

# TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

I.CİLT

Eser  
OSMAN ÖNDEŞ





# TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

## I.CİLT

Bu kitap İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği tarafından yürütülen Belge - Bilgi toplama, arşivleme, sergileme ve yayınlama projesinin ürünüdür.

**İMEAK Deniz Ticaret Odası**  
Meclis-i Mebusan Cad. No.22  
Fındıklı - Beyoğlu / İstanbul  
Tel: +90 212 252 01 30  
www.denizticaretodasi.org.tr

**Eser**  
Osman ÖNDEŞ

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

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

**ISBN**  
978 - 605 - 137 - 486 - 4 (Tk.)  
978 - 605 - 137 - 487 - 1 (1.C.)

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 94**

**1.Baskı**  
**Ocak 2016**  
© Telif Hakkı, Deniz Ticaret Odası



## İMEAK - Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın Önsözü



Bu eser, Türk denizciliğinin sancağını asırlar boyunca denizlerde dalgalandırmış, ismi bilinen veya bilemediğimiz vefakar Türk denizcilerine adanmıştır. Onlar ki, denizciliğimizin bugünlere gelmesinde çok zor ve ağır şartlar altında çok çalışmışlar ve denizciliğimizin bu noktaya gelmesi için alın teri dökmüşler, büyük emek harcamışlardır.

Bu özel çalışma İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve aynı zamanda Türk Armatörleri Birliği'nin ortak çalışmalarının değerli bir adımı olarak sunulmaktadır. Biliyoruz ki, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin milli ticaret filosu ve çağdaş limanları olmadan ekonomik olarak sağlıklı bir şekilde kalkınmasını beklemek düşünülemez. Millî filo, Türk Deniz Ticaret Filosu demektir. Bu filoyu oluşturanlar ve bugünkü konumuna getirenler yani dedelerimiz, atalarımız gerçekten meşakkatli koşullarda mücadele ederek Türk Ticaret Filomuzun bugünlere gelmesini sağlamışlardır. Her birinin yaşamı ayrı bir destan olan, mücadeleden

vazgeçmeyen, yılmadan çalışan bu insanları, büyüklerimizi yani Türk armatörlerini saygıyla anıyoruz. Bu eser aynı zamanda bir vefa borcudur.

İstanbul Ticaret Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin 1926 yılı Raporu'ndan günümüz Türkçesine uyarlayarak bir alıntıyı paylaşmak isteriz: Bu raporda; "...Bu nedenle arz ettiğimiz koşullar altında, hükümetin tesis edebileceği tüm imkanlara sahip ve tüm ülke deniz ticaretini temsil edecek bir denizcilik cemiyetinin kurulması, bir Türk Armatörleri Cemiyeti teşkili lâzımdır. Bu cemiyet, her iki tarafın da maddi ve manevi beklentileri bakımından aynı derecede gereklidir ve önem taşımaktadır" denilmektedir. Bu husus, Türk armatörlerinin ilk örgütü olan "Millî Vapurcular Birliği"nden uluslararası anlamda "Türk Armatörleri Birliği"ne açılan yolu işaret etmektedir.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle bir tarih metodolojisi içerisinde kaydedilerek gelecek kuşaklara aktarılmaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği gibi "Geçmişini bilmeyen geleceğine yön veremez". Gelecek kuşaklarımıza, gençlere Türk denizciliğinin geçmişini iyi anlatmalıyız. Bugünlere nasıl geldiğimizi bilirsek, azimle, birlik beraberlik içinde Türk denizciliğini çok daha ileri götüreceğimizi biliyoruz.

Denizcilik zor ve meşakkatli bir iştir. Denizde dümen tutmak, fırtınadan sağ salimen çıkmak yürek işidir. İşte bu yürekli büyüklerimizi rahmetle ve saygı ile anıyoruz. Denizde her şey hafızada kayıtlıdır. Bu eserle tarihe not düşüyoruz. Unutmamak ve unutturmamak adına...

Bu vesile ile birinci cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçenlere teşekkür ediyoruz.

**Metin Kalkavan**  
İMEAK Deniz Ticaret Odası  
Yönetim Kurulu Başkanı







## Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce'nin Önsözü



Dünyanın yüzde 71'i denizlerle ve Okyanuslarla kaplı. Bu denizlerin yüzde 64'ü ulusal hükümler alanının dışında kalmaktadır.

230 bayrak ülkesi ulusal hükümler alanının dışındaki denizlerde serbestçe seyrediyor.

BM - Birleşmiş Milletler'e üye 193 devletin uluslar arası deniz yönetimine katılımı söz konusu olsa da tek bir kapsayıcı yapı bulunmuyor.

BM çatısı altında çalışan Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)'da Türkiye etkin şekilde temsil edilmesi önem arz etmektedir. Bunun için güçlü bir yapıya ve güçlü filoya ihtiyaç var.

AB - Avrupa Birliği denizciliği, refah, kalkınma, rekabet gücünü artırma, ekonomik sorunlardan arınma, istihdam sorunlarını çözme gibi hedeflere ulaşmada en önemli araçlardan biri sayılmaktadır. AB Komisyonu'nda "Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı"nın da bulunması denizciliğe verilen önemi göstermektedir.

Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin yüzden 90'nın deniz yoluyla yapıldığını hatırlatmak isterim.

Bize verilen böylesine saygın sorumluluklarımızın bilincinde olarak, üstlendiğimiz görevlerimizde, ebediyete intikal etmiş tüm büyüklerimizi saygıyla ve rahmetle anıyor ve tüm bu değerleri en iyi şekilde kucaklayıp, bugünden yarınlara azimle ve şevkle devam ediyoruz.

Türk armatörlerinin ilk resmî örgütü "Milli Vapurcular Birliği"ydi. O yıllardan nice mücadeleler ve çabalarla "Türk Armatörleri Birliği"ne ulaşıldı.

Türk armatörlerinin yaşam öykülerini arşivlemeliyiz ve anlatmalıyız.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlığını verdiğimiz bu eser böylesine bir amaçla; İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörleri Birliği'nin ortak kararı olarak kararlaştırılmıştır.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle gelecek kuşaklara emanet edilmektedir..

Birinci cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçen tüm katılımcılara teşekkür ederiz.

**Ahmet Bedri İnce**  
Türk Armatörleri Birliği  
Yönetim Kurulu Başkanı

# İçindekiler

Başlarken .....	10
Osmanlı İmparatorluğu Son Yüzylında Vapurculuk Şirketleri .....	31
1930 Yılı Öncesi Gazetelerindeki Deniz Ticaretine Ait Bazı Örnekler ve Değerlendirmeler .....	36
"Özel Sektör Yolcu Taşımacılığı Yapamaz. Bu Sorumluluk Devlete Aittir" Deniliyor.....	41
İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre XX. Yüzyıl Başlarında Karadeniz ve Akdeniz'de Deniz Ticareti .....	46
Osmanlı İmparatorluğu Son Yüzylında Vapurculuk Şirketleri.....	64
Türk Armatörleri İçin İlk Resmi Adres "İstanbul Ticaret Odası" .....	73
Kapitülasyonların Mahvettiği Bir Ulus Devlet, Osmanlı İmparatorluğu .....	75
The New Boe Code'a Göre Türk Gemileri ve Armatörlük Şirketleri.....	80
İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Arşivlerinde 1926 - 1927 - 1928 Yıllarına Ait Umumi Rapor .....	83
1923 Yılında İstanbul Ticaret Odası'nca "Türk Deniz Ticareti" Konusunda Hazırlanan Özel Makale .....	86
Mütarekenin Birinci Devresinde Türk Deniz Ticareti.....	90
Mütarekenin İkinci Devresinde Deniz Ticaretimiz .....	92
Ege'de Kaybettiğimiz Adalardan, Balkanlardan ve Selanik'ten, Romanya ve Bulgaristan'dan "Göçmen Değişimi" Türk Armatörüne Önemli Bir İmkan Sağlıyor .....	95
Deniz Ticaret Müdürlüğü İle Millî Vapurcular Birliği Arasındaki Görüşmeler .....	105
Yahudi Göçünde Türk Gemileri.....	106
Deniz Ticaretimizin 1923 Yılındaki Durumu .....	108
Millî Vapurcular Birliği'nin 1924 Aynalıkavak Toplantısı Davetin Şeref Misafiri Hamidiye Kahramanı Rauf (Orbay) Bey'di .....	112
Liman Kanun Layihası Hakkında Büyük Millet Meclisi Ticaret Encümenine Yazılan Görüş Sureti .....	115
1925 Yılı Deniz Ticaret Odasının Kaldırılması ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Deniz Ticareti Şubesinin Kurulması.....	117
Kırzâde, Sofuzâde Sudi Bey, Sadızkâde Ruşen, Hantalzâde, Yelkencizâde, Sadullah ve Sıtkı Bey Oda'da Seçimlerinde .....	118
Lozan Anlaşması'yla Kazanılan Kabotaj Hakkı.....	120
İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası - Türk Deniz Ticareti'nin Cumhuriyet'in Başlangıç Yıllarındaki Başlıca Koruyucusu, Savunucusu .....	121
İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin "Ticareti Bahriyemizin İnkişafı Esasları" Hakkındaki 1926 Yılı Raporu .....	123
İstanbul Limanında Kömür Tahmil ve Tahliyesi Hakkında Rapor .....	150
İstanbul'un Liman İşleri Hakkında Oda Mütalea ve Temennileri Rıhtım Meselesi.....	154
Posta Vapurculuğu ve Posta Vapurları.....	165
Vapurculuğumuzun Bugünkü Rekabet Şekli İnkişafına Manidir.....	173
Millî Vapurcular Birliği'nin Karşısındaki Gümrük Vergisi Sorunu .....	177
Vapurcular Anlaştılar .....	182
Türk Armatörleri Birliği'nin Kuruluş Yıllarına Ait Belgeler .....	185
Posta Vapurculuğu Kanunu .....	191
Garip Bir Mektup! Yelkenciler Seyrisefain İdaresinin İtirazından mı Çekindi?.....	193
Vapurcular Birliği Şirketi Nihayet Dün Kuruldu .....	196
Posta Vapurculuğu Devletleştiriliyor.....	201

1932 Tarihli Kanunun İçeriği ve Tepkiler .....	206
1933 Yılında Çıkarılan Kanunlar .....	209
Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun .....	230
Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne Giden Yolda Gelişmeye Engel Olma Kanunu .....	236
Milli Vapurcular Birliği Üyeleri Ayrıca Levazım (Shipchardlering) Kooperatifi Kuruyorlar .....	237
Milli Vapurcular Birliği Gümrük Resmî'nin Kaldırılmasında İsrar Ediyor.....	238
Milli Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfü.....	240
Kalkavanzâde İsmail Bey Tüccar Vapurlarının Devlet Tekeline Alınması Kararına İsyân Ediyor .....	242
Gümrük İdaresi Satın Alınan Her Gemi İçin Satın Alma Bedelinin Altı Misli Vergi Almak İstiyor .....	243
Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne .....	246
Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun .....	246
Armatörler Gemilerini Devlete Satmak Zorunda Kalıyorlar .....	248
Bütün Vapurlar Yenibaştan Muayenede Ediliyor .....	250
1930'Lu Yıllardan Bazı Haberler ve Gemi İlanları.....	253
Cumhuriyet Gazetesi Yazarı Abidin Daver'in İbret Dolu Makalesi.....	255
Vapurculuk Şirketi Feshediliyor... Dört Yıl Süren Direniş Boşuna! .....	259
Vapurcular Toplandı .....	260
Devlet Denizyolları Filosuna Geçen Gemilerin Adları Değiştirilmiyor.....	262
Ortaya Atılan Bir Söylenti .....	266
Cumhuriyet Türkiye'sinde İnşa Edilen İlk Özel Sektör Ticaret Gemisi .....	269
Posta Vapurculuğu Devlet Tekeli Altına Alındıktan Sonra	
Karadeniz, Limansızlıktan Nice Yıllar İstirap Denizi Oldu.....	273
Deniz Ticaretinde Devlet Armatörlük Şirketi Sosyete Şilepçilik A.Ş.'nin Satın Alınma İşi .....	285
Milli Vapurcular Birliği'ne Ait 1940 Yılı Haberleri .....	290
Türk Armatörleri Birliği İle Ulaştırma Bakanlığı Arasındaki Anlaşma .....	292
Türk Armatörleri Birliği'nin Çalışmaları .....	293
Resmî Yazışmalar .....	297
Ziya Kalkavan "Motorlu Gemi Armatörleri Cemiyeti" Başkanı .....	318
Yelkencizâde Şükrü Bey.....	321
Millî Vapurcular Birliği'nin çalışmaları .....	327
Yelkencizâde Lütfi, Türkiye İş Bankası Kurucu Üyelerindendi .....	348
Kabotaj Hakkını Kazanan O Günkü Denizcilerimiz, Sivil Güçlerini	
"Türk Armatörleri Birliği" Adı Altında Bir Araya Getirmiştir.....	356
Tarihçi Cemal Kutay'ın Anlattığı Lütfi Yelkenci.....	358
Yelkencizâde Salih Zeki.....	362
Kaynakça.....	363
Dizin .....	365



# Başlarken



1926 yılı Türk Armatörleri "Milli Vapurcular Birliği" toplantısı  
Kaynak: Osman Öndeş arşivi



## Hepimiz Fâniyiz

*Türk Armatörleri Tarihi* konulu çalışmalarım 1990 yılına kadar uzanır. Dubai'deki Bimco Konferansı sırasında Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın onayı doğrultusunda Recep Düzgit'in yönetim kurulu kararını içeren mesajı göndermesiyle, *Türk Armatörleri Tarihi* başlıklı eser için çalışmalarına yeniden başladım.

Bu doğrultuda Türk denizciliğinin köklü ailelerinden biriyle görüşmek için mesaj gönderdim. Asırlık uluçınar ağacı gibi nice yaşamlara da tanıklık etmiş bu armatörümüzü ziyaret etmek, onun yaşamı boyunca tanık olduğu olayları ve tanıdığı şahsiyetlere ait anlatacaklarını kaydetmek, büyük değer ifade ediyordu.

Ziyaret günü yaklaştığında, sözvermesine rağmen birsüredir ofisine gelemediğini söylediler.

Çalışma odasının duvarlarında çepeçevre fotoğraflar diziliydi. Orada Türk denizciliğinin büyük çoğunluğu ebediyete göçetmiş nice şahsiyetlerinin fotoğrafları vardı.

Eğer buluşabilseydik, onları engin tanıklığıyla birer birer anlatacaktı.

Olamadı. Ben birkaç defa sekreterine mesaj gönderdim. Hep bir sohbet imkanı olur diye bekledim. Rahatsızdı ve evinden çıkmıyordu. Dört beş ay daha öyle geçti.

2015 yılı Mayıs başlarında bir mesaj daha gönderdim.

Birkaç saat sonra torunundan şu mesajı aldım; *"Dedem sizinle konuştuğumuzdan beri şirkete gelemedi. İlerliyen tarihlerde tekrar iletişime geçmek dileğiyle."*

Bu cevabî mesaj bana Alev Tunç Kaptan'ın şu sözünü hatırlatmıştır; *"Bugünler geride kalıyor... Yarın, bugünü tarih olarak yazacak."*

*Türk Armatörleri Tarihi bugünleri de kaydetmelidir. Zaten sona gelindiğinde, bugünler çoktan tarih olacaktır."*

## Otuzbeş yıllık bir rüya

Gazeteci yazar kimliğimle Türk Deniz Ticareti dünyasıyla tanışıklığım 35 yıl öncesine gider. Türk basınında Dünya Gazetesi'yle ilk kez başlattığım Deniz Ticareti sayfası için görüştüğüm ilk isimlerden biri Fahri Paçalioğlu olmuştur. Tavil Han'daki şirketinde ziyaret ettiğim günü aynen hatırlar gibiyim; Kapıdan girdiğimde karşıdaki masada Selim Sohtorik, sağda Fahri Paçalioğlu ve onun karşısında Ömer Zaimoğlu vardı.

Zamanla Fahri Paçalioğlu'nun İstanbulspor Futbol Klübü'nün futbolcularından biri olduğunu da fark ettim. Gençlik yıllarında Ali Sohtorik, Selahattin Beliren ve Fahri Paçalioğlu, İstanbulspor Futbol Klübü'ndeki yıldız futbolcular arasında yer almaktaydılar. Nitekim 1927 - 1928 döneminde İstanbulspor İstanbul Futbol Ligi İkinci Kümesine yükselir ve bir yıl sonra İkinci Küme şampiyonu olarak Birinci Kümeye yükselir. O dönemde de Ali Sohtorik ve Fahri Paçalioğlu yıldız takımın oyuncularını arasındadırlar.

Ömer Abed Han'ı çok iyi tanıdım. Karaköy'deki çok sık uğradığım Ömer Abed Han'da S.S Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi vardı. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'yle çok yakın ilişkiler içindeydiler.

Ömer Abed Han'daki Kooperatifin bulunduğu bölüme kocaman bir camlı kapıdan girilirdi. Kapıyı açtığınızda karşınıza sağa sola uzanan dar bir koridor gelirdi. Sağdaki kapının ardında Ziya Kalkavan Bey'in salon tarzında odası, yine koridorun orta yerinde camlı bir perdeyle ayrılmış kapının arkasında ise toplantı salonu yer alırdı.

En solda Kooperatif müdürünün hayli küçük odasını hatırlıyorum.

Ziya Kalkavan Bey'le tanışıklık dostluğa uzanmıştır. Otoriter bir halk adamı, müthiş zeki ve kesinlikle çok renkli bir insandı.

Uzun boylu, başında beresiyle Türk denizcilik dünyasının birdiğer unutulmaz ismi Hacı İsmail Kaptanoğlu gibi, Azmi Karavelioğlu, Hüsnü Şişmanyazıcı, Mehmet Şekerci, Rüstem Markaloğlu, Orhan Deval, Şükrü Göksu, Adil Göksu, Halis Kalkavan ve daha nice yürekli armatörlerimizi orada tanıdım.

Bir gazete haberinde *"Türkiye Armatörler Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Gündüz Kaptanoğlu, Başkan Yardımcısı Sefer Kalkavan, Genel Müdür Engin Mete, Yönetim Kurulu Üyeleri Şadan Bayraktar, Hamit Tomba, Sadık Kalkavan, Adil Pandır, Serdar Şekerci, Recep Şişmanyazıcı, Taylan Kalkavan ve Burhan Deval, bir dizi gezi ve incelemeler yapmak için geldikleri Rize'de, Çaykur Genel Müdürü Ekrem Yüce'yi makamında ziyaret ederek kurum çalışmalarıyla ilgili bilgiler aldıkları"* yazılı.

Bu isimlerin hepsi Türk armatörleri dünyasından olan şahsiyetler. Anlatmak istediğim, yaşamları kaydedilmesi gereken nice müteşebbis Türk armatörü var.

E.Oramiral Bülent Ulusu'nun başbakan olduğu süreçte, eski Deniz Kuvvetleri Komutanlarımızdan E.Oramiral Celâl Eyiceoğlu, Sönmez Denizcilik Grubu Yönetim Kurulu Başkanı olarak yer almaktaydı.

Kaptan Ferit Biren'le başlayan Deniz Ticaret Odası kurulmasına yönelik çalışmaların birdiğer aşaması Ziya Kalkavan başkanlığında Ömer Abed Han'da yapılırdı. Bu toplantıların hemen hepsine katıldım. Birkaçına Selahattin Beyazıt'ın katıldığını da hatırlamaktayım.

Deniz Ticaret Odası ilk olarak Beşiktaş'ta Deniz Müzesi'nin arşiv bölümünde hayata geçti. Sonradan Kemankaş Caddesi'ndeki eski Hovagimyan Han olan Sönmez Denizcilik Han'ın ilk iki katına taşındı.

Oda'nın serüveni Beyoğlu'nda Odakule'de devam etti ve nihayet Salıpazarı/Fındıklı'da köklü bir restorasyonla adeta yeniden yaratılan günümüzdeki merkez binasına taşındı.

Bankalar Caddesi başlangıcındaki Bozkurt Han'da olan Koçtuğ Denizcilik, ömrünü tamamlamış bir anı olarak göklere yazılmıştır.

Karaköy'deki öncü armatörlük firmaları, Üsküdar, Altunizâde'de inşa ettirdikleri Denizcilik İşmerkezi'ne taşınınca, Türk denizciliğinin kalbi Karaköy derin bir ayrılığı yaşamaya başladı.



Artık Kalkavanlar Deniz Nakliyat A.Ş., Kaptanoğlu Denizcilik Grubu, Kırantaş Denizcilik, Deval Denizcilik, İnce Denizcilik, Arif Göksu Denizcilik A.Ş., Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu A.Ş. ve diğerlerinin ünlü simalarını bu denizcilik kompleksinde görmek mümkündür.

Karaköy'den Altunizâde'ye göç, beraberinde pek çok denizcilik firmasını da Altunizâdeli yaptı.

Yıllar içinde Denizcilik İşmerkezi'ne yeni firmalar geldi, bazı firmalar çevredeki başka adreslere taşındılar.

Karaköy Gümrük Sokak Maater Han'daki Turkon da önce Salacak'taki konağa, ardından Altunizâde'deki Turkon Holding binasına taşınmıştı.

Birkaç sene sonra Karaköy Vapur İskelesi karşısında ve caminin hemen yanındaki Düzgit Şirketler Grubu Maslak, Park Plaza'ya göç ederek Karaköy'den ayrıldı.

Karaköy Kemeraltı Caddesi'ndeki Karaköy Han'ın 5.ci katında olan Denak Depoculuk ve Nakliyecilik A.Ş. her türlü taşımacılık hizmeti için Çolakoğlu Şirketler Grubu bünyesi altında 1976 yılında kurulmuş çok güçlü bir armatörlük şirketi idi. Başlangıç yıllarında genel müdürü olarak Serdar Akçalı'yı hatırlarım.

İleriki yıllarda Denak da Karaköy'den ayrıldı ve Kavacık'da Kavacık Ticaret Merkezi'ne intikal etti

Denizcilerin semti olan Karaköy zamanla giderek yalnızlığa büründü; S.S Motorlu Gemi Armatörleri ve Taşıyıcılar Kooperatifi, Ömer Abed Han'dan Meclisi Salıpazarı/Fındıklı Mebusan Caddesi No.23 Dursun Han K.7'ye taşınmıştı. Aynı binada Türk Armatörleri Birliği ortak kaderi paylaşıyordu.

Yine Karaköy'de Şarap İskelesi sokağından karaya doğru sol karşı köşesindeki Mumhane Caddesi sonunda yeralan Emek İşhanı'ndaki Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle, engin mazisine yaraşan konak tipi bir evi restore ettirmiş ve Cihangir, Kılıç Ali Paşa Mah. İlyas Çelebi Sokak'taki yeni merkezine intikal etmişti.

2013 yılına geldiğimizde zaten Karaköy büyük kentsel değişimlerle değişiyor; tarihî hanlar işmerkezleri ve şık oteller olmak üzere ya büyük onarımlarla çehrelerini değiştiriyor, ya da yerlerine yepyeni binalar inşa ediliyordu.

Ömer Abed Han'ın nice seneler izlediğimiz levhası artık kaldırılmış, altında yeralan eski yazıyla mermer üzerine hakkedilmiş asıl adı ortaya çıkartılmıştır.

Anıların peşinde Kemeraltı Caddesi, Kemankuş Caddesi, Rıhtım Caddesi ve daha nice sokaklarda dolaşıyordum; Hovagimyan Han, otel oluyordu; Veli Alemdar Han çoktan yıkılmış, yerine muhteşem bir otel inşa edilmekteydi. Şarap İskelesi Sokakta sağdaki 1897 tarihli han da otel oluyordu.

Vali Alemdar Han'daki aklıma gelebilen isimlerden armatör ve gemi acentesi Norveç asıllı Oscar ve oğlu Hans Geelmuyden de fanî âlemden nicelerdir göçtü gitti. Faaliyetine Kabataş, Setüstü Ekemen Han'daki adresinde devam eden Yakın Doğu Gemi Acentesi'nin simgesel önderi Aldo Campaner ve iki oğlu Gino ve Mario Campaner de Veli Alemdar Han'ın saygın isimlerindediler. Fransız Geçidi'ndeki gemi acentelerinden biri İskenderun merkezli Lyonel Makzume ve İstanbul Şubesi Müdürü Ahmet Koral'dı.

Kemankeş Caddesi'nin sonlarına doğru biraz içerlek kalan Tahir Han, Mimar Vedat'ın eseri olduğunu gösteren mermer plaketiyle nice uzun yılların yorgunluğu içindeydi. Biraz ileride sokak içersindeki R - Han'da enazından Şark Ekspres'i, bir de üst katlara çıkması için önce düğmesine bastığımı ve çalışması için bir köşesine ayağımla sertçe vurduğum asansörünü hatırlıyorum.

Şark Ekspres Cihangir'deki binalarına taşınmıştı. Catoni Şirketler Grubu ise günümüzde de Denizciler Han'da çalışmalarını sürdürmekte. Şark Ekspres'in efsanevi ismi Kosta Şönef nicelerdir CMA - CGM'in Zincirlikuyu'daki ofisindedir.

Cité Français Han ya da tabelasıyla anımsadığımız "Fransız Geçidi" bundan böyle şık bir otelle anılacaktı. Frank Han'da ne Dabcovich ve ne Berkin gemi acentaları vardı.

Günümüzde Zihni Holding olarak yoluna devam eden ve Turgut Güneri'yle başlayarak oğlu Armatör Asaf Güneri ile simgeleşen Zihni Denizcilik Şirketler Grubu'nun Kemankeş Caddesi nihayetindeki Zihni Han, bu caddedeki sonuncu denizcilik şirkettir. Gemilerinin baca fistanındaki gemilerin pruvasını temsil eden logosu belleğime yerleşmiştir.

Şöyle durup hayal edebilirsiniz; Necdet Aksoy'u, Andrea Vermez'i, Erol Yücel'i, Ali Yenidünya'yı, Levent Kareçilik'i, Remon Buzuru'yu, Kaptan Güneri Özkan'ı ve nihayet Zihni Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Asaf Güneri'yi oralarda görebilirsiniz. Onlar senelerce önce oradaydılar!

Türkiye - Libya Denizcilik Nakliyat Ortak A.Ş. Kemeraltı Caddesi'nde başladığı yaşamına, giderek gücünü yitirmeye dönüştüğü süreçte Necatibey Caddesi'nde devam ettirmişti.

Um Denizcilik Kabataş Setüstü'ndeki adresinden Ayazpaşa, Taksim'de art - nuveau mimarisiyle gözeçarpan Ayazpaşa Apt'da büyük hamleleri gerçekleştirmişti.

Kahraman Sadıkoğlu da bir süre bu caddedeki ofisinde çalıştı.

Fındıklı, Meclisi Mebusan Caddesi Deniz Apt'da Akdeniz Gemi İşletmeleri A.Ş.'yi, Genel Sigorta Han'da Genel Denizcilik A.Ş.'yi ve Akşam Denizcilik A.Ş.'yi, yine Fındıklı Han'da Atlantik Denizcilik A.Ş.'yi, Molla Bayırı Sokak'ta Ayder Denizcilik A.Ş.'yi, İnebolu Sokak Ekemen Han'da Basco ve Blasco Denizcilik A.Ş.'yi, Meclisi Mebusan Yokuşu Abisa İşmerkezi'ndeki Batı Nakliyat ve Tic.A.Ş.'yi ve Bayraktar Denizcilik Tic.A.Ş.'yi, hatırlıyorum.

Yine Mebusan Yokuşu'nda başlangıç yıllarında sol taraftaki bir adreste olan Kemal Gök başkanlığındaki Formar ve Forsen Denizcilik, karşı sırada kendi mülkü olan bir binaya taşınmıştı ve günümüzde de başarıyla yollarına devam etmekteydiler.

Karaköy'de Kemeraltı Caddesi, Olcay Han'daki Bora Denizcilik, yoluna Maltepe Turgut Özal Caddesindeki kendi genel merkez adresinde devam ediyordu.

Devo Densan Van Ommeran Ltd.Şti. Fındıklı'da Dursun Han'daydı. Gezair Trans A.Ş.'yi Meclisi Mebusan Caddesi Fındıklı adresindeki Sümer Han'dan hatırlıyorum.

Kaptan Ferit Biren'in kurduğu firma zamanla "Yedi Deniz Anonim Şirketi"ne dönüştü ve 1985 yılında, kendi özel binası "Yedi Deniz Evi"ne taşındı. Firmasının ilk adresi Suadiye, Yeni Kır Sokak'taydı. Daha sonra Karaköy Palas Kat.14, Tophane İskele Cad.17, Kabataş - Setüstü, Derya Han 205 ve 303 - 305 olarak değişti ve gelişti.



Süleyman Bursalıoğlu başkanlığındaki Bursalıoğlu Denizcilik, Kabataş Setüstü, İnebolu Sokak'daki kendi binasındaydı. Yıllar sonrasında Elmadağ, Cumhuriyet Caddesi'ndeki adresinde Doğu Denizcilik olarak yoluna devam ettiğini Fatsa ve Ordu mahalli gazetelerinde rastladığım gibi, sohbetlerimiz belleklerde kalmıştır.

Kuruçeşme'deki Eta Petrol Akaryakıt Ticaret ve Nakliyat A.Ş.'nin kurucusu Tunceli'nin Hozat İlçesi Derviş Cemal Köyü sakinlerinden Hıdır Selek feylesof tavırlı, hoşsohbet bir öğretmendi. Sonraki yıllarda Kazlıçeşme, Zeytinburnu'ndaki adresine taşındığında Hıdır Selek'in emanetini oğlu Tuğrul Selek sürdürüyordu.

Armatör ve bankacılık dahil birçok alanlardaki eserlerde imzası olan Hayri Baran'la yaşam bulan ve oğulları Pekin ve Ekin Baran'la yollarına devam eden Denizcilik A.Ş., Fındıklı'daki Fındıklı Han'da çalışmalarını sürdürdü.

Genel Denizcilik - Geden Line, Meclisi Mebusan Caddesi Genel Sigorta Han'dan ayrılarak Levent'te Büyükdere Caddesi Yapı Kredi Plaza'ya taşınalı nice yıllar olmuştu. Suay Umut'un Dünya Denizcilik - Şirketler Grubu Mecidiyeköy, Abide-i Hürriyet Caddesi'nden Genel Denizcilik gibi Yapı Kredi Plaza'ya taşınmıştı.

Meclisi Mebusan Caddesi Orya Han'daki Martı Denizcilik Grubu kurcuları yollarını ayırmış olsalar da, Erol Yücel, Levent Karaçelik, Ali Yenidünya ve Rifat Karaçelik gibi dört müteşebbisle daima saygıyla anılacaktır. Kurucu ortaklar yollarını ayırırken, Martı Holding daha sonraki yıllarda Cihangir'de Şark Ekspres'le komşu tarihi bir binada faaliyetlerine devam etti.

Martı Denizciliği yaratan dört gencin heyecanımla mutlu olduk ve geleceğe yönelik umudlarımız arttı. Martı Denizcilik de, asla unutulmaması gereken bir efsanedir.

Lucien Arkas'la tanıdığım Arkas'ı, Seatrade Dergisi adına ilk kez Levent'teki adresinde ziyaret etmiştim. Arkas'ın İstanbul'daki siması Timuçin Pekar ve Cezmi Serter'di. Dostlukların ismi olan Timuçin Pekar'la tanışıklığım bu kadar eski yıllara gider. O yıllarda Arkas henüz gemi sahibi değildi.

Lucien Arkas'ın şahsında şekillenen deneyim ve beceri; uluslar arası saygınlığı devamlı olarak artan ve hayranlıkları üzerine çeken Arkas Holding'i yarattı.

Alfa Denizcilik, Barbaros Bulvarı Koza İş Merkezi'ndeydi. Başkanı Hasan Kınay, ortakları Atilla Donat ve Turan Şalikoğlu'ydu.

Pak Holding'in Pak Denizcilik firması Tuzla'daki tersanelerde inşa ettirdiği gemilerle büyüyen bir armatörlük şirketi idi. Sonraları Pak Holding'in Gayrettepe'deki Pak binasına taşındığını ve zamanla denizcilik dünyasından çekildiğini hatırlıyorum.

Mazisi 1960 yılına giden Beşiktaş Denizcilik, İhsan Kalkavan adında simgeleşir ve ikinci kuşak Yavuz Kalkavan'la "Yedi Kuşak Denizci" bir aile olarak gelenekleri daha ileri götürür.

İngiltere'de Shipbrokers ve Seatrade Dergilerinin Türkiye temsilcisi olduğum ve Türk basın tarihinde ilk kez Dünya Gazetesi'yle Denizcilik sayfalarını kurup geliştirdiğim yıllarda, arada hep büyük tonajlı ham petrol tankerlerine yönelmenin önemine dair makalelerim olurdu.

Birgün Beşiktaş Denizcilik adına 165.000 dwt'luk bir ham petrol tankeri siparişi verildiği haberi iletildi.

Altunizde - Denizcilik İşmerkezi'ndeki töreni ömrümün çok değerli bir anısı olarak hatırlarım. Zira Denizcilik İşmerkezi'nin arazisi üzerinde olan konağın önündeki kürsüde İhsan Kalkavan davetlilere hitap ediyordu. Birtarafında aile büyüğü Şadan Kalkavan, diğer yanında Kaptanoğlu Şirketler Grubu Başkanı Gündüz Kaptanoğlu vardı ve ortaklık doğrultusunda yatırım yaptıkları 165.000 dwt'luk ham petrol tankerinin müjdesini vermekteydiler.

Beşiktaş Denizcilik bir süre Beyoğlu'ndaki Odakule Kat.14'deki adresinde hizmet vermiştir. Daha sonra muhakkak yıllarca özledikleri genel merkezleri olan Okmeydanı, Piyalepaşa Bulvarı'nda Memorial Hastahanesi kompleksi arkasındaki kendi binalarında daha geniş ufuklara doğru yollarına devam ettiler.

Yunan Deniz Ticaret tarihi yazarı Prof. Dr. Gelina Harlaftis, en büyük Yunanlı armatörlerin Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılında Ege'deki Sakız Adası'ndan çıktıklarını yazar.

Türkiye'de ise, Rize, Tirebolu ve Karadeniz Ereğlisi öncü bir Karadeniz kenti olmuştur.

Hacı İsmail Kaptanoğlu ismiyle andığımız Kaptanoğlu Denizcilik Grubu henüz Karaköy Gümrük Sokaktaki handaydı.

Hudem Denizcilik Necatibey Caddesi Hoca Tahsin Sokak, Polat Han'daydı. Hudem Denizcilik, Halil Uzundemir'le anılacaktır.

Bedri İnce ile adı Türk Deniz Ticareti tarihine yazılan İnce Denizcilik, Kemeraltı Cad. Doğan Han, Karaköy'deydi. 1994 gibi yıllarda İnce - 1, İnce - B, Kaptan Fehmi, Mehmet Emin ve Merve isimli gemilerden oluşan filosuyla büyümesini sürdürüyordu.

Sönmez Denizcilik Şirketler Grubu, Kemeraltı Caddesi'ndeki kiralık merkezini takiben, uzun yıllar Kara Mustafa Paşa Kemankeş Caddesi'ndeki satın aldığı Hovagimyan Han'da büyüdü, güçlendi. Filosu 1 milyon dwt'nu aşarak, hayranlıklar yarattı. Neyazıktır ki, sonraları ağır sorunlara maruz kaldı. Bu han satılınca kadar kapısının üzerinde "Sönmez Denizcilik" harfleri görülürdü.

Sirkeci'de iki armatörlük şirketini hatırlıyorum; Temel Kaya başkanlığındaki Kale Denizcilik, Orhaniye Caddesi, Koçkaya İşhanı'nda; İbrahim Aslan başkanlığındaki Aslan Transmarin, Reşadiye Caddesi, Güneş Han, Eminönü'ndeydi.

Oysa 1930'lu yıllarda Sirkeci'de hayli sayıda armatörlük firması vardı. O şirketlerin hemen hepsi tarihe karıştı!

Nereden nereye; yıllar geride kaldıkça sevindirici haberler gibi, elemeler getiren haberler de devam etti. Tıpkı asırlardır olduğu üzere, devran değişmedi.

Bugün yaşadıklarımız dün oldu, dünlerin sayısı yaşadıkça arttı. Dünler, evvelki gün oldu ve her biri tarihe karıştı.

Anılarımızı yeniden biraz daha önceki yıllara götürelim; Deniz Ticaret Odası uzun uğraşlardan sonra ilk kez **İstanbul Deniz Ticaret Odası** adıyla kurulduğunda Oda'ya eski Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celâl Eyiceoğlu, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Nejat Tümer ve Başbakan E. Oramiral Bülent Ulusu vasıtasıyla Beşiktaş Deniz Müzesi'nin arşiv binası tahsis edilmişti.

27 Ağustos 1982 günü Celal Eyiceoğlu Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı seçildi.



İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Vekilliklerine Ferit Özdemir ve Mehmet Şekerci seçildiler.

1567 Sayılı kanunla kurulan İstanbul Deniz Ticaret Odası'nın ilk Meclis toplantısında konuşma yapan İstanbul Valisi Niyazi Ayaz Deniz Ticaret Filomuzun 1979 yılında 1 milyon 952 bin dwt kapasiteye sahip olduğunu, bu rakamın 1982 Haziran ayında 3 Milyon 281 bin dwt kapasiteye ulaştığını vurguladı. Vali Ayaz, 389 Milyon Groston kapasitesi olan dünya ticaret Filosu içinde Türk Deniz Ticaret Filosunun 352 parça gemiyle 31.inci sırada yer aldığını söyledi.

Daha sonra konuşma yapan Meclis Başkanı Celal Eyiceoğlu "Deniz Ticaret Odası en kısa zamanda sekreteryasını kurarak ülkenin ekonomik hayatında bağımsız bir meslek kuruluşu olarak yerini alacaktır." dedi.

25 Mart 1984'de ise Ziya Kalkavan İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı olarak seçilirken, Başkan Vekilliklerine Ferit Özdemir ve Mehmet Şekerci yeniden seçildiler. Yönetim Kuruluna; Şadan Kalkavan, Erol Yılmaz Akçal, Gündüz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Hilmi Sönmez, Hüsnü Şişmanyazıcı, Emin Atasagun, Eşref Cerrahoğlu ve Erim Akat seçildiler.

Bir asır boyunca olduğu üzere teşkilatlanma mücadelesini başlatan armatörler gibi, ilk Deniz Ticaret Odası'nı kuranların hepsi armatördü!

Deniz Ticaret Odası, Ziya Kalkavan'ın Meclis Başkanı ve Hilmi Sönmez'in Yönetim Kurulu Başkanı olduğu yıllarda birkaç sene bu hanın ilk iki katında yer aldı.

Türk armatörleri tarihinin çok nadir bir kişiliği olan Armatör M. Nuri Cerrahoğlu'nun da 20 Temmuz 1985 günü duyulan vefatı his tufanı gibi üzüntüler yaratmıştır. Karadeniz Ereğlisi eşrafından Hacı Mehmet Tahsin ve Hacce Şerife Cerrahoğlu'nun oğlu, Armatör Hacı H.Nuri Cerrahoğlu'nun yaşamı, hayat görüşü, mücadeleleri muhakkak kaydedilmeliydi ve aktarılmalıydı.

Armatörlerimizden Erdal Aksoy'u 1985 yılında tanıdım; Türk armatörlerine ait arşivimdeki bilgilere göre 06 Mayıs 1943, Sürmene'li olduğunu kaydetmişim.

İş hayatına 1974'de Akaryakıt ticaretiyle başlamış. 1974 - 1985 yıllarında kurduğu filosuyla "Armatör" kimliği kazanmış olan Erdal Aksoy, 1980'den günümüze Aksoy Holding A.Ş. Kurucusu ve Yönetim Kurulu Başkanı olarak diğer sanayi ve ticaret alanlarında başarıyla büyümesini sürdürmekte.

Metin Kalkavan Büyük Külüp'teki 4 kişilik öğle yemeğine beni de davet etmişti. *Turkon* adı orada şekillenirken, engin umudları ve inançları olan Metin Kalkavan'ın ve Servet Yardımcı'nın heyecanını dün gibi, mutlulukla hatırlıyorum.

Birkaç cümlede ve satırda naklettiğimiz yaşamlara ait bilgiler, aslında bir ömür kadar uzun değerlerle ve hatıralarla yüklü.

Yazmazsak, enginlerde kaybolup gidecektir. Eminim ki, *Armatör* kimliğini geride bırakanlar gibi, ebediyete ulaşan büyüklerinin anılarını, fotoğraflarını saklayacak olan bu eser, çok değerli bir görevi yerine getirmektedir. Zira böylece logo taşlarını yerleştirircesine yaşam öyküleri belgelenmekte ve tüm fotoğraflarla bütünleşmektedir.

Deniz Ticaret Odası olarak restore edilen Salıpazarı'ndaki günümüzün genel merkez binası, Meclis Başkanı Ziya Kalkavan'ın armağanı gibidir ve unutulmaz gayretlerinin eseri olmuştur. Örgütçü ruhlu ve bir mücadele adamı olan Ziya Kalkavan yaşamının son aylarına kadar denizciliğimizin gelişimi için çabasını sürdürdü.

Resmi açılışı 10 Ocak 1991'de yapılan Deniz Ticaret Odası Salıpazarı Genel Merkez binası törenine Ulaştırma Bakanı Cengiz Tuncer, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Nurettin Sözen, Eski Başbakanlardan Bülent Ulusu da onur konuğu olarak katılmışlardı. O tarihte Yönetim Kurulu Başkanı Cengiz Kaptanoğlu'ydu. Birlikte çektiydikleri fotoğraf, gazetelerin birinci sayfalarında tarihi bir anı olarak yerini aldı. Ev sahibi Meclis Başkanı Ziya Kalkavan'dı.

Faruk Ürkmez'i ilk kez Perşembe Pazarı - Unkapanı'ndaki bürosunda tanıdım. İnşa ettirmekte olduğu gemi Unkapanı Köprüsü sahilinde bağlıydı ve çalışmalar devam ediyordu.

Sonraki yıllarda Beşiktaş - Barbaros Bulvarı'ndaki geniş donanımlı şirket merkezinde ve Koşuyolu'ndaki Holding merkezinde defalarca görüşmüşüzdür.

2014 yılı Haziran ayının ilk günlerinde ilk kuşak Karadenizli Armatörlerden Hüseyin Yardımcı'nın oğlu, Yardımcı Denizcilik Şirketler Grubu'nun onur başkanı Şevket Yardımcı'nın gözlerini hayata yumduğu haberi geldi.

Türk Armatörleri Birliği Başkanı Şadan Kalkavan 11 Mart 2015 günü tedavi gördüğü hastahane vefat etti.

Bunlar son iki senenin ilk hüznü haberi değildir. Mutluluklar ve hüznü bizlerden önce vardı, bizlerden sonra da hep tekrarlanıp gidecektir!

Türk Armatörleri Tarihi'ni tüm belgeleriyle yazmak için çok uzun bir zamana ihtiyaç var. Yine de her geçen gün bir kayıptır ve bir yerden başlanmalıdır. Bu eserdeki amaç böyle bir düşünmeden hareket etmektir.

Sadece Milli Mücadele yıllarına şöylece bakarsak, Rize'li değerli tarihçi Fatih Sultan Kar'ın iğneyle kuyu kazar gibi tespit ederek dizelediği Karadenizli Reisler de, aslında o yılların armatörleriydiler; *"İşgal altındaki İstanbul'dan Anadolu'ya silah ve cephanesini organize eden Karadenizliler, bu konuda güven ve fedakârlığa dayanan bir sistem kurmuşlardı.*

*Dayanışma, iyi bir haberalma ve fedakârlık. Depolardan silah ve cephanesini geceleyin motorlara yükleniyor ve bunların üstüne tüccar malı konuyordu.*

*Evrakları tanzim edilerek Kavağa gönderiliyor ve işgal kuvvetleri kontrol noktasındaki Karakol Teşkilatının elemanı 'Çıkn' dedikten sonra Boğazdan çıkılıyordu. Bu nakliye işinde silah ve cephanesinin taşıma işini motorlara Rize'nin Kalamoz (Akpmar) köyünden Kasımpaşa'da kahveci Mehmet veriyordu."*



## Armatörlük nasıl tanımlanabilir?

Cevabını, Harun Şişmanyazıcı'nın bir makalesinden<sup>(1)</sup> aktardığım ustaca bir yorumlamayla verelim.

Harun Şişmanyazıcı der ki; *"Armatörlük daha çok müteşebbis olmayla alâkalı bir husustur. Girişimci, yatırımcı, şövalye ruhlu olmayı gerektirir. Sermaye, yatırım aracı olarak bu eylemin ana unsuru olurken piyasa analizi ve karlılık hesapları yatırım kararlarının esasını teşkil etmektedir.*

*Oysa ki, zanaatkârlık beceri, hüner, mesleki tecrübe ve bilgiyi gerektirmektedir. Burada önemli olan gerekçe, kârlılıktan ziyade mevcut düzenin devamı, çarkın dönmesi ve mesleğin babadan oğula devridir.*

### **Bu gruba neden 'Zanaatkar' demeliyiz?**

*Bunun için iki kuşak öteye gitmemiz gerekir. İki kuşak önceki Koster Armatörlerinin çoğu denizden gelmez. Bunlar 'Miço' olarak gemide çıraklığa başlarlar, gemide raspa yaparlar, ambarları temizlerler, gemide yemek pişirirler. Zamanla dümen tutup, yükleme ve tahliye yardımcı ederler. Sonra gemici, daha sonra usta gemici en sonrada sınava girip kıyı kaptanı olurlar. Aynı zamanda motordan da anlarlar.*

*Zaman içinde ahşap teknelerden, çelik teknelere geçilince, geminin planını kendileri mühendisler ile birlikte çizdirip, malzemesini kendileri satın alıp, hatta yurt dışından geminin çelik levhalarını kendileri taşıyarak adeta kendi gemilerini kendileri yaparlar. Ya da yanmış veya karaya oturmuş bir gemiyi alıp ondan yeni bir gemi yaratırlar. Bu nedenle de gemilerini avuçlarının içi gibi, gemiciliği de, kapital yönetimi ve ticari idare hariç, çıraklıktan ustalığa her vechesiyle A dan Z ye bilirler.*

*Dolayısıyla sonradan bu mesleğe müteşebbis olarak girenlerle zanaatkar gemiciler arasında temelde büyük bir fark bulunmaktadır. Zanaatkar grubu bu mesleğe kârlı bir iş kolu olduğu için girmemiştir. Çocukluklarında baba sağ iken, evlerinin nafakasını temin eden, eğitim giderlerini karşılayan, baba vefat edince de idamesi gerekli bir işyeri bir dükkan olmuştur gemi.*

*Geminin borcu bitince, borçsuz elde edilen gelire sıkıntı çekmeden lüks yaşamak varken, 'Bu gemi ikinci gemiyi öder' felsefesiyle hemen ikinci gemi satın alınmıştır. Bu felsefeyle babanın ömrü müsaade ettiği süre içerisinde sayı olarak gemi sayısı ne kadar artırılabilir ise, o kadar artırılmıştır."*

1) Harun Şişmanyazıcı; www.denizhaber.com; 24 Kasım 2014.





Ondokuzuncu yüzyıl sonlarında Galata, ve Karaköy Rıhtımında yaşam.  
Kaynak: Abdullah Freres.



## Geleneksel Türk Armatörü Karadenizli Ailelerdir

Türk Armatörleri Tarihi üzerine ayrıca çalışma yapacak araştırmacılar, aynı gerçekle karşılaşacaklardır. Bu gerçek, Karadenizli armatörlerin gelip geçici olmadıklarıdır!

Tarihin sayfalarına döndüğümüzde, bu eserde göreceğiniz üzere, o yılların koşulları içerisinde bir gemi alıp armatörlüğü bir aile geleneği sayanların yanında, bu işi salt ticari bir gelir kapısı olarak görenlerle de karşılaşılacaktır. Onları da rahmetle ve saygıyla anıyoruz. Ama birkaç yıl içerisinde armatörlükten silinip gittikleri de bir gerçektir.

Kalanlar, direnenler, armatörlüğü bir yaşam biçimi olarak seçmiş ve bunu kaderlerinin şanlı yazgısı yapmış olanlar, büyük yüzdeleriyle Karadenizden gelen insanlarımızdır.

Onlara “*Geleneksel Türk Armatörleri*” diyoruz.

Nevzat Kalkavan, bir sohbetimizde bana İbrahim Balcı'nın “*Rizeli Milis Yüzbaşı İpsiz Recep Reis Emice*”<sup>(2)</sup> kitabını vermişti. Bu eser görünüşte roman tarzındadır, fakat gerçekleri ve gerçek kişileri anlatır.

Karadenizli armatörler o devirde yelkenli veya daha sonralarında buharlı gemi sahibi oldukları süreçlerde, sadece yük ve yolcu taşıyan denizciler değillerdi. Milli Mücadele'nin daha ilk yıllarından başlayarak Anadolu'ya büyük çapta ve devamlı olarak silah ve cephane taşıdılar. Bu görevi, bırakınız Karadeniz'in hırçınlığını, düşmanın hertürlü tehlikesine rağmen başardılar, sürdürdüler.

Demektir ki, kalpleri vatan sevgisiyle dolu olan bu insanlarımızı, bir de bu yönleriyle rahmetle ve saygıyla anmalıyız.

İbrahim Balcı, kökleri Rize olan bu aileleri isimleriyle şöyle sıralamış;<sup>(3)</sup>

Tavilzâdeler	Sadıkzâdeler	Kalkavanzâdeler
Tavilzâde Mustafa Bey	Sadıkzâde Ruşen Bey	Kalkavanzâde Rıza Kaptan
Tavilzâde Hacı Hafız Hüseyin Bey	Sadıkzâde Hüseyin Kaptan	Kalkavanzâde Şükrü Kaptan
Tavilzâde Hacı Muharrem Bey	Sadıkzâde Fehmi Bey	Kalkavanzâde Rasim Kaptan
Tavilzâde Ahmet Bey	Sadıkzâde Aslan Nazım Bey	Kalkavanzâde Ruşen Reis
Diğer armatörler		
Himmetoğlu Hüsnü Bey	Velizâde Mustafa Faik Bey	Reisoğlu Mustafa Kaptan
Himmetoğlu Yakup Bey	Kırzâde Şevki Bey	Babaoğlu Ahmet Reis
Efendioğlu Hacı Şevki Bey	Tatarzâde Necip Bey	Tahsin Kaptan
Velizâde Dursun Bey	Pazarlı Eyüp Kaptan	

**Türk armatörleri çok daha fazla sayıdalar.**

2) Balcı, İbrahim; “Rizeli Milis Yüzbaşı İpsiz Recep Reis Emice”, Ozan Yayıncılık, 2011  
a.g.e. sf.562

3)



Bu listeye teşekkür ediyoruz. Ama bu liste bütünü yansıtmamaktadır ve haliyle çok eksiktir.

*Türk Armatörleri Tarihi* çalışmalarının bu eser neşredildikten sonra da devam etmesi kaçınılmazdır. Emin olunuz ki, hâlâ çok önemli boşluklar bulunmakta.

Bu eser yayınlandıktan sonra, eserde eksik kısımları görenler olursa, hatta kendi ailelerine ait armatörlük firmaları yeralmıyorsa, bilinsin ki bu eser, çalışmaların, araştırmaların sonu değildir. Eminim ki, benden sonra bu çalışmalar sürdürülecektir.

Günler, haftalar, aylar geçtikçe, ulaşmaya çalıştığım, ulaştığım adresler arttıkça, çok önemli gerçeklerle karşı karşıya olduğumu gördüm. Bu gerçekler tarihine daha kapsamlı değer vermesi gereken tüm Türk Deniz Ticareti dünyasını ilgilendirmektedir.

## Türk armatörleri hakkındaki kaynaklar

Çok şaşırtıcı gelse de; ilk kuşak diyebileceğimiz 1920 - 1940 yılları aralığındaki Türk armatörlerinin yaşamları hakkında neşredilmiş hiçbir özel veya resmi belge mevcut değil.

Türk armatörlerine ait bilgilere hangi yöntemlerle ulaşmayı denediğimi ve çoğunda başarılı olduğumu açıklamak amacıyla, Kefelizâde Hamdi Bey maddesi için nasıl bir yazışma yaptığımı bu sayfalara naklettim.

Kefelizâde Hamdi Bey'in torunu Beral Madra Hanım'ı buldum. Bu arayışımı hep internet üzerinden belirli bir yöntemi uygulayarak sürdürdüm.

Beral Madra adından hareket ettiğimde karşıma hayran kaldığım ve herbiri uluslar arası nitelikte sanat olayları ve Beral Hanım'ın küratör olarak üstlendiği sergilere ait haberler çıktı.

Bu haberlerden Beral Madra'nın kurduğu ve isminin başharflerini taşıyan Bankalar Caddesi Yanıkkapı Sokak No.3/2 Karaköy adresinde "*BM Suma Çağdaş Sanat Merkezi*" web sayfasına ulaştım. Bu sayfada Beral Madra'nın elektronik posta adresi vardı.

Şimdi sıra armatör bir dedenin, sanatla yoğrulmuş torununa, konuyu ve kendimi tanıtmaya gelmişti.

28 Ocak 2015, Saat 20:02'de şu mesajı gönderdim;

**Sayın Beral Hanım,**

Sizin için sanırım hayli şaşırtıcı olursa da, ben eğer doğru adrese hitap ediyorsam, dedeniz Hamdi Kefeli konusunda bilgi ve fotoğraf yardımınızı istirham etmek amacıyla bu mesajı yazıyorum;

Size nasıl ulaştım?

Önce her zaman olduğu üzere önce Cumhuriyet ve Milliyet ve de Akşam gazetelerinin arşivleri başta olmak üzere, mazisi gerilere giden gazetelerimizin arşivlerine teşekkür ediyorum.

Sonra oralardan aldığım bilgilere istinad ederek kaydettiğim "Google"a teşekkür ediyorum.

Ben bir araştırmacı yazarım. Kökenimde bahriye mesleği de var.

Yaşamım boyunca hep araştırmacı yazar kimliğime tutundum. Neşredilen eserlerimden ikisini İMEAK - Deniz Ticaret Odası yayınladı. Satılan değil, prestij eserler olarak.

İMEAK - Deniz Ticaret Odası son olarak (2014 başları) benden, **TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ** başlıklı eseri yazmamı istedi.

Zaten senelerdir çalıştığım bir konular zinciriydi. Ama iş resmileşince, çok yorucu, gerçek araştırmaya dayalı bir çalışma ile bugünlere gelebildim.

Abartılı sanılabilir; 200.000 civarında madde taraması yaptım. Emin olunuz ki bu müthiş bir araştırma demektir ve bu çalışmayı ancak elektronik ortama aktarılmış belgeler sayesinde tamamlayabildim.

Türk Armatörleri Tarihi 1920'lerden başlayarak artık hayatta olmayan armatörlerin yaşam ve meslek öykülerini ve görsellerini kapsıyor. Vardığım sayfa sayısı 1400'ü de geçmiştir.

Bu eserdeki maddelerden biri **Armatör Kefelizâde Hamdi Bey**.

Ailelerin soyağaçlarına ulaşmanın bulduğum yöntemi; gazetelerde yer alan vefat ilanları. Oralardan torunlara yöneliyorum ve başlıyorum onlara ulaşma adreslerini bulmaya.

Rahmetli Hamdi Kefeli konusunda da böyle yaptım. Derken büyük oğlu Y.Müh. Yahya Hamdi Kefeli'nin vefat ilanını buldum. Orada kızı Beral Madra adını bir kenara yazdım ve bu kez Beral Medra'ya ulaşmaya çalıştım. Karşıma bambaşka bir sanat dünyasının ismi çıktı.

Umarım doğru adresteyim ve eğer cevap vermeniz ve hatta yardım etmeniz mümkün olursa, belirttiğim eser adına size minnettar kalırım.

Kefelizâde Hamdi Bey bağlamında saptayabildim bilgiler Ek'tedir.

Çok farklı meslek ve uğraşı alanında olsanız da, dedeniz Hamdi Bey'e ait bildikleriniz neler olabilir?

Hamdi Kefeli Bey'in kendi veya ailesiyle çekilmiş fotoğrafları var mıdır?

Gemilerinin fotoğrafları biryerlerde kalmış olabilir mi?

En derin saygılarımla.

**Osman Öndeş**  
Araştırmacı yazar

Bu mesajımı 28 Ocak 2015 gecesi göndermiştim. 29 Ocak 2015 sabahı Beral Madra Hanım'dan şu mesaj geldi;

**Sayın Osman Öndeş,**

*Bu önemli çalışmanızda bizim aileye de yer vermeniz gerçekten beni çok mutlu etti.  
Bu konuda size yardımcı olmaya çalışacağım ve bulduğum resimleri göndereceğim.*

*Sevgi ve saygılar.*

**Beral Madra - BM**  
*En derin saygılarımla.*

## **Birçok resmi belge kaybolup gitmiştir.**

Yüzlerce resmî belgenin zaman aşımına uğradığı belirtilerek atıldığı anlaşılmaktadır.

Armatör ailelerinin çocuklarına, oradan torunlara ve bir sonraki kuşağa intikal eden fotoğraflar, belgeler birçok ailede özenle korunmamış, bazılarında ise "Fazla yer tuttuğu" için atılmıştır.

Türk Ticaret Gemileri'nin resmi sicil kayıtlarını ihtiva eden ve herbiri "Kartoteks" diyeceğim, ayrı matbu kartonlardan meydana gelen bir dosyanın Orhan Kızıldemir'in Defav Kütüphanesi'ne emanet edilmiş koleksiyonunda olması şaşırtıcı gelmemeli, aksine şükredilmelidir. Herhalde bu belgeler de atılmış resmi belgeler arasından kadir kıymet bilen biri tarafından korunmuş ve günümüze kadar gelebilmiştir.

Bu dosyaları incelerken, hem hayran oldum ve hem de derin üzüntü duydum;

Her ticaret gemisi için ayrı bir sicil kartı tutulmuş ve o geminin armatörü, adresi, geminin tüm teknik özellikleri, bu kartlara ilk adımdan başlayarak çok güzel bir elyazısıyla kaydedilmiş.





**Resmi belgelerin yürekler acısı durumu**  
1923 yılından başlayarak Türk ticaret gemilerinin, aynı yıl sicil kartonu tutulmuş. Bu kartonlar, matbaada basılmış matbu evrakları oluşturmaktadır. Hangi gemiyi arıyorsanız, dosyalarda bu gemiye, armatörüne ait akla gelebilecek tüm bilgiler ilgili olan hanelerine işlenmiştir.

Baca forsları dahi renkli olarak resmedilmiştir.

Bu belgeleri kadir kıymet bilen biri ömrünün sonuna kadar muhafaza etmiş.



Kartların ortasında gemilerin fotoğrafı için geniş bir yer açılmış. Ama ne yazık ki, ne kadar ticaret gemisi kartı varsa, hiçbirisinde gemi fotoğrafları kalmamış. Gemi fotoğraflarının tamamı hoyratça sökülüp alınmış!

Yine de bu belgeler Orhan Kızıldemir'den intikal ettiği üzere aynen muhafaza edildiği için, kuşkusuz, arşiv adına önemli bir kaynak sayılmalıdır.

Türk ticaret gemilerinin fotoğraflarını, günümüzdeki aile bireylerinde çok az sayıda, o da kısmen bulmak mümkün olabiliyor. Buna karşın özellikle İngiliz arşivlerinde Türk ticaret gemilerine ait çok muntazam kayıtlar görülüyor. Bunlardan biri de Lloyd's Register olmakta.

Alman ve İngiliz arşivlerinde Türk Ticaret gemilerinin olduğu kadar, armatörlük firmalarının bilgileri yer almakta!

1923 - 1945 gibi yıllarda faal olan Türk armatörlük şirketleri dahil olmak üzere, armatörler ve gemileri hakkında çok muntazam kayıtlar ve anlatımlar var. Ama bunların hiçbirine ait Türkçe arşiv kaydı yok.

Bu da ayrı bir üzüntü değil midir!



## Bacalar ve Forslar



Batı dünyası deniz ticaretinde bacalar ve forslar, bir kültür haline gelmiştir. "Gemi tanıma" amaçlı olarak da broşürler yapılmıştır.

Mesela "Lloyd's Book of House Flags & Funnels" bunların en ünlü olanı.

"Ship's Funnels & House Flags" dedikleri; nice ressamların fırçalarında renklendirdikleri süslemeler, şiltler, panolar, hediyelik eşyalar ve daha nice yaratıcı resimler var.

"Ship's Funnels & House Flags", zamanında kibrit kutularında ve sigara paketlerinde kapak resmi olarak dahi kullanılmış. Ressamların tuvallerinde renklendirmiş ahşap duvar tabloları, evlerin ve şirketlerin iç süslemelerinde yer almış.



Bizler neden bu geleneklerden esinlemiyoruz! Artık herbiri göklerde, engin deniz ufuklarında birer anı olarak dolaşan, kaybolup gitmiş armatörlerimiz, unutulmamalıdır.

Bu eser, aynı zamanda "Ahd-ü Vefa" demektir. Olabildiğince görevini yerine getirmiştir.



## Geleneksel Türk Armatörlerinin Kökleri

Rize'nin armatörleriyle ileri çıkmasına karşın, diğer Karadeniz sahil yörelerinde aynı sayıda olsa da benzerlikler vardır.

Rize'den sonra, Nuri Cerrahoğlu, İrfan Cerrahoğlu, Zeki ve Ziya Cerrahzâde (Sönmez) ve yine yakın akrabalarından Hilmi Karavelioğlu ve oğlu Osman Azmi Karavelioğlu aileleriyle Karadeniz Ereğlisi de armatör yetiştiren birdiğer sahil kenti olacaktır.

Samsun'dan verilebilecek örnek Yelkencizâde Şükrü Bey'dir ve biraz aykırılık arzeder; Hatta Samsun'daki ticaret erbabına bakıldığında, çok daha varlıklı olmalarına rağmen, mesela Nemlizâde'lerin tüm ticarî faaliyetleri içersinde denizcilikle ilgili bir yaklaşımın olmayışı dikkat çekicidir. Bu bakımdan sadece Yelkencizâde'nin varlığı şaşırtıcı olmalıdır.

Çarşamba Ticaret Odası Reisi ve Meclis'te Halk Fırkası azası olan Zeynelzâde Ahmet Bey, tütün ve hububat tüccardır.

Şahinzâde Ahmet Remzi Bey parakende erzak ve kumaş ticareti yapan tanınmış bir şahsiyettir.

Hüseyin Ali Ağazâde Rıza Bey hububat ve tütün tüccardır, çiftçidir.

Kalelizâde Asım Bey, Nemlizâde Galip Bey tüccardır.

1888 İstanbul doğumlu olan Nemlizâde Mithat Bey, Galatasaray Lisesi'nden sonra öğrenimini Marsilya'da yapmış, mezun olduktan sonra Samsun'a dönmüş, 1916'da ise İstanbul'a yerleşmiştir.

Gençzâde Ahmet Bey büyük emlak sahibi ve tüccardır.

Halitzâde Hüseyin Avni Bey çiftçi ve tütün tüccardır.

Hac Beyzâde İbrahim Bey, Sürmeneli olmasına karşın, Bafra ve Samsun'da ticaret yapan çok varlıklı bir tüccardır.

Kavalalı Mehmet Ali Bey varlıklı çiftçidir.

Tüccarzâde Rüstem Mesut Bey güçlü bir tüccardır.

Kayazâde Mustafa Remzi Bey, Tütüncüzâde Osman Bey, Şakirzâde Rahmi Bey, Esat Efendizâde Seyit Bey, Çubukçuzâde Suphi Bey, Hacıpaşazâde Şakir Bey, Müezzinzâde Şakir Bey, Hacı Ahmedzâde Şevki Bey ve sayılabilecek birçoğu hep Samsun'un varlıklı tüccarlarıydılar.

Sadece 1896 Trabzon doğumlu Yelkencizâde Şükrü Bey armatördür ve Samsun Ticaret Odası Başkanı olmuştur.<sup>(4)</sup>

Babası Ömer Efendi'ydi. Büyükbabası Hacı Mustafa Efendi Yelkencizâde denizcilik atılımını başlatmıştır. Bu atılımı oğlu Yelkencizâde Ömer Bey daha ileriye götürmüş; Oğlu Şükrü Bey'le "Yelkencizâde ve Mahdumları" denizcilik firmasını kurmuşlardır. Vatan, Samsun, Anadolu ve Yelkenci isimli dört posta vapuru sahibiydiler.

4) Bâki Kabasakal, Samsun Tarihinden Sayfalar.

Samsun gibi diğer bazı Karadeniz kıyı beldeleri böyle aykırı örneklerle sahiptir. Bu bakımdan Rize'nin Sarayköy, Pazar ve Dereboyu köylerinin denize dönük oluşları çok önemli bir özellik arz etmektedir.

Nemlizâdelerden Sıtkı Bey, Trabzon'un tanınmış ailelerinden Nemlizâde Hamdi Bey'in ve Nuriye Hanım'ın oğlu olarak 1889 yılında Trabzon'da 40 odalı Nemlizâde Konağı'nda doğdu. Bu konak günümüzde Kız Meslek Lisesi'dir.

Sıtkı Bey zamanla kardeşleri, Celal ve Nafiz Bey ile ağabeyi Mithat Beyle birlikte babası Hamdi Bey'in tütün ticaretinde görev almışlardır.<sup>(5)</sup>

Aile müteakip yıllarda Samsun'a yerleşmiş, burada hem tütün ticareti yapmışlar ve hem de Samsun - Çarşamba Demiryolu inşaatının müteahhitliğini üstlenmişlerdir. Mustafa Kemal Atatürk'in İş Bankası'nı kurma talimatı doğrultusunda bankanın hissedarlarından Yelkencizâde Lütfü Bey gibi, Nemlizâde Sami Bey de hissedarlar arasında yer almıştır.

İnebolu ve Giresun, Rize'yle kıyaslanamazsa da, armatörleriyle tanınmış Karadeniz sahili yöreler olmuşlardır.

Aslen Trabzon'lu ve sonradan Samsun'lu olan Nemlizâdeler'e karşın, yine Trabzon'lu Sadızkâdeler tamamiyle armatörlüğü meslek edinmişlerdir.

Meşrutiyetten önce yelkenli gemilerle Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'de milli iskeleler arasında gazyağı, kereste başta olmak üzere, sair eşya taşımaları yaparlardı. 1917'de satın alarak Yeni dünya adını verdikleri 1,000 tonluk posta vapuruyla yolcu ve yük taşımacılığına başladılar ve bu gemi İstanbul ile Karadeniz iskeleleri arasında seferlere verildi. Bu geminin ardından satın aldıkları gemiye "Arslan" adını vermişlerdir.

"Yeni Dünya" Ruslarla olan savaşta Rus savaş gemileri tarafından Nevabesa yakınlarında batırılmıştır.

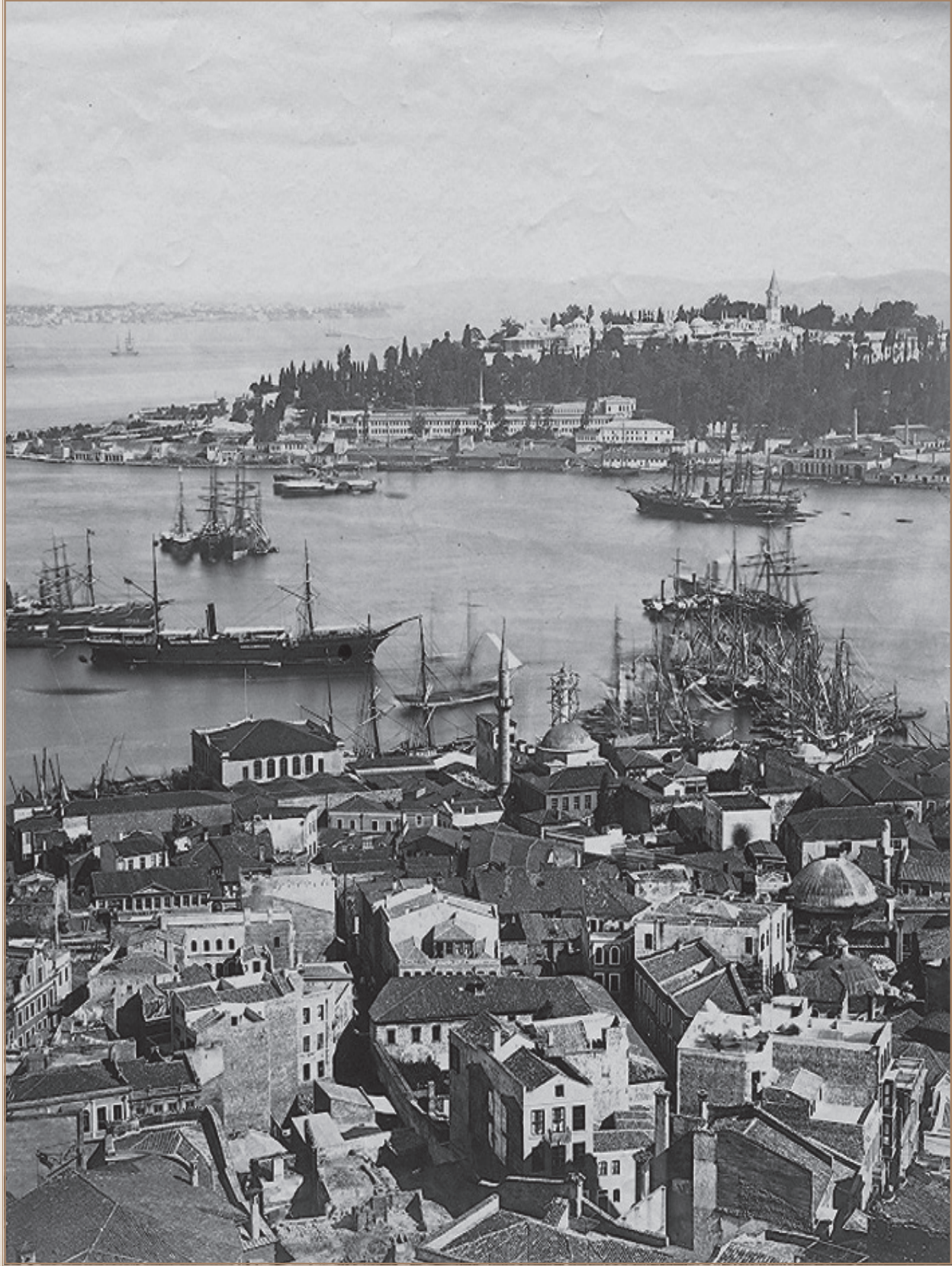
Ruşen, Fehmi, Rıza, Arslan, Hüseyin, Nazım ve Cafer isimli yedi kardeş olan Sadızkâdeler'den Cafer Kaptan genç yaşta vefat etmiştir. Kurdukları "Sadızkâde Biraderler ve Şürekası" firmasını bizzat bu kardeşler yönetmiş, gemilerinde kaptan olarak görev almışlardır. Diğerleri ise yazıhanede muhtelif sorumlulukları üstlenmişlerdir.

Gemilerinde 150 civarında mürettebat çalışırdı. Mürettebatın bir kısmı Sadızkâdelerin akrabalarında oluşuyordu ki, bu o dönemde tüm Karadenizli armatör ailelerinde görülen bir uygulamaydı.

Her varlıklı kişinin armatörlüğe yönelmesi beklenemez. Fakat yaptıkları çok kapsamlı ticarete ve sahip oldukları büyük varlıklara rağmen, Nemlizâdeler gibi birçok tüccarın tütün ticareti ve müteahhitlikten öteye bir ilgileri olmadığı hatırlanırsa, nederecede az Karadeniz insanının gemi sahipliğine yöneldiği daha iyi anlaşılacaktır.<sup>(6)</sup>

5) Türkiye İş Bankası Müzesi Arşivi; Türkiye İş Bankası İç Yayın Organı, Ocak 1990  
6) Bâki Kabasakal, Sadızkâde ve Şürekası.





Karaköy Körfezi  
XIX.Yüzyılın son  
seneleri.  
Fotoğraf - Basile  
Kargopoulos



## Osmanlı İmparatorluğu son yüzyılında Vapurculuk şirketleri

Bu başlık altındaki Osmanlı Vapurculuk Şirketleri konulu değerlendirme, *Kasım Sözer'in "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi"* konulu Yüksek Lisans Tezi'ne ait değerli bir çalışmadır.<sup>(7)</sup>

Bu çalışmada birtaraftan Bahriye Salnamelerine dayalı olarak Osmanlı Vapurculuk şirketleri verilirken, diğer taraftan da 1 Temmuz 1926'dan itibaren Bahri Kabotaj hakkı uygulanmasının Lozan antlaşmasıyla Türk devletine geçişi vurgulanmaktadır.

Böylece denizde Türk limanları arasındaki taşımacılık tamamen Türk bayraklı gemi ve vapurlarla yapılmaya başlandı. Bu gün (26 Temmuz), 1935 tarihinden itibaren kabotaj bayramı olarak kutlanmaya başlanmıştır.<sup>(8)</sup>

1926 yılının 1 Temmuz tarihli Milliyet gazetesinde kısaca şöyle bahsedilmiştir. "Kabotaj hakkı bizimdir. Milli Sefaini Selamlar, bütün Türk deniz işçilerine muvaffakiyetler temenni ederiz."

Ankara, 30 (A.A.) Ticaret Vekili Rahmi Beyefendi, Anadolu Ajansı muhabirine şu beyanatta bulunmuştur:

"Genç Türkiye Cumhuriyetinin Lozan'da kazandığı büyük zaferlerden biri olarak kabotaj hakkının üzerine tanzim edilen Kabotaj Kanunu, 1 Temmuz 1926'dan itibaren yürürlüğe girmiştir.

Bugünden itibaren limanlarımız arasındaki taşımacılık yalnız Türk vapurlarıyla yapılacak ve şimdiye kadar geçici olarak bu haktan istifade eden yabancı vapurlar bundan sonra Türkiye Limanları arasında yük ve yolcu nakledemeyeceklerdir.

*Kabotaj hakkının uygulanmasıyla Milli Sefain gerekli tertibatı tamamıyla almışlardır."*

Cumhuriyet'e intikale kadar şahıs teşebbüsleri Osmanlı armatörü olarak gösterilmelidir. M. 1913 (H.1329) Osmanlı Ticaret-i Bahriye Sâlnâmesini kaleme alan Süleyman Nutku'dur.

7) Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara - 2006.

8) Eser Tutel, Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları., İstanbul 2006







Türk Armatörleri Tarihi'nin oluşturan bu eserde, 1920'lere dönerek iz sürmeye başlayacağız ve hemen tamamı artık ebedî âleme intikal etmiş o yılların Türk armatörlerinin yaşam ve meslek öykülerini belgeleriyle, aile anılarıyla ve fotoğraflarıyla anlatmaya çalışacağız.

"Tarih Nedir?" sorusunun ilk alt başlığı, muhakkak ki "Tarih Nerede Başlar" sorusudur. Günümüzün olaylarını kaydetmek, resimlemek ve bunları muhafaza etmek, yüzyılımızın mirası olacak belgeleri, gelecek kuşaklara ulaştırmak için eşsiz bir fırsattır.

Akıllıca bir işbölümüyle bunu yapabilmeli ve herkese en son bulunan belgeleri, ulusal veya uluslar arası araştırmanın en etkin sonuçlarını sunabilmeliyiz.

Zamanın başlangıç ve bitiş noktası olmadığından "Tarih", sonsuz bir ilim olarak karşımıza çıkacaktır. Tarihin başlangıç noktası günümüz, yani bugünün ta kendisidir.

Emin olunuz; ulaşılabilecek kaynakları son derece dağınık olan Türk Armatörleri Tarihi gibi bir esere başlamak, alabildiğine zor bir durumdur.

Bir logo pullarını yerlerine yerleştirme çabası gibi, uğraşlar isteyen ve hatta çok ilginç sayılacak bir araştırma metodolojisiyle, nice adreslere ulaşmayı başardıkça umudum daha arttı.

Nihayet, adım adım, sır perdesi gibi maziye gömülmüş yaşamlar için, doğru adreslere ulaşmayı başarıyordum.

Türk Armatörlerinin tarihi alanında, tarih araştırmaları kavramında yıllara dayalı, bütünsel, belge ve fotoğraflar kayda alınmış olarak, bir nesilden öteki miras bırakılacak bir çalışma maalesef hem armatör aileleri ve hem de kurumsal olarak yapılmadığından, çıkılan yol son derece zordur, ama umud vericidir.

İki yılın sonunda varılacak noktada, asla bu son noktadır denilmeden belge, bilgi toplama ve arşiv oluşturma çalışmaları kurumsal yapıda sürdürülmelidir.

Bu alanda birçok yabancı kaynağın mükemmeliyetine tanık olursunuz. Bu kaynaklar bizler açısından düşündürücü olmalıdır.

Önümüzdeki tablo "Dipsiz kuyu" niteliğindedir. Umut kırıcı olmamalı, fakat belirttiğim üzere kurumsal yapıda çalışmalar sürdürülmelidir.

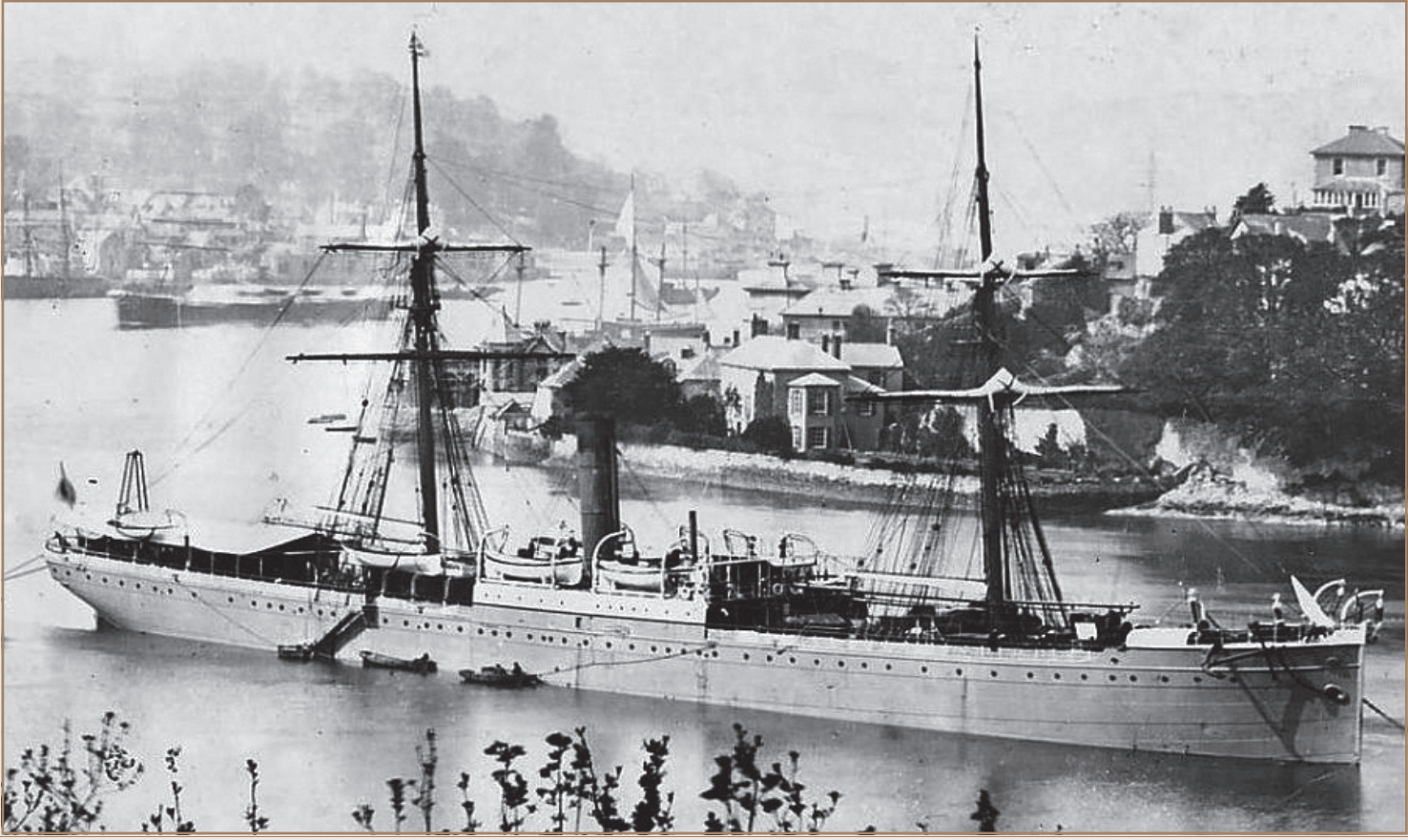
Bilerek, ve sabırla araştırmalara devam ettiğimde karşıma çıkan daha başka örnekler, belgeler, bu görüşümü çok daha gerekli kılmıştır.

Clydebuilt kaynaklarından iki örnek vermek isterim; Bu örneklerden biri 1877 Robert Napier Govan/Clyde tersanelerinde inşa edilmiş olan 2,957 grt.'lik "Jerome" yolcu ve yük gemisidir.

Bu geminin ilk armatörü Londra adresli D. Currier & Co. idi. Warwick Castle 24 Ekim 1877'de hizmete girdi ve 1899'da Botth Steamship Co., Liverpool firmasına satıldı. Geminin adı "Warwick Castle" olarak değiştirildi.

1911'de Osmanlı Donanması adına "Mayın taşıyıcı, dökücü gemi" olarak kullanılmak üzere satın alındı.

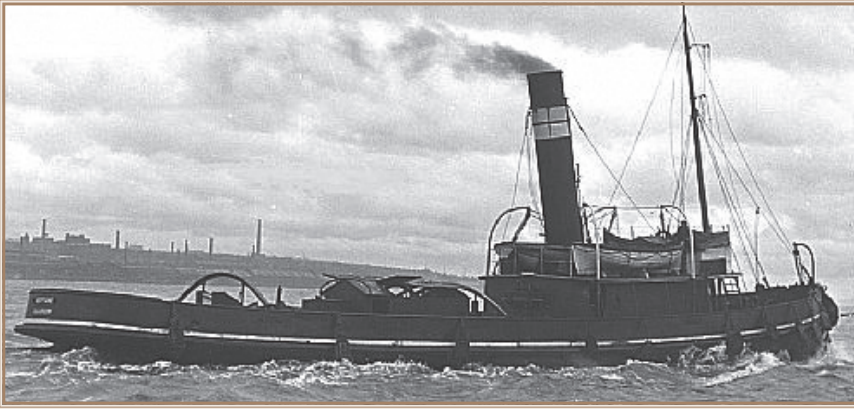




1919'da  
Hususi müteşebbis  
Türk armatörüne satılan  
Osmanlı Donanması  
mayın depo ve taşıyıcı  
gemisi (Ex - Jerome  
Ex - Warwick Castle).

1919'da hususi müteşebbis Türk armatörü tarafından satın alındı.

İkinci örnek bir römorkördür; Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında gemi inşaatı çöküş içinde olduğunda zaten gemi onarımları bile çoğu İngiltere olmak üzere, İtalya ve Fransa gibi ülkelerde yapılmaktaydı.



Seçtiğim ikinci  
örneğin adı "Neptune"  
dür ve bir römorkördür;

Ömrünün son yıllarını Karadeniz Ereğli Kömür İşletmeleri kadrosunda sürdüren ve hurda kaydıyla özel sektöre satılan römorkörün son armatörü hususi müteşebbişti!

İlk adı "Neptune" olan 165 grt. 5 nrt. römorkör 1913'de Glasgow'daki John Steel & David Bennier Tersanesi'nde inşa edildi.

1920 yılında Liverpool limanı West Coast Towage & Salvage Co. tarafından satın alındı.

1925'de Sunderland'deki Thomas Young firması tarafından satın alındı.

1926'da Londra merkezli British & Mediterranean Lighterage Co Ltd. tarafından satın alındı.



1928'de Yunanlı bir firmaya satıldı.

1931'de İş Bankası sahipli "Havza-i Fahmiye Müdürlüğü" (Kömür Havzası Müdürlüğü) tarafından Zonguldak Limanı'nda çalıştırılmak üzere satın alındı.

1939'da Etibank - Ereğli Kömürleri İşletmesi T.A.Ş., Zonguldak'a devredildi.

Hurdaya çıkartılan askerî veya devlet malı gemileri, o yıllarda satın alanlar adları hep Hususi Müteşebbis olarak kaydedilen, üç kuruluşa birikimleriyle armatörlük yapmak için çabalayan o isimsiz kahramanlar olmuşlardır.

Onların isimlerini çok iyi bilmek gerekmektedir!

İsimleri yoğun sisler ardında kalmış, ama özünde her biri armatör olan o yürekli insanları, yani eskilerin deyimiyle "Hususi Müteşebbis" olan Türk armatörlerini, öylesine birkaç satırla değil, tüm yaşam öyküleriyle ve fotoğraflarıyla meydana çıkartmak, ciddi bir sorumluluk ve görev olmalıdır.

Meydana getirdiğim bu eser, *Türk Armatörleri Tarihi* adına ilk belgedir ve ilk kaynaktır. Gelecek araştırmacılar zaman kaybetmeden çok daha mükemmel eserleri geliştirebilecekleridir. Bu eser, araştırmacılara böyle bir şans vermektedir.

Kimi konularda boynumuz bükük kaldıysa, ya ben o armatörlük ailesinden hayatta kalan bir akrabasına ulaşmayı sağlayamamışım, ya da artık bizlere o yılları anlatacak hiçbir aile ferdi hayatta değildir.

1990'den itibaren başladığım bilgi ve belge toplama ağırlıklı çalışmalarımı, son iki yıla yakın zamanda Türk Armatörleri Tarihi üzerinde yoğunlaştırdım. Bu süreçte tüm Türk denizcilik dünyamızın değerli temsilcileri bu çalışmalarımı sevgiyle, heyecanla karşıladılar, memnun oldular; hatta Erol Yılmaz Akçal gibi rahatsızlığına rağmen beni ağırlayanlar oldu.

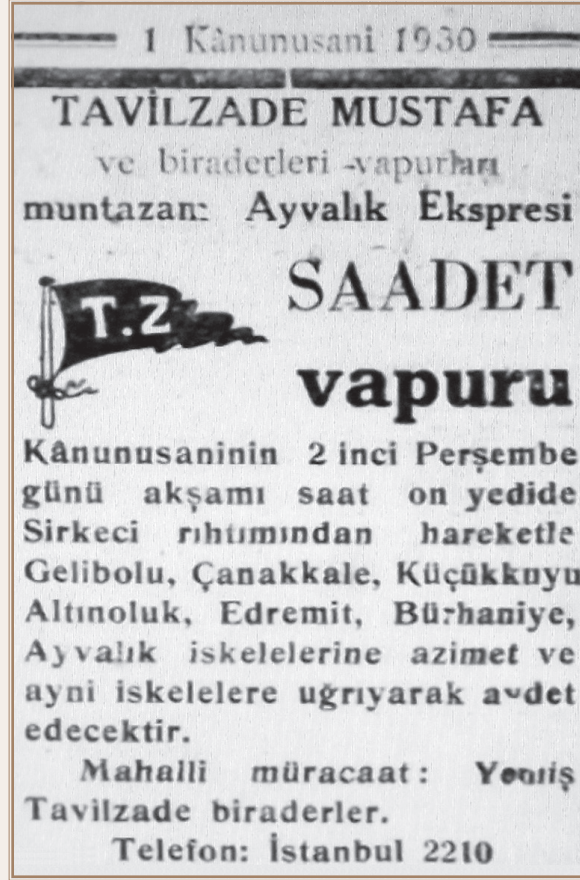
Türk deniz ticareti tarihi araştırmalarına derin önem veren Recep Düzgit'e ve Kaptan Alev Tunç'a, bu heyecanı çok daha ilerilere götürerek Piri Reis Üniversitesi'nde "Türk Deniz Tarihi Araştırmaları Merkezi"ni kurmak gibi tasarı üzerinde Oda'daki arkadaşlarıyla ortak akıl çalışmaları yapan Şadan Kaptanoğlu'na ayrıca ve ayrıca bu eserin en etkin yapıda hazırlanmasını üstlenen grafiker Tannur Ayberk'e teşekkür borcumuz olmalıdır.

Az giderek uz giderek bu eseri tamamladımsa, özünde bu imkanı sağlayan tüm muhterem şahsiyetlere ve kurumlara içtenlikle teşekkür ediyorum.

**Osman Öndes**



# 1930 Yılı ve Öncesi Gazetelerindeki Deniz Ticaretine Ait Bazı Örnekler ve Değerlendirmeler



"Tavilzâde Mustafa ve Biraderleri Vapurları"  
1 Kasım 1930 tarihli Muntazam Ayvalık Seferi ilanı;  
SAADET VAPURU - Kânunisânî'nin 2.ci Perşembe günü Saat onyedide Sirkeci Rıhtımından hareketle,  
Gelibolu, Çanakkale, Küçükkyu, Altınoluk, Edremit, Burhaniye, Ayvalık iskelelerine azimet ve  
ayni iskelelere uğrıyarak avdet edecektir.  
Mahalli müracaat: Yemiş Tavilzâde Biraderler. Telefon: 2210

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi 1 Kasım 1930.



# جمهورية

باش محردی : پولس نادی

انگاره چاپی : دیون عمومی قارندینه ، دارالمصنوعه ، استانبول ، جمهوریت روسیه ، روسیه ، ۲۰۰۰

تلفون : ۲۰۰۰

آبونه نمره اولی

دو کبه داخله ساله ۱۱۰۰ ، آبی آبی ۶۰۰ ، سفید ۳۰۰

لوح آبی ۲۲۵ ، سفید ۱۱۰ ، آبی ۶۰۰

۲۰۰۰ ، آبی آبی ۱۱۰۰ ، لوح آبی ۶۰۰

۳۰۰ ، آبی آبی ۱۱۰۰ ، لوح آبی ۶۰۰

۲۰۰۰ ، آبی آبی ۱۱۰۰ ، لوح آبی ۶۰۰

۳۰۰ ، آبی آبی ۱۱۰۰ ، لوح آبی ۶۰۰

## قداسترو معاملاتی ترقی ایدیور

### فوطوغراف و طیاره ابره تورکبه نك قداسترو سنی آلمن

### ایچونه واقع مراجعتلرند قیق ایدیلکده در



استانبولده اجرائیات ایتکده اولان فوطوغراف قداسترو هیاتک مسائلی حیل ترقی ایتدیر . فوطوغراف و طیاره ابره تورکبه نك قداسترو سنی آلمن آلمن اوزده واقع اولان مراجعتلر فوئیسبول عرصه نجه تدقیق ایدیلکده در . بر اصدوقه خریطه لک فای صحیح وسریع بر سوزده تنظیم اولونه یلیگی بویت برقی تجریم ماهیتده اولایوب مارسیلیا ، لیون ، ویسنگ کن پروتک شهرک (۵۰۰) مقیاسه قدر میازده لک تنظیم خریطه لری بایلدیغی صلاحیت اوردوان طرفه ن بیان ایدیلکده در .

روسه وسرانی قداسترو لری

روسه وسرانی قداسترو لری تدقیق کیمل میان قیبه مدبری حاله صیابک وفن و اداره منتظره شرق یاشاک ماون احمدک علا ایدلری تدقیق نتیجه سنده هر اکی قضیه نك قداسترو معاملات عمومی سنی تایل تدقیق بولشدر . لک کرو میان بوکوردده برای تدقیق دکری و مینیابه کیده کجدر .

میان قیبه مدبری حاله صیابک فوئیسبول مذاکراته اشتراک ایتک اوزده نلرااه واقع اولان

## نهرلر طاشیور

فرانسه ، بلجیقا ، آلمانی و انکاره دره بیکرجه انسان آچیقده قالددر

پارس ۲ [آ.آ.] - فیضال فرانسه ک بیس منافعنده والمامه نبال و نبال شرق حواله سنده و حیات پیدا ایتش و بر جوق اعمالخانه لک تعطیل مسایحی مجبور اولتددر . سن نهریک ترقی دوام ایتکده در .

پروکل ۲ [آ.آ.] - ووزده سقو نهر لیک فیضال بالمامه امور وله زده مهم خساراتی موجب اولتددر .

پارس ۲ [آ.آ.] - فوطوغراف اهل ایدلر اکی کیتی فیضالر نتیجه سنده ماولر ایدلر چکامکه مجبور اولتددر .

پروکل ۲ [آ.آ.] - مطبوعات صلیب احمرک فیضالردن نهر اولان لری اچون اناهه دوچه باندلایب یازیور .

ماسسه و کزنده شرقی فوطوغراف لودر . ۲ [آ.آ.] - انکاره نك عنایت نامتدده نهرلر ترقی ایتکده رودلدر . و فوطوغراف لا اقطاع و نمنده اولدقتن فیضالرک دعا زاده نوسج ایتسندن فوطوغرافلر . نایس مابدا بوکامده در . پروتک کجه مانش دکزنده تدقیق فوطوغرافلر ، نهر اولتددر . نهر اولتددر اولتددر اولتددر .

## موصل مسئله سنك تدقیقنه دوام ایدیور

### توفیق رشدی بک ، هیدیت و کیدرجه بایلمقده اولده

### تدقیقانه خنانه ندره سوکره باناندره بولونماجه در



توفیق رشدی بک ، نقره به مواضانی اظہارانی

توفیق رشدی بک ، نقره به مواضانی اظہارانی

توفیق رشدی بک ، نقره به مواضانی اظہارانی

Türk armatörü, yelkenli teknelerle yaptıkları denizcilik ve bir anlamda deniz tacirliği dışında, buharlı sac gemilerle önce yük taşımacılığı değil, önce posta vapurculuğu yapmıştır. Bunun nedeni, Anadolu sahillerinden İstanbul'a veya aksine kara yolu veya ulaşımının olmayışdır. Özellikle Karadeniz'in hırçın ve sarp yamaçlarının denize ulaştığı sahil yerleşim yerlerinde köyler, kasabalar ve hatta kent sayacağımız yerlerde yaşamın sürmesi için, önce insanın seyahat edeceği bir araç olmalıdır. Sonra insanla beraber hertürlü yiyecek, giyecek ve yaşamı ifade eden mal hareketi sağlanmalıdır.

O yıllarda, bu ihtiyaca cevap verebilecek tek taşıt aracı, gemilerdir. Daha açıkcası yelkenlilerdir. Daha sonra buharlı gemiler yerlerini almıştır.

Bu gemiler hem insanları taşıyacak ve hem de yük taşıyacaklardır. Ancak bu gemiler bir program dahilinde, muntazaman tarifeli seferler yapacaklardır.

Türk armatörü, bu ihtiyaca cevap verebilmek için sahip olabildikleri son derece yaşlı gemilerle hizmet üretmişlerdir. Bu gemilere "Posta Vapurları" denilmiştir. Gemiler de zaten şilep değil, gerçek anlamda yolcu kamaraları olan, o yılların bir anlamda modası yük/yolcu vapurlarıdır.

Posta Vapurculuğu'nun ilk hareket noktalarından biri Balkan Mübadillerinin Türkiye'ye getirilmesinde hükümetin tüccara gemi alabilmesi için kredi sağlaması olmuştur. Böylece deniz ticaretiyle hiçbir ilgisi olmayan bazı tacirler de gemi almıştır.

3 Nisan 1926  
Cumhuriyet Gazetesi



Bu tüccarların çoğunun bir süre sonra deniz ticareti sahnesinden kayboldukları görülür. Devam edenler, geleneksel şekilde mesleği kadar gönlü, akli fikri denizler olan ve büyük çoğunluğu Karadeniz insanıdır.



Sirkeci önlerinde kıçtan kara gemiler ve kayıkçılar - XIX. Yüzyılın son seneleri. Fotoğraf - Abdullah Freres.

O dönem deniz ticaret sahnesinde saygın isimleri olanlar; Yelkencizâde, Tavilzâde, Hantalzâde, Kırzâde, Kalkavanzâde, Sadıgzâde, Sofuzâde, Alemdarzâde ve onları takip edecek daha küçük ölçekli armatör ailelerdir.

1923 sonrasında alınan gemilere verilen adlar da dikkat çekmektedir; Yelkencizâde bir gemisine "İsmet Paşa" adını vermiştir.

Alemdarzâde'nin bir gemisinin adı "Millet" dir.

Kaptanzâde Ahmet Yekta Bey'in bir gemisinin adı "İkinci İnönü"dür.

Seyrisefain'in bir posta gemisine "Anafarta" adı verilmiştir.

Yine Yelkencizâde'nin en gönül verdiği gemi "Anadolu" adını taşır.



Ağustos 1929 günü itibarıyla Posta Vapurculuğundan haberler derledim;

Sadıkzâde Biraderler Vapurları "*Karadeniz Muntazam ve Lüks Postası*" başlığıyla "*Firuzan*" Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle; Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize İskelerine azimet ve avdet etmektedir. Bu seferler tarifelidir. Sadıkzâde biraderler Galata'da Mesadet Han'dadır.

Hantalzâde Tayyar "*Lüks Posta vapuru*" Ayvalık-izmir Postası olarak "*Tayyar*" vapuruyla muntazam posta seferi yapmaktadır.

Yekencizâde Vapurları "*İsmet Paşa*" vapuruyla İzmir Postası, "*Anadolu*" vapuruyla Karadeniz Postasını yapmaktadır.



S/S Anafarta  
(İlk adı Skerryvore  
olduğu yıllarda)

Seyrisefain "*İzmir - Mersin Sürat Postası*" başlığıyla Galata rıhtımından Salı sabah erken kalkan "*Mahmud Şevket Paşa*" posta vapuru Çarşamba sabah saatlerinde İzmir'e varmakta ve aynı gün akşamı hareketle, hemen olası tüm Ege ve Akdeniz iskelelerine uğrayarak Mersin'e azimet ve yeniden aynı iskelelere uğrayarak Galata'ta avdet etmektedir.

Diğer posta seferleri Mudanya, Gemlik olmaktadır. İzmit, kuşkusuz Haydarpaşa-izmit demiryolu bağlantısı nedeniyle posta vapurculuğu programlarında yer almamaktadır.

Antalya Postası, "*Anafarta*" vapuruyla yapılmaktadır. Galata rıhtımından hareketle, İzmir, Güllük, Bodrum, Rodos, Fethiye, Finike, Antalya iskelelerine uğramakta, dönüşte ayrıca Dalaman, Marmaris, Sakız ve Çanakkale'ye uğramaktadır.



Dikkat edilirse, bu hattın uğrakları arasında Rodos ve Sakız Adası vardır!

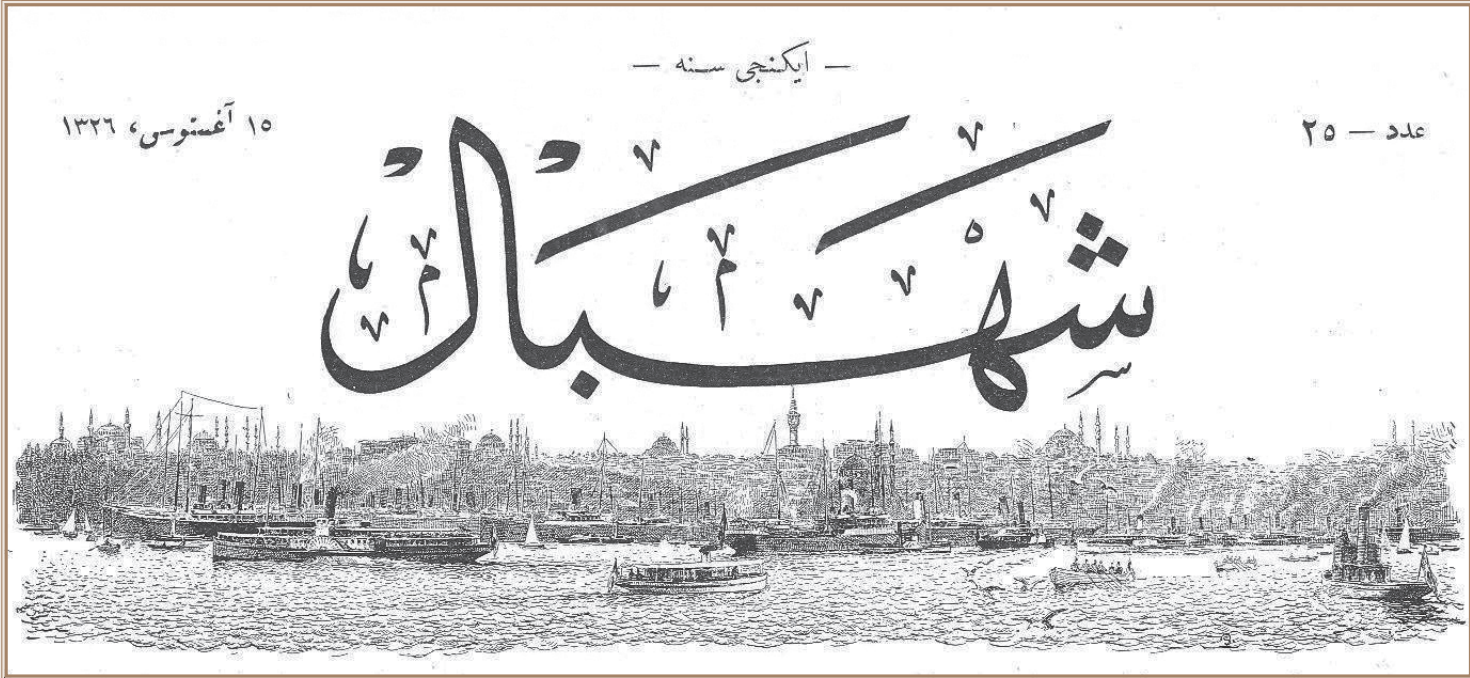
Türk armatörünün özsermaye açısından son derece yetersiz durumda olması, asla şaşkırtıcı gelmemelidir. Bunun tek nedeni, başımıza belâ edilen Kapitülasyonlar'dır.

Bu bakımdan gücü ancak çok eski gemilere yeten Türk armatörünün, böylesine eski, yaşlı gemilerle denizlerde mücadelesi, hayranlıkla ve minnet duygularıyla ifade edilebilir.

Gemilerin en genci 30 yaşın üzerindedir. Çoğunluk gemiler 50 yaşın üzerindedir.

Engeç gemilerden biri olan "Anafarta" 1898 yılında Caledon Shipbuilding & Engineering Co.Ltd., Dundee Tersanesinde inşa edilmiş 1226 grt'lik posta yük gemisidir. 3 genişlemeli buhar makinesi 293 nhp güç üretmektedir. Bu gemi Seyrisefain bünyesinde 31 yaşındadır ve Karadeniz ve Akdeniz seferleri yapmaktadır.

Eserin ilerleyen sayfalarında böyle birçok örneklerle karşılaşacaksınız.



İstanbul'da gemilerin  
yanaşacağı nhtımlar  
olmayınca, Karaköy  
Körfezi gemi mahşeri  
halindeydi. Bu  
nedenledir ki, devrin  
ünlü dergisi Şehbal,  
başlığını böyle bir  
İstanbul tablosuyla  
resmetmişti.  
15 Teşrin-i Sani 1326  
(28 Kasım 1910).  
Kaynak:  
Osman Öndeş arşivi.

## **“Özel sektör yolcu taşımacılığı yapamaz. Bu sorumluluk devlete aittir” deniliyor.**

**A**ncak, Türk armatörünün Posta Vapurculuğu'nun bir pıçak darbesi yemiş gibi süratle Asona erdiğine de tanık olacaksınız.

Bunun nedeni, çok acıdır ki, devletçilik yaklaşımıyla “Özel sektör yolcu taşımacılığı yapamaz. Bu sorumluluk devlete aittir” denilerek çıkartılan bir yasadır.

Türk armatörü eğer posta vapurculuğunda teşvik edilseydi, belki de günümüzün turistik yolcu gemiciliğinde bile bir payı olabilirdi.

Akdeniz'de İspanya'ya düzenli yük, yolcu seferi yapmak teşebbüsü Yelkencizâde ve SadıkHzâde firmalarıyla olmuştur.

Dikkat edilecek bir diğer husus ise, Seyrisefain'in İskenderiye seferleri dışında Türk armatörlerinin çok seyrek olarak Köstence ve birkaç liman dışında, sadece dahili iskeleler arasında sefer yaptıklarıdır.

Akdeniz ve Kontinant hattında posta ve yük seferleri, tamamıyla yabancı bayraklı gemilerle sağlanmaktadır.

1929 yılı programlarından birkaç örnekleme yaparsak; “*Nippon Yusen Kaisha - NYK Japon Vapur Kumpanyası*” Pire, Cenova, Marsilya, Lalencia, Liverpool ve Lasko için emtia ticariye almakta ve tahliye etmektedir. Bu şirket; Aden, Colombo, Panang, Singapur, Hong Kong, Shanghai, Moji Kobo, Yokohoma için Pire aktarmalı olarak konşimento vermektedir.

Acentesi Arapyan Han'da Villy Sperco'dur.

*Doyçe Levant Linie* - DLL; Danzig, Olypmos, Milos, Ankona, Hamburg, Bremen, Anvers, İstanbul, Bahriyiah ve Burgaz, Varna, Köstence, Kalas, İbrail arasında muntazam posta ve yük seferleri yapmaktadır.

DLL aynı zamanda Tekirdağ, Bandırma limanlarından Londra, Rotterdam ve Hamburg seferleri yapmaktadır.

DLL acentesi Deniz Ticaret Odası'nın da bir süre yer aldığı, Galata Kemankeş Caddesi'ndeki eski Hovagimyan Han'dadır.

*Byron - Marsilya Ekspres* “Andros” vapuru demektir ve İstanbul - Pire - Marsilya ring seferi yapmaktadır. Acentesi Çinili Han'da Galata'da Anagnostopoulos ve Siskidis'dir.

Türk bayraklı gemiler, sadece Mübadillerin nakledilmesi süresinde Ege adaları, başlıca Girit ve Selanik seferleri yapmışlardır. Bulgaristan'dan ve Romanyadan göç eden Türkler için ise Varna ve Köstence seferleri yapılmıştır.



### Sadıkzâde Biraderler Vapurları Karadeniz Postası

"1. - 2. Lüks kamaraları havi, seriül seyir Sakarya Vapuru, Kanunı Sani'nin 4. Pazartesi günü akşamı Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene, Rize iskelelerine azimet ve avdette aynı iskelelere (Vakfikebir ve Görele)ye uğrayacaktır.

Yük ve yolcu için Sirkeci'de Sansaryan Hanında 5 - 4 numarada merkez acenteliğine. Telefon: İstanbul 2134 veya Sirkeci'de Mesadet Hanı karşısında Ciddiyet İdarehanesine müracaat. Telefon İstanbul 529 1059 - 2."

Kaynak: 3 Nisan 1926 Cumhuriyet.



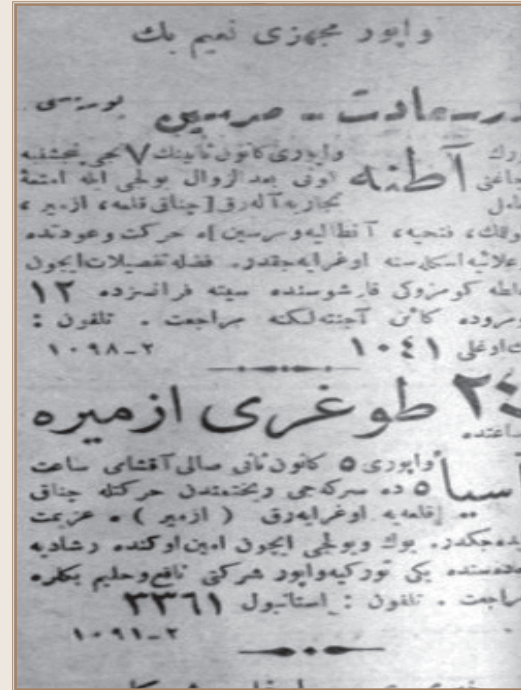
### Vapur Mücehhezi Naim Bey Dersaadet - Mersin

"Türk sancağını hâmil Adana Vapuru Kanunı Sani'nin 7. Perşembe günü, badezzeval yolcu ile emtia-ı ticariye alarak Çanakkale, İzmir, Güllük, Fethiye, Antalya ve Mersin]e hareket ve avdette Alaiye İskelesine uğrayacaktır. Fazla tafsilat için Galata Gümrüğü karşısında Site Franz'da 12 numarada kain acenteliğine müracaat. Telefon: Beyoğlu 1041 1098 - 2."

### 24 Saatte Doğru İzmir'e

"Asya Vapuru 5 Kanunı Sani Salı akşamı saat beşte Sirkeci Rıhtımından hareketle Çanakkale'ye uğrayarak (İzmir)e azimet edecektir. Yük ve yolcu için Eminönü'nde Reşadiye Caddesinde Yeni Türkiye Vapur Şirketi Nafia ve Halim Beylere müracaat. Telefon: İstanbul 3361 1091 - 2."

Kaynak: 3 Nisan 1926 Cumhuriyet.





### Hayri Arapoğlu ve Şürekası

"Gesport Steamship Corporetion Kumpan - yasıyla Ford Allen Amerikan Vapuru 2 Kanunu Sani'de Pire'den limanımıza muvasalat ve 4 Kanunu Sani Pazartesi günü emtia-ı ticariye alarak (Köstence)ye hareket edecektir. Tafsilat için Galata'da Arapyan Hanında 4. Katta kain acenteliğine müracaat. Telefon Beyoğlu 1930."

### Johnson Line Limited

"Kenmore Vapuru Kanunu Sanininin 4. gününe doğru muvasalat ve 5. Salı günü emtia-ı ticariye alarak Burgaz, Varna ve Köstence'ye hareket edecektir. Fazla tafsilat için Galata'da Hüdavendigar Hanında "V.F. Van Der Zee" Vapur Acenteliğine müracaat. Telefon Beyoğlu 3210 - 3211 - 3212. 1093 - 2."

Kaynak: 3 Nisan 1926 Cumhuriyet.

### Seyrisefain İlanı Trabzon Hattı

"Karadeniz Vapuru Kanunu Sani'nin 7. Perşembe günü saat 12 de Galata Rıhtımı'ndan hareketle İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Trabzon, Rize, Hopa'ya azimet ve avdette, mezkûr iskelelerle Of, Sürmene, Görele'ye uğrayacaktır. 972 - 1.

Rica: Yolcu ve eşya için Galata'da köprübaşında merkez acentesine.

Telefon: Beyoğlu 2362. Bahçekapı'da şube acentesine müracaat.

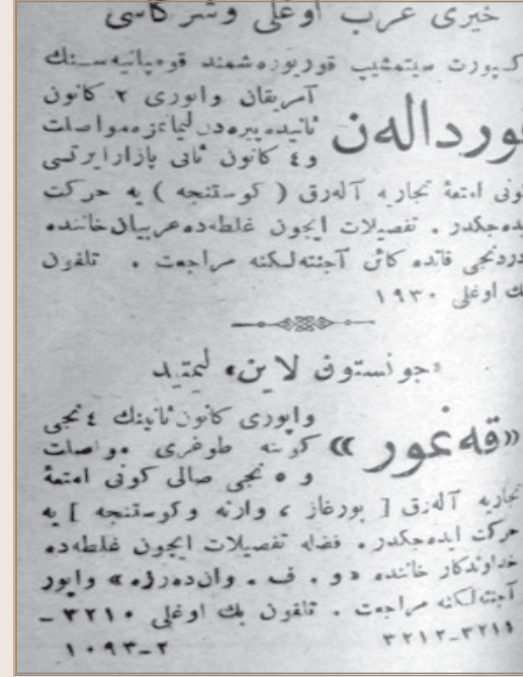
Telefon İstanbul 2740."

### Doğru İzmir Hattı

"Reşit Paşa Vapuru Kanunu Sanininin 8. Cuma günü kablezzeval 11 de Galata Rıhtımı'ndan hareketle Cumartesi günü İzmir'e gidecek ve Pazar günü kablezzeval 11 de İzmir'den hareketle Pazartesi günü İstanbul'a muvasalat edecektir. 188 - 1.

İdare için: 10 top çift İstanbul birinci hamur kağıdı aciliyetine binaen pazarlık suretiyle mübayaa edileceğinden taliplerin 6 Kanunu Sani 342 tarihinde Pazartesi günü saat 14 de levazım dairesine müracaatları."

Kaynak: 3 Nisan 1926 Cumhuriyet.











İstanbul Limanı  
olmayan bir dünya  
şehriydi.

Görüldüğü gibi  
çaresiz, ticaret  
gemileri Sirkeci'den  
Dolmabahçe'ye kadar  
şamandıralara bağlıydı.

Yeni Dünya



## İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre XX. Yüzyıl Başlarında Karadeniz ve Akdeniz’de Deniz Ticareti



Gemiler Eminönü’nden Sirkeci’ye kadar olan nhtımın açıklarındaki şamandıralara baştan kıçtan bağlar veya kıçtarafından sahile halat verilerek bağlanırdı. Tahmil tahliye ise mavnalar sayesinde sürdürülebilirdi. Fotoğraf - Sebah Joallier.

### İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre XX. Yüzyıl Başlarında Karadeniz ve Akdeniz’de Deniz Ticareti

Büyük Britanya İmparatorluğu tüm diplomatik merkezleri, 1864’den 1914’e kadar her sene *“Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance”* başlığıyla bir rapor yayınlamışlardır. Bu raporlar eğer liman kentleri için hazırlanmışsa, ait olduğu ülkelerin liman kentlerindeki ithalat ve ihracata dayalı mal hareketlerini, üretimi, mal çeşitlerini, siyasi olayları değerlendirirken, limanlarla bağlantılı gemi hareketlerini son derece ayrıntılıyla vermektedirler.

Bu raporların, sadece ait oldukları liman kentlerinde bırakılmadığı, fakat her sayının, tüm dünya genelinde dağıtıldığı görülmektedir. Nitekim her raporun nerelerde satışa arz edildiği ayrı ayrı listelerle verilmiştir.

İngiliz Dışişleri Bakanlığı’nın *“Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance”* raporları bu bakımdan tamamıyla ayrı bir özellik taşır. Zira bu raporlarda gemi, liman ve gemicilik üçgeninde yeralan ayrıntılar hemen hemen eksiksiz verilmiştir.

Benim henüz neşredilmemiş olan eserimde yeralan ve İngiliz Dışişleri Bakanlığı’nın *“Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance”*<sup>(9)</sup> raporlarına dayalı vermek istediğim kısımlar, hep deniz ticaretine ait anlatımlar olmuştur.

9) Osman Öndeş, “Osmanlı Liman Kentlerinde Deniz Ticareti - Limanlar, Denizcilik, Ticaret (1887 - 1914)” - (Yayınlanmamış eser)

Osmanlı liman kentlerini gemi hareketleri odağından elealarak verilerle anlatan bu eserimden, çok özet olarak birkaç bölümü bu esere almayı gerekli gördüm;

Bu bölümlerde ve yeralan tablolarla "Osmanlı" adı altında Türk armatörlerini göreceksiniz. Ancak bu Türk armatörleri kimlerdi, onlar hakkında, Salnameler de dahil olmak üzere çok yetersiz bilgilere rastlanılmaktadır.

Yaptığım alıntılardan biri Samsun Limanı'na aittir;

Ticaret yaşamına bir örnek teşkil etmesi bakımından Samsun'da elektrik olmadığı 1880'li yıllarda gazyağının yanında yağlama yağı ve mazot gibi ürünleri de satanlar Rum, Ermeni veya birkaç Avrupa kökenli tüccar olabiliyordu.

XIX. Yüzyıldan itibaren Avrupa bayraklı buharlı ticaret gemilerinin Karadeniz'de seferlere başlamasıyla, Samsun'un dünyaca ünlü üstün aromalı tütünleri çok önemli bir ticaret ve gemicilik potansiyelinin doğmasına neden olmuştur. O kadar ki, Trabzon'dan, Ege'den pekçok göçler almış ve böylece Samsun birtaraftan da Avrupa'dan göçeden çoğunluk Fransız, İsviçre'li, Yugoslav ve İtalyan asıllı ailelerin yer aldığı bir insan mozaiği meydana getirmiştir.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından sonra Kafkas göçmenlerinin Trabzon'un yanısıra Samsun limanını da transit geçişte kullanmaya başlamaları, Kırım Savaşı ve Şeyh Samil İsyanından sonra başlayan göç akımının 1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaşı'nda da devam etmesi, Samsun'u bu yüzyılın sonlarında Karadeniz'in en işlek limanlarından birisi haline getirmiştir.

1846 öncesinde İngiliz Samsun Konsolosu Richard White Stevens'in raporları bu liman şehrine ait önemli bilgileri içermektedir.<sup>(10)</sup>

Avrupalı devletler deniz ticaretini vapur şirketleri ve bunların temsilcileri olan gemi acenteleri aracılığıyla icra ediyorlardı. 1897 yılında Samsun'a tarifeli seferler yapan gemilere ait şirketler ve acenteleri şöyleydi: *Compagnie Des Messageries Maritimes (Fransa) Hans Hochstrasser; La Compagnie N.Paquet (Fransa) - Jirayr Hekimyan ve oğlu; Le Lloyd Autrichien (Avusturya) - Seput; La Compagnie Russe de Navigation a Vapeur (Rusya) - Andon Kypriotti; La Compagnie Ottomane Mahsousse (Osmanlı) - Âli Bey; La Compagnie Ottomane Courdji (Osmanlı) - Arzoğlu Theodore; La Compagnie Panhellenique (Yunanistan); La Compagnie Italienne Flairo - Rubattino (İtalya) - Arzoğlu Theodore; Papayanni & Anglaise (Yunanistan) - Arzoğlu Theodore.*

Bu şirketlerden *Compagnie Des Messageries Maritimes, La Compagnie N. Paquet, La Compagnie Italienne Flairo - Rubattino* gemileri Samsun'a haftalık seferler yaparken, diğerleri onbeş günlük aralıklarla uğrak yapmaktaydılar.

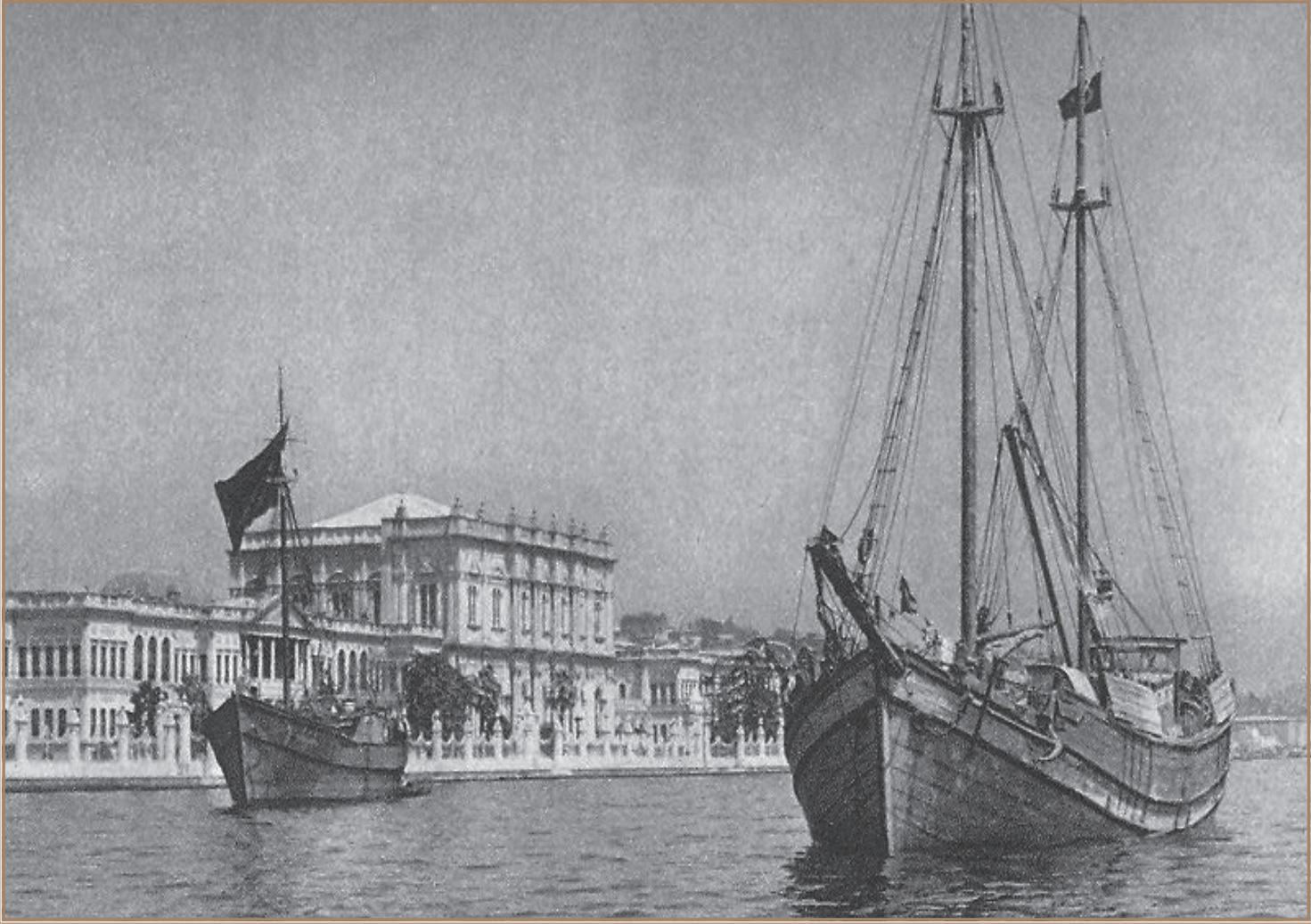
Samsun'a gelen giden vapurlara, su, kömür, kumanya veren "Deniz Bakkallığı" firmaları, ya da kumanyacılık şirketleri zamanla gemi acentesi kişiliğine bürünmüşlerdir. Gerek kumanyacılık dönemlerinde ve gerekse ileriki yıllarda bu şirketlerin tamamı yabancılar tarafından temsil edilmekteydi. Örneğin *Les Messageries Maritimes (Fransa)*'nin acentesi yine bir Fransız asıllı Numa Daulcet'ti.<sup>(11)</sup>

Samsun'da limana kayıtlı ilk armatörlük şirketi Kanadoğlu Aristidi ve ailesi tarafından 1910 yılında kurulan Bahr-ı Siyah Vapur kumpanyası'dır.

10) Yrd. Doç. Dr. Metin Ziya Köse, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat", Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu" Canik Belediyesi Yayını 2013.

11) Kaynak: PRO,FO 78/553, s.207, Ek 1.





Denizleri aşan  
Çektirmeler hemen  
tamamı Karadenizli  
Türk armatörlerinin ilk  
gemileri oldular.  
Kaynak: Jules Kanzler.

1912 yılı kayıtlarına göre Samsun'da faaliyette bulunan vapur şirketleri şöyledir: *Canakis, Lazarides; Adolf Deppe, Jirayr Hekimyan; Deutsche Levante Linie - Hochstrasser & Cie.; Khidivial Mail Steamship - C.L.Hekimyan & Sons; Lloyd Autrichien - Del Torre; Compagnie Des Messageries Maritimes - Laurent Colomb; La Compagnie N. Paquet & Cie - Jirayr Hekimyan & Sons; La Compagnie Panhellenique - Boduroğlu Kirkor; Navigazione Generale Italiana -*

*Markopoli; Ellerman - Giraud & Corres Pandant; Lloyd Triestino Navigazione (Trieste) - Alberto Rossi; Hochstrasser & Co - Fernand Madzar (Sonraları Samsun Deniz Tic.Ltd).*

Samsun'da zamanla kurulmuş olan armatörlük şirketleri ise Yelkencizâde ve Mahdumları Vapurları, Sadızkâde Biraderler ve Şürekası Vapurları, Alemdarzâde Biraderler Vapurları, Kefelizâde Hamdi Bey Vapurları, Kırzâde ve Kalkavanzâde Vapur Kumpanyası firmalarıydı.

Yerel bir yayın olan Aks-i Sedâ ceridesinin muhtelif nushalarında bu vapur şirketlerinin ilanları yer aldığı gibi, The Journal Oriental ve Levant Herald gibi İstanbul merkezli gazetelerin yayınlarda da vapurların seferlerine ait ilanlara rastlanılmaktadır. Aks-i Sedâ'da yeralan Yelkencizâde ve Mahdumları Vapurları "Kara Deniz Postaları"na ait bir ilanda şöyle bir duyuru görülür: "Yelkencizâde Biraderlerin Raif Bey Kaptanın süvarisi olduğu Fransuz bandıralı



*Anadolu Vapuru Teşrin-i Evvel'in 22 Pazar günü sabahı Saat 10'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak, İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun iskelelerine uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir.*

*Ayrıntılı bilgi için Sirkeci'de Mesadet Hanı'ndaki Yelkencizâde Biraderler'e müracaat. Telefon: İstanbul 1515."*

Kırzâde ve Kalkavanzâde Vapur Kumpanyası'nın Karadeniz Postası da ünlüdür. Bu şirkete ait Aks-i Sedâ sayılarında görülen bir ilanda şöyle denilmektedir: *"İsmail Kaptanın süvari olduğu birinci sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının hertürlü istirahatı sağlanan Sulh vapuru Teşrin-i Sâni'nin 7.ci Çarşamba günü Saat Dörtte Sirkeci Rıhtım'ndan hareketle Zonguldak, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a doğru gidecek ve avdette teknil iskelelere uğrayarak yolcu ve ticarî eşya alacaktır.*

*Ayrıntılı bilgi için Eminönü'nde Rıhtım Hanı'nda 4 Numaraya müracaat. Telefon: İstanbul 2520."*

Yrd. Doç. Dr. Metin Ziya Köse **"XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat"** konulu tebliğiyle Samsun Limanı'nın geçirdiği evreleri değerlendirmektedir.

Tebliğdeki ifadeleriyle; Liman Kenti olarak "Samsun'un Osmanlı İmparatorluğu için ekonomik önemini göstermesi bakımından XIX. Yüzyıl ortalarına kadar kendine yeten ve fazla gelişemeyen bir liman kenti olduğu yönündedir. Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz'de tek hükümran güç olma ve yabancı gemileri Karadeniz'e sokmama siyasetiyle açıklanmaktadır."

"Hakikatte bunu kapitalizm öncesi Osmanlı ekonomik zihniyetinin bir yansıması olarak

kabul etmek ve büyümenin Osmanlılar için ne anlama geldiğini sorgulama temeline dayandırmak gerekmektedir. Buna bir de henüz yeteri kadar yapılamamış ve anlaşılammış olan Osmanlı dahili ticaret yapısının ayrıntılarını ihtiva eden bilimsel çalışmaların sonuçlarına duyulan ihtiyaçta göz önünde bulundurulmalıdır.

"Bu çalışmanın ana kaynağı Public Record Office'de bulunan, Samsun'a konsolos yardımcısı olarak atanan R.W. Stevens'in liman hakkında tuttuğu rapor kayıtlarına ve istatistikî verilere dayanmaktadır. Raporların ilki başka bir çalışmada detaylıca kullanılmıştır. 1841 yılına ait raporda, Türk bandıralı gemilerin sayısının diğer uluslara göre daha fazla olduğu görülmektedir. Limana hiçbir İngiliz gemisi henüz yanaşmamaktadır. Ancak İngiltere'nin amacı şehrin ithalat ve ihracat potansiyelinin eşliğinde doğrudan limanı kullanmak yönündedir. Çünkü bazı mallar Canik üretimi olmakla beraber Malatya, Amasya, Çorum, Tokat, Sivas ve Kayseri başta olmak üzere Anadolu'da üretilmekte olan birçok mal Samsun'da toplanmaktadır. Bunun yanında tüketim amaçlı muhtelif Avrupa malının limana diğer uluslara ait - bilhassa Avusturya - gemiler tarafından getirilerek gümrüğe sokulması da dikkat çekicidir. Rapora göre, buharlı gemilerin limana düzenli uğramaya başlaması Samsun'u bölgenin ticaret merkezi haline getirecektir. Daha da ileri bir açıklama ile şehir artık uluslar arası ticaretin Anadolu'ya giriş noktası olmaya aday haline gelecektir.

"Buna rağmen, Samsun'un henüz bir Trabzon olmadığı yönünde görüş belirtilse de Stevens'in beklentilerinde yanılmadığı Samsun'un 1841 - 56 yılları arasındaki ithâlât-ihrâcât anlaşılma ile beraber bunu yalnızca Avrupalıların şehre olan ilgisi ile açıklamak doğru olmayacaktır. Dönemin genel karakteristiği olarak Osmanlı şehirleri bu dönemde zaten kabuklarını kırmaya başlamış



ve büyük bir değişim sürecine girmiş bulunmaktaydılar. Osmanlı idaresinin bu yöndeki çalışmalarını göz önünde bulundurmak gerekir. Ancak bu konu hakkında başka bir müstakil çalışmada değerlendirme yapmak yerinde olacaktır.

Şehrin bu yükselişinin 1840'lerden itibaren başladığını görülmektedir. Hemen aynı yıllarda ilan edilen ve uygulanmaya başlanan Tanzimat Fermanı'nın da aynı etkiye sahip olduğunu belirtmek gerekir.

**Tablo: 1842'de Samsun Limanı'nda Dış Ticaret Hacmi<sup>(12)</sup>**

Bayrak	Limana Gelen				Limandan ayrılan			
	Gemi sayısı	Tonaj	Mürettebat Sayısı	Yükün Değeri(£)	Gemi sayısı	Tonaj	Mürettebat Sayısı	Yükün Değeri(£)
İngiliz	2	120	14	375	2	120	14	100
<b>Türk</b>	<b>80</b>	<b>23,972</b>	<b>1,642</b>	<b>50,090</b>	<b>80</b>	<b>23,972</b>	<b>1,642</b>	<b>53,580</b>
Avusturya	101	60,896	2,202	70,460	101	60,896	2,202	87,400
Yunan	3	750	37	...	3	750	37	2,940
Rus	2	86,058	21	1,540	2	320	21	3,020
<b>Toplam</b>	<b>188</b>		<b>3,916</b>	<b>122,465</b>	<b>188</b>	<b>86,058</b>	<b>3,916</b>	<b>147,310</b>

Aynı eserimden isimsiz Türk armatörleri için birdiğer örnek liman kenti olarak Trabzon'a ait özet bilgileri de müteakip satırlarda bulacaksınız. Bu bilgilerin ve istatistiklerin tamamı, belirttiğim eserimde yer almaktadır.

Trabzon Limanı'nın Osmanlı ekonomisinde olduğu kadar, bir deniz kapısı olarak da çok önemli bir transit yolu üzerindeki liman kimliği taşıdığı gerçektir. Bu limanı anlatan, yorumlayan, belgeleyen çok değerli bilimsel makaleler, tebliğler, bildiriler ve eserlerin hayli sayıda oluşu, bu önemi birkez daha ortaya koyar.

Her bölge için olduğu kadar, konumuz açısından her liman bölgesi açısından İngiliz Konsolosluk Raporları bilim çalışmalarına kaynak oluşturmuştur.

Nitekim, Prof. Dr. Kaya Tuncer Çağlayan'ın "*İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret*", Geçmişten Geleceğe Samsun I. Kitap, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayını olarak 2006'da yayımlanmıştır.

Yine Prof. Dr. Kaya Tuncer Çağlayan'ın "*İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Amasya ve Çevresinde Ticaret (1840-1841)*" başlıklı eseri, Amasya Valiliği Yayını, I. Amasya Araştırmaları, I. Kitap olarak 2007'de neşredilmiştir.

Çok genç ve verimli bir döneminde vefat eden Doç. Dr. Ahmet Halaçoğlu'nun "*İngiliz Konsolosu Longworth'a göre Trabzon Vilayeti (1892 - 1898)*" başlıklı tebliği TTK Belleten C. LXVII'de araştırmacılara bir armağan olarak kalmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz'ın "*XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti*" konulu tebliği IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı'nda (2012), s. 285 - 306'larda yer almaktadır.

12) Limana gelen ve giden Türk bayraklı buharlı gemi sayısı 17,080 register tonaj toplamında olmak üzere 46 ve mürettebat sayısı 1302'dir. Avusturya gemilerinin tamamı buharlı gemilerdir.

Trabzon Limanı'nın doğrudan denizcilik kavramında anlatıma geçmeden, Karadeniz genelinde, Trabzon'un uluslar arası ticarete açılması sürecinde geçirdiği evreleri inceleyen Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz'ın "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon" başlıklı bildirisi önemli veriler ve değerlendirmeleri içermekte.

Bu eserin hazırlanması safhasında Gümüşhane Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Başkanı olan Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz, özellikle Trabzon, Samsun, Giresun ve benzer Karadeniz liman kentleri konusunda bilimsel çalışmalarıyla da takdire ve teşekkürle lâyık bulunmakta.

## İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Deniz Ticareti

XIX. Yüzyılda Değirmendere'nin ve Karadeniz'den dalgaların getirdiği kumlar nedeniyle, Trabzon limanı dolmakta olup, gemilerin kıyıya yanaşmasını bu kumlar zorlaştırmaktaydı. Bu yüzden gemiler açıkta demirliyor, kayık ve mavnalara yükler boşaltılıyordu. Tabii ki bu durum hem zaman kaybı, hem de maliyet artışına sebep oluyordu. Zaman zamanda bazı kumpanya vapurlarının Trabzon'a ulaşmadan veya Trabzon'a vardığı halde kıyıya çıkamadan kazaya uğraması ya da batması da görülen olaylardı.

XX. Yüzyıl başlarında Trabzon limanı hala modern bir limana sahip değildi. Trabzon limanının yapımına da İstanbul, İzmir limanında olduğu gibi yabancılar talip olacaktı. Ağustos 1911 tarihli The Times'da yayınlanan "Küçük Asya Liman Çalışmaları" adlı İstanbul kaynaklı bir haberden öğrendiğimize göre Samsun ile birlikte Trabzon limanı çalışmaları İngiliz National Bank of Turkey'e verilmişti. Ancak sürekli savaşlar birçok projenin gerçekleşmesini engellediği gibi bu projenin de gerçekleşmesini engelleyecekti. I.Dünya Savaşı sırasında Ruslar, Trabzon limanına dalgakıran inşa edip vinçler yerleştirecekler, bazı yollar yapacaklar fakat liman işi ise kalacaktır.

Trabzon, XX.Yüzyılın başlarında transit ticarete giderek gerilerken, demiryolu deve kervanını geçip gitmekteydi. 1913 yılında basılan eserinde Abdülvahap Hayri, deve sayısının transit ticaretin azalmasıyla bağlantılı olarak giderek düştüğünü belirtmektedir.

Abdülvahap Hayri bir Trabzon Amerikan konsolusunun yazdıklarından XX. Yüzyıl başlarında transit ticaretin azalması ile ilgili şöyle bir alıntı yapmıştır: "1894 senesinde İran'a gitmek üzere Trabzon'a ithal olunan emval-i ticariye şu son senenin (1912 sene-i miladiyesi) 15.158 parçasına karşı 54.121 parçaydı. Son sene zarfında Trabzon tarikiyle İran'dan gelen emtia miktarı bervech-i atidir. 34 sandık badem, 354 denk halı, 181 keçi derisi, 300 sandık kuru üzüm. Balada gösterilen rakamlar birkaç sene evvelki İran ihracatı ile kabil-i kıyas değildir. Evvelki senelerde şu son seneye nispetle İran'dan Trabzon'a 350'ye karşı 5000'den 6000 denk kadar halı, 300'e mukabil 5000'den 6000 sandık raddesinde kuru üzüm, 181'e karşı da 2000'i müteceviz denk keçi derisi geliyordu. Bundan başka İran memalik-i Trabzon tariki ile 2000'den 3000 denke kadar koza ve mühim miktarlarda yün, pamuk ve emtia vesaire ihraç ediyordu". Trabzon'da ticaret gerilerken ticaretin geçtiği güzergâhlarda bulunan Van, Bitlis gibi vilayetlerde iktisaden bu durumdan etkilenmekteydiler.



## Liman Trafiği

Buharlı gemilerden önce Karadeniz’de nakliye işi yelkenli gemilerle yapılmaktaydı. Buharlı makinelerin bulunuşuyla buharlı makineler gemilere de takılmıştı. Böylece sanayi devrimini gerçekleştiren ülkeler, buharlı makinelerle fabrikalarda ürettiklerini Osmanlı limanlarına kadar ulaştırabiliyorlardı.

Buharlı gemilerle yelkenli gemiler arasındaki rekabet, buharlıların yelkenlilerin yerini almasıyla sonuçlanacaktı. Bu rekabette geride kalan yelkenliler, limanlara gelen malların civardaki iskelelere taşınması ve iskeledeki mallarının limana taşınmasında rol almaya başlamışlar ve buharlı gemilere yardımcı roller üstlenmişlerdi. Küçük iskelelerde küçük ticari hacimler ve bunlar aralarındaki deniz trafiği de uzun seferlere odaklanmış buharlı gemilere zaten uygun değildi. Yelkenlilerin ayakta kalmasının bir sebebi de limanların modernize olmadığı Trabzon gibi limanlarda buharlı gemilerin yaşamlarına uygun rıhtım olmadığından bu boşluğu yelkenliler yanında kayak ve mavnalar dolduruyordu.

Trabzon’da 1836’da İngiliz ve 1837’de Osmanlı buharlı gemi şirketleri İstanbul - Samsun - Trabzon hattında seferler yapmaktaydı. Karadeniz’de sefere başlayan Osmanlı şirketi ilk önceleri sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğruyor ve buralardan diğer buharlı gemi şirketlerinin çok altında karlar elde ediyordu. Zamanla Ereğli, Tirebolu, Ünye, Ordu, Rize gibi yabancı şirketlerin düzenli olarak uğramadıkları küçük limanlara uğrayarak bunu telafi etmeye başladılar.

Bu gemi şirketlerini ilerleyen dönemde Avusturya, Fransa ve Rusya izledi. 1867 yılında 4 olan buharlı gemi şirketi temsilciliği XIX. Yüzyıl sonlarında 11 şirkete çıktı. XIX. Yüzyılın ilk yarısında Trabzon ile Avrupa limanları arasında direkt seferler azdı. Mallar genellikle İzmir veya İstanbul da aktarılıyordu. Avrupa’ya bu limanlardan ihraç ediliyordu. Ancak gemicilik şirketlerinin zamanla Trabzon ve Samsun’a doğrudan seferler koyması bu limanların yükselişinde önemli rol oynadı. Yüzyıl boyunca Trabzon’da yabancı gemi seyrinde İngiltere gerileme sergiledi. Trabzon ve diğer Karadeniz limanlarında gözlenen bu durumun sebebi Austro Lloyd ve Fransız Messageries Maritimes gibi şirketlerin hükümetlerinden sübvansiyon alması, İngiltere’nin ise yapacağı seferlerde zarar etmeyi göze alması gerektiğidir.

