunup sûreti leffen arz ve takdîm kılınan ta'lîmât münderecâtı dahi kuyûd ve revâbit-ı mazbûtayı câmi' bulunmaş idi. Bukere vâkî' olan tahkîkât-ı mevsûka-i âcizâneme göre müessisleri Paris'de Dö Trans Atlantik ve Mösyö Bardak ve saireden ve burada Mösyö Zarifi ve Kont Darno ve Mösyö Vinsan Kabyar gibi bazı zevâtdan mürekkebe ve şimdilik dört milyon franktan ibaret olarak rub'ı Kont Darno ve Mösyö tarifi ve Kabyar ile bazı zevat taraflarından Dersaadet'ce ve mütebaki üç milyon frangı dahi Mösyö Bardak ve Bank-ı Osmani ile müştereken Trans Atlantik Kumpanyası cânibinden Fransaca tedârik olunarak bahren bir romörkör kumpanyası teşekkül ettiği anlaşılıp mezkûr kumpanya proğramının hülâsası dahi üç esas üzerine müesses olarak biri gemi çekmekten ibaret olan romörkorluk, ikincisi boğazlar dahilinde kılavuzluk, üçüncüsü de Marmara Körfezi sevahiline idare-i mahsusaya bütün bütün rekabetle vapur işletmek vazifeleri olduğuna cümle-i tahkîkâtdan tebeyyün etmektedir. Şu hale nazaran evvelki istîzan-ı âcizânemde arz ettiğim ve bukere idare-i tahlisiye hakkında yazılan 19 Şevval 1312 tarihli ari-za-i resmiye-i kemteranem ile de beyan eylediğim vechile işbu romörkör kumpanyası daire-i bahriyenin tasavvur et-tiği imtiyazı bu vesile ile elde etmeğe bir zemin-i tehiyye ettiğinden bu hal boğazların nezd-i hikmet vefr-i hazret-i padişâhîde pek mu'tena olan inzibât ve selâmet mu'âmelatı maksad-ı aslîsini ihlâl eden ve boğazlar husûsâtının ec-nebiler eline geçmesine sebep olan esbâb-ı kaviyedendir. Bununla beraber Marmara sevahilinde romörkörlerin ah-den men'i müşkilât-ı azîme tevli'd edeceği cihetle bu babda idâre-i mahsusaya ile Şirket-i Hayriye bi'l-ittihâd lüzûmu kadar vapurlar tedârîkiyle ecnebi Rumları rekâbeten men' olunabilmek üzere tedâbir-i lazimenin ittihazı Bâbali'den Daire-i Bahriye'ye yazılması ve ol bâbda ceryan eden muhabere üzerine şirket-i hayriyeden alınan cevabda şimdilik iki yüz bin liralık bir sermaye ile yeniden bir şirket-i bahriye teşkili ve idare-i mahsusanın el-yevm isti'mâl ettiği ve-sâiti tezyid ve ta'rifeyi tenzîl edememesi ve İdare-i Mahsusanın vereceği mebâliği Şirket-i Hayriye'nin şerayit-i mu'ayyene dâiresinde ikrâz etmesi gibi kuyud ve şürûtu dermeyan olunarak bunlar idare-i mahsusanın öteden beri hâiz olup terakkisi için muhafazası pek mühim bulunan hukukunu tağyîr edeceğinden bu yolda şirket ile bir mu-kavele akdi evvelki iddialarını tecdid demek olmasına ve şimdilik on dört kıt'a romörkör ve bunun için de altmış bin lira kifayet eyleyeceğine binaen meblağ-ı mezburun bir taraftan istikrazıyla bu işin hasren idare-i mahsusaya tevzî'i vucûh-ı saireye raciğ olduğundan taraf-ı âcizânemden cevâben Babali'ye iş'ar eylediğine ve bu kere işbu romörkör-ler fiyatı hakkında icra olunan tahkikat üzerine tanzîm ve leffen arz ve takdîm kılınan pusula münderecâtından müs-teban olacağı vechile bunların kırk bin lira ile celbi mümkün ise de işbu fiyat İngiliz lirası olmakla beraber buraya ka-dar masârif-ı nakliye ve sairesi ve levazımı ve ikmal-i nevakısı için nihayet altmış bin liranın kifayet edeceğine meb-ni ubudiyet ve sadata-i kemterânem iktizasındanbulunan ifâdât-ı ma'ruza-i âcizânemin bir vakit neşât-ı mekârim in-bisât-ı âlîde hak-ı pây-ı şevket-ihativâ-yı hazret-i cihanbânîye arz ile cümlemizin hâdf-i feyz intimâsı olan irâde-i ilhâm mu'tâde-i hazret-i şehinşâhî her ne vechile ma'âlf ferma-yı sunûh buyrulur ise isâbet anda olacağı ma'rûzdur. Ol bâbda emr ü irâde hazret-i men lehü'l-emrindir. Fî 9 Zilkade 1312.

Nazır-ı Bahriye

Meclis-i Vükela müzâkeratına mahsus zabıt varakasıdır.

Hulasa-i Meâl

Boğazlardan murûr eden sefâinin kılavuz kapdanlar ma'rifetiyle imrarı zımında Osmanlı Kılavuz İdaresi nâmiyla bir idare teşkili için Büyükdere'de mukim Kamil Bey-zâde Mehmed ali ve Ticaret-i bahriye kapudanlarından Sami Beylere otuz sene müddet ile imtiyaz i'tâsı zımında tanzîm olunan mukâvelename lâyihasının irsâli ile tasdîkine ait mu'âmelenin ifası lüzûmuna dair Ticaret ve Ziraat Nezareti makâmının 31 Mart 1329 tarihli tezkiresi ve bu bâbda icrâ kılınan tedkîkatı hâvi Babiâli Hukuk Müşavirliği'nin 2 Mayıs 1329 tarihli mütâla'anamesi ile imtiyâz-ı mezkûrun i'tâsından evvel keyfiyetin bir kerede askerlik nokta-i nazarından tedkîki muktezi olduğu hakkında Harbiye Nezareti'nin üç kıt'a tezkiresi ve daha nâfi' şerâit ile imtiyâz-ı mezkûre tâlib olduğuna dair Ankolo Polos imzasıyla verilen arzuhal ve evrak-ı müteferrua-i sâire okundu.

Kararı

Kılavuzluk hakkında memalik-i ecnebiyede câri olan usûl ve kavâ'id muhtelif olup ba'zı memalikde hükümetin teftîşine tâbi' olmakla beraber devletçe ifâ edilen hidematdan ma'dûd olmadığı gibi imtiyâz ve inhisâra dahi merbût bulunmayarak sefâin için kılavuz istihdâmı ba'zı mahallerde mecbûrî ve ba'zılarında ihtiyârî olduğu ve bir kısım memleketlerde ise kılavuzlar hükümete merbût veya cem'iyât halinde olup kılavuz istihdâmı mecbûriyeti yalnız esbab-ı askeriye ve coğrafyanın îcâb ettiği mahaller için mer'î tutulduğu tedkîkat-ı vâki'adan anlaşılmasına ve Hükümet-i Osmaniyece bu yolda bir imtiyaz ihdâsı ile başlıca ecânibin bir idare-i inhisariyeye tâbi' ve ecnebi kılavuzların icrâ-yı san'atdan memnû' tutulmaları ve sefâin-i ecnebiyenin keyfemâ yeşâ kılavuz istihdâm için serbestî id-di'âsına kıyâm etmeleri halinde sefârât-ı müte'allikasının ba'zı ahkâm-ı âdiyeye ve te'âmülâta istinâden i'tirâz ve hükümet-i Osmaniyece müşkilâta ducâr eylemeleri muhtemel bulunmasına ve bu gibi nakliyat-ı askeriye ile alaka-i külliyesi bulunacak bir idarenin inde'l-îcâb kâffe-i vesâitinden cihet-i askeriyece tamâmiyla istifâde edilebilmesi bu yolda bir idare te'sîsi için şahs-ı ahara imtiyâz i'tâsından ziyâde idare-i mezkûrenin doğrudan doğruya hükümete merbût bulunması ile te'mîn edileceğine nazaran mezkûr imtiyâzın i'tâsından sarf-ı nazar ile Bahriye Nezâretinin zîr-i idâresinde olarak el-yevm kılavuzluk eden kesandan vukûf-ı ilmîsi tahakkuk edecekler ile bu vezâifde istihdâma tâlib ve iktidârları bi'l-îmtihân sâbit olacak Osmanlı kapudanlarından terkîb olunmak ve alınacak ucûrâtın bir kısm-ı münâsibi ile Müstahdemînin terk edecekleri âidât sermaye ittihaz ile bir de tazmîn-ı zarar ve takâ'üd sandığı te'sîs edilmek üzere bir kılavuz heyeti teşkili hem ecânibin i'tirâzatını vâki' hem de hükümete bir istifâde temini ve ehemmiyet-i mevki'iyye ve askeriyesi muhtâc-ı îzâh olmayan Bahr-i sefid ve siyâh boğazları dahilinde icrâ olunacak kılavuzluk vezâifinin dâimâ hükümetin nazar-ı teftîş ve mürâkbesinde ceryânı nukkat nazarından daha münâsib ve nâfi' görüldüğünden mezkûr idâreye ait teşkilât hakkında bu yoldaki vezâifin taraf-ı hükümetden ifâ olunduğu? Memâlikde câri usullerin tedkîki ile bir proje tanzîm ve ihzârı husûsunun Bahriye Netâretine havâlesi ve Harbiye ve Ticâret ve Zirâat nezâretlerine ma'lûmat i'tâsı tezekkür kılındı.



Album

Album



*Cer Motoru 5 / Tugboat No. 5
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*



*Yıldız Römorkörü / Yıldız tugboat
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*



*Kılavuz römorkörü 4 / Pilot tugboat No. 4
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*



*Kılavuz römorkörü 5 / Pilot tugboat No 5
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*



*Römorkör 12 / Tugboat No. 12
Kol. / Coll. Rahmi Topçu*



Römorkör 47 / Tugboat No. 47
Kol. / Coll. Şükrü Akardaş



Kılavuz motoru 16 / Pilotboat No. 6
Kol. / Coll. Şükrü Akardaş



Kılavuz motoru / Pilotboat
Kol. / Coll. Şükrü Akardaş



Dilburnu römorkörü / Dilburnu tugboat
Kol. / Coll. Şükrü Akardaş



Modern kılavuz motorları / Modern Pilotboats