

OSMANLI DEVLETİ'NDE BOĞAZLARDA KILAVUZ KAPTANLIK*

MARITIME PILOTS IN STRAITS OF THE OTTOMAN EMPIRE

Derya GEÇİLİ**

Öz:

Kaptan geminin kılavuzudur, fakat seyir sırasında bulunulan yer hakkında bir bilgisi olmayabilir. Sorunlu liman ve kanallara girildiğinde kullanılan haritalar yeterli derecede rehberlik edemediği için kılavuz kaptanlardan yardım alınır. Coğrafi keşiflerle birlikte yeni yollar bulunmuş olsa da İstanbul ve Çanak-kale Boğazları, Karadeniz, Akdeniz gibi deniz yolları önemini korumaya devam etmiştir. Avrupa'da, boğazlardan gemilerin geçişleri sırasında kaptanların yaptıkları dikkatsizlikler nedeniyle büyük kazalar yaşanabiliyordu. Bu tür sorunlara karşı bir süre sonra gemilerin kılavuz kaptanlardan yardım almaları zorunlu hale getirilmiştir. Osmanlı Devleti de boğazlardan gemilerin geçişlerinde sorun yaşamamak için 1856 yılında boğazlarda kılavuz kaptanlığı uygulamaya başlamıştır. Bu çalışmada, boğazlarda kılavuz kaptanların görevleri, önemi ve kılavuzluk için kurulan şirketler anlatılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kılavuz, Denizcilik, Limanlar, Boğazlar.

Abstract:

A captain is the navigator of a ship; however, he may not have sufficient information on the current position during navigation. Since the maps used when a ship enters problematic harbors and channels may not provide sufficient navigation, captains receive assistance from maritime pilots. Although new routes were found with geographical discoveries, Istanbul and Dardanelles Straits, the Black Sea, the Mediterranean Sea and similar maritime lines kept their importance. Major accidents were possible in Europe due to the carelessness of the captains of the ships passing through the straits. It was made compulsory to receive assistance from maritime pilots to solve these problems. The Ottoman Empire also started to apply maritime pilot application in 1856 to prevent problems with the ships passing through the straits. In this study, the duties and the importance of the maritime pilots in the straits, and the companies that were established for the purpose of providing maritime pilots have been examined.

Keywords: Guide, Maritime, Ports, Straits.

* Makale Gönderim Tarihi: 04.08.2016

Makale Kabul Tarihi: 01.05.2017

** Dr., Ömer Halisdemir Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, degecili@hotmail.com.

GİRİŞ

Kılavuz kaptanlar, boğazlarda, kanallarda ve dar su geçitlerinde gemilerin emniyetli bir biçimde seyir yapmasını sağlayan, limanlarda gemilerin yanaşma ve kalkışma manevralarını üstlenen, görev yaptığı bölgede uzmanlaşmış gemi adamlarıdır. Kılavuz kaptanlığın ilk ortaya çıkışı, eski insanların deniz ticaretine başlamasına kadar geri götürülebilir. M.Ö. 1700 yıllarında Babillilere ait Hammurabi Kanunlarında kılavuz kaptanların ücretlerinin iki gümüş sikke olacağından bahsedilmektedir. Eski Ön Asya’da Kalde’nin Ur liman kentinde, limanda kılavuz kaptanların görev yaptıkları bilinmektedir. Eski Yunan mitolojisine göre; Altınpost’un peşinde Argos Gemisi ile bugünkü Yunanistan’dan Gürcistan’a uzanan Argonautlar da zorlu yolculuklarında kılavuz kaptanlardan yardım almışlardır. Eski Yunanlılar gibi denizci bir kavim olan Fenikeliler de kılavuz kaptan kullanmışlardır. 2000 yıl önce Çin’de Khan Hanedanının da kılavuz kaptanları bulunurdu (Koraltürk: 2004: 23, 24). Kılavuz kelimesinin yerine Ortaçağda lodesman kelimesinin kullanıldığı bilinmektedir. Bu kelime Anglo Saxon dilinde yol göstermek, rehberlik etmek anlamına geliyordu (Koç, 2010: 37). Biraz daha günümüze yaklaştığımızda, milattan sonra 12.nci yüzyıl dolaylarında, Biskay Körfezindeki Oleron Adası’nda yaşayanların denizcilikte çok ileri olduğunu ve atalarından kalma örf ve adetlerine dayanan yazılı denizcilik kanunlarının bulunduğunu görüyoruz (Töz, 2007: 22). İngiltere kralı I. Richard, 1190’da Kudüs’e yaptığı haclı seferi öncesi, donanmasının büyük bir bölümünü bu adada donattığı sırada oradan alınan kanunlar daha sonra İngiltere’ye getirilmiştir. Esasen, son yıllara kadar İngiltere’de yürürlükte kalan 1913 Kılavuzluk Yasasının temelleri bu Oleron kanunları üzerine inşa edilmiştir. 1681’de Fransa’da yürürlüğe giren deniz yasaları çok çeşitli denizcilik işlerini kapsamıştır. Bu yasaların düzenleyici koşullarla ilgili bölümü, yerel kılavuzluk hakkında 18 maddeden oluşmuştur. Osmanlı Devletinde XIX. Yüzyıla gelinceye kadar kılavuzluk kavramı ve hizmetinden denizcilik kesimi haberdardı. Piri Reis’in 1525 yılında tamamlayıp Kanuni Sultan Süleyman’a sunduğu Kitab-ı Bahriye’de de kılavuzluktan bahsedilmiştir (Koraltürk, 2004: 24).

1. BOĞAZLARDAN GEÇEN GEMİLERE KILAVUZ KAPTAN ALMA ZORUNLULUĞU GETİRİLMESİ

Deniz kazalarının en temel nedenleri kötü hava koşulları, teknik bakımdan ve personel açısından yetersiz olan gemiler, bölgenin seyir kurallarında eksiklikler, gemi trafik hizmetlerinin olmaması ve kılavuz kaptan bulunmamasıdır (Erol, 1996). Osmanlı Devleti’nde kılavuzluk teşkilatının temelleri 19. yüzyılda atılmıştır. Osmanlı Devleti’nde boğazlardan geçecek gemilere, kazalara engel olabilmek amacıyla kılavuz alma zorunluluğu getirilmiştir. İstanbul Liman Dairesi’nin onaylamasıyla kılavuzların görevi boğazlardan geçerken vapur kaptanlarını uyarmaktır. Bu konudaki mesuliyet yine vapur kaptanlarına ait oluyordu. Köprülerden geçecek olan yabancı gemilerin de kılavuz alma zorunlulukları 1895 senesinde sefaretlere tebliğ edilmiştir. (BOA, Y.MTV, 255/160) Bu konu ile ilgili elçiliklere yabancı gemilerin limandan kılavuz almadıkça köprülerden geçmelerine ruhsat verilmeyeceği hakkında tebligat gönderilmiştir. Bu tebligat üzerine Yunanistan ve Felemenk elçilikler, kılavuz alınmadan boğazlardan

sorunsuz geçilebileceğini belirten bir yazı ile bu duruma itiraz etmişlerdir. Elçiliklerden gelen bu itiraz üzerine gemilerin kılavuzsuz olarak köprülerden geçişinin tehlikeli bir hal teşkil ettiğine dair bir yazı hazırlanmıştır. Bu yazıya göre; gemilerin kazalarda uğradıkları hasardan dolayı karşılamak zorunda oldukları tazminatın derecesi göz önüne alındığında kılavuz ücreti önemli bir yekûn teşkil etmiyordu. Avrupa'da boğazlardan geçen gemilere uygulananlar göz önüne alındığında bu ücret oldukça az kabul edilebilirdi. (BOA, ŞD, 8/9) Boğazlarda, zararları tahsil edilememiş kazalar oluyordu. Gemilerin, kazalardan dolayı ödeyecekleri tazminata nispeten, kılavuz ücreti gayet az bir ücretti. Gemiler kılavuz almamakta ısrar ederlerse durum, Bahriye Dairesine bildirilerek gerekli tedbirler alınmıştır. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/53)

Boğazlarda kılavuzların göreve başlamasından sonra dış ticaret gemileri, kılavuz olduğu halde kazaya uğrasalar da, hasar liman dairesi tarafından ödenmiyordu. Tuna ve Süveyş Kanalları gibi dar boğaz ve limanlarda olan kazalarda kılavuzlar mesul tutulmamıştır. Süveyş Kanalı'nda kılavuzlar kanala dair kazandıkları bilgi ile tecrübelerini anlatarak kaptanlara yol göstermişlerdir. Kılavuzlar, bütün gemilerin makineleri, hareketleri, durması kalkması veya diğer konular hakkında tam bir bilgi sahibi olamazlardı. Geminin idare ve manevrasından ileri gelen her çeşit kazanın mesuliyeti kaptana ait olmalıydı. Seyr-i sefain ve idare-i mahsus vapurlarının köprülerden giriş çıkışları için çok uzun yıllardan beri kılavuz almalarının zorunluluğu hakkında ciddi teşebbüslerde bulunulmuştur. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/53, 24 Ocak 1895)

1.1. Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık için Aranılan Şartlar

1895 yılında boğazlarda römorkörlerle gemi çekmek, kılavuzluk hizmetleri ve gemi işletmek amacıyla Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi kurulmuştur. Bu şirket, kazaları en aza indirmek, boğazlardan geçecek gemilere deneyimli kılavuzlar temin etmek amacıyla kurulduğunu açıklamıştır. Kılavuzların, idaresi, görevleri ve seçilmeleri ile ilgili şirket tarafından bir talimatname yayınlanmıştır. Bu talimatnameye göre, boğazlarda kazalara engel olabilmek için istihdam edilecek kılavuz kaptanlarda bazı şartlara dikkat edilmiştir (BOA, ŞD, 8/9, 26 Ağustos 1895). Boğazlarda kılavuz kaptanlığa aday olanların yaşı yirmiden küçük olmamalı ve beş sene hizmet etmiş olmalıydı. Birinci sınıf boğazlarda kılavuz kaptanlık adayının yaşı yirmiden az ve elliden fazla olmamalı ve denizde altı sene hizmet etmeliydi. Bu altı senenin bir senesinde elinde ikinci sınıf boğazlar kılavuz kaptanlığı diploması olmalı, bir buçuk senesinde elinde kaptanlık diploması (şehâdetnâmesi) bulunduğu halde ikinci sınıf boğazlar kılavuzluğu vazifesinde istihdam edildiğine dair kılavuz idaresi müdüriyeti ile İstanbul Merkez Liman Riyaseti sicil kaleminin tasdiknamelerine sahip olmalıydı (Geçili, 2016: 721). Ayrıca, Leyli Tüccar Kaptan Mektebinden diploma ile mezun olmaları gerekiyordu. Boğazlar için kılavuz kaptan seçilirken okul dereceleri dikkate alınmıştır. Taliplerin, hüsn-i hal sahibi, sağlıklı olmaları da önemliydi. Mektep mezunu değilse, kılavuzluk için yeterli bilgi ve deneyime sahip Osmanlı tebaası olmaları zorunluydu. Kılavuzluk hizmeti için seçilmiş olanlar önce mülazım olarak kabul edilmişlerdir. Bunlar bir sene kılavuzluk için gerekli olan eğitimi görmüşler, daha sonra uygun bir programa göre imtihana tabi tutulmuşlardır (BOA, ŞD, 8/9). Kılavuzların, Çanakkale ve İstanbul Boğazları girişine kadar Anadolu ve Rumeli sahilleri

üzerinde bulunan fenerler, şamandıralar ve işaretlerle diğer denizcilikle ilgili önemli bilgilere de sahip olmaları gerekiyordu. Deniz haritaları üzerinde yapılan bütün alamet ve denizlere ait işaretleri layıkıyla tanıyıp anlamını bilmeli, her yönden iyi kullanabilme gücüne sahip olmalıydı. Pusula ve pusulanın kullanma biçimini anlayabilmelilerdi. Sahillerin durumunu, denizciler arasında önemli ve bilinmesi gerekli olan seyir hususlarına yön veren tepelerin alametini, boğazın derinliğini, sahilde ağaçların alametini, işaretleri bilmeli ve iyi kullanabilmelilerdi. Parakete ve iskandil aletleriyle onların harita üzerine tatbik edilmesini de mükemmel olarak uygulayabilmelilerdi. Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar bütün sahilleri, İstanbul Limanı'nı ve bu suların hava şartlarına göre durumlarını, akıntıların olduğu tehlikeli bölgeleri, bunların üzerindeki şamandıra, fener ile diğer alamet ve işaretleri bileceklerdi. Sis işaretleri, bu işaretlerin kullanılış şekilleri ile milletler arası olan işaretler hakkında bilgi sahibi olmalıydı (DMA, Ktp, 19461). Boğazlarla Marmara bölgesindeki bazı mevsimlerde görülen rüzgârlar, bunlardan doğabilecek cereyanla bunların tesirine dair bütün malumata sahip olmalıydı. Marmara Denizi'ndeki limanlara gece ve gündüz her türlü gemi ile girip çıkanları, yanlarına yaklaşabilecek olanları tanımalı, İngiliz, Fransız veya Rum lisanlarından mutlaka birine de aşına olmaları lazımdı. Boğazlarda kılavuzluk görevi kuşkusuz çok büyük bir öneme sahip olduğu için bu vazifenin bir takım kimselerin ellerinde kalması kılavuzluktan beklenenlerin tam olarak temin edilebilmesine de engel teşkil edebilirdi. (BOA, ŞD, 8/9, 26 Ağustos 1895)

1.2. Boğazlarda Kılavuz Kaptanların Görevlendirilmesi

Tüccar Kaptan Mektebinde kılavuz yetiştirilene kadar, mevcut kılavuzlarla idare-i mahsusa veya özel gemilerde ticaret kaptanları sınava tabi tutulduktan sonra boğazlarda istihdam olunmuşlardır. Boğaz kılavuzluğuna dışarıdan talepte bulunanlar, Kılavuz Heyeti İdaresi tarafından yapılacak imtihanlarda göstermiş oldukları başarıya göre seçilerek tayin edilmişlerdir. 1909 senesinde, boğaz kılavuzları beceri ve bilgi konusunda üç sınıfa ayrılmıştır. Tüccar Kaptan Mektebi mezunları, imtihanlarda başarı olurlarsa üçüncü sınıf kılavuz olarak kabul edilebiliyordu. Kaptanlar, uygun olan süre zarfında sorunsuz bir şekilde istihdam olunurlarsa derecelerini yükseltmişlerdir. Üçüncü sınıf kılavuz kaptanlarının istihdam süreleri yedi sene, ikinci sınıflar için on seneydi. Merkezi Sedd'ül bahir olmak üzere Akdeniz'de on beş, Karadeniz'de on beş ve İstanbul'da on kılavuz bulunabileceği gibi on kılavuzda mülâzım olarak istihdam edilebiliyordu. Çanakkale ve İstanbul boğazlarının kılavuzları birinci sınıf olarak bin beş yüz, diğer şubeler ise ikinci sınıf kabul edilerek bin kuruş, üçüncü sınıf kılavuzlarına ise yedi yüz elli kuruş maaş verilmiştir. Kılavuzlardan boşta kalanlar oldukça aralarından en kıdemlisi seçilerek göreve tayin edilmiştir. Bir sene mülâzımlık sonunda yapılan imtihanlarda kılavuzluk için kendilerini ispat edemeyenler idare heyeti kararıyla hizmetten çıkarılmıştır.

1.3. Kılavuz Gemileri

Kılavuz kaptanlar için kılavuz merkezlerinde birer istimbot ile ikişer kıta filika bulunuyordu. Kılavuz istimbotların kış gönderilerine birer Osmanlı sancağı çekilir, vazife için yola çıktıkları sırada baş gönderilerine kılavuz sancağı asılırdı. Boğaz kılavuzlarının istimbot ve

sandalların baş gönderi direklerinin üzerine çekecekleri kılavuz sancağı uzak bir mesafeden kolaylıkla fark edilebilmeliydi (**Şekil 2**). Kılavuz sancağı, boğaz kılavuzlarına ait olan tekne, vapur ya da sandallarda bulunur, hizmet esnasında yola çıkarken ve geri dönerken baş gönderilerine takılırdı. Kılavuz sancağına görevi sırasında zarar veren olursa, yirmi lira ceza alınmıştır. Kılavuz, geminin bulunduğu yere göre ve direğine yakın yerde, ufkun her yerinden görünecek şekilde beyaz bir fener kaldırıyordu. Kılavuzlar, 15 dakikayı geçmemek üzere kısa aralıklarla bir veya daha fazla maytap yakıyorlardı. Bir geminin kendisine doğru gelebilmesi için daima borda fenerlerini yakıp hazır olmalıydı. Borda fenerlerin iskeleden, kırmızı olan fenerlerin ise sancaktan parlamasına dikkat edilmiştir. (BOA, ŞD, 8/9)

Kılavuz gemisi, kılavuzunu verebilmek için beyaz bir fener gösteriyor, ayrıca bir tarafı kırmızı diğer tarafı yeşil camlı başka bir fener de kullanıyorlardı. Gemilerin bulunduğu yönleri anlatmak için fenerler kısa süreli aralıklarla gösterilmiştir. Bu fenerlere ilaveten berrak gecelerde ufkun her yerinden en az iki mil mesafeden görülebilecek kırmızı bir fener ile geminin seyir halinde kullanacağı bordo feneri de olmalıydı. Kılavuz gemisi, kılavuzluk vazifesi yapmadığı zamanlarda diğer vapurların taşıdığı fenerleri kullanmıştır. Devletlerarasında gemilerin hareketlerinde kullanılan usullerle ilgili farklılıklar olabiliyordu. Boğazlarda, gayrimüslim kılavuzlar kullanıldığı zaman bu farklılıklardan dolayı kazalar yaşanmıştır. Boğazlarda kazalara engel olabilmek için bunların unutulmaması gerekiyordu.

Kılavuz gemisi boğazlarda bir kaza geçirirse kılavuzlar kanunlara uygun hareket etmelilerdi. Gemi kaptanları da deniz kanunlarına göre hareket etmek zorunda olduklarından kılavuzlara riayet etmezlerse 20 lira ceza ödüyorlardı. Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçen gemiler, kanunlara uygun olarak daima orta sulara hareket etmişlerdir. İs ve dumanlı havalarda kılavuz vazifesini yerine getiremeyeceğinden seyir hareketleri kaptanların kararına tabi tutulmuştur. Boğazlarda gece yapılan seyir, güvenilir olamayacağından gemi kaptanları devlete ait kurallara tabi olmuşlardır (BOA, YMTV, 97/10).

Şekil 1: Kılavuz Sancağı



Kaynak: BOA, ŞD, 8/9.

Gemilerde kılavuz kaptanlarının, yelkenli gemilerin bağlanması ve zamanında hazırlanması konusunda uygunsuz davrandığı haberi gelmiştir. Bu duruma karşı liman reisi kayıtsız

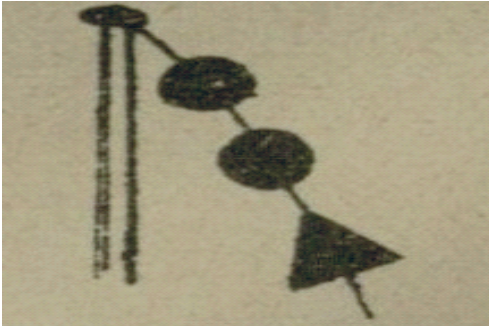
davranmıştır. Kontrol şubesi müdürünün şikâyet etmesi üzerine bir inceleme yapılmasına karar verilmiştir. Bu inceleme sonunda, kılavuz gemisinin her zaman hazırda bekletilmesine ve boğazdan çıkacak gemileri yedeğine takmasına dikkat edilmiştir. (BOA, DH.EUM.SSM, 315/38, 14 Ekim 1903)

Kılavuzların boğazlarda usulsüz davranışlarına karşı şikâyetlere oldukça dikkat edilmiş ve kontrol altında tutulmalarına çalışılmıştır. 30 Aralık 1900 tarihinde İstanbul'da iskelelerde kılavuz sandallarıyla yolcu nakledilmekte olduğuna dair zaptiyeye bir ihbar yazısı gelmiştir. Konu Bahriye Nezaretine havale edilerek incelenmeye alınmıştır. Bunun üzerine, kılavuzların İstanbul limanlarına yolcu ve eşya nakletmelerinin yasak olduğuyla ilgili bir uyarı yazısı yazılmıştır. Kavak ile Meram İskelesi, Yeni Kapı, Fenerbahçe ve Üsküdar gibi limanlar, memurların kontrolü altına alınmıştır. Filika ve istimbotlar seyir sırasında zor durumlarla karşı karşıya kaldığında liman memurları yardım için görevlendirilebiliyordu. İstanbul'un her yerinde liman memuru olmadığı için fenerlerden İstanbul'un merkezine kadar her iskele de yeterli sayıda komiser, polis ve zabıt bulundurularak sorun çözülmeye çalışılmıştır. Ayrıca, güvenlik görevlileri, vapurlardan iskelelere ve iskelelerden vapurlara gidip gelen yolcuların evraklarını incelemeye başlamışlardır. (BOA, DH.TMIK, 99/7)

1.4. Gemilerin Kılavuz Kaptan Talebinde Bulunmaları

Gemi kaptanı, kılavuz talebinde bulunmak isterse flamasını kaldırıyordu (**Şekil 2**). Kılavuz kullanıldığı zaman geminin seyri ile ilgili kılavuz tarafından talep edilen her konunun yerine getirilmesinden gemi kumandanı sorumluydu. Gemi kumandanıyla seyir zabiti, kılavuzun her hareketini dikkatli bir şekilde kontrol altında bulundurmalıydı. Kılavuzun gemiyi idarede gücü olmadığı veya kazaya neden olabileceği düşünülürse gemi kumandanı tarafından işine son verilebilirdi. Gemi kumandanı, geminin tehlikelerden korunabilmesi için yapılması gerekenlerde kılavuzun iznini almak zorunda değildi. Kılavuzun işine sona verildiğinde durum sadece gemi jurnaline kaydedilmiştir. Kılavuzun bilgisizliği veya ihmali yüzünden gemi hasar görmüş olsa da, gemi kumandanıyla seyir zabitinin dikkat ve becerileri sayesinde kazaya engel olunabileceğinin doğruluğu kesinleşirse kılavuza ceza verilmezdi. Gemi kumandanıyla seyir zabitinin vazifelerinde dikkatsizlik oldukları kabul edilirdi.

Şekil 2: "Kılavuz İsterim veya bir Kılavuza İhtiyaç Var"



Kaynak: DMA, MTFK, 8/275-21.

1.5. Kılavuz Kaptan Ücretleri

Çanakkale ile İstanbul boğazlarından geçen vapurların bazı yerlerde kılavuz almaları zorunluydu. Yelkenli gemiler, kılavuz almak zorunda olmayıp istediklerin de alabiliyorlardı. Kılavuz almaktan kaçınan gemiler yine de tamamen kılavuz ücretini ödemek zorundalardı. Akdeniz için kılavuz merkezi Sedd'ül bahir olarak kabul ediliyor, şayet kötü hava şartlarından dolayı buradan kılavuz almaya imkân olmazsa Çanakkale'den alınıyordu. Böylece Çanakkale, Boğazlar Kılavuzluk Merkezi olarak kabul edilmişti. Yol üzerinde bir süre konakladıktan sonra yoluna devam edenler ayrıca ücret ödemeye mecbur değillerdi. Kılavuzlar için sadece yevmiye verilir, bütün kılavuzların memur olarak girdikleri gemilerde resmi ücretten başka hiç bir isim ile ücret talebinde bulunma hakları olmazdı. Boğazlardan geçip giden harp gemilerinden kılavuz ücreti alınmazdı. Boğazlardan geçerek İstanbul'a gelip az bir süre kalıp hemen yoluna devam eden gemilerden de ücret talep edilmiyordu. İstanbul'dan çıkıp beklemeden İstanbul'a geri dönüş yapan gemiler ise kılavuz ücretini ödemeye mecbur oluyordu. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 79/24)

Kılavuz ücreti ödenirken geminin kılavuz aldığı yerin kerteriz vasıtasıyla kesin mevkiine göre hareket edilecekti. Bunun için gemi kaptanı kılavuzun gemiyi iç limana mı yoksa dış bir demir mahalline mi sevk ettiğini kayıt etmeliydi. Gemi kaptanı diplomalı veya diplomasız bir kılavuza ihtiyaç duyduğu zaman yazılı bir sözleşme hazırlıyordu. Durum ve şartlar müsait olmazsa bir şahidin huzurunda istenilen ve ödenecek olan ücret hakkında bir mukavele hazırlanarak ödemenin ne zaman olacağı yazılırdı. Bu ödeme bilgileri taraflar ve şahitler huzurunda gemi jurnaline kaydedilmiştir. Eğer mukavelename yazılı olarak icra edilmemişse durum Bahriye Dairesine bildirilerek gemi kumandanının emriyle karar verilen şartlara uygun olarak gemi kâtabi tarafından ödeme yapılmıştır. Ödeme senedinde bu süre zarfında yapılan bütün hizmet gösterilmiştir. Kılavuzluk hakkındaki ödeme senetleri ve ödeme için yapılacak müracaatlar, seyr-i sefaîn şubesi müdüriyetine gönderilmiştir. Kılavuzun geri dönüşü için verilen ücret, peşin olarak ödeme senedi (tediyat-ı senedat) adıyla kaydedilmiştir. 1895 senesinde Fransız Römorkör, Kılavuz ve Kurtarma Şirketinin tarifesine göre kılavuz kaptanların ücretleri aşağıdaki gösterilmiştir; (BOA, ŞD, 8/9)

Tablo 1: Römorkör, Kılavuz ve Kurtarma Şirketinin Kılavuz Tarifesi (7 Eylül 1895)

Römorkör, Kılavuz ve Kurtarma Şirketinin Kılavuz Tarifesi	Lira-yı Sterling
Kale-i Sultaniye'den (Çanakkale) Doğruca Kavak'a Kadar	2
Kale-i Sultaniye'den İstanbul Limanı'na Uğrayarak Kavak'a Kadar	4
Kız Kulesi'nden İstanbul Limanı'na ve Kavak'a Kadar	3
Kız Kulesi Kavak Arası	1,10
Kavak'tan İstanbul Limanı'na ve Kız Kulesi'ne	3
Kavak'tan İstanbul Limanı'na ve Kale-i Sultaniye'ye	4
Kavak'tan Kale-i Sultaniye'ye	2

1.6. Yabancılar Yerine Osmanlı Tebaası Kılavuz Kaptanların Görevlendirilmesi

Boğazlarda yabancı kılavuzların dikkatsizliği ile kazalar yaşanabiliyordu. Bir İngiliz kılavuz, boğazlarda bir çarpışmaya neden olmuş ve büyük bir hasar meydana gelmiştir. Bu kazaya rağmen İngiliz görevinden alınmamış sadece görev yeri değiştirilerek Şirket-i Hayriye'nin İstanbul Limanı'nda kılavuzluk etmeye başlamıştır. Bu gibi yaşanan kazalar boğazlarda, tersanede uygun bir ücretle devlet tebaasından kılavuzların istihdam edilmesini zorunlu kılmıştır. (BOA, Y.MTV, 255/160, 10 Kasım 1903)

Boğazlardan geçen gemilerin çoğunluğu yabancı ticaret gemisi olduğundan kılavuzların yabancı lisana aşına olmaları gerekiyordu. Bu nedenle 25 yabancı kılavuz ve sandalcının yerine diplomalı 30 Müslüman Osmanlı tebaası kılavuz ve sandalacı görevlendirilmiştir. Bu kılavuzlardan vazifesi sırasında hata yapanlar görevlerinden alınacağından kadro açığına sebebiyet vermemek için usulüne göre imtihan edilmişlerdir. İstihdam edilmiş olan bazı kılavuzlarda yetersiz olduklarından ihraç edilerek yerlerine ehliyetli olduğuna karar verilenler getirilmiştir. Ehliyetsiz olduğuna karar verilenler, kılavuzluğu iyi bilmediklerinden ileride ticaret gemilerinde sorunlara yol açabilirlerdi. Böyle durumlarda, liman memurlarının bundan mesul tutulacağı beyan edilmiş, bunlar hakkında nasıl bir muamele yapılması gerektiğinin incelenmesine karar verilmiştir. Boğazdan karşı tarafa geçen gemilerin çoğu tüccar yabancı ülke gemisi oldukları için istihdam olunan kılavuzların özellikle yabancı lisansı bilmeleri, boğazlar hakkındaki malumatlara da sahip olmaları gerekiyordu. Deneyimli kılavuzlar hataları olmadığı halde ihraç edilerek yerlerine dışarıdan kılavuzlar atanırsa bu komisyonun nizamına aykırıydı. Başka lisan bilmeyen kılavuzlarda, limanlarda başka işlerde istihdam edilmişlerdir. (BOA, A.MKT.MHM, 219/28)

Sünne Limanı Boğaz kılavuzu ve sandalcılığı hizmetini talep eden kaptanlar özellikle yabancı dil imtihanlarında başarılı olamadıkları için istihdam edilmemişlerdir. Sünne'de bulunan kılavuz ve sandalcıların büyük kabahatleri olmadığı için ihraç ve değişiklik yapılmasının doğru olmadığı düşünülmüştür. Boğazlarda, karşı tarafa geçecek olanların çoğu ecnebi ticari gemisi olduğundan istihdam edilen kılavuzların yabancı dile ve boğazlar hakkında bilgiye sahip olması gerekiyordu. Yabancı dil bilmeyen kılavuzlar Tuna Komisyonu Reisi Ömer Paşa tarafından sınava tabi tutulmuş, başarılı olanlar görevlerine devam etmişlerdir. (BOA, A.MKT.MHM, 219/28, 1861)

2. KILAVUZLUK İDARE HEYETİ

Osmanlı Devleti'nde liman ve boğazlarda kılavuzların sayısının artmasıyla kontrollerinin sağlanabilmesi için bir kılavuz idare heyeti oluşturulmuştur. Boğazlarda kılavuzlukla ilgili 1895 yılında düzenlemeler yapılmıştır. Kılavuz İdare Heyeti, hafta da en az 3 gün toplanarak karşılıklı idari konuları düzenlemeliydi. Boğazlarda, kılavuzların hatalarından dolayı yaşanabilecek durumlara karşı ne gibi tedbirler alınabileceği ile ilgili incelemeler yapıldı. Kılavuzların uymaları gereken kurallar vardı, kaza veya bir olay meydana geldiğinde durum Kılavuz İdare Heyeti'ne bildirilecekti. Heyet, kurallara aykırı hareket

edildiğine dair karar verirse, kılavuzun görevine son veriliyordu. Kılavuz idaresine mensup memurlarla kılavuzlar, Bahriye Dairesi tarafından hazırlanan resmi bir elbiseyi giymek zorundalardı. Heyet, kılavuzların kurallara uygun olarak görevlerini iyi bir şekilde yapıp yapmadıklarını kontrol ettikten sonra hatalı hal ve hareketi görünenler için gerekli muamelenin yapılabilmesi için mazbatasını Bahriye Nezaretine takdim ediyordu. İdare heyeti, kılavuzluk ücretinin doğru bir şekilde alınmasına fazlasıyla dikkat etmeliydi. Kılavuzlar, görevlerini iyi bir şekilde yapmaları konusunda idare heyetine, idare heyeti de boğazların huzurlu ve emniyetli olması konusunda Bahriye Nezaretine karşı sorumluydu. (BOA, Y.MTV, 165/263)

Boğazlarda kılavuzluk için bazı şartlara bağlı olarak 1910 senesinde Kamil Beyzade Mehmet Ali ve Deniz ticareti kaptanlarından Emin Beyzade Sami Beyler bir tezkereyle 30 senelik bir imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. Ankolo Polos isimli bir şahısta bu imtiyaza talip olduğuna dair bir arzihal göndermiştir. Osmanlı Devleti, güvenlik kaygısıyla talepleri kabul etmemiştir. Kılavuzlar, bazı ülkelerde hükümete bağlı bazılarında ise cemiyet halinde oluyor, istihdam edilmeleri de yine bazı yerlerde zorunlu bazılarında ise ihtiyari yapıyordu. Kılavuzluk imtiyazında, yabancı memleketlerde geçerli olan usul ve şartlara göre hükümetin teftişine tabi tutuluyorlardı. Örneğin; İngiltere'de kılavuzlar, devlet hizmetinde değiller, fakat kısmen belediye memurlarıyla Bahriye teşkilatına tabi tutuluyorlardı. Teşkilat, kılavuzların ticaret gemilerinin kontrolleri sırasında gösterdikleri özveriye, gemilerin, limanlara giriş çıkışlarında dikkat etmeleri gerekenler konusunda yeterli ehliyet ve malumata sahip olup olmadıklarını kontrol etmekle mükellefti. Almanya sahillerinde de kılavuzluk hizmetine oldukça dikkat edilerek devlet tarafından idare ediliyordu. (BOA, BEO, 4327/324503-1-1, 2) Sadece, Hamburg gibi bazı şehirlerde kılavuzluk şirketleri kurulmasına izin verilmiştir. Bu şirketler, sorumlu oldukları limanlara gemilerin giriş çıkışlarında rehberlik için seyr-i sefain şirketleriyle mukavele imzalamışlardı. Fransa'da ise 1806 senesindeki kanuna göre gemi kaptanı limana giriş çıkışında kılavuz almak istemese bile kılavuz istihdam etmiş gibi ücret ödemeye mecburdu. Osmanlı Devleti'nde de kılavuzluk hizmeti için Almanya'daki Hamburg Kılavuz Şirketi gibi bir cemiyete imtiyaz verilebilirdi. Kılavuzluk şirketlerine imtiyaz verilse bile özellikle kılavuzların Osmanlı tebaasından olmalarına dikkat edilecekti. (BOA, BEO, 4216/316176)

Osmanlı Devleti'nde kılavuzluğun modernleşmesi yolunda en önemli isim Süleyman Nutki'dir. Süleyman Nutki 1892 senesinde Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Mesudiye Firkateyni süvarisi Miralay Hayri başkanlığında kurduğu kılavuzluğun kişilere bırakılamaması ve hükümet adına yürütülmesini savunan komisyona katılmıştır. 1914 senesinde ikinci komisyon toplanmış ve bir nizamname yayımlanmıştır. Bu nizamnameye göre, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne kılavuzluk imtiyazı verildiği için boğazlarda kılavuz istasyonları kuruluyordu. Bu istasyonlarda kılavuz kaptanlar, römorkör, istimbot ve motorbotlar bulunmalıydı. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla boğazlarda kılavuzluk için yapılan bu nizamname tam olarak uygulamaya konulamamıştır. (BOA, BEO, 4216/316176)

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kılavuzluk, denizlerde ve boğazlarda gemilerin seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlayarak can, mal ve çevrenin korunması amacıyla gemilerin limana giriş çıkışlarında, rıhtım iskelelere yanaşma ayrılmalarına, şamandıralara bağlamalarında, demirlemelerinde verilen hizmettir. Kılavuz kaptanlar, deniz güvenliği hizmeti için geminin güvenli seyir yapmasını ve karaya oturmasını önlemekle görevlidirler. Osmanlı Devleti'nde boğazlarda yaşanan kazalara ve sorunlara engel olabilmek amacıyla gemilerin kılavuz taşımaları zorunlu hale getirilmiştir. Kılavuzlar, özellikle gayri müslim tebaa ve yabancılar arasından seçilerek görevlendirilmişlerdir. Kaptan Mektepleri açıldıktan sonra diplomalarını alarak mezun olan kaptanlar, sınava tabi tutularak kılavuz olarak istihdam edilmeye başlamıştır. Boğazlarda kılavuz kullanma zorunluluğuna başta itiraz edilse de kazaların ve sorunların azalmasıyla önemi fark edilmiştir. Avrupa'da geçerli olan kanunlar incelenerek kılavuzların idaresinde şirketlerin önemli bir rol oynadığı fark edilmiştir. Böylece, kılavuzların görevlerini iyi bir şekilde ifa edebilmesi için kılavuz teşkilatı kurulmuştur. Kılavuzluk hizmetleri, boğazlar hakkında derin bilgi sahibi olan, hava ve akıntı gibi her türlü farklı koşulda uzun yıllar boyu seyir tecrübesi edinmiş kılavuz kaptanlar tarafından verilmiştir. Kılavuz kaptan, bir anlamda seyir yardımcısıdır, sığ sularda, kanal ve boğazlardan geçişte, rıhtıma ve iskeleye yanaşma ve ayrılmalarda bu suların özelliklerini bilen, rehberlik hizmeti veren görevlilerdir. Kılavuz kaptanlık, boğazların güvenliğinin sağlanması için çok büyük bir öneme sahiptir. Kılavuzluk, bütün dünyada kamusal niteliği olan bir deniz güvenliği hizmeti olarak kabul edilmiştir. Gemilerin ve yüklerinin korunması yanında çevrenin güvenliğinin sağlanması açısından da zorunlu olarak hala uygulanmaktadır.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), 219/28, 13 Ramazan 1321 [25 Mart 1904].

Babıali Evrak Odası (BEO) 4327/324503-1-1, 4327/324503-1-2, 4216/316176, 23 Şevval 1331 [25 Eylül 1913]

Cevdet Bahriye (C.BH), 2383.

Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi (DH.EUM.SSM), 315/38, 13 Zilka'de 1331 [14 Ekim 1903].

Dahiliye Nezareti Tesir-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIK) 99/7, 18 Kanun-i evvel 1318 [31 Aralık 1902].

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO, HR.İM), 181/53, 18 Şaban 1312 [14 Şubat 1895], 79/24, 17 Ramazan 1328 [22 Eylül 1910].

Şurayı Devlet (ŞD) 8/9, 27 Ramazan 1313 [12 Mart 1896]

Yıldız Mütenevvi Maruzat Kalemi (Y.MTV), 255/160, 19 Zil-kade 1321 [6 Şubat 1904], 165/263, 28 Ramazan 1315 [20 Şubat 1898]

Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Bahriye Dairesi Riyaseti (BD.R), 7/118-01.

Mektubi (MKT), 632/58, 5 Zil-hicce 1307 [23 Temmuz 1890],

Müteferrik (MTFK), 8/275-21.

Deniz Arşivi Kütüphanesi

Kütüphane (Ktp) No: 19461, Heybeliada Mekteb-i Bahriye-i Şâhânesi ile Mektep Gemisinde Filoda Göreceği Tahsil.

2. Kaynak Eserler ve Araştırmalar

Esfar-ı Karibe ve Baide Tüccar Sefâini Süvarileriyle İkinci ve Üçüncü Kaptanlarının ve Liman Sefâini ile Yat Kaptanlarının İmtihanlarına Aid Programdır. Matbaa-i Bahriyede Tab' olunmuştur. 14 Teşrin-i Sâni 1325.

Bahriyede Vezâifi Umumiyyeye Talimatnamesi, Bahriye Matbaası 1341.

Dersaadet Liman Dairesinden Kılavuzların Hüsn-i İdaresi İçin Teşkil Olunan Heyet-i İdaresinin Vezâif-i Esâmisini Mübeyyin Talimat, 25 Rebiy'ül-evvel 1313.

3. Tetkik Eserler

Koraltürk, M. (2004). *Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, İstanbul.

Töz, A.C. (2007). *Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Geçili, D. (2016). Osmanlı Devleti'nde Kaptanlara Şehâdetnâme Alma Zorunluluğu Getirilmesi. *Tarih Okulu Dergisi*. Sayı: XXV.

Erol, A. (1988). Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk. *Denizatı Dergisi*. Sayı: 18

Koç, Y. (2010). Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Hukuki Rolü, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