Trabzon’a gelen gemi sayısı 1836’da 170 ve ortalama tonaj 155 iken 1880’de 427 ve ortalama tonaj 894, 1910’da gelen gemi sayısı kıyı ticaretiyle birlikte 7364 ve ortalama tonaj 165’di. Buharlı gemi sayısı 1867’de 287 ve ortalama tonaj 490 iken, 1910’da buharlı gemi sayısı 975 ve ortalama tonaj 1.216 oldu. 43 yılda buharlı sayısı yaklaşık 3,5 kat, ortalama tonaj ise 2.5 kat arttı. 100 tondan büyük yelkenli gemi sayısı ise 1867’de 99’dan 1880’de 21’e inerken 1910’da kıyı ticareti ile toplam yelkenli sayısı 6.389’du. Yelkenlilerin ortalama tonajı 1867’de 170’den 1880’de 238’e çıktı ve 1910’da sadece 4,5 idi. Bu durum İzmir limanındakinin benzeri olarak, Trabzon limanına giriş yapan uluslararası ticaretiyle ilgili yelkenli sayısının zaman içinde azaldığını ve yelkenli trafiğinin temel olarak kıyı ticaretindeki küçük gemilerden oluştuğunu göstermektedir. Trabzon limanı daha 1858’de toplam gemiler içinde buharlıların payı %53 ile yelkenlileri geçmişti. Toplam tonaj içindeki paylara bakıldığında ise 1867’de buharlıların payı % 89, yelkenlilerin payı ise %11’di. Kıyı ticaretindeki küçük yelkenlilerin hesaba katılmasıyla 1910’da toplam trafik içinde buharlıların payı %13’e düşmüş ve yelkenliler %87’ye yükselmiş görünse de toplam tonaj içindeki paylar deniz ticaretindeki gerçeği yansıtmaktadır; 1910’da toplam tonajın %97,5’i buharlılara ve sadece %2,5’i yelkenlilere aitti.

Tablo 3: 1906 yılında Trabzon Liman'ında Bayraklarına Göre Deniz Trafiği

Ülkeler	Yelkenli		Buharlı		Yelkenli %		Buharlı %	
	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj
İngiltere	-	-	16	28.467	-	-	2,8	4,3
<b>Türk</b>	<b>7.182</b>	<b>35.560</b>	<b>152</b>	<b>104.017</b>	<b>99,91</b>	<b>97</b>	<b>26</b>	<b>15,5</b>
Fransa	-	-	110	200.443	-	-	19	30
Avusturya - Macaristan	-	-	98	113.050	-	-	16,8	16,8
Rusya	4	212	73	67.094	0,06	0,2	12,5	10
Yunanistan	2	1.039	83	77.167	0,03	2,8	14,2	11,5
Almanya	-	-	38	58.507	-	-	6,5	8,7
<b>İtalyan</b>	-	-	12	20.323	-	-	2	3
Belçika	-	-	1	1.337	-	-	0,2	0,2
<b>Toplam</b>	<b>7.188</b>	<b>36.811</b>	<b>583</b>	<b>670.405</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Toplam 1905'te</b>	<b>7.479</b>	<b>37.446</b>	<b>602</b>	<b>629.823</b>	-	-	-	-

XX. Yüzyılda da Trabzon limanında Osmanlılara ait yelkenli gemileri görmek mümkündür. Özellikle sahil ticareti yapan yelkenliler, buharlı gemilerden olumsuz etkilenmiş olsalar da Karadeniz'de görülmeye devam etmişlerdi. Buharlı gemilerle rekabet etmek zorunda kalan Osmanlı nakliyecileri yeni duruma karşı tarifelerini indirmek suretiyle mücadele etmişler ve çoğu zaman gemi nakliyatının arttırdığı ticaretten istifade etmişlerdi. Trabzon limanına gelen Osmanlı bandıralı yelkenli sayısı 1906'da 7.182 ve 1912 yılında ise 5717 olmuştur. 1906 yılında Trabzon limanına uğrayan buharlı gemilere baktığımızda %26 ile Osmanlı bandıralı gemiler başta yer almaktadır. Onu sırayla Fransa, Avusturya - Macaristan, Yunanistan ve Rusya takip etmektedir. Buharlı gemiler arasında tonaj bakımından en çok Fransa ve Avusturya - Macaristan yer almaktadır. 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Karadeniz ticaretinde giderek etkisizleşen İngiltere 20. yüzyılda da bu durumunu sürdürmektedir. Mehmet Aziz'in "Büyük Derdimiz" isimli kitabında "Hele Yunan komşularımızın şu 10-15 sene tarafında deniz ticaretine ihraz edildiği harikulade terakkiyatını, bütün limanlarımızı iskelelerimizi istila eden vapurlarından anlıyoruz." diyerek belirttiği Yunanlı armatörler, XIX. Yüzyıl sonu XX. Yüzyıl başlarında Akdeniz ticaretinde ağırlıklarını hissettirdikleri gibi Karadeniz'de de azımsanmayacak durumdadırlar



**Tablo 4: 1912 Yılında Trabzon Liman'ında Bayraklarına Göre Deniz Trafiği**

Ülkeler	Yelkenli		Buharlı		Yelkenli %		Buharlı%	
	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj
İngiltere	-	-	3	5.196	-	-	0,4	0,5
Avusturya - Macaristan	-	-	104	191.520	-	-	13,4	17,9
Fransa	-	-	88	232.032	-	-	11,4	21,6
Almanya	-	-	33	56.268	-	-	4,3	5,2
Yunanistan	-	-	3	1.835	-	-	0,4	0,2
İtalya			1	2.065	-	-	0,1	0,2
<b>Türk</b>	<b>5.717</b>	<b>25.036</b>	<b>251</b>	<b>411.903</b>	<b>99,91</b>	<b>99,6</b>	<b>32,3</b>	<b>38,4</b>
İran	-	-	2	1.084	-	-	0,3	0,1
Romanya	-	-	3	1.542	-	-	0,4	0,1
Rusya	5	113	287	169.535	0,09	0,4	37	15,8
<b>Toplam</b>	<b>5.722</b>	<b>25.149</b>	<b>775</b>	<b>1.072.980</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Osmanlı limanına gelen yabancı bayraklı buharlı gemiler içinde 1912 yılında en fazla Rusya yer almaktadır. Onu Avusturya - Macaristan ve Fransa takip etmektedir. 1912 yılında Balkan savaşları yaşandığından İngiliz konsoloslu Satow, ticaretin 1911'e kıyasla 1912'de önemli ölçüde azaldığını belirtmektedir. 1906 yılındaki konumunu Karadeniz'de Yunanistan'ın kaybettiğini görüyoruz. Bu durumun Balkan savaşlarından kaynaklanmış olabileceğini anlamak hiçte zor değil. Osmanlı'nın buharlı ve yelkenli gemi sayısında 1906 yılına kıyasla bir düşüş yaşandığını da görmekteyiz. Satow, Trabzon'daki İngiliz taşımacılığı önemsenmeyecek kadar az olduğunu, 1912 yılında limana sadece 3 adet İngiliz gemisinin geldiğini belirtir.

Yelkenlilerle yapılan ticaret %99 oranında Osmanlı bandıralı gemilerle gerçekleşmekte ve Rusya'da yelkenli gemileriyle çok küçük bir oranda Trabzon ticaretinde yer almaktadır.

La Turquie D'Asie'de Tirebolu Limanı hakkındaki kayıtlar Vital - Casimir Cuinet'nin *La Turquie D'Asia* serisi eserinde Tirebolu ve Giresun limanlarına ait gemi hareketleri bilgilerini sadece 1889 - 1890 yılları olarak yer almaktadır. Bu cetveller bize o döneme ait değerlendirme imkanını vermektedir.

## XIX. Yüzyılda Giresun Limanı

Doç. Dr. Davut Kılıç ve İbrahim Topal<sup>(13)</sup> Giresun'un 1869 - 1905 yıllarını kapsayan sosyal, dinî ve ekonomik yapısına ait tebliğinde "Giresun'un, Trabzon Vilayetine bağlı kazalar arasında yereldiğini" belirterek şu tanımlamayı yapar; "Giresun, Trabzon Vilayeti içerisinde zenginlik ve imar noktasında en iyi durumdadır. Kazanın imarında Belediye Reisi Kaptan Yorgi Paşa'nın onsekiz yıllık mesaisiyle yıldan yıla gelişen caddeler, umumi bahçeler ve çeşmeler Giresun'u daha mamur hale getirmiştir (T. 1322: 129 vd). Vilayet genelinde hâkim dil Türkçedir. Bununla beraber Çerkezler, Gürcüler, Rumlar ve Ermeniler aralarında kendi lisanlarını konuşur (T. 1313: 102)" bilgisini vermektedir.

Trabzon ve Samsun'dan sonra Giresun'un da Anadolu'ya açılan ticari ve lojistik açıdan, stratejik bir kapı olduğunu göstermektedir.

1872/75 yıllarında İdare-i Mahsusa Vapurculuk Şirketi'nin Gemi Acentesi, yıllara göre; Haçador, Mösyö Suzgicil, Artin Efendi ; Rus Vapur Şirketi (*Compagnie Flotte Volontaire Russe, O.Ö.*) Gemi Acentesi yıllara göre; Kiryoti, Mösyö Kebrboti, Mösyö İkili; Fransız *Compagnie des Messageries Maritimes* Gemi Acentesi Mösyö Mayor, Mösyö Anrimayor ve Mösyö Mayor; Austriaco Lloyd Gemi Acentesi yıllara göre; Mosis, Somunciyan ve Mosis Ağa olarak verilmektedir.

Giresun'daki Vapur Acenteleri ve Yöneticileri, 1901/02 yılına gelindiğinde Vapur Acentesi sayıları % 100 artış göstermiştir. Bunlar: İdare-i Mahsusa Acentesi Hüseyin Efendi, Rus Kumpanyası (*Compagnie Flotte Volontaire Russe, O.Ö.*) Acentesi Aleksandır Kibriyoni; Loyd Nemçe Kumpanyası (*Austriaco Lloyd, O.Ö.*) Acentesi Evyani Papadopulo, Fransız Mesajeri (*Compagnie des Messageries Maritimes, O.Ö.*) Kumpanyası Acentesi Tomiçna, Fransız Pake Kumpanyası (*Compagnie Paquet & A. Deppe, O.Ö.*) Acentesi Misak Felisyan; Yunan Kumpanyası (*C. De Navigation a Vapeur Panhellenique, O.Ö.*) Acentesi Yorgi Pisani; İtalya Kumpanyası (*Société Servici Marittimi, Lloyd Triestino, O.Ö.*) Acentesi Etuvar Piraçto ve Alman Kumpanyası (*Deutsche Levant Linie, O.Ö.*) Acentesi Hochstrasser olmak üzere 8 acente bulunmaktadır (T. 1319: 113).

1903/04 tarihli kayıtlarda ise İtalyan Kumpanyası (*Société Servici Marittimi, Lloyd Triestino, O.Ö.*), Acentesi Mösyö Toma Cina'nın dışında diğer kumpanya görevlilerinin vazifelerine devam ettikleri belgelerden anlaşılmaktadır (T. 1321: 357). Bu kadar acentenin Giresun limanında görev yapması bize deniz yoluyla taşınan mal ve yolcu sayısının potansiyel olarak ne kadar yüksek olduğunu da göstermektedir.

Yrd. Doç. Dr. Özlem Yılmaz<sup>(14)</sup> Giresun'un başlıca Ekonomik Değerleri'ni tanımlarken, "Şüphesiz Giresun hakkındaki değerlendirmelerimizde karşımıza çıkacak ilk önemli ürün fındıktır" diyerek, XIX. yüzyıl ikinci yarısında İngiliz Konsolosluk belgelerine göre, 1858'de fındık hasadının gelmiş geçmiş en yüksek rekolteye ulaştığını, Trabzon ve Giresun 220.000 ilâ 250.000 cwts. (*CWTS - Hundredweight, Eski bir İngiliz İmparatorluk ağırlık ölçüsü. Bir cwt 50.80 kg.*) ve bunun büyük bir kısmının tüketimin çok olduğu Rusya'ya ihraç edildiğini" kaydetmektedir."

Orman bakımından oldukça zengin olan ve daha çok denizyoluyla ulaşımından istifade edilen Giresun'da gemi yapımı da önemli bir payı almaktadır. 1813'de şehirde bulunan Kinneir,

13 Tebliğler bütünsel olarak Canik Belediyesi Yayını - 2013. "Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu" eserinde yer almaktadır.



dağların denize kadar ulaştığını, bundan dolayı çok az arazinin ekilebilir olduğunu, Giresun halkının gemicilikle meşgul olduğunu, gemilerin surlarım hemen altında inşa edildiğini yazmaktadır.<sup>(15)</sup>

1880 yılı raporunda sadece Giresun ve Tirebolu limanlarının üç direkli yelkenli gemiler tarafından ziyaret edildiği ve bu gemilerin inşa edildiği yerler olduğu, bunlardan daha yüksek kapasiteli gemilerin nadir olarak buralardan bulunduğu işaret edilerek, denizin hemen kenarında iki burundan oluşan dağlık bir burun üzerinde uzanan Giresun'daki gemi hareketleri hakkında 1868 - 69 yılı raporuna göre açıklama yapılmaktadır; *"Batı tarafı daha güvenlidir. Trabzon'a giden tüm buharlı gemiler hava koşulları elverdiği ölçüde postalar ve yükler için buraya uğramaktadır."*

Trabzon Vilayeti Salnamesi Cilt 22'de yer alan Samsun, Rize, Giresun, Ordu, Tirebolu iskelelerine ait Rüsumat İstatistikleri 1318 (1903) yılında bu iskelerden yapılmış ithalat ve ihracat yüklerini cinsleri, toplamlarıyla vermektedir.

Son örnek İskenderun Limanı'na aittir;<sup>(16)</sup>

Yardımcı Konsolos Yarbay Percy H.H.Massy, Adana Vilayeti'nde büyük kısmı pamuk olmak üzere ihracatın 657,420 Sterlin artış gösterdiğini belirtmiştir. Bu toplam bir önceki yıl 821,244 Sterlin'dir. İthalat ise gerek navlunların yüksekliğinden ve gerekse karantina kısıtlamalarından dolayı 336,756 Sterlin'den 269,138 Sterlin'e gerilemiştir.

1913'de İskenderun Limanı'na 172,246 register ton toplamında 136 İngiliz bayraklı gemi gelmiştir. Seferlerine devam eden şirketler Hidivyal Mail Line ve Bell's Asia Minor Steamship Co. gemileridir. İthalatta düşüş olmuştur. Mamafih Prince Line gemileri İngiltere mahreçli yüklerini Beyrut veya İskenderun Limanı aktarmalı olarak sürdürmüşlerdir.

**Tablo - 1900 yılında İskenderun Limanı'na gelen gemiler**

Bayrak	Buharlı Gemi			Yelkenli Gemi			Toplam		
	Gemi	Tonajı	Mürettebatı	Gemi	Tonajı	Mürettebatı	Gemi	Tonajı	Mürettebatı
İngiltere	127	87,273	3,752	...	...	...	127	87,273	3,752
Fransa	36	63,488	3,049	...	...	...	36	68,488	3,049
İtalya	11	12,806	454	12	8,315	156	23	21,121	610
Avusturya	76	113,502	4,181	...	...	...	76	113,502	4,181
<b>Osmanlı</b>	<b>59</b>	<b>37,667</b>	<b>2,293</b>	<b>327</b>	<b>5,499</b>	<b>827</b>	<b>386</b>	<b>43,166</b>	<b>3,120</b>
Alman	13	18,008	345	...	...	...	13	18,008	345
Yunanistan	27	9,717	18,008	15	5,288	130	42	15,005	673
Rusya	...	...	9,717	1	134	6	1	134	6
Sakız	...	...	...	2	255	10	2	255	10
<b>TOPLAM</b>	<b>349</b>	<b>347,461</b>	<b>14,617</b>	<b>357</b>	<b>19,491</b>	<b>1,129</b>	<b>706</b>	<b>366,952</b>	<b>15,746</b>

15) John McDonald Kinneir, Journey Through Asia Minor, Armenia and Koordistan in the Years 1813 and 1814, London, 1818. s.328

16) Osman Öndeş-İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre Mersin ve İskenderun Limanları, (1887 - 1914); MDTO - Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını, 2014.

İskenderun Körfezi'nde gemiler sahile yakın olarak demirlemekte ve tahmil tahliye mavnalarla yapılabilmekteler. Sahilde üzerinde buharlı bir vincin çalıştığı 100 metre kadar uzunluğunda demir ayaklı rıhtım bulunmaktadır.

İskenderun Limanı'ndan buğday, sığır ve koyun gibi canlıhayvan ihracatı 1909 fiyatlarıyla yapılabilmıştır.

1913'de Bağdat Demiryolu inşaatı devam etmiştir. Radjou'ya yaklaşan demiryolu inşaatına bağlı olarak ilk tünel inşa halindedir.

**Tablo - 1913 Yılında İskenderun Limanı'na Gelen buharlı gemiler**

Bayrak	Buharlı Gemi		Yelkenli Gemi		Toplam	
	Gemi	Net Tonajı	Gemi	Net Tonajı	Gemi	Net Tonajı
İngiliz	90	140,313	37	31,933	136	172,246
ABD	35	23,479	...	...	35	23,479
Avusturya	59	115,698	6	4,482	65	120,180
Belçika	1	1,019	...	...	1	1,019
Danimarka	1	929	...	...	1	929
Hollanda	2	1,510	1	755	3	2,265
Fransız	24	54,667	...	...	24	54,667
Alman	25	45,031	3	4,999	28	50,030
Yunan	...	...	1	705	1	705
İtalyan	24	41,889	...	...	24	41,889
İran	2	863	...	...	2	863
Romanya	3	1,955	...	1,966	3	1,955
Rus	113	199,066	3	...	116	201,032
<b>Türkiye</b>	<b>2</b>	<b>2,618</b>	<b>...</b>		<b>2</b>	<b>2,618</b>
<b>Toplam</b>	<b>390</b>	<b>629,037</b>	<b>51</b>	<b>44,840</b>	<b>441</b>	<b>673,877</b>

**Tablo - 1913 Yılında İskenderun Limanı'na Gelen yelkenli gemiler**

Bayrak	Yüklü		Balast		Toplam	
	Gemi	Tonajı	Gemi	Tonajı	Gemi	Tonajı
Mısır	...	...	2	750	2	750
<b>Türkiye</b>	<b>253</b>	<b>1,913</b>	<b>596</b>	<b>3,532</b>	<b>846</b>	<b>5,455</b>
<b>Toplam</b>	<b>9253</b>	<b>1,923</b>	<b>598</b>	<b>4,282</b>	<b>851</b>	<b>6,205</b>



Tablo - 1913 Yılında İskenderun Limanı'ndan Giden yelkenli gemiler

Bayrak	Yüklü		Balast		Toplam	
	Gemi	Tonajı	Gemi	Tonajı	Gemi	Tonajı
Mısır	2	750	...	...	2	750
<b>Türkiye</b>	<b>87</b>	<b>1,055</b>	<b>762</b>	<b>4,400</b>	<b>849</b>	<b>5,455</b>
<b>Toplam</b>	<b>89</b>	<b>1,805</b>	<b>762</b>	<b>4,400</b>	<b>851</b>	<b>6,205</b>

I.Dünya Harbi'nin patlak vermesiyle, Osmanlı İmparatorluğu Almanya'nın yanında savaşa girmiştir. Dünya savaşı koşullarında artık İngiltere'de ve Osmanlı İmparatorluğu birbirlerine karşı düşman devletlerdir ve amansız savaş yılları 1918'e kadar devam edecektir.

I.Dünya Harbi'yle birlikte Osmanlı İmparatorluğu topraklarında görev yapan konsolosların hazırladıkları raporlar 1914 yılı itibarıyla sona ermiştir.

Ancak Osmanlı bayraklı buharlı gemiler artık tablolarda görülmüyorsa, bunun büyük nedeni Balkan Harbi ve ardından I. Dünya Harbi'ne giden yoldaki seferberliktir.

Ayrıca Kapitülasyon belâsı yüzünden tüm imkanlardan mahrum kalan Türk denizcisi, haliyle buharlı gemi devrimine ayakuyduramamıştır. Tablolarda XX yüzyıl başında hâlâ yelkenli gemi hareketleri olarak Mısırlı ve Osmanlı tekne sahiplerinin yeralması ibret dolu bir gerçeği ortaya koymaktadır.

Samsun, Trabzon, Giresun, Mersin ve İskenderun limanlarından aktardığım bu örneklerde "Osmanlı" veya "Türk" isimleri altında yeralan Türk armatörler kimlerdi muhakkak belgelerden ortaya çıkartılmalıdır.





## Bilinmeyen Türk Armatörlerini tespit etmek adına

Bilinmeyen Türk armatörlerinin izlerinin bulunması konusunda bu cevapsızlığı soru halinde bırakamazdım. Dünya deniz ticaretinin nüfus kütüğü diyeceğim Lloyd's Register arşiv kaynaklarına müracaat ettim. Bu çalışmam sırasında, çok önemli bir soruya cevap bulabildiğimi gördüm; *"İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı Liman Kentlerinde Deniz Ticareti - Limanlar, - (1887 - 1914)"* kitabımı çalışırken ve aynı zamanda Liman Kentleri Salnamelerini incelerken, listelerde sayıya dayalı *"..şu kadar Osmanlı yelkenlisi"* gibi ifadelerden başka bilgiler bulunmuyordu. Bu yelkenli teknelerin sahipleri kimlerdi, bu soruyu daima kendime sormaktaydım.

Lloyd's Register kayıtlarına ulaşmak suretiyle muazzam bir bilgi kaynağının ayrıntılarını temin ettim ki, bu bilgileri ayrı bir çalışmayla 1764'den itibaren kaynak eserde vermek mümkündür ve son derece önem arz etmektedir, derim.



Lloyd's Register of Ships kayıtları 1764 yılından başlamaktadır. Ancak halen 1899 yılı dahil olmak üzere PDF formatında taranmış bulunmaktadır. Yelkenli gemilere ait kayıtlardan 1893 - 4 ve 19896 1899 yılları PDF ortamında taranmıştır. Bu yılları kapsayan buharlı gemiler ciltlerinin bilgisayar ortamına aktarılmasının devam ettiği belirtilmektedir.

1930 - 1945 yılları Lloyd's Register's Information Centre işbirliğinde Southampton City Libraries and Archives Service - Southampton Kent Kütüphanesi ve Arşiv Hizmetleri bölümü ile "Plimsoll Ship Data Project" uyarınca dijital hale getirilmiştir.

Böylece geminin adını yazdığınızda karşınıza bu tarihler içersinde inşa edilmiş bir ticaret gemisinin tüm kimlik bilileri ayrıntılarıyla karşınıza çıkmaktadır.

Ancak bunun son derece sabırlı ve dikkatli ve de uzun soluklu bir çalışma olduğu hatırlanmalıdır. Zira, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne geçişte Türk armatörünün sahip olduğu gemiler son derece yaşlı ve hatta bazıları 60 yaşını aşmış gemiler olduğundan, geriye dönerek yapılacak araştırma ayrı bir çalışmayı gerekli kılmaktadır.

1864 - 1866 yıllarına ait Register Book - Gemi Kütük Kitabı PDF formatına aktarılmıştır. Register of Ships online olarak izlenebilmektedir. Fakat "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserim XIX. Yüzyıl ve sonrasını içerdiğinden, bu eserle bağlantılı olarak bir bölüm, *çalışma alanım dışında bırakılmıştır*.

Fikir vermesi bakımından çok özet bazı bilgileri seçtim ve bu satırlara aktardım;

1894 Lloyd's Register'de sicil kaydı olan Türklere ait yelkenli gemi listeleri, Osmanlı İmparatorluğu'nda Osmanlı kimliği altında Rum gemicilerin yelkenli teknelerde çok yoğun gemicilik yaptığını göstermektedir. Yine bu listelerde Türk yelkenli tekne sahipleri azınmayacak sayıda olduklarını göstermektedir.

Yine bu listelerde her bir gemi sahibinin adı, teknesinin adı kayıtlı olduğundan, bu kütükler sayesinde nice isimsiz Osmanlı - Türk armatörünü isimleriyle ve saygıyla anmamız mümkün olmaktadır.

Bu listelerden seçtiğim bazı teknelere ait bilgiler şöyledir;

1. 1860 inşa *Jasagoğlu(!) Etem* (İlk adı - *Giulisani*) sahibi *Pehlivanzâde Ali Bey*. İnşa yeri *Cenova*. Bağlama yeri *Napulia*.
2. 1870 inşa *Nazif Ömer*, (İlk adı - *Pinus*. Sahibi *Nazif Ömer*. Tekneye sahip oluş tarihi 1895. İlk sahibi *G.Baccarcich*. İnşa yeri *Fiume*. Bağlama limanı *Üsküdar/İstanbul*.
3. 1877 inşa *Mehmet Emin* (İlk adı - *Hair*). İnşa Yeri ve ilk sahibi - *Belli değil*. Sahibi *İnebolulu Mehmet Emin Kaptan*. Bağlama limanı *İstanbul*.
4. 1889 inşa *Aya Marina*, sahibi *Meis Adalı J.Yanaki*. İnşa yeri *Meis*.
5. 1882 inşa *Aya Adelfi* sahibi *Uncuzâde Apik Efendi*. İnşa yeri *Yunanistan*. Bağlama yeri - *Üsküdar*.
6. 1864 inşa *Aya Atanasyo* sahibi *İzmirli Marko Kaptan*. İnşa yeri *Bartın*.
7. 1864 inşa *Aya Athanosios* sahibi *İstanbulu Mikhael Çamuridis Kaptan*. İnşa yeri *Sinop*.
8. 1883 inşa *Aya Constantinou*, sahibi *İstanbulu Tijar Anastassisdi*. İnşa yeri *İngiltere*.
9. 1880 inşa *Aya Dimitrios* sahibi *İkaryalı Dimitri Saphos*. İnşa yeri *Sakız*.

10. 1884 inşa Çakır Mehmed sahibi Uncıyan ve Koçzâde Mustafa. İnşa yeri-istanbul.
11. 1871 inşa Ayos Barbios sahibi Kuyucubaşu Oğlu Karalambos ve Kardeşleri. İnşa yeri Kerasunde/Giresun.
12. 1869 inşa Ayos Anastasios sahibi Manol Pappa. İnşa yeri Sinop.
13. 1870 inşa Bartın sahibi Tirebolulu Hacı Osman. İnşa yeri Tirebolu.
14. 1870 inşa Bartın sahibi Mustafa Şakir'in kızları. İnşa yeri Bartın.
15. 1870 inşa Bartın sahibi Bartınlı Dervişzâde Ahmed ve Ortakları. İnşa yeri Bartın.
16. 1866 inşa Kelere sahibi Yusuf Aslan . İnşa yeri Fiume.
17. 1868 inşa Derviş-i Bahri sahibi Unişli (!) Muna Kaptan. İnşa yeri Sinop ve inşa kalfası Akbaş Usta.
18. 1876 inşa, Derviş-i Bahri sahibi Alaplı Pehlivan oğlu Hüseyin. İnşa yeri Alaplı.
19. 1884 inşa Derviş-i bahri sahibi Bıçakçı Hacı Halil Efendi. İnşa yeri Şile.
20. 1869 inşa Hacı Ali sahibi Sadık Bey. İnşa yeri Recco.
21. 1869 inşa (İlk adı Due Fratelli Bahtesi) Halil Ağa sahibi Süleyman Halil Ağa. İnşa yeri Lussin Piccolo.
22. 1894 inşa Selamet-i Hayır, sahibi Ahmet İlyas. İnşa yeri ve bağlama limanı Karaadjaz (Tam okunamadı).
23. 1894 inşa Mustafa Tosun, sahibi Mustafa Tosun. İnşa ve Bağlama yeri - Sinop.
24. 1892 inşa Şahin-i Bahrî (A.Uzun), sahibi Kaprel Manukyan. İnşa yeri Karaağaç. Bağlama yeri-istanbul.
25. 1896 inşa Hacı Mehmet Hüseyin sahibi Hacı Mehmet Hüseyin. İnşa yeri Amasra.
26. 1871 inşa (İlk adı Bulia Scuttarina) Sait Süleyman Billahi sahibi Sait Süleyman Billahi. İnşa yeri Littlehampton.
27. 1891 inşa Süleyman Ömer sahibi Hacı Mustafa Bostancıoğlu. İnşa yeri Karadağ.

Lloyd's Register kayıtlarına ulaşmak suretiyle muazzam bir bilgi kaynağının ayrıntıları ortaya çıkmaktadır. Bu bilgileri ayrı bir çalışmayla 1764'den itibaren içerek şekilde "Osmanlıda Yelkenli Gemiler Lloyd's Register Kayıtları" gibi bir başvuru eserde vermek mümkündür ve son derece önem arz etmektedir, derim.

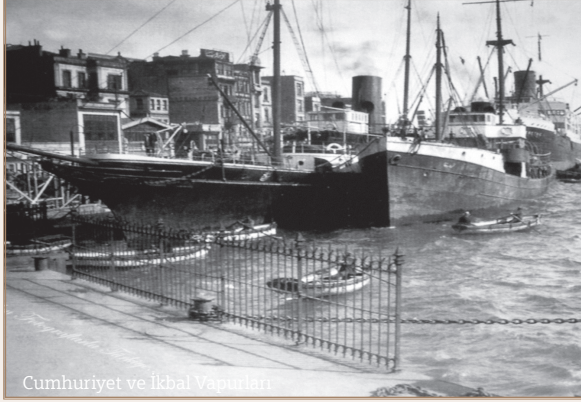
Bu konuda "Kurucaşile Yerel Tarih Araştırmaları" takdir dolu belgeleri içermektedir.

Başbakanlık "Osmanlı Arşivleri ve Temettuat Defterlerinde Tekne Yapımcıları ve Kaptanlar" gibi son derece önemli kaynak olan bu çalışmalar, bir eser halinde neşredilmiş midir, ben tespit edemedimse de, internet ortamında muhakkak okunmalıdır derim.

Bu kaynak araştırmaya göre, Amasra, Bartın, Kurucaşile, İnebolu, Şile, Ömerler, Kırkakak, Şeyhli, Timurciler (Demirciler), Hacılar, Kelik (Kırlık Müslüm Hoca Köyü), Kapısuyu, Tekkeönü, Çakraz, Göçgün, Çambu gibi kariyeler ahşap tekne yapımlarıyla meşhurdular. Buralarda inşa edilen çok sayıda çektirme vardır ve haliyle sahipleri büyük çoğunlukla armatör olan Osmanlı denizcileridir ki, metinde "Kaptanlar" tabir edilmektedir.



## Geçmiş zaman olur ki.



**1 Ocak 1930**

**İstanbul limanı için nereden ıslahata başlanmalı?**

Liman Ahırkapı'ya doğru genişletilmelidir. Bazı uzmanlar Karaköy Köprüsü'nün kaldırılmasını taşımacılığın feribotlarla yapılmasını savunmaktadırlar.

Liman İnhisar Şirketi tarafından bu teklif hayretle karşılanmış ve böyle bir projenin limanın genişleyerek düzeni temin etmesinden ziyade liman işlerini

büsbütün müşkülâta maruz bırakacağını beyan etmişlerdir.

Bir başka uzman kişi, İstanbul limanından Karaköy Köprüsünü kaldırmak ve limanı Ahırkapı Feneri'nden sonra genişletmek lazımdır demiştir.

Limanın genişletilmesi ve işlerin kolaylaştırılması Ahırkapı ile Yeşilköy'e kadar olan sahada bazı liman yatırımları yapılması ve Boğaziçi ile Adalara doğru da sahaların açılması lazım gelir denmektedir.

Haliç'te çamur yığımından adacıkları husule gelmekte olduğu cihetle Haliç tarama makineleriyle temizlenmeli, Sirkeci Haydarpaşa arasında feribot çalıştırılmalıdır.

Bundan başka Serbest liman bölgesi ihdas edilmelidir.

**2 Ocak 1930**

**Bahriyuna ilan olunur**

Tahlisiye Umum Müdürlüğü'nden

Karadeniz'deki Ereğli'nin şimalindeki Bababurun Feneri'nin bulunduğu mevkide bir kampana tesis edilmiştir.

El ile müteharrik bu kampananın 4 Ocak 1930 tarihinden itibaren sisli, puslu ve tipili havalarda her iki dakikada bir yekdiğerinin müteakip kısa fasıla ve sadalarla beş defa çalınacağı Bahriyuna ilan olunur.

**3 Ocak 1930**

**Batan Vapur**

Marmara'da çarpışmış olan Varna ve Hrisis isimli Vapurlarının tahkikatına devam edilmektedir. Batan Varna vapurunun 27 kişilik mürettebatından sadece üçünün cesedi Marmara Adası'na vurmuştur.

Kaza sırasında yakın mevkide seyretmekte olan İsveç bayraklı Oscar II gemisinin İmdat işareti almasına rağmen kaza yerine gitmediği iddia olunmaktadır.

Yine aynı kaynak araştırmadan birkaç örnekle, Karadeniz insanının denizlerle nasıl bağlantılı olduğu görülecektir. "Amasralı ve Kurucaşileli Kaptanlar"<sup>(17)</sup> başlığıyla verilen kaptanlar, aslında sermayecilik yapan armatörlerdir. Bu bakımdan şöylecene aktardığım birkaç örnek bilgi vermeye yeterli olacaktır;

*Zonguldak sandalcılarından Kurucaşileli Rasim ve mavnacılardan Kilyoslu Hasan Çavuş ile Liman Çavuşu Niyazi'ye birer kıta Tahlisiye Madalyası itası. Tarih: 07/Z /1329 (Hicrî)*

*Kurucaşileli Mustafa Kaptan'ın ortak olduğu geminin hisseleri el değiştirdiğinden yeniden sened-i bahrî verilmesi. Tarih: 08/B /1277 (Hicrî).*

*Kurucaşileli Ahmed Kaptan'ın hissedarı olduğu çekdirme tabir olunan gemi için müceddeden sened-i bahrî verilmesi. Tarih: 16/R /1277 (Hicrî).*

*Kurucaşile İskelesi'nde inşa edilen ve Tekeönülü Ali Kaptan'ın kullandığı gemiye sened-i bahrî verilmesi. Tarih: 15/Ş /1276 (Hicrî).*

*Kurucaşileli Çelebioğlu Mehmed Reis'in kaptanlığını yaptığı gemiye sened-i bahrî verilmesi. Tarih: 17/Ca/1276 (Hicrî).*

*Kuruca Şileli Koca Mehmed'e ait Kanca Başlı Martiko ve Gidroslu Kesim Hüseyin oğlu Hüseyin'e ait Beş Çifte Berik isimli gemilere sened-i bahri verilmesine dair Tersane Nazırı Tevfik'in yazısı üzerine buyruldu. Tarih: 11/N /1262 (Hicrî).*

*Dersaadet'e gitmek için hareket eden ve Karadeniz'de Ebruh açıklarında batan, Kurucaşile nahiyesi Kapısu karyeli Hacı Memiş'in yelkenli gemisindeki yük ve insan zayıatı hakkında malumat. Tarih: 10/Ra/1333 (Hicrî).*

17) Nihat Yasa, "BOA Kayıtlarında Amasralı ve Kurucaşileli Kaptanlar", Kurucaşile Yerel Tarih Araştırmaları,2008.



## Osmanlı İmparatorluğu son yüzyılında Vapurculuk Şirketleri



I.Dünya Harbi seferberlik uygulamalarına nedeniyle elkonulan ticaret gemileri Haliç'te Cibali kıyıları önünde kıçtan kara bağlanmış ve Bahriye Nezareti emrine verilmişlerdir. Fotoğrafta görülen dört bacalı harp gemisi Midilli (Breslau) kruvazörü ve sağdaki iki bacalı harp gemisi Barbaros Hayreddin zırhlısıdır. Osmanlı ticaret gemileri karşı sahilde borda bordaya bağlı olarak görülmektedirler. Kaynak - Illustrated War News

### Osmanlı limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı Sefaini Osmaniye (Türk armatörüne) verilmelidir.

Ayıntap Mebusu Ali Cenani Bey ve Rûfekası(arkadaşları), 18 Şubat 1331(1915) Perşembe günü Mebusan Meclisi toplantısında "Sevahili Osmaniye'de nakliyat bahriyenin Sefaini Osmaniye'ye hasır ve tahsis hakkında" kanun teklifinde bulunurlar.

Mebusan Meclisi Reisi okunmasını istemesi üzerine bu layiha mazbatasını Mecliste okunur. Okunduğu şekliyle bu mazbata şöyledir; "Heyeti Umumiyyeye Sevahili Osmaniye'de Nakliyatı Bahriyenin Sefaini Osmaniye'ye Hasır ve Tahsisi Hakkında Ali Cenani Beyle Rûfekasının Teklifi Kanunî Layihası Üzerine Layiha Encümeni Mazbatasını Sevahili Osmaniye'ye nakliyatın Sefaini Osmaniye'ye münhasır olmasına dair Ayıntap Mebusu Ali Cenani Bey ve rûfekasının teklif ettiği dört maddelik layihai kanuniye, Encümenimizde müzakere ve tetkik olundu. Sevahili Osmaniye'de bilcümle nakliyatın Sefaini Osmaniye tarafından icrası, Devletin bir hakkı meşruti olup, şayanı kabul görülmüş olmakla, Heyeti Umumiyyeye takdim kılındı. 18 Şubat 1331."<sup>(18)</sup>

18) Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi Otuzyedinci İnikad 18 Şubat 1331 (1915) Perşembe.



Böylece, Kanuni Sultan Süleyman tarafından verilen Kapitülasyon hakları nedeniyle asırlar boyunca giderek bir milli felaket haline gelen yabancı egemenliği içerisinde, Kabotaj hakkının tesisi ilk kez Ali Cenani ve arkadaşları tarafından Mebusan Meclisi'ne getirilen bu kanun teklifi ile gündeme gelir ve yasa olarak gerçekleşir.



Bu yasa I.Dünya Harbi koşulları içerisinde zaten geçerli olamayacak, gerçek kabotaj hakkı ancak Lozan ile gelecektir.

24 Şubat 1331 (1915) Çarşamba günkü Mebusan Meclisi toplantısında ise I. Dünya Harbi'nin getirdiği koşullar nedeniyle tüm hususi teşebbüs ticaret gemilerine seferberlik amaçlı olarak elkonulmasına karar verilmiştir.<sup>(19)</sup>

Elkonulan gemiler gibi zabitan ve mürettebatına sağlanacak özlük hakları da bu toplantıda verilen *"Tedariki vesaiti nakliyei bahriye, mavuna ve at kayığı ve salapuryaların esnayı seferberide sureti istihdamları ve Karadeniz'den maden kömürü nakleden sefain ve mürettebatı hakkında kanunu muvakkat"* başlıklı Geçici Kanuna göre; *"Madde 1. Seferberliğin ilanı tarihinden itibaren nihayetine kadar vesaiti nakliyei hükümetin ademi kifayesi halinde, tahakkuk edecek ihtiyaç ile, eshabının tahtı tasarrufunda bulunan vesaiti mevcude adedine göre binnisbe gerek bahr ve nehir ve gerek göl ve cedvellerde icrayı sefer eden bilumum vesaiti nakliye, kaffe alât ve edevatı müteferriyasıyla Harbiye veya Bahriye Nezaretlerinden vuku bulacak talep üzerine nakliyatı askeriye tahsis ettirilir."* denilmektedir.

Madde 2 ile ticaret gemilerine elkonulmasının şekli ve elkoyacak makamı belirterek şöyle denilmektedir; *"Madde 2. Vesait-i Nakliye, Liman Reisleri ve bulunmadığı takdirde en büyük*

19) 24 Şubat 1331(1915) Sf.285 - 288 Çarşamba, Devre 3, Cilt 2 İçtima Senesi 2.



*Mülkiye ve Donanma - yı Osmânî veya tek bir sefîne-i Harbiyye Kumandanı ve Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye Süferâ ve Şehbenderleri ve Memurîn-i Hariciyyesi taraflarından Harbiye veya Bahriye Nezâretinin talebi üzerine nakliyât-ı askeriyyeye tahsis ve keyfiyet, derhal esbabına tahriren tebliğ olunur."*

Seferberlik nedeniyle elkonulam ticaret gemilerinde ticari eşyanın bulunması halinde bu eşyanın hükümet memuru gözetiminde tahliye edileceği, bu yük tahliye edildiği yerde üç ay kaldırılmazsa müzayede edilmeksizin satılacağı da Madde 3 ile belirlenerek şöyle denilmektedir; *"Madde 3. Nakliyyat-ı Askeriyyeye tahsis olunan vesait-i nakliyedeki yolcular ile sefinenin teferruatından olmayan ve kumanyadan hariç bulunan eşyayı ticariyye-i sairenin tahliyesi icap ettiği takdirde ikinci maddede de muharrer memurin tarafından tayin olunacak mahfuz bir mahalle Hükümet-i rnahalliyyenin taht-ı zamanında olarak derhal ihraç ve keyfiyete, hemen eshâb-ı eşyaya tebliğ ve eşyanın tahliyesi esnasında vukua gelecek hasar taraf-ı Hükümetten tazmin olunur. Tahliye edilen eşya, derhal ve eşyâ - yı saire tarih-i tebliğden itibaren üç ay zarfında kaldırılmazsa, Hükümeti mahalliye vasıtasıyla, usulen, bilmüzâyede satılarak esmanı Mal Sandıklarında emaneten hıfzedilir. Memâlik-i ecnebiyyede satılan eşya esmanı, Memurîn-i Hariciyye tarafından Maliye Nezâretine irsal kılınır."*

Seferberlik nedeniyle ekonulan ticaret gemileri zabitanı ve mürettebatına maaşları ve sair tazminatları nasıl ödenecek, bu husus da Madde 5'de belirtilmiştir ki bu madde şöyledir; *"Madde 5. Nakliyât-ı askeriyyeye tahsis edilen vasait-i nakliyenin kaptan ve mürettebatı meyanında mükellefiyet-i askeriye haricinde bulunanlar, zaruret halinde, maaşları ile hizmete mecburdurlar. Mükellefiyet dahilinde bulunanlar hakkında, Mükellefiyet - ! Askerîye Kanunu veçhile muamele olunurlar. (Mükellefiyet dahilinde olsun, olmasın vasait-i nakliye mürettebatından esnayı hizmette malûl olan Kaptan ve Çarkçılarına, hizmet maaşlarının 11 Ağustos 1325 tarihli Askerî Tekâüt Kanununun 26 nci maddesinde gösterilen derece-i mâlûliyyete göre muayyen olan % 90, 80, 70, 60, 50 veya 40 nisbetinde maluliyet maaşı tahsis olunur. Bunlardan vefat edenlerin aileleri hakkında kanun-u mezkûrun 35 inci maddesi tatbik edilir; fakat 26 nci maddede gösterilen birinci derecede maluliyet maaşının miktarı işbu kanuna tevfikân tayin kılınır. Sair müstahdemine Askerî Tekâüt Kanununun 27 inci maddesi mucibince, bunlardan kaza dolayısıyla vefat edenlerin ailesine 36 nci maddesi mucibince maaş tahsis olunur.)"*

Madde 8, ticaret gemilerinin seferberlik nedeniyle askerî amaçlarla kullanılması halinde sefer yapıyorsa veya bir iskelede veya bir mahalde beklemesi durumunda da kira bedeli ödeneceğini kurala bağlamaktadır.

Bu madde şöyledir; *"Madde 8. Vasait-i nakliyyeye tahsis olunduğu zamandan itibaren seyr ve tevakkuf halinde berveçhiâtî bedel-i îcâr ita olunur. Vasait-i nakliye, tahsis olunduğu mahalden fekk-i irtibat ettiği ândan itibaren semt-i maksûtlarına vusullerine ve oradan hareketle mensup oldukları limana avdetlerine değîn sefinenin safî tonilatosu itibariyle her tonilatodanın her mîl-i bahrî hissesi için safî tonilatosu 101'den 300 tonilatoya kadar olan sefâine 5, 301'den 500 tonilatoya kadar olan sefainin 300'den fazla tonilatosu için, 501'den 1000 tonilatoya kadar sefainin 500'den fazla tonilatosu için 3, 1001 tonilatodan fazla tonilatosu sefain için 2 para hesabıyla ücret ita olunur. Devr-i çarh masarifi, takdir olunan ücretin nısfını tecavüz ederse, fazlası ve kanallar masarifiyle fenerler, liman, şamandra, tahlisiye ve sıhhiye ve rihtım misillü rüsûm-u bahriyye, Hükümet tarafından ayrıca tesviye olunur. 100 tonilatodan aşağı olan sefain ile makinesiz yelken ve kürekle seyreden vasait-i nakliyyeye al el usul yevmiye üzerinden ücret takdir ve ita kılınır, l'den 500 tonilatoya kadar olan sefainin her ne suretle olursa olsun içereceği eyyâm-ı tevakkuf ve küsuratı için her safî tonilatosu basma yevmiye 100*

*Para, 500'den yukarı tonilatosu olan sefainin 500'den fazla tonilatosu için yevmiye 50 para üzerinden tazminat hesap ve ita olunur."*

Bu geçici kanunla tüm ticaret gemilerine kademe kademe elkonulacak ve gemiler askeri nakliye gemisi kavramında Haliç'e çekilerek, sefer emirlerini beklemeye başlayacaklardır.

Balkan Harbi gibi, hemen ardından gelen I.Dünya Harbi'yle yeniden felakete maruz kalan Osmanlı İmparatorluğu'unda zaten çok zor koşullarda çalışmakta olan ve hatta varlığını sürdürmekte inanılmaz fedakarlıklar gösteren bir avuç Türk armatörü, bu kez 1918 sonuna kadar deniz ticareti dünyasından silineceklerdir.

Bu kayboluşun çok ilginç bir fotoğrafı Illustrated War News dergisinin 4 Ağustos 1915 tarihli sayısında yer almıştır.<sup>(20)</sup>

Lozan antlaşmasındaki Bahri Kabotaj hakkı uygulanması 1 Temmuz 1926'dan itibaren Türk devletine geçti. Böylece denizde Türk limanları arasındaki taşımacılık tamamen Türk bayraklı gemi ve vapurlarla yapılmaya başlandı. Bu gün (26 Temmuz), 1935 tarihinden itibaren kabotaj bayramı olarak kutlanmaya başlanmıştır.<sup>(21)</sup>

1926 yılının 1 Temmuz tarihli Milliyet gazetesinde kısaca şöyle bahsedilmiştir. "*Kabotaj hakkı bizimdir. Milli Sefaini Selamlar, bütün Türk deniz işçilerine muvaffakiyetler temenni ederiz.*"

"Ankara, 30 (A.A.) Ticaret Vekili Rahmi Beyefendi, Anadolu Ajansı muhabirine şu beyanatta bulunmuştur:

*Genç Türkiye Cumhuriyetinin Lozan'da kazandığı büyük zaferlerden biri olarak kabotaj hakkının üzerine tanzim edilen Kabotaj Kanunu, 1 Temmuz 1926'dan itibaren yürürlüğe girmiştir.*

*Bugünden itibaren limanlarımız arasındaki Taşımacılık yalnız Türk vapurlarıyla yapılacak ve şimdiye kadar geçici olarak bu haktan istifade eden yabancı vapurlar bundan sonra Türkiye Limanları arasında yük ve yolcu nakledemeyeceklerdir.*

*Kabotaj hakkının uygulanmasıyla Milli Sefain gerekli tertibatı tamamıyla almışlardır."*

Bu aynı zamanda Atatürk Türkiye'sinin gerçekleştirdiği devrim ve atılımlardan birisidir.

1924 yılında Marmara, Kocaeli, Miralay Nazım (Kurtarma Römorkörü) adları verilen vapurlar, 1925'te hepsi yolcu ve yük gemisi tipinde hepsi beş (5) tane gemi daha satın alınmış (Çanakkale, Anafartalar, Antalya, Mersin, Büyükkada ismi verilen), 1927 yılında da beş (5) gemi daha satın alınarak Türkiye Seyrisefain idaresi ve Türk Denizciliği büyük kapasite ve güç kazanmıştır.

Gazi Mustafa Kemal İzmir Vapuru Hatıra Defterine şunları yazmıştır: "*Seyrisefain idaresinin, intizam ve mükemmeliyetini her fırsatta her yerde gördüm. Bu defa bana İstanbul'dan Samsun'a kadar pek güzel ve rahat seyahat temin eden İzmir Vapuru da bu takdire şayan bir numunesidir.*

*16 Eylül 1928 Gazi Mustafa Kemal."*

Yeni alınan gemi ve vapurlarla kapatılan hatlar yeniden açılmaya başladı. 1927 yılında (Romorkör, motorlu ve mavnalar hariç olmak üzere) 44 yolcu gemisi vardı. Bu 63.230 tona

20) Atlas Tarih Dergisi, Nisan - Mayıs 2015, Sayı 33 "Çanakkale Özel Sayısı" Sf.146.

21) Eser Tutel, Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları., İstanbul 2006



yükseldiğini gösteriyor. 1923'te bu rakam 23.630 gros ton'du.

1 Temmuz 1933 tarih ve 2248 Sayılı kanunla Türkiye Seyrisefain İdaresi lağvedilerek, yerine üç bağımsız müdürlük kurulmuştur. Bunlar;

1. Devlet Demir Yolları İşletmesi Müdürlüğü,
2. Akay İşletmesi Müdürlüğü,
3. Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü'dür.

Cumhuriyet'e intikale kadar şahıs teşebbüsleri Osmanlı armatörü olarak gösterilmelidir. M. 1913 (H.1329) Osmanlı Ticaret-i Bahriye Sâlnâmesini kaleme alan Süleyman Nutkî'dir. Bahriyye-i Ticariyye Salnamesi'nin son senesi kayıtlarında mevcut armatörlük şirketleri ve bu şirketlere ait bilgiler şöyledir:<sup>(22)(23)</sup>

### Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi

Mısırlı Halil Paşazâde, Abbas Paşa tarafından kurulmuş iken, daha sonra bir Anonim Şirket haline dönüşmüştür.

İdare hanesi (Yönetim Merkezi) : Galata'da, Arabyan Han'ında hususi bir dairedir.

Genel Müdür ve Güverte Müfettişi : Yusuf Bey'dir.

Makine İnspektor'ü (Müfettiş) : Ali Bey'dir.

Alameti Farikası : Mavi zemin üzerinde ehram şeklindedir.

Mevcûd Vapurları

İsmi	Rüsûm Tonilatası
Tahir	780
Heybeliada	529
Kınalıada	179

### Hilal Osmanlı Anonim Şirketi

İdârehânesi : İstanbul Rıhtım Hanı'nda

Müdürü : Giritli Nâfi Beğ

Güverte İnspektörü (Müfettişi) : Şevket Bey

Makine İnspektörü (Müfettiş) : Kadri Efendi

Meclis İdare Reîsi : Davâ Vekili Behrâm Efendi

Alâmet-i Fârikası (İşareti) : Kırmızı Zemîn üzerine beyaz hilal.

Şirketin Mevcut Vapurları

İsmi	Rüsûm Tonilatası
Hilal	935
Güzel Girid	602
Millet	319

22) Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariyye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara - 2006.

23) Bahriyye-i Ticariyye Salnamesi, s.67 - 71

**GümüŖciyân Vapur Ŗirketi**

İdârehânesi	: Galatada Liman Dâiresi Karşısında Dâire-i Mahsûsa
Sahib ve Müdür'î Umûmî	: Mıgırdıç GümüŖciyân Efendi
Alâmet-i Fârikası (İŖareti)	: Bacalarda beyaz ay yıldız
Ŗirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Resûm Tonilatası
Mahmud Ŗevket PaŖa	1743
Seyyâr	2140
On Temmuz	1486
Zonguldak	780

**Beykoz Vapur Ŗirketi**

Sahib ve Müdürleri	: Mustafa ve Hacı Ali Beyler
Alâmet-i Fârikası	: Beyaz zemin üzerine ufkî iki kırmızı hat
Ŗirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rûsum Tonilatası
Beykoz	870
Hanefiyye	240

**Selânik Osmanlı Anonim Ŗirket-i Bahriyesi**

İdârehânesi	: Galata Kara Mustafa PaŖa Sokağında
Meclis İdâre Reîsi	: Sâmi Sezâr Efendi
Müdür-i Umûrî	: Setrak Efendi
Alâmet-i Fârikası	: Beyaz zemin üzerine iki kırmızı hilal arasında kırmızı çapa.
Ŗirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rusûm Tonilatası
Kendire	181
Tevfikiyye	344
Seyyâre	Takriben 50 : 60
Hikmet	-
Hâvir	-
Katrîn	-

**Erdekli Râsim Ŗirketi**

İdârehânesi	: Galata Kutu Hanı'nda
Sahib ve Müdür-i Umûru (Genel Müdür)	: Erdekli Râsim Bey
Alâmet-i Fârikası	: Beyaz zemîn üzerine etrafı kırmızı zemin ve ortasında çifte kırmızı çapalı filamadır.
Ŗirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rûsûm Tonilatası
Bandırma	297
Erdek	415



**Trabzon Necât Vapur Şirketi (Kollektif)**

Merkez İdârehânesi	: Trabzonda Hüseyin Celal Efendi ve Şurekâsı
Şube İdârehânesi	: Bahçekapısı'ndaki Handa Hâfız Said Efendizâde Esad Bey
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Necât	943

**Toma Efendi ve Şurekâsı**

Sahibleri	: Toma Efendi ve Şurekâsı
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rüsûm Tonilatası :
İstefanos Vapuru (Şilep)	450

**Ayvatoğlu Efendi**

Sahibi	: Ayvatoğlu Efendi
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Despina Vapuru (Şilep)	480

**Pandeli Efendi**

Sahibi	: Pandeli Efendi
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Defnî Vapuru	826

**Tirelya Vapur Şirketi**

Sahibi ve Müdürü	: Filib Efendi
Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Tirelya	220

**Mudanya Vapur Şirketi (Kollektif)**

Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Başlangıç	216

**Mütercimzâde Hakkı Vapurculuk**

....

**Kırlangıç Vapur Şirketi**

Sahib ve Müdürü	: Yorgi Efendi
Alâmet-i Fârikası	: Beyaz zemin üzerine kırmızı kırlangıç resmi
Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Kırlangıç	22

**Mânizâde ve Şürekâsı**

Sahib ve Müdürü	: Mânizâde ve Şürekâsı
Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Vatan	63

**Remzi Bey**

Sahibi	: Remzi Bey
Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
Paşabahçe	85

**Pandeli Birâderler İdâresi**

Sahibi	: Naksi Ârhî
Şirketin Mevcut Vapuru	
İsmi	Rüsûm Tonilatası
-	860

**Yani Ârvenitidis ve Oğulları**

Sahibi ve Müdürü	: Nika
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rusûm Tonilatası
Velisaryos Vapuru	541

**Cemal Bey**

Sahibi	: Cemal Bey
Şirketin Mevcut Vapurları	
İsmi	Rusûm Tonilatası
Adliye Vapuru	20



**Haliç Dersâdet Vapur İdâresi**

İdârehanesi	: Ayvânsaray'da
Müdür-i Umûmî (Genel Müdür)	: Leon Engellberg
Enspektor (Müfettiş)	: Bahriyeden Emekli Ömer Bey
Muhâsebeci	: Yağlıkcıyan Jozef Efendi.
Baş Kâtib	: Leon Efendi.
Sermühendis	: Metratgin
İkinci Mühendis	: Pol Kukainzân
Seyr-i Sefer Müfettişi	: Hamdi Bey
Güverte Enspektör Kâtibi	: Ali Selâhaddîn Efendi
Muhâsebe Kâtibi :	Robin Efendi
Muhâsebe Kâtibi	: Albır Efendi
Tahrîrât Kâtibi	: Kemal Efendi
Muâvin Kâtibi	: Niha Efendi
Muhâsebe Kâtibi	: Balta Efendi
Muhâsebe Kâtibi	: Delalola Efendi
Muhâsebe Kâtibi	: Kolaru Efendi
Mevcûd Vapurları	: 11 numaraya kadar.

**Terakkî Vapur Şirketi**

Sahibi ve Müdürü	: Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şürekâsı
İdârehânesi	: Galata Liman İdaresi bitişiğinde Dâire-i Mahsûsa'da.
Mevcud Vapurları	
İsmi	Rusûm Tonilatası
Terakki	190

## Türk armatörleri için ilk Resmî Adres “İstanbul Ticaret Odası”



Gerek Türk armatörlerinin ve gerekse tüm deniz ticareti kavramında Osmanlı deniz esnafının Chamber Maritimes Pour Etrangers - dışında hiçbir teşkilatının bulunmadığı XIX. Yüzyıl sonlarında, deniz ticareti için ilk resmî adres, İstanbul (Dersaadet) Ticaret Odası'ydı.

Eminönü - Sirkeci Rıhtımlarına kıçtankara bağlanmış ticaret gemileri  
Fotoğraf - Sebah & Joaillier.

Oda'nın resmî hüviyet kazandığı 29 Aralık 1881'de “Odanın içtima âtisinin bin sekiz yüz seksen iki senesi Kanunusani (Ekim) rumisinin ikisine tesadüf eden Cumartesi günü icra olunmasına ve yevmi mezkûrun Odanın vezaifi ifaya meb'de ittihaz olunmasına karar verilmiş” ve Oda Yönetim Kurulu şöyle teşekkül etmiştir:

Birinci Reis : Azaryan Aristakis Efendi  
İkinci Reis : Süleyman Efendi  
Azalar : S. Manonkyan Efendi  
Paspalli Dimitraki Efendi  
Başazâde Ahmet Efendi  
Er Alizâde Ahmet Efendi  
Şerif Ali efendi  
Ferit Bey  
Ağazâde Ahmet Efendi

D. Gümüşgerdan Efendi  
Apik Uncuyan Efendi  
A. Benzonana Efendi  
Serupe Gülbenekian Efendi  
G. Sevastupulo  
S. Mille  
James William Witthall  
Spiraki efendi



Odanın tesisini takip eden 1882 senesindeki faaliyeti içinde "Deniz Ticareti" ayrı bir bölüm halinde yer almıştır.

Bu raporda ilk bölüm "Bartın Limanının Tathiri" başlığını taşır ve Odanın resmî küşadını müteakıp ilk tetkik ve tezekkür ettiği mes'ele Bartın limanının tathirile etrafına rıhtım inşası ve bu limana girecek sefainden bir resmi munzam muhatap zımında imtiyazlı bir şirket teşkilinin mümkün olup olmadığı tartışılmıştır. Böyle bir şirketin müessisliğini Reis Azaryan Efendi ile Şerif Ali ve Apik ve Gülbenkyan Efendiler taahhüt edeceklerini beyan etmeleriyle mesele daha dikkat mucip olmuş ve anonim bir şirket teşkil edilmesi kararı alınmıştır.

Gerek teşkil olunacak şirkete ve gerekse ihraç olunacak hisse senedlerine dair verilen karar, esasen mes'ele Nafia Komisyonundan görüş alınmak üzere mukaddema Odaya gönderilmiş olduğu için bir raporla mezkûr komisyona bildirilmiştir.

## Ticareti Bahriyemizin esbabı tedennisi (gerilemesinin nedenleri) ve resimler (vergiler)

Osmanlı sancağını hamil tüccar sefain ve kayıklarından müteferrik surette alınmakta olan rüsumun tevhidî meselesi hakkında görüşülmek üzere ilk resmi küşat içtimanda mütalaalarından istifade edilmek üzere bazı zevatı Odaya davet kararlaştırılmış ve müteakıp bu içtimada bu zavât içtima edilmiştir.

Bu zevattan Mustafa Kaptan verdiği izahatta (Osmanlı tüccar sefineleri devletçe kömür ve aşar zahairî ve tuz nakli gibi bir takım imtiyazata mazhar olmuş iken muahharen müsaadati mezkûrenin ilgasından sonra ve esbabı saireden dolayı ticaretlerinin sektedar olduğunu söylemiş) Mösyö Sivastopulo eşyayı hayriyenin Osmanlı sefineleriyle nakli hakkında bir mecburiyeti nizamiye mevcut değilse, bu bapta bir şey söylenemeyeceğini ifade etmesi üzerine azadan Apik Efendi cidden şayanı dikkat olan şu cevabı vermiştir: "Madem ki Sefaini Osmaniye devletin muharip bulunduğu zamanlarda hizmeti hükumette bulunmağa mecburdur, o halde müsait zamanlarda dahi bunlar hakkında bazı istisnaat icra olunması ticareti Bahriyei Osmaniye'nin tevessülü için elzemdir."<sup>(24)</sup>

Yine davet olunanlardan Hacı Ali efendi Osmanlı ticareti sefaininin esbabı tedennisi hakkında şu izahatta bulunmuştur: "Esbabı tedenninin başlıcası liman ve fener idarelerince alınmakta olan rusumun kesreti, eshabı sefainin tayfaları zimmetinde bulunan matlubatının liman idaresince tahsiline müdahale olunmaması, şamandıradan dolayı bigayırhakkın cezayı nakdi alınması, Devleti Osmaniye şehbenderleri canibinden nizamin haricinde resim alınması, ecnebi sefaini hakkında bir takım istisnaat icrasıdır.

İki bin lira değerinde bulunan sekiz bin kiloluk bir sefine Suline'den İstanbula gelinceye kadar otuz beş lira rusum tediye ederek masarifi muradesi olan altmış beş lira tenzil olunduktan ve kaptan ile tayfa aidatı çıktıktan sonra yediyüz kuruş ticaret bırakmakta ve binaenaleyh hiç kimse yeniden sefine inşasına mübaşeret etmemektedir ve bundan dolayı sefain adedi tenezzül eylemektedir."

Oda tevhidî rüsum mes'elesini ve alelumum ticareti bahriyei Osmaniye'yi taziyik eden esbabı tetkik ve tamik için bir komisyon teşkil edilmiş ve hatta Bahriye Nezaretinden de bu komisyona aza istenmiş ise de, hariçtan intihap edilmiş olan komisyon azalan komisyona devam etmediklerinden yeniden bir komisyon yapılmış ve bundan da bir netice çıkmamıştır.

24) İstanbulda ve Karadeniz sahillerinde.

### Kaptanların Eğitimi

Mevcut bulunan Osmanlı tüccar sefaini kaptanlarının tedrisi zımında münasip mahallerde birer mektep küşadı takdirinde bunlardan matlup faydanın hasıl olup olmayacağı Ticaret Nezaretinden sorulmuş olmakla cereyan eden müzakere esnasında bu mes'eleyi tetkik zımında bu işten anlar zavatın da oraya davetleri ile beraberce müzakere icrası takarrür etmiş ve müteakip içtimada davet edilen zavat ile beraber mes'ele tetkik edilmiştir. Davet edilenlerden Hacı Ali Efendi ve Mustafa Kaptan, böyle bir mektep küşadı faydadan gayri hali ise de ticareti bahriyenin terakkisi yalnız bununla hasıl olamaz. Orman İdaresince ika edilen bazı müşkilatın ref ve izalesi lazımdır, mütalaasında bulunmuşlardır.<sup>(25)</sup>

### Veritas Bürosu

Bir Veritas Bürosu - Tasnif Sefain Bürosu - teşkili hakkında varit olan evrak mütalaa ve tetkik edilmiş ve bu böyle bir büronun tesisinin çok faydalı olacağını ait olduğu makama bildirilmiştir.

### Transit resmi

Sırbistan ve Bulgaristana naklolunmak üzere Selanik limanına götürülen eşyadan transit resmi alınmaması hakkındaki evrak okunmuş ve bu resmin ilgasıyla devlet varidatının tenakus edeceği teemmül olunarak resmin ipkasının muvafık olacağı kararlaştırılmıştır.

### Gümrük Memurlarından Şikayet

Odanın resmen teşekkülünü müteakip çözümlenmesiyle karşılaştığı ilk meselelerden biri de tüccarlar tarafından gümrük memurlarından şikayeti hakkında verilmiş olan layihadır.

Mösyö James William Whittall, tüccarların arzusunun bir komisyon teşkili ile bu meselenin esaslı surette tetkik edilmesi olduğunu söylemiş, yine azadan Apik efendi aynı mütalaa da bulunmuş olduklarından *(Bir komisyon teşkili nazarı ehemmiyele alınarak ticareti taziyik eden mevaddın men'i ve islahı hususunun Ticaret Nezaretine vakit geçirmeksizin)* işarı kararlaştırılmıştır.<sup>(26)</sup>

## Kapitülasyonların mahvettiği bir ulus devlet, Osmanlı İmparatorluğu<sup>(27)</sup>

Kapitülasyon belasının ortadan kaldırılması, ancak Lozan konferansı sırasında mümkün olabildi.

Kapitülasyonların sağladığı hudutsuz haklar nedeniyle yabancı şirketler, kapitülasyon hükümlerine dayanarak, Babiâli'nin onayına ve iznine gerek duymaksızın Osmanlı topraklarında faaliyette bulunabiliyorlardı. Bu şirketler, tüzel kişi olmalarına rağmen, kapitülasyonlarla yabancı gerçek kişilere tanınan her türlü ayrıcalıklardan yararlanıyorlar, yerli şirketlere oranla ticari alanda büyük üstünlük sağlıyorlardı. Diğer yandan, Avrupa'da kurulmuş ya da kurulduğu iddia edilen birtakım hayali şirketler Osmanlı ülkesinde kolaylıkla çalışabiliyor, şube ve acenteler açabiliyorlardı. Bu tür şirketler günün birinde ortadan kaybolup bütün yükümlülüklerini yüzüstü bırakıp halkı zarara uğratıyorlardı.

25) Bu meselenin müzakeresi esnasında azadan Apik efendi şu malûmatı vermiştir: "Dersaadette böyle bir mektep küşad, zımında bir komisyon teşkil olunarak bahriye zabitanından Rodoslu Süleyman Kaptan dahi muallim nasbedilmiş, birkaç kaptan yetiştirilmiş ve dahi Ermeni milletinden iki çocuk bu mektepte mükemmelen tahsil ettirilerek kendilerine şahadetname de verilmişti, bir süre sonra mektep tatil olunmuştur."

26) Hakkı Nezihi, Oda Tetkikat Şube Müdürü; 50 Yıllık Oda Hayatı (1882 - 1932), 1882 Muhtelif İktisadi Mesail Deniz Ticaret, İstanbul Ticaret Odası Neşriyatı, Sanayi Nefise Matbaası 1932, s. 80 - 84 (45 adet basılmıştır)

27) Prof.Dr. Ufuk Gülsoy, Yrd. Doç. Dr. Bayram Nazır, Türkiye'de Ticaretin Öncüsü Dersaadet Ticaret Odası, 1882 - 1923, İstanbul Ticaret Odası Yayını Sf.84.



Özellikle sigorta şirketleri sigortalılarla olan uyumsuzluklarında, adli kapitülasyonlardan yararlanarak, Osmanlı mahkemelerini yetkili görmüyor, şirketlerin kurulu oldukları ülke mahkemelerine başvurulması gerektiğini söylüyorlardı. Bu durum Osmanlı vatandaşlarını sigorta şirketleri karşısında çaresiz kılıyor, yabancı ülkelerde dava takip etme gücünden yoksun olan bu insanlar, alacakları sigorta tazminatlarından vazgeçmek zorunda kalıyorlardı. Üstelik bu şirketlerden bazıları kendi ülkelerinde yasal olarak kurulmadıklarından kanuni takibata geçilse bile bir sonuç alınamıyordu. Benzer ticaret hileleri, bu çeşit şirketlerin acenteleri tarafından da sıkça yapılmaktaydı.



Kapitülasyonların getirdiği sınırsız haklar nedeniyle, römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinde özellikle İngiliz ve İtalyan şirketlerine ait römorkörler limanlarda hizmet verebilmekteydiler.

Sermaye, donanım, kadro ve tecrübeleriyle yerli şirketlerden zaten üstün olan yabancı şirketler, kapitülasyonların sağladığı ayrıcalıklarla bu üstünlüklerini iyice pekiştiriyorlardı. Bu şirketlerin 1916 yılına kadar yazışmalarını Türkçe yapma zorunlulukları bile yoktu.

Osmanlı topraklarına gelen yabancı sermaye genellikle kendi işgücünü de beraberinde getiriyor, yabancı sermayenin yatırım yaptığı alanlardaki hemen bütün iş kollarında yabancı mühendis, teknisyen, işçi veya memurlar çalıştırılıyordu. Osmanlılar, dil bilmiyorlarsa, bu şirketlerde ancak düz işçi olarak çalışabiliyordu.

Günümüzde bazı yabancı yazarlar, yüzlerce Avrupalı tüccarın Avrupa'daki din baskısından kaçarak Osmanlı'nın din özgürlüğüne sığındıklarını bir gerekçe olarak gösterebilirler de, bu büyük ölçüde göz boyamadan ibarettir!

Dersaadet Ticaret Odası'nın başkanlarından, yönetim kurulu üyelerine kadar tüm üyelerinin Müslüman olmayan Osmanlı tabasından oluştuğu görülür. Bu tablo, Kapitülasyonların Türk kavramında, ya da Müslüman ahalî kavramında bir devleti nasıl ortadan kaldırdığına dair son derece acı örnekler olmaktadır.

Mevcut listelerden birkaç örnek olarak vermek istersek;

Şubat 1887'de seçilen Oda Heyeti şöyleydi:

Birinci Reis	: Azaryan Aristakis Efendi.
İkinci Reis	: Vaizzâde Sunullah Efendi.
Birinci Müşavir	: Corcaki Kazanova
İkinci Müşavir	: Silven Mili
Veznedar	: Moiz Levi
Azalar	: Yuvanaki Anastayadis Efendi, Arslanoğlu Manok Efendi, Boyacıyan Agop Efendi, Panayotaki Corci Efendi, İstifano Dandria, Basmacızâde Ferit Bey, Gümüşyan Ohannes Efendi, Kiryako Hacupulo Efendi, Hallacyan Parseh Efendi, Andon Hacıyan Efendi, Mösyö Maryano Yorgaki, Mösyö Kostaki Petridi, Mösyö Filipidi, Mösyö Sivastopulo, Mösyö Jan İstavro, Mösyö Bernard Tubini, Mösyö Whittall.
Başkatip	: İspiraki Efendi.

Bu isimlere göre, 1887'deki Oda yönetiminde sadece iki Müslüman üye vardır. Gerisi yerli veya yabancı gayrimüslim tüccarlardır. Hatta bazıları yabancı pasaport sahibidirler.

Mütekip yılların Yönetim Kurullarının bir kısmını şöylece sıraladım:

1889 Yılı

Başkan	: Azaryan Aristakis Efendi
İkinci Başkan	: Basmacızâde Ferit Bey
Üyeler	: Jozef Levi, Corcaki Kazanova, Sinegerim Manukyan, Yeni Dünya Dimitraki, Sebaizâde Süleyman, Konstantin Nikolopuio, Abudzâde Mehmet, Telemak Teologo, Mösyö Bernard Tubini, Agop Boyacıyan, Zaharya Hacupulo, Jan Anastasyadi, Şerif Ali Efendi, Corcaki Sivastopulo, Er Alizâde Hacı Ahmet, Ohannes Gümüşyan, Jan İstavro, Mösyö Filipidis, Mösyö Whittall, Manuk Arslanyan, Kostaki Petridi, Mösyö İstefano Dandria.

1891 Yılı Yönetim Kurulu Üyeleri şöyleydi:

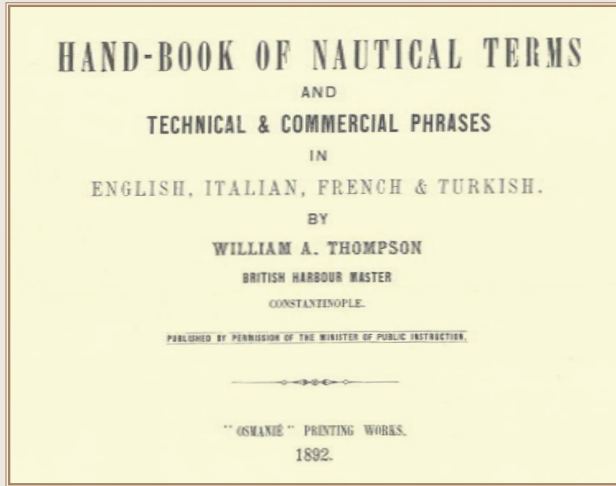
Başkan	: Azaryan Aristakis Efendi
İkinci Başkan	: Basmacızâde Ferit Bey
Üyeler	: Jozef Levi, Corcaki Kazanova, Sinegerim Manukyan, Yeni Dünya Dimitraki Sipahizâde Süleyman, Zahorya Hacupulo, Kostaki Nikolopuio, Abudzâde Mehmet, Telemak Teologo, Mösyö Bernard Tubini, Yanko Anistasyadi, Agop Boyacıyan, Şerif Ali, Mösyö Jorj Sivastopulo, Er Alizâde Hacı Ahmet, Kostaki Petridi, Ohannes Gümüşyan, Jan İstaverit, Yanko Filipidi, Mösyö Whittall, Mösyö İstifano Dandria, Manuk Arslanyan.



1901 Yılı Yönetim Kurulu Üyeleri şöyleydi:

Başkan	: Basmacızâde İ. Ferit Bey
İkinci Başkan	: Bedros Azaryan Efendi
Üyeler	: Sinegerim Manukyan, Bakırcıbaşı Yanko Anistasyadi, Jozef Levi, Tantavizâde el - Hacı Mehmet Halit, Abudzâde Mehmet, Nemlizâde Hasan Tahsin, İbrahim Paşazâde Mustafa, Boyacioğlu Aleksandros, Şefik Bey, Er Alizâde Hasan Şerif, Badrik Gülbenkian, David Vetoledo, Hacı Krikor Karagözyan, Mösyö Silven Mili, Mösyö Jan, Mösyö Dandria, Sir William Whittall, Mösyö Herman, Mösyö Leon, Mösyö John, Mösyö Demosteliforpi.

## Limana hizmetleri



Türk Armatörlerinin "Milli Vapurcular Birliği" adıyla örgütlenmeye başladığı 1926 ve sonrasına dek, XIX. Yüzyılda İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk ve römorkör hizmeti veren bir şirketi veya devlet kurumu da yoktu.

1892'deki kayıtlara baktığımızda İstanbul Liman Başkanı Kaptan William A Thompson'dur. Ünvanı "British Harbour Master - Constantinople" olarak kayıtlıdır. İngilizce, İtalyanca, Fransızca, Türkçe dillerinde denizcilik dili teknik ve ticarî terimlerini içeren bir lûgat yayınladığı bilinir. Bu çalışmasında kendisine gemi acentelerinden Bay Timothy C.Tucker, Charles Hanson ve Joseph Rizzo ile Osmanlı Donanması'ndan makine zabiti Yarbay Ziya Efendi, Yüzbaşı Ali Efendi ve Savfet Efendi yardımcı olmuştur.<sup>(28)</sup>

Kılavuz kaptanların hemen hepsinin İngiliz, İtalyan veya yöredeki Rum denizcilerden oluştuğu görülür. Gemi acenteleri gemilerin şamandıralara bağlanması ve avara etmeleri veya Boğaz geçişleri için pratikten gelme Rum kılavuz kaptanlarla çalışırlardı.

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

28) William A.Thompson, Nautical Terms in English, Italian, French & Turkish, British Harbour Master, Constantinople, 1892. Kaynak-İstanbul Deniz Müzesi arşivi.



Marmara'ya açılmak üzere bağlı olduğu şamandırlardan avara ederek hareket etmiştir. Kızkulesi açıklarında meydana gelen çatışma sonucu 16 No'lu barge hemen batır. Olay İstanbul'daki İngiliz Mahkemesine intikal eder ve dava iki yıl sürer.

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

İstanbul limanında ve/veya Boğaz'da kılavuz kaptanları da zaman zaman taşıyan römorkör Salambo Fransız bayraklıdır ve kaptanı Panayi Costandi yine İstanbul'lu bir Rum'dur. Salambo'nun yağcısı Spiro Antoniadis ve 16 No'lu Barge'nin gemicisi Yanni Kikkos'dur.<sup>(29)</sup>

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

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

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

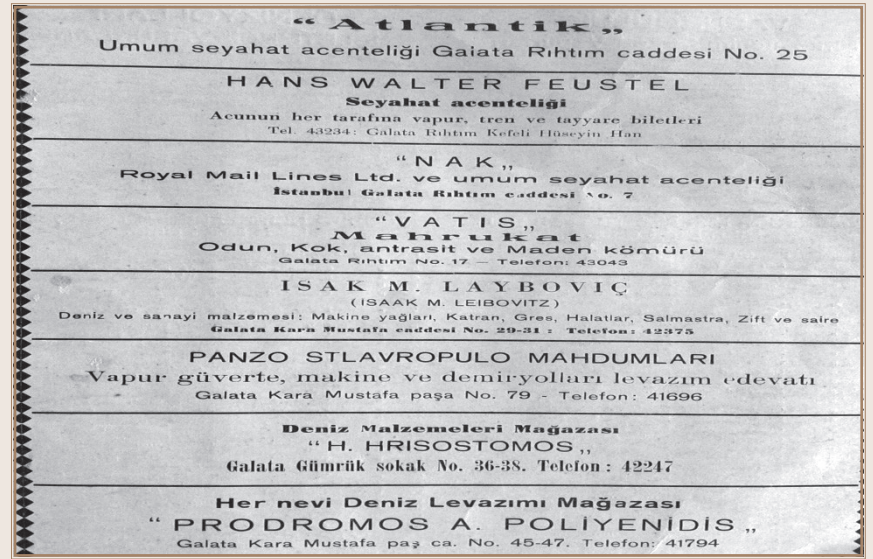
Türk deniz ticareti kavramında yerleşmiş bir örgütlenme henüz ilk soluklarını alır haldedir.

Ana unsur armatörlerin gemileri ve haberleşme kavramında başvuracakları kurumlar, firmalar da son derece sınırlıdır ve belirli bir toplumun inhisarında temsil edilmektedir.

Bu sayfalara aldığım örnek 1935 yılına aittir;

Atlantik - Umumi Seyahat Acentesi, Galata, Rıhtım Caddesi No.25.

Hans Walter Feustel - Seyahat Acenteliği, Acunun her tarafına vapur, tren ve teyyare biletleri. Galata, Rıhtım Caddesi, Kefeli Hüseyin Han.



1935 yılında Galata'daki tüccarların ilanlarından bir örnek.

29) Osman Öndeş arşivi - Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayını, 2014. On appeal From to Supreme Consular Court of Constantinople (In Vice Admiralty) - No.25 1897.



Nak, Royal Mail Lines Ltd. ve Umum Seyahat Acenteliği, Galata, Rıhtım Caddesi No.7.

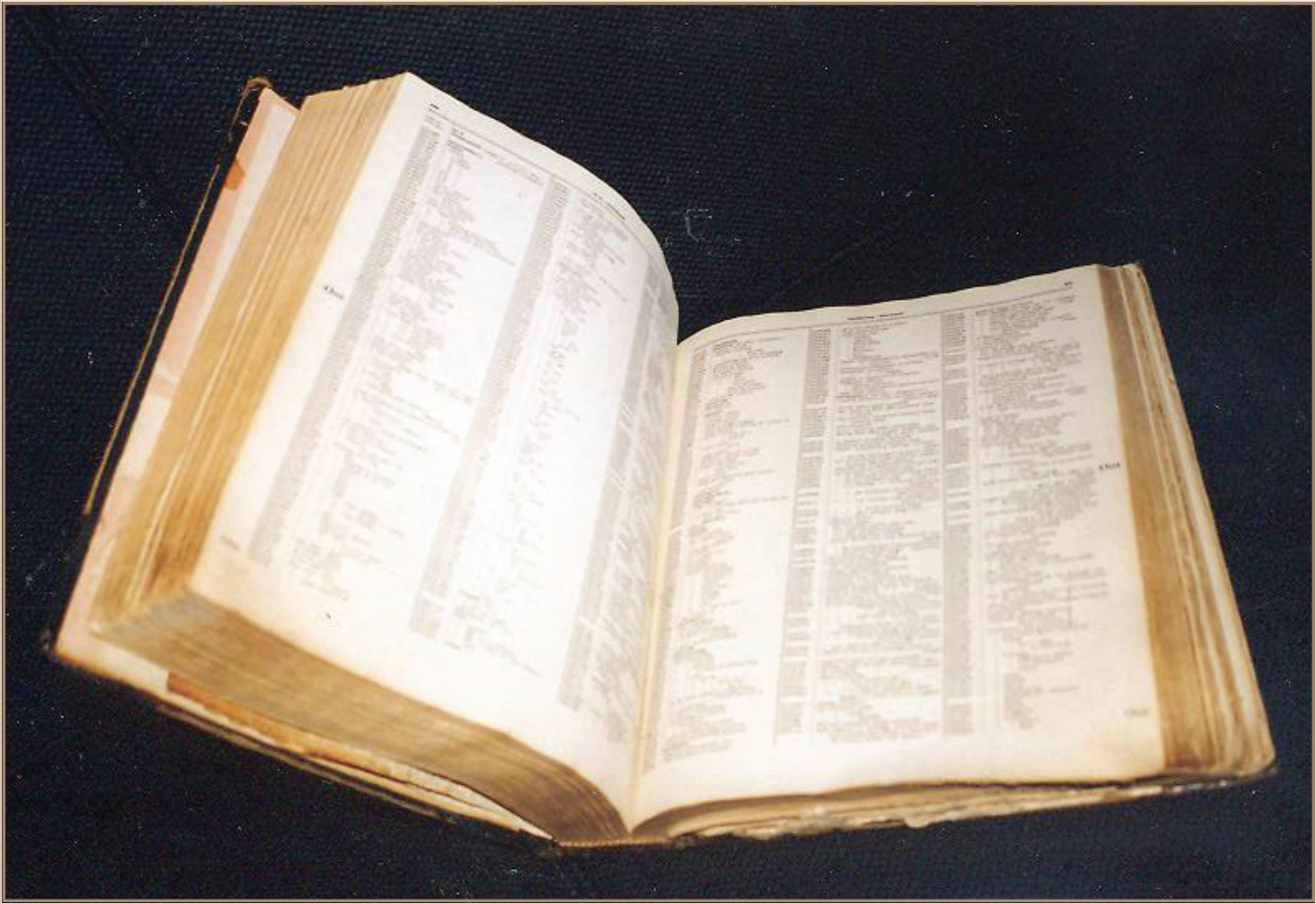
İsak M.Layboviç, (Isaak M.Leibovits), Deniz ve sanayi malzemeleri;Makine yağları, katran,gres, halatlar,salmastra, zift ve saire. Galata, Kara Mustafa Caddesi No.29 - 31.

Panzo Stavropulo Mahdumları, Vapur güverte, makine ve demiryolları levazım edevatı. Galata, Kara Mustafa Paşa No.70.

H.Hisostomos, Deniz Malzemeleri Mağazası, Galata, Gümrük Sokak No. 36 - 38.

Prodromos A.Poliyenidis, her nevi deniz levazımı mağazası. Galata, Kara Mustafa Paşa Cad. No. 45 - 47.<sup>(30)</sup>

## The New Boe Code'a göre Türk gemileri ve armatörlük şirketleri



The New Bode Code  
kripto tanımlama kitabı  
Kaynak:Aldo Campaner  
arşivi.

30) Deniz Mecmuası, 1935 sayıları.

Aldo Campaner'in muhafaza ettiği Canacaris Gemi Acentesi arşivinde yayınlanma tarihi 1925 olan *Boe Code* ve 1937 olan *The New Boe Code* Haberleşme Katalogları yer almaktadır. Bunlardan "*The Q List*" Eki'nden<sup>(31)</sup> hareketle hazırlanmış olan listeler Türk armatörlük şirketlerinin ve gemilerinin kodlarını vermekle birlikte, hem gemileri ve hem de armatörlük şirketleri için bir kaynak oluşturmaktadır.

Bu listelerde yer alan gemilerden bazılarının *The New Bod Code*'a göre tanımlamaları şöyledir;

QKHKB .....Nadir(Ex - Bailundo)  
 QKHLA .....Uman (Ex - Irish Hazel)  
 QKHMD .....Kaptan Yakup (Ex - Capo Me)  
 QKHNE .....Semih (Ex - Beyrouth)  
 QKHPG .....Revan (Ex - Ulmus)  
 QKHRI .....Tanar (Ex - Pan)  
 QKIAD .....Karşıyaka (Ex - Saint Jessika)  
 QLHCU .....Seferoğlu (Ex - Lear Magellan)  
 QLHDV .....Ramiz (Ex - Ionn Fraangil)

Bu listelerde yer alan armatörlük şirketlerinden bazılarının *The New Bod Code*'a göre tanımlamaları şöyledir;

QKIUX .....Avni Nuri Meserretçioğlu  
 QKIXA .....Emin Sadıkoğlu  
 QKIWZ.....Hilmi Daregenli  
 QKITW.....Faik Zeren  
 QKIOR .....Lütfü Yelkenci  
 QKURU .....Veysel ve Sait Akbaş  
 QKIXA .....Fuat Muradoğlu ve Daragenli  
 QKIPS .....Şükrü Yakup Uzuner  
 QKIKN .....Ferit İnal  
 QKIJM .....Mustafa,Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı  
 QKIQT .....Laurent Reboul ve Gabriel Couteaux  
 QKIEH .....İbrahim Kalkavan  
 QKILO .....Kemal Sadıkoğlu  
 QKIMP .....Cemal, Muzaffer, Necati Pehlivan  
 QKIFI.....Aslan Sadıkoğlu (Ruşensad)  
 QKIDG .....Rıza Kalkavan ve oğlu İsmail Kalkavan

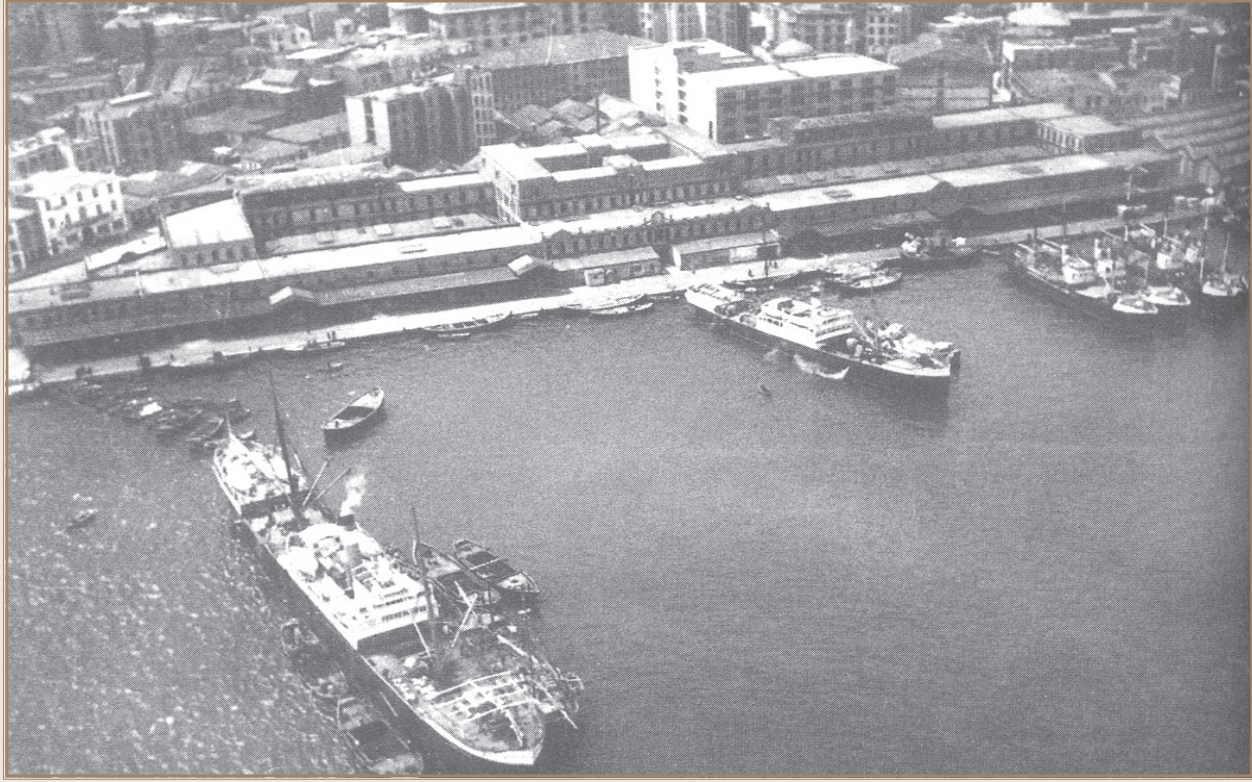
31) Conrad Boe, "The New Boe Code - Commercial Traffic and Shipping Code" adını verdiği kod kitabını 1899'da tamamladığında bu kitapta İngiliz alfabesi esas tutularak her biri 5 harften oluşan 55,000 blok yaratmıştı. Her kod veya bir blok haline getirilmiş beş harf bir cümleyi meydana getirmekteydi. Altıncı baskısının yapıldığı 1925 yılında Conrad Boe böylelikle İngilizce diliyle yapılacak her yazışmayı 88.125 blokla anlatır hale gelmişti. Bunların 50,000 bloklu kısmı İngiliz alfabesindeki 26 harfin akllara sığmayacak gibi değişik sıralanmasıyla meydana getirilmişti. 7,200 bloklu kısmı şehirler, imanlar ve olabilecek tüm coğrafi yerlerin adlarını içermekteydi. *The New Code* basıldığında büyük boyda 1077 sayfalık bir kitap meydana geldi. Kitabı "Conrad Boe Ltd, Oslo, Norway, Shipbroker and Chartering Agents." adına yayınladı.

Bununla da kalmadı. Haberleşmede gerek gördüğü ihtiyaçlar doğrultusunda gemilerin özellikleri, bazı numaraları ve bir ticari mesajda yer alabilecek hertürlü adres ve özelliklerini içeren ek kodlar üretti. Böylece 5 harflik iki kod ile on kelimelik bir anlatımı sağlayabilmekteydi. *The New Boe Code*'a ek olarak yayınladığı *The Q List* ek kod kitabıyla kod sayısı 88,000'e ulaşmıştı.

*The "Q" List*, *The New Boe Code* ile kullanıldı. Ana kitap zamanla 1,077 sayfa oldu. *The "Q" List*, giderek artan telgraf masraflarını azaltmak, postayla gönderi yapıldığında toplamı önemli bir maliyet teşkil eden posta pulu giderlerini olabildiğince aşağılara çekmek amacıyla geliştirilmişti. Toplamında gemilerin limana varışı, limandan ayrılışı, derinlik cetvelleri, yakıt tüketimi, gemilerin süratleri, gemilerin adları ve mevkileri, gemicilikle ilgili akla gelebilecek her kelime ve faaliyet, denizcilik şirketlerinin adresleri, brokerlik ve stedeavorluk firmaları ana kitabın kod dilini meydana getiriyordu.



Posta vapurculuğunun İstanbul'daki bağlama limanı durumundaki Sirkeci rıhtımının havadan görünümü; Gemiler çift demir atarak kıçtankara rıhtıma bağlanmaktadır. Bazı gemilerin rıhtımdan daha uzakta demir attıkları görülmektedir.



Rıhtım boyunca köprüye kadar uzanan antrepolar ve Gümrük İdaresi binaları günümüzde artık mevcut değil. (Altta) 1900 başlarında Sirkeci rıhtımlarında kıçtan kara bağı ticaret gemileri. Fotoğraf - Guillaume Berggen.





## İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası arşivlerinde 1926 - 1927 - 1928 yıllarına ait Umumi Rapor

### 23 Eylül 1923 Tarihli Toplantı:

1913 yılına ait resmi verilere göre, Dersaadet Ticaret Odası bünyesinde kayıtlı tüccar sayısı 1316'dır. Bunların 42'si birinci sınıf, 94'i ikinci sınıf, 195'i üçüncü sınıf ve 985'i dördüncü sınıf tüccardır. Bunlardan 9'u demir ticareti, 14'ü maden kömürü ticareti, 19'u deri ve kösele ticareti ve 94'ü zahire ve odun ticareti yapmaktadır. Aynı yıl Oda yönetiminde bulunan 24 kişiden 6'sı Müslüman, 18'i gayrimüslimdir. Bunların 21'i Osmanlı vatandaşı olup, diğerleri, Fransız, İtalyan ve Rus'tur.<sup>(32)</sup>

Gayrimüslim tüccarın Ticaret Odası yönetimindeki bu etkinliği, nispeten azalmakla birlikte, 1923'e kadar devam edecekti. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte başlayan yeni süreçte, takip edilen yeni iktisat politikaları ve siyasi gelişmelere paralel olarak Ticaret Odası'nın yönetim yapısı, Türk ve Müslüman tüccar lehine tamamen değişecektir ve 1923'deki Oda Heyetinde ilk kez iki armatör üye olarak yer almıştır.

### 1923'deki Oda Heyeti:

Başkan : Hüseyin Hüsnü Bey.  
 Üyeler : Kibar Sarım Bey, Hamdi Bey, Macit Karakaş Bey, Ekrem Bey, Patamoszâde Haydar Bey, Hacızâde Mehmet Mesud Bey, Hüseyin Münir Bey, Hacı Recep Bey, Hüsnüzâde Şinasi Bey, Habibzâde Ziya Bey, Sezai Ömer Bey, Şahinzâde Hasan Tahsin Bey, **Sofuzâde Sudi Bey**, Ziya Molla Bey, Avundukzâde Üzeyir Bey, Ali Çavuşzâde Hami Bey, **Kırzâde Şevki Bey**, Giritli Hüseyin Nafi Bey, Mustafa Şükrü Bey, Rifat Kamil Bey, Nemlizâde Mithat Bey, Velizâde Mustafa Faik Bey.

Belge taraması yaptığımda, İstanbul Ticaret Odası arşivindeki kayıtlardan ve neşriyattan 23 Eylül 1923 tarihli Oda Mecmuası bana dikkat çekici bir bilgi sağladı.

Bu tarihte Oda'da yapılan oturum, Hüseyin Bey'in başkanlığında açılmış ve yönetilmiştir.

Lonca yapısından Ticaret Odası yapısına geçişte, "Yeni Teşkilat Kadrosu" oluşturulması hakkında bir rapor hazırlanmıştır.

Özel komisyonun raporu okunması takiben Armatör üye Sofuzâde Sudi bir açıklama yapar. Diğer görüş bildirenlerle birlikte rapor esas itibarıyla oy birliğiyle kabul edilir ve Odanın istihbarat, araştırma ve yayın şubelerinin yönetimi için seçilen uzmanların atamaları onaylanır.

Sofuzâde Sudi Bey yeniden söz alarak Seyrisefain Hakkında bir temennide bulunur;

Sudi Bey bu açıklamasında Odanın merkezî hükümete başvurarak Seyrisefain İdaresi'nin Türk gemicilerini yabancı şirketlerle rekabet konusunda destekleyici önlemler alması ve Türk gemicilerine rakip değil, koruyucu konumunda bulunması hususunda girişimlerde bulunmasını önermiştir. Sudi Bey'in bu önerisi oybirliğiyle kabul edilir.

32) Kaynak - Prof.Dr. Ufuk Gülsoy, Yrd.Doç.Dr.Bayram Nazır, Dersaadet Ticaret Odası 1882 - 1923, İTO Yayını, Yayın No. 2009 - 39, 2009



Sofuzâde Sudi Bey, müteakiben Wickers Armstrong hakkında da bir temennisini ortaya koyar; Nitekim İzmir İktisat Kongresi'nde Wickers Armstrong bağlamında alınan kararlar arasında bulunması sebebiyle; tekele izin verilmemesi ve memleketin genel siyaseti açısından tekelin verilmesi gerekiyorsa uygulanacak tarifinin, incelenmek üzere bir de Oda'ya gönderilmesi konusunda merkezi hükümet nezdinde girişimlerde bulunulması kararlaştırılır.

Tamamiyle Cumhuriyet'in temel kurunmları haline gelmek için çok zorlu bir çalışma dönemi yaşanırken, kapitülasyonlarla hemen tamamiyle yokluğa itilmiş Türk Deniz Ticareti'ni yeniden yaratmak adına Sofuzâde Sudi Bey'in Milli Vapurcular Birliği başkanlığında, birtaraftan da teşkilatlanma çalışmaları takdirle hatırlanmalıdır.

Bu süreçte, hedeflerinden biri İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Ticaretî Bahriye Şubesi'ni kurmak olmuştur ve başarmışlardır da!

#### **Seyrisefain Hakkında Bir Dilek:**

Sudi Bey'in Seyrisefain hakkındaki açıklamaları dinlenmiş ve odanın merkezi hükümete başvurarak Seyrisefain İdaresi'nin Türk gemicilerini yabancı şirketlerle rekabet konusunda destekleyici önlemler alması ve Türk gemicilerine rakip değil, koruyucu konumunda bulunması hususunda girişimlerde bulunulması kararlaştırılmıştır.

#### **Wickers Armstrong Hakkında Bir Dilek:**

Wickers Armstrong Şirketi hakkında (Sofuzâde) Sudi Bey'in açıklamaları dinlenerek, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar arasında bulunması sebebiyle; tekele izin verilmemesi ve tekelin verilmesi memleketin genel siyaseti açısından gerekiyorsa uygulanacak tarifinin, incelenmek üzere bir de Oda'ya gönderilmesi konusunda merkezi hükümet nezdinde girişimlerde bulunulması kararlaştırılmıştır.

#### **21 Ekim 1923 Tarihli Toplantı:**

Oturum Hüseyin Bey'in başkanlığında açılmış ve yönetilmiştir.

Bu toplantıda ticareti bahriye üyeleri tarafından getirilen "Dizbarko Ücretlerinin Kaldırılması veya İndirimi" konusu ele alındı.

Dizbarko ücretlerinin kaldırılması ve indirimi için ne gibi kararlar alınabileceği hakkında İktisat Bakanlığı tarafından gönderilip İstanbul valiliği tarafından tebliğ edilen tezkere sureti okundu. Gerek dizbarko ve gerek bununla ilgili ayrıntılar, antrepolar hakkında gelecek haftaki toplantı için bir rapor hazırlanması ve bu rapora göre; ilgililerin toplantıya daveti ile sorunun çözümlenmesi kararlaştırıldı. İstanbul'un transit işlemleri açısından taşıdığı öneme rağmen, maruz kaldığı tehlike hakkında inceleme yapılması teklifi üzerine, başkanlığın bu önemli konu hakkında araştırma yapması istendi.

## Dizbarko ve Transit Konusu

### İstanbul Ticaret Odası'nda Bu Konu Hakkında Yapılan Önemli Bir Toplantı

Oda zabıtlarında bu konu şöyle nakledilmektedir;

İktisat Bakanlığı, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'ndan "Dizbarko" ve "Supalan" adları altında gemi şirketlerinin aldığı gereksiz bir takım ücretler hakkında incelemede bulunarak bunun kaldırılması veya uygun bir miktara çekilmesi imkanı olup olmadığının bildirilmesini istemiştir. Oda heyetinin iki oturumunda görüşülüp incelenen ve hakkında başkatiplik tarafından bir rapor hazırlanmasını gerektiren bu önemli konu üzerine limanımızda bulunan büyük yabancı gemi şirketlerinin temsilcilerinin 1 Kasım Perşembe günü Oda'ya davet edilerek bir toplantı yapılması kararlaştırılmıştı.

Şehrimizde yabancı gemi şirketlerinin oluşturduğu "Deniz Ticaret Odası"<sup>(33)</sup> bu davet üzerine toplantı yaparak, her şirketten ayrı ayrı temsilciler değil "Deniz Ticaret Odası" adına toplantıya bir temsilci heyeti gönderilmesine karar verdiklerinden, tüm şirketleri temsilen toplantıda aşağıdaki şahıslar bulunmuştur:

İngiliz Ticaret Odası Başkanı Mösyö Walter Siger,  
Loyd Triestino Genel Müdürü Mösyö Peres Efuli,  
Pake Şirketi Genel Müdürü Mösyö Reboul,  
Messageries des Maritimes şirketi Genel Müdürü Mösyö Chez,  
Alman gemileri Genel Müdürü Mösyö Zimmermann  
Whittall Şirketi adına Müfit Bey.

Başkan Hüseyin Bey tarafından toplantı açılmış ve gerçekleşen davete icabet ettikleri için gelenlere teşekkür edildikten sonra, toplantının amacı açıklanmıştır. Dizbarko ve supalan konusu hakkında Mösyö Reboul, bunun şirketler tarafından seçilen bir takım harcamalara karşılık geldiğinden söz ederek, bu konuda asgari harcama hesap edilerek Deniz Ticaret Odası tarafından bir tarife hazırlandığını ve istendiği takdirde bu tarifenin İstanbul Ticaret Odası tarafından incelenmesinin mümkün olduğunu, indirim ve düzeltmenin mümkün olduğu görülürse bu hususu dikkate alarak tarifenin değiştirilebileceğini belirtmiş ve sözü Mösyö Chez'e bırakmıştır.

Mösyö Chez, Başkan Hüseyin Bey'in İstanbul'un transit liman olmak konusundaki öneminin başka limanlara intikal etmesinin sebepleriyle ilgili sorusuna cevap vermek istediğini bildirmiş ve özetle demiştir ki: "Gerçekten İstanbul gittikçe transit limanı olmak konusundaki önemini kaybetmektedir. Maalesef bu gerçeği gerektiği gibi inceleyen bulunmamaktadır.

İstanbul, liman koşulları itibarıyla bir takım zorluklara maruz kalmaktadır. Sağlık vergilerinin fazlalığı, limanın geç açılıp erken kapanması, liman işçilerinin ücretlerinin artırılması, mavnâ meselesi, gümrük muayenesi ve transit eşyası için uygulanan gereksiz bazı işlemler, özetle; gerek harcama ve gerekse zorluklar nedeniyle hiç de ihmal edilemeyecek bir takım sebepler, İstanbul Limanının transit ticaretini başka limanlara kaydırmaktadır."

33) Deniz Ticaret Odası denilmesine karşın, gerçek anlamda bir Deniz ticaret Odası mevcut değildir. Burada Deniz Ticaret Odası olarak imâ edilen hemen tamamı Levanten gemi donatanı ve acentesi tüccarların oluşturduğu "Chamber Maritimes Pour Etrangers veya Ecnebi Seyrisefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası" dır ve üyeleri arasında hiçbir armatör bulunmamaktadır.  
Kaynak: Osman Öndeş, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, İMEAK Yayını, 2013.



Transit konusundaki görüşmeler hayli uzadıktan sonra bu alanda yapılması gereken girişimlerle, İstanbul'un transit ticaretine etki eden olumsuz etkenlerin belirlenmesi konusunda Deniz Ticaret Odası'nın bir rapor hazırlayarak İstanbul Ticaret Odası'na sunacağı bildirilmiştir.

İngiliz Ticaret Odası başkanı Mösyö Walter Siger demiştir ki: "Resmi makamlar, henüz İstanbul'un transit limanı olmak konusundaki önemini tam olarak takdir etmemiştir. Buna, belediyenin Cibali'de 70 - 80 yıldan beri kurucusu olduğu kömür depolarını bir günde kapatması örnek gösterilebilir. Şehrin temizliği açısından bu depoların kapanması gerekli olsa da, öncelikle transit kömürleri için limanın başka bir köşesinde uygun yerler ayrılması ve hazırlanması gerekirdi. On sekiz günden beri bu husus hala belediyeye duyurulamamıştır."

Reis Hüseyin Bey, transit ticaretini şekillendiren etkenlerle ilgili olarak Deniz Ticaret Odası'nın hazırlayıp göndereceğini vaat ettiği rapor hakkında teşekkürlerini dile getirdikten sonra "Dizbarko" ve "Supalan" ücretleri konusunda üyelerden Avundukzâde Aziz Bey'in açıklamaları dinlendi.

Aziz Bey ordino ayırımı için çeşitli şirketler ayrı ayrı ücret istediklerinden tiryaj masrafı olarak ayrıca ücret alındığını ifade ettikten sonra dedi ki: "Gelen temsilci efendiler, Dizbarko ve Supalan gibi adlarla alman parayı şirketler fazla masraf olarak gösteriyorlar. Şirketlerin fazla masrafı ton başına ancak bir lira düşecek kadar olduğu halde niye yedi lira istediklerini sorabilir miyim? Aynı zamanda şirketler, 'Katip ücreti' adıyla istenmeye başlanan ücretten haberdar mıdır?"

Messageries des Maritimes Şirketi vekili, gemilerin her ne kadar genel depolara kadar eşyayı çıkarmak zorunluluğu varsa da, İstanbul Limanı'ndaki sıkıntılar nedeniyle buna imkân göremediklerini ve tüccarın peyderpey malını nakletmekte olduğunu, özetle bu yüzden hayli masraf yapıldığını söyledikten sonra Pake Şirketi müdürü Aziz Bey'in dile getirdiği konular ve sorulara, ancak bu hususla ilgili tarifeyi inceledikten sonra cevap vermenin uygun olduğunu açıklayarak ve bunun dışında alınan ücretlerden şirketlerin haberdar olmadıklarını ifade etti. Ardından Mösyö Walter Siger hazırlanmış olan tarifenin bir örneğini sundu.

Oda heyeti, bu tarife üzerinde gerekli inceleme yapıldıktan sonra, gerekirse bir başka toplantı yapılarak konunun sonuçlandırılmasına karar verdi.

Toplantı bitmeden önce, İngiliz Ticaret Odası Başkanı Mösyö Walter Siger İstanbul ve ülkenin ekonomik kalkınması için bazı ortak konuların bir arada konuşmak hususunda, öteden beri temsil ettiği odanın var olan isteğinin, bu şekilde gerçekleşmesinden dolayı memnuniyetini bildirdi ve karşılıklı olarak sergilenen memnuniyetten sonra toplantıya son verildi.

## 1923 yılında İstanbul Ticaret Odası'nca "Türk Deniz Ticareti" konusunda hazırlanan Özel Makale

İstanbul Ticaret Odası 21 Ekim 1923 tarihinde ilk sayısını neşrettiği Oda dergisinde "Türk Deniz Ticareti: Dünü, Bugünü ve Durumu Hakkında İnceleme ve Düşünceler." başlıklı bir makaleye geniş yer vermiştir.

Bu makalede: "Son yıllar içinde Deniz Ticaret Filomuz", "Dünya Savaşı'ndaki kaybımız nedir?", "Mütarekenin ilk dönemlerinde deniz ticaretimiz", "Mütarekenin sonlarına doğru başlayan uyanış ve sonuçları", "Şu an elimizde bulunan gemiler nelerdir?", "Türk deniz ticaretinin durumu" gibi konular incelenmiş ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Ahmet Hamdi imzasını taşıyan bu makale bir rapor içeriğindedir ve bazı bölümleri şöyledir;

“Ülkemizde gelişmeye açık, sermayedarlarımızla girişimcilerimiz için faydalı yeni bir alan açılıyor: Gemicilik. Binlerce kilometre uzunluğunda sahili bulunan ve en büyük nakil aracı deniz yolundan ibaret olan Türkiye için Deniz Ticareti özel bir ilgiye layıktır.

Türkiye’de deniz ticaretinin tarihini yazmak, gelişme evrelerini bu bilgilere dayanarak belirleyerek sonuçlar çıkarmak, konumuz açısından pek de yararlı olması gerektir. Türk deniz ticareti, gemi sistemindeki vasıtalara pek geç sahip olmuş ve ancak son zamanlarda Türk gemiciliği az çok önem kazanmaya başlamıştır.

I. Dünya Harbi’ne girmeden önce Körfez taşımacılığı için küçük tonajlı gemilere sahip olan bir iki şirket ve kurum vardı. Bunlar arasında 1000 tonluktan fazla gemiye sahip olanlar da bulunuyordu. Fakat bu durum Türk deniz ticaretinin gelişmesini destekleyen bir olay şeklinde ele alınabilecek türden değildi. Kıyılarında, kabotajı kendi bayrağını taşıyan gemilere tahsis etme hakkından yoksun olan eski imparatorluk, hiçbir şekilde, filiz gibi yeniden uyanmak kabiliyetini kazanan Türk deniz ticaretini koruyamazdı.

Yüzlerce yılda oluşmuş iktisadi varlıklar olanca güçleriyle rekabet halinde iken, geniş bir özgürlük usulüyle bir ülkede yeni sanayi ile girişimlerin doğmasına ve güçlenmesine imkân yoktur. Yabancı rekabeti, Türkiye’de gemiciliğin gelişmesini engellemek için geniş bir rekabet gücüne sahipken, bizim elimiz kolumuz bağlı olarak yeni bir alanda başarı kazanmamız pek olağanüstü bir şey olurdu. Kaldı ki, yabancı gemilerinin kapitülasyonlar ve bize özgü diğer zaaflar nedeniyle ülkemizde kazandığı ayrıcalıklı konum, bizim bazı ayrıcalıklarımızı kendilerine başlıyordu. Bu nedenle, Türk Deniz Ticareti I. Dünya Harbi’ne girerken pek güçsüz bir durumdaydı.

Zaman zaman millî ticaretin gelişmesini anlaşılamayan bir dilek şeklinde tekrar eden ve fakat bunu gerçekleştirmeye gücü yetmeyen hükümet, Türk deniz ticaretinin gelişmesini sağlayacak araçlardan mahrum ve gerekli tedbirleri almak konusunda da gafildi.

Bununla birlikte bu konuda da bir uyanışın baş göstermiş olduğu görülüyordu. Ufak tefek bir iki şirket iş yapmaya, hükümet de denizciliği güçlendirmeye çalışıyordu.

I. Dünya Harbi’nin ilanı, Türk Deniz Ticareti lehine bir sonuç doğurdu: Boğazların kapanması ve İtilaf Devletlerine savaş ilanı üzerine, limanlarımızda kalmış olan gemilerden bazıları düşük fiyatlarla satılmaya başlamıştı. Yabancı gemilerinin bulunmaması, Marmara havzasında taşımacılığın Türk bayrağı taşıyan gemilerin eline geçmesini sağladı. Askeri taşımacılığın yoğunluğu da gemi ihtiyacını arttırmıştı. Her zaman için Türk deniz ticaretinin temel taşı konumundaki Seyrisefain İdaresi’nden başka, birkaç küçük gemi şirketi bu durumdan yararlanır gibi oldu. Fakat askeri nakliyat zorunluluğu, gemilerin Marmara Denizi’nde hatta İstanbul limanında bile torpil tehlikesine maruz kalması, birçok geminin zarar görmesine yol açtı.

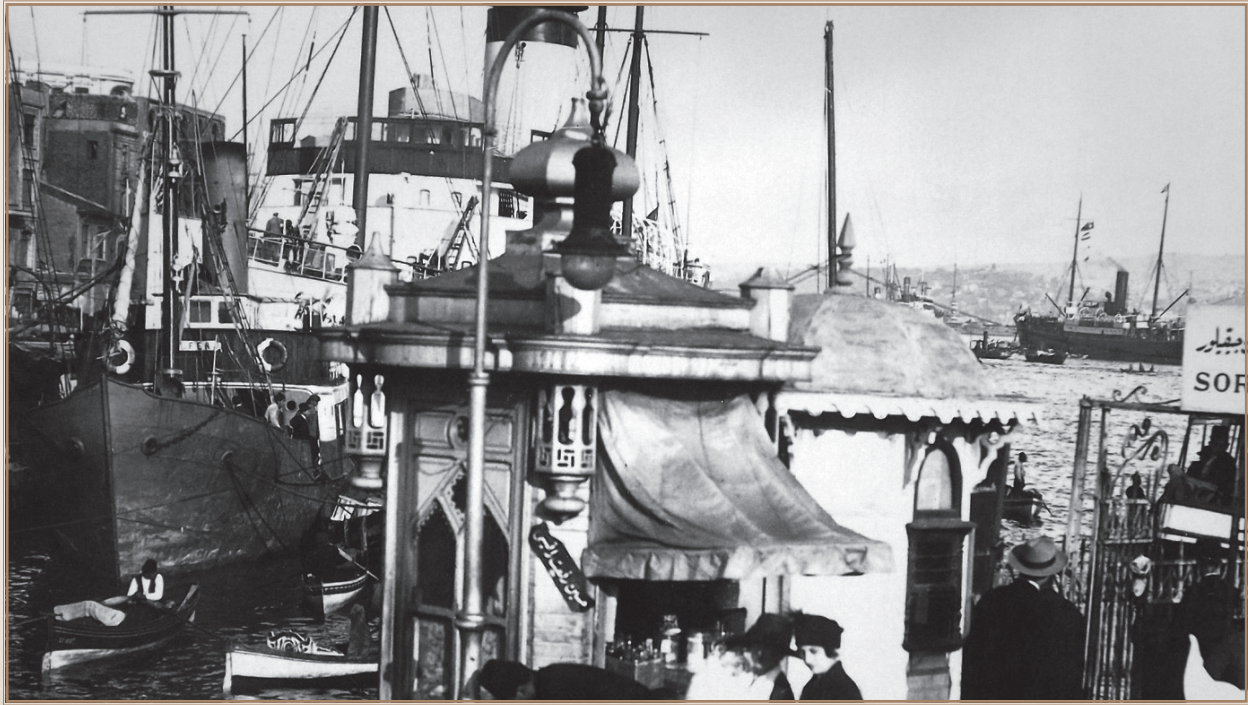
Harbin ilk günlerinde, Seyrisefain İdaresi’nin Karadeniz’de bulunan bir iki büyük gemisi Ruslar tarafından batırıldı. Bunlara karşılık olmak üzere, limanlarımızda buldukları için Ruslardan zapt edilen diğer gemiler alındıysa da bunların da bir kısmı uzun süren savaş esnasında harap oldu.

Dünya savaşının başında Türkiye’de gemi fiyatlarını düşürmek, sınırlı alanda taşımacılığı arttırmak gibi etkiler yaratmış olmasına rağmen, torpil ve bombardıman tehlikesinden, askeri taşımacılık için gemilere elkonmuş olmasından ve esasen serbest dolaşıma imkân bulunamamasından dolayı Türk Deniz Ticareti büyük bir darbeye maruz kalmıştı.





19. Yüzyıl sonu -  
Karaköy nıhtımlarındaki  
kargaşa.  
Fotoğraf - Sebah &  
Joallier.





I. Dünya Harbi nedeniyle Türk Deniz Ticaretinin gördüğü zararı özetlemek gerekirse denilebilir ki, bu zarar inkılâptan sonra yapılan denemeleri ve sarf edilen birçok emekleri tamamen yok edecek derecedeydi.

### I. Dünya Harbi'ndeki Kayıplarımız;

I. Dünya Harbi'ndeki kayıplarımız, batan yelkenliler de dâhil olmak üzere 69,016 tona ulaşmaktadır.

Yelkenliler hakkındaki mevcut bilgiler, ancak batışı bildirilen ve kayda geçirilen gemilere ait olmak itibariyle 5,500 ton olan yelkenli kaybımızı çıkarırsak, savaş sırasında kaybettiğimiz gemilerimizin ve römorkörlerimizin toplam tonajının 63,516'ya ulaştığı görülür. Bu miktarın içinde en büyük pay Seyrisefain İdaresi'ne aittir.

Müteakip tablo, değişik şirketlerin kayıplarını göstermektedir:

Şirketin İsmi	Tonu	Gemi Sayısı
Seyrisefain İdaresi	36.968	36.968
Şirket-i Hayriye İdaresi	2.276	2.276
Hilal Şirketi	2,846	2,846
Gümüşyan şirketi	4,523	4,523
İttihad-i Seyrisefain Şirketi	1,940	1,940
Diğer Gemiler	11,963	11,963
Römorkörler, motorlu araçlar	3,270	3,270
Yelkenliler ve mavnalar	5,500	5,500
Toplam Gemi	63,516	63,516
Toplam Yelkenli	5,500	5,500
<b>Genel toplam</b>	<b>69,016</b>	<b>69,016</b>

Seyrisefain İdaresi I. Dünya Harbi'nde, büyük - küçük toplam 28 gemi kaybetmiştir.

I. Dünya Harbi'nin ilan edilmesi üzerine Osmanlı Hükümeti; Hilal, İttihad, Seyrisefain, Pandeli Biraderler, Gümüşyan ve Adalar gibi büyük - küçük şirketlerle şahıslara ait gemilere askeri taşımacılık için el koymuş ve bunları Seyrisefain'in emrine vermişti. Hilal Şirketi savaştan önce toplam 2,846 tonluk 6 gemiye sahipti. Bu gemilerin altısı da I.Dünya Harbi sırasında batmıştır:

Geminin adı	Tonu	Battığı Yer ve Tarih
Hilal	943	Karadeniz
Edirne	19	Karadeniz
Güzel Girit	602	Karadeniz
Millet	319	Karadeniz
Antalya	473	Karadeniz
Tecelli	190	Marmara
<b>Toplam:</b>		<b>2846 Ton</b>



Gümüşyan Şirketi ise toplam 4523 ton kapasitesinde dört gemiye sahipti:

Geminin adı	Tonu
10 Temmuz Vapuru	1244 Ton
Zonguldak	965 Ton
Moda	600 Ton
Mahmut Şevket Paşa	1714 Ton
<b>Toplam:</b>	<b>4523 Ton.</b>

İttihat Seyrisefain Şirketi'nin iki gemisi vardı:

Geminin adı	Tonu
Selanik Vapuru	997 Ton
İttihad Vapuru	943 Ton
<b>Toplam:</b>	<b>1940 Ton</b>

Bu şirketlere ait tüm gemiler I. Dünya Harbi sırasında batmıştır.

Farklı kimselere ait küçük ve toplamı 9,855 tonluk 29 gemi de savaş sırasında meydana gelen kayıplar arasındadır: Bu gemiler; Lion, Hüdaverdi, Nikea, Despina, Edincik, Barbaros, Avnullah, Vedya, Gazze, Hıfzurrahman, Sağdıç, Beykoz, Sarafin, Turan, İhsan-ı Huda, Bombard, Arslan, Taif, Huda'ya Emanet, Erdek, Nimet-i Hudâ, Yunus, Bebek, Şeref-i Bahri, Polina, Bandırma, Halki, Kadem-i Hayr, Kessendire vapurlarıydı.

Bunlardan başka hükümet tarafından el konularak askeri nakliyat için Seyrisefain İdaresi'ne verilmiş olan 34 adet küçük tonajlı gemi de Karadeniz ve Marmara Denizi'nde batmıştır. Bunların toplamı ise 1,837 tona ulaşmaktadır.

Aynı şekilde:

25 adet Römorkör	Toplam tonu 1,200
23 adet Motorlu gemi	Toplam tonu 2,070
220 adet Mavna ve Yelkenli	Toplam tonu 5,500 zâyi olmuştur.

Özetle, I. Dünya Harbi'ne 110,000 ton gemiyle giren Türkiye, savaş sonunda çoğu harap durumda olmak üzere 45 - 50 bin tondan fazla gemiye sahip değildi.

## Mütarekenin Birinci Devresinde Türk Deniz Ticareti

Mondros Mütarekesi'yle, Türkiye için tam bir yenilgiyle sonuçlanan dünya savaşı, Türk deniz ticaretine büyük zararlar vermişti. Gerçekten de savaşa katılan hükümetlerin hemen hepsi, az çok savaştan zarar gördü. Fakat bu hükümetler, kaybettikleri gemilerin yerine yenilerini inşa etmek için ateşkesten sonra ve hatta savaş sırasında bazı fırsatlara sahip idiler.

Hâlbuki Türkiye, savaş sırasında her şeyi harap olan bir ülke olarak mütarekeyi karşıladı. Mütareke en ağır baskılarla, ülkede savaştan sonra kalan ufak tefek kurumları bile yok edecek etkiler yaratıyordu. Söz konusu etkilerin en önemlileri Türk deniz ticareti alanında görüldü. Türk bayrağını taşıyan gemilere kendi sularımızda bile serbest dolaşım imkânı verilemiyordu. İtilaf Devletleri tarafından konan liman kuralları, Türk bayrağı taşıyan gemilerin aleyhinde olarak uygulanıyordu. Gemicilik alanında en fazla rekabet ettiğimiz Yunanistan, kendi bayrağını taşıyan gemileri kayıtsız şartsız limanlarımıza gönderme imkânı elde etmişti.

Mütarekenin zor yıllarında, Türk bayrağı taşıyan herhangi bir geminin, düşman esaretine düşen herhangi bir Türk gibi özgürlüğü sınırlanmıştı. Yunanistan'ın zalimce ve yok etme siyasetine dayanarak ilan ettiği Anadolu savaşı sırasında Türk gemilerinin uğradığı hücum ve baskılar haddi aşmıştı. Henüz mütarekenin ilk zamanlarında, bir Türk'e ait olup savaştan sonra ilk kez Çanakkale Boğazı'ndan çıkıp İzmir'e gitmek üzere donatılan Seza - yı Nur gemisi, bütün Türk gemicilerine denizde dolaşmanın sonuçlarını göstermek amacıyla, Yunanlılar tarafından cezalandırılmıştı: Gemi Boğazdan çıktıktan sonra Yunan savaş filosu tarafından yakalanarak mürettebatı, yolcuları ve eşyasıyla birlikte bilinmeyen bir yere götürülmüştü. Bu ceza, yalnız Yunanistan tarafından hazırlanmış değildi. Bu, Türk deniz ticaretinin gelişmesini ve bağımsız bir Türk ticaret filosunun oluşmasını, kendi ticaret siyaseti gereği kesinlikle çekemeyen sömürgeci iktisadi politikalar güdenler ile Avrupa'nın galip hükümetlerinin de onayladıkları bir ceza hükmündeydi. Nitekim Sezayı Nur'un akıbeti konusunda elimiz kolumuz bağlı iken bile bize bilgi verme işini İtilaf Devletleri yapmamışlardı.

Anadolu'da millî hareket başladıktan sonra, Türk gemileri Marmara havzasında bile dolaşamaz oldular. Yunan savaş gemileri, denizde gördükleri Türk bayrağını yok etmek için haince bir avcılığa başlamışlardı. Yunan belasını atlatabilenler ise İtilaf Devletleri'nin savaş gemilerinin Anadolu'ya cephane kaçırıldığı iddiasıyla yaptıkları baskılara maruz kalıyorlardı.

Özetle, bir taraftan kanunen kendi sularımızda Türk gemilerinin sahip olamadığı bir çok ayrıcalıktan yabancı gemilerinin yararlanması, diğer taraftan Türk deniz ticaretini baltalamak için savaş ve ateşkes bahanesiyle dayanılması imkânsız baskılar yapılması, savaştan hayli bitkin çıkan Türk gemiciliğine gelişmek şöyle dursun, yaşama imkânını bile vermemekteydi.

Bu şartlar altında Türk deniz ticareti çok sıkıntılı dönemler yaşamıştı. Anadolu'daki millî hareketin sonuçları hakkında ne kadar iyimser tahminler yapılırsa yapılsın, çok kimse, Türk deniz ticaretinin geleceği konusunda ümit var değildi. Türkiye için uğursuz ve kötü bir tarihi hatıra olan Sevr Anlaşması, Türkiye'nin bütün hayati kabiliyetleri gibi, deniz ticareti konusundaki emellerini ve geleceğini tamamıyla baltalamaktaydı. Sevr Anlaşması'yla İtilaf Devletleri'nin bu alanda elde ettikleri imkânlar ve Türk bayrağının uğradığı hakarete bir anlık olsun bakmak, ticaret filosu hususunda geleceğimizle oynamak isteyenlerin nasıl bir karar aldıklarını göstermeye yeterlidir.

Bu vesileyle, uğursuz Sevr Anlaşması'nın serbest deniz dolaşımıyla ilgili 334. Maddesini, acı bir hatıra, aynı zamanda hiçbir zaman unutulmayacak bir ders ve rakiplerimizin niyetleri konusunda iyi bir örnek olmak üzere tekrar etmek oldukça faydalıdır:

Madde 334-İtilaf Devletleri'nin uyruğundakiler, mallar, gemiler ve diğer tüm araçlar, Türkiye'nin tüm limanları ve iç sularında Osmanlı halkı, mallar, gemiler ve araçlarının sahip olduğu haklardan aynı şekilde yararlanacaklardır. Özellikle, İtilaf Devletleri'nden herhangi birine ait gemi ve araçlar, Osmanlı gemi ve araçlarının işleyebildiği Türk toprağındaki yer ve limanlara veya bu yer ve limanlardan her tür eşya ve yolcuyu, milli gemiler ve araçların tabi olduğu kurallardan daha ağır şartlara maruz bırakılmamak kaydıyla nakledebileceklerdir.

Duraklama, yükleme, boşaltma, tonaj, rıhtım, kılavuz, fenerler, karantina ve buna benzer hükümet, memurlar, şahıslar, şirketler veya herhangi bir kurum adına toplanan tüm vergiler konusunda; milli gemiler ve araçlar ile eşit muamele görecektir.

Türkiye İtilaf Devletleri'nden birine veya herhangi bir yabancı devlete ayrıcalıklı bir uygulama yaparsa, söz konusu ayrıcalık, kayıtsız ve sınırsız bir şekilde diğer İtilaf Devletleri'ne de uygulanacaktır.



Şahıslar, gemiler ve araçların dolaşımına gümrük, güvenlik, sağlık kuralları, göç veya kaçakçılıkla ilgili kurallar dışında başka engeller çıkarılmayacaktır. Makul ve standart kurallar sayesinde ticaret gereksiz yere meşgul edilmeyecektir.

## Mütarekenin İkinci Devresinde Deniz Ticaretimiz

Mütarekenin böyle feci bir şekilde devam etmesine ve Sevr Anlaşması'yla Türk deniz ticaretinin idamına karar verilmiş olmasına rağmen, Anadolu'da her gün daha büyük bir gayret ve imanla sürdürülen İstiklal Harbi, yavaş yavaş herkesin kalbinde güçlü ümitler uyandırmaya başlamıştı. Anadolu, İstanbul ve İzmir dışındaki limanlara, özellikle de Karadeniz limanlarının tümüne hâkimdi. Bu limanlar arasında Türkiye'ye kastetmiş devletlere ait gemiler kolaylıkla sefer yapamıyorlardı.

Öncelikle Anadolu'da başlayan iktisadi ve milli uyanış birçok mahrumiyete rağmen, bu alanda etkilerini çabuk gösterdi. Özellikle Karadeniz sahillerinde oturan ve memleketimizin en önemli gemicilik unsurunu oluşturan halkımızın bir kısmı, gemiciliğin ileride kazanacağı önemi takdir etmekte gecikmedi. Küçük taka ve yelkenlilerini gemi şeklindeki araçlara çevirmek için tüm fırsatları değerlendirmeye başladılar. Rus gemilerinin İstanbul'da satılmaya başlaması, dünya gemi piyasasında 1922 senesinde görülen fiyat düşüşü, gelecek için yavaş yavaş hazırlık yapma imkânını vermişti. Değişik bandıralı bir takım gemiler Türkler tarafından satın alındı. Bu gemiler, mevcut baskılardan ve Türk bandırası taşıma konusundaki engellemelerden ötürü eski bayraklarıyla seferlere başladılar. Yunanistan'ın Anadolu'da her gün bir başka başarısızlığa uğrayarak sürdürdüğü savaşı bahane ederek vurduğu sayısız darbeye rağmen, Türk deniz ticareti gelişme sürecine girmişti.

Deniz ticaretimizin bu sürece girmesinde ve gelişme yönünde adımlar atmasında, yelkenli gemilerin geçirdiği dönüşüm de önemli rol oynamıştı. I. Dünya Harbi'nin son yıllarında, Almanlar tarafından yelkenli küçük gemilere motor konması yaygınlaştırılmıştı. Gemiciliğe ait her yeniliği duraksamadan almak alışkanlığında olan Karadeniz halkı, pek kısa sürede motorlu gemileri idare etmeyi öğrendiler.

Deniz ticaretinin gelişiminde, doğal olarak motorlu gemileri buharlı araçların takip etmesi gerekirdi. Gerçekten bizde de yelkenli ve buharlı gemiler arasındaki bu geçiş başarıyla sağlandı ve Türk deniz ticareti son acı tecrübeler ve kayıplara rağmen gemi dönemine ulaşmış oldu. Bununla birlikte, ne olursa olsun Lozan'da sonradan imzalanan barış anlaşmasının hazırlanışı ve ilanına kadar Türk gemicileri gelecek için hazırlanmakla beraber, çekimser idiler. Doğal olarak adımlarını yavaş ve ihtiyatlı atmak zorunluluğu hissediyorlardı. Ülkemizin iktisadi anlamda geleceği için çok sevindirici bir olay olan Lozan Barış Anlaşması, Türkiye'ye yaşama hakkı tanıyordu. Her ülkenin sahip olduğu haklar bize de - bir takım sınırlamalarla da olsa - verilmiş oluyordu. Bu arada Sevr Anlaşması'yla batılmak ve yok edilmek istenen Türk deniz ticareti, Lozan Anlaşması'yla yeniden doğmuştur denilebilir. Bu anlaşmayla, kabotajı kendi gemilerimize hasretmek gibi en temel haklarımızdan birini geri almış oluyorduk.

Lozan Barış Anlaşması'nda ticaret sözleşmelerinin ikinci kısmını, uğursuz Sevr Anlaşması'ndaki maddeyle karşılaştırmak üzere veriyoruz:



**Madde - 9** Türkiye, karşılıklılık prensibi gereği, kendi gemilerine uyguladığı şartları veya diğer herhangi bir devlete uyguladığı veya uygulayacağı daha uygun şartları, anlaşmayı imzalayan devletlerin gemileri için de uygulamayı taahhüt eder. Türkiye, anlaşmaya imza koyan devletlerden her biri için ve söz konusu devletlerden her biri de Türkiye için; balık avlama, kabotaj yani toprağının bir limanından alınan eşya ve yolcuların aynı ülkenin bir diğer limanına deniz yoluyla taşınmasını, liman hizmetlerini; yani çekme ve kılavuzluk ve içeriği ne olursa olsun tüm iç hizmetleri kendi bayrağı altında yaptırma hakkını korur.



**Madde - 10** Balık avlanması, deniz kabotajı ve liman hizmetleri hakkında yukarıda verilen maddede belirtilen istisnalar korunmak şartıyla, ülkemize girecek veya çıkacak her türlü maldan; giriş, çıkış veya yolcuların taşınması konusunda ve gemilerin; liman, dok, rıhtım ve barınaklarda duraklama, yükleme ve boşaltmalarıyla her türlü kolaylıktan yararlanmalarıyla ilgili konularda, bir taraftan Türkiye ve diğer taraftan imzacı diğer devletlerin her biri, kendi gemilerine yaptıkları uygulamanın aynı karşılıklılık ilkesi gereği diğerlerine de yapacaktır.

İstanbul limanının hâli. Denizin ortalarına kadar şamandıralar sıralanmış bulunmakta. Gemiler bu şamandıralara bağlanarak yük ve yolcu alıp vermekteler. Fotoğraf - Sebah & Joaillier. Yıl 1889

Yine karşılıklılık ilkesi gereği; hükümet, memurlar, özel şahıslar, toplum ve her türlü kuruluş adına veya yararına toplanan sağlık vergileri, liman, rıhtım, demirleme, kılavuzluk, karantina, fener vergileri ve diğer işlemlere ait vergiler gibi, gemilerin ödemekle yükümlü olduğu vergilerin belirlenmesi ve ödenmesinde mutlak eşitlik ilkesi geçerli olacaktır.



İthal veya ihraç edilen mallara konmuş olan vergi ve harçlar, söz konusu malların kaynağı ve çıkış noktalarına göre belirlediği ve birinci bölümde yer alan hükümlere uygun olarak, anlaşmayı imzalayan diğer tüm devletlere eşit bir şekilde uygulandığı üzere; Türkiye, aynı uygulamayı karşından da görmek şartıyla, ithal veya ihraç edilen malları, ithalat veya ihracata aracılık eden geminin sancağı, varış veya kalkış limanları, geminin seyri ve iskelelerde duraklaması konularında içeriği ve adı ne olursa olsun ek vergiler (çifte vergilendüme, ek vergi vb) yüklememeyi taahhüt eder.

**Madde - 11** Gemiler ve bunların yük ve yolcularıyla ilgili olup, savaştan önce Türkiye tarafından güvenilir, tanınmış veya başlıca denizci ülkeler tarafından gelecekte hakkı tanınabilecek her türlü belge veya resmi evrak, Türkiye tarafından, anlaşmaya imza koyan diğer devletlere ait olan gemiler hakkında geçerli ve Türk gemilerine verilen karşılıklı belgelere denk kabul edilecektir.

Bu hükümler, Türkiye tarafından Türk gemilerine, başlıca denizci devletler tarafından uygulanan usule denk şartlar çerçevesinde olmak üzere, verilen belgeler ve resmi evrak, ancak imzacı diğer devletlerin bizzat kendileri tarafından verilen belgeler ve resmi evraka denk kabul edildiği takdirde geçerli olacaktır.

**Ege'de Kaybettiğimiz  
Adalardan, Balkanlardan  
ve Selanik'ten, Romanya ve  
Bulgaristan'dan  
"Göçmen değişimi" Türk  
armatörüne önemli bir  
imkan sağlıyor.**





Lozan konferansı hükümlerine göre, Balkanlardan ve Ege Adalarından Türkiye'ye nakledilecek Müslüman halk, belgelerde "Mübadiller" olarak geçmiştir. Karşılıklı olarak nice maddî ve manevî ıstıraplara maruz kalmış bu halk hakkında yazılmış hayli önemli kaynak eser ve makale bulunmaktadır. Bu kaynak eserlerden biri kuşkusuz Doç.Dr. Kemal Arı'nın<sup>(34)</sup> eserleri olacaktır.

Balkanlar Müslüman halkın mübadelesi konusu başlıbaşına bir inceleme alanı olmasına karşın, bizi ilgilendiren kısmı, bu mübadelenin deniz yoluyla yapılmasında Milli Vapurcular Birliği'nin gösterdiği çaba ve sonuçlarıdır. Değil ki, hükümet Türk armatörlerinin parasal kaynaklarını güçlendirmek doğrultusunda son derece önemli bir karar da uygulamaya geçirmek suretiyle, ileriye yönelik bir büyüme imkanı yaratmıştır.

30 Ocak 1923 Tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması'na<sup>(35)</sup> göre Rumeli'nden Anadolu'ya göç edecek olan müslüman halkın sevkiyatları tren ve gemi ile yapılmış olup sevkiyat 1923 yılı Kasım ayında başlamıştır.



Yerinden yurdundan edilip Türkiye'ye göçettirilen Balkan Türkleri çaresizlik içinde umuda yolcuğa hazırlanıyor. Açıkta demirde görülen gemi muhacir taşıyan gemilerden Gülnihal'dir.

34) Doç. Dr. Kemal Arı, Büyük Mübadele Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923 - 1925), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003;İzmir'den bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, İMEAK İzmir Şubesi yayınları No.2, 2008.

35) Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcraı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 Numaralı Kanun; Kabul Tarihi: 20.Nisan.1926 Resmî Gazete ile Neşir ve İlanı : 28 Nisan 1926 - Sayı: 358 3.t. Düstur, c.7 - s.759  
Madde 1 - Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek, yalnız Türkiye sancağını hâmil sefain ve merakibe munhasırdır. Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar.



Halen Yozgat, Bozok Üniversitesi Sanat tarihi bölüm Başkanı olan Yrd. Doç. Dr. İbrahim Erdal 2003 tarihli "Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi"<sup>(36)</sup> başlıklı makalesinde, Mübadil halkın Selanik gibi önemli liman merkezlerine yığılmış durumda bulunması nakliyat işinin demiryollarından daha çok deniz yoluyla yapılacağını gösterdiğini işaret ederek gelişmeleri şöyle özetler; "Deniz yolu ile ulaşımı sağlamak için yeterli ödenek ve teşkilatın yetersizliği ve hepsinden önemlisi yerli şirketlerin tonaj yetersizliği önemli sorun olmuştur. İlk zamanlarda taşıma işiyle ilgili çeşitli ihaleler yapılmış bu ihalelerde "Lloyd Triestino" gibi şirketler uygun teklifler vermişti.



Ege bölgelerinden ve İzmir'den Rum göçmenleri taşıyan gemi "Patris" da kıyıdayacak yer kalmamış gibi görülüyor.

Mübadile İmar ve İskan Vekaleti yabancı şirketler ile yaptığı görüşmelerde bu şirketlerden "Les Messageries Maritimes" ve "Paquet" kumpanyası vekilleri kiralama işine giremeyeceklerini fakat nüfus başına uygun bir ücret verebileceklerini bildirmişti. Bir diğer şirket olan "Edilen" kumpanyası vekili de Pire'de aldığı teklifnameyi vakit azlığı ve şartları yerine getiremeyeceği sebebiyle kabul etmeyeceğini bildirmişti. "Louis" kumpanyası ise, her şey kendilerinden olmak şartıyla vapurlarını öngörülen ücrette kiralamayacaklarını ancak, Yunan bahriyesindeki kömürle çalışan "Time Charter" dedikleri vapurları kiralayabileceklerini ifade etmiştir...



Yedinci muhacir kafilesi Samsun'da.

Türk vapurcuları da kapasitelerinin küçük olmasından dolayı insan fiyatlarında tenzilat gidemeyeceklerini ancak büyükbaş hayvanda 50 ve küçükbaş hayvanda 10 kuruş indireceklerini bildirmişlerdir.<sup>(37)</sup>

Mübadillerin taşınması konusunda yaşanan bu durumda yabancı vapur şirketlerinin uygun teklifleri karşısında harcanacak paranın yine ülke içinde kalmasının istenmesi ve sınırlı ulusal kaynakların zaten sıkıntılı olan ekonomide dışarı çıkacak olması konusunda Türk vapurcularının

36) İçtima Senesi I, Cilt VI, 61.ci İçtima, II Celse, Teklifler faslı, 3 Kanunu Evvel 1339, s.15 - (3) Erdal, Yrd. Doç. Dr. İbrahim, Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, Mayıs - Kasım 2003, Yıl:16, Sayı:31-32, Ankara. Yrd. Doç. Dr. İbrahim Erdal, Yozgat, Bozok Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölüm Başkanı.

37) Metin, Dr. Ömer - Hamdullah Suphi Tanrıöver'in Romanya Türklerinin Göçüne Dair Faaliyetleri (1931- 1938); Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü ; Karadeniz Araştırmaları Güz 2012, Sayı 35, 125 - 143.



ısrarlı talepleri üzerine, Mübadele İmar İskan Vekili Mustafa Necati Bey taşıma işinin Seyrisefain idaresi ve Türk vapurcularınca yapılmasını önermiştir. Bu önerisini desteklemek için Vekalet bütçesinden 600.000 lira tahsisat temin eden Mustafa Necati Bey, bunu vapur alımında kullanabilmek için meclisin onayını istemiştir.



Köstence Limanı'nda sefalet içinde vapur bekleyen Türk göçmen aileleri.  
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi

*meydana gelmiş bulunacaktır. Vekalet gerek Seyrisefain gerekse diğer yedi Türk şirketine gerekli yardımı yapmıştır.*" sözüyle bu konudaki hassasiyetini ve memnuniyetini ifade etmiştir.

Mübadillerin taşınması işi için Seyrisefain şirketleriyle bir mukavelename imzalanarak taşımayı yapacak şirketlere ait vapurların sayısı kapasitelerini belirleme görevi İstanbul Liman idaresi Riyasetine verildi.

Mübadillerin taşınma meselesinde Türk vapurcularına taşıma işinin verilmesi için yapılan görüşmelerin sonucunda Mübadele İmar ve İskan Vekaleti adına ikinci İstanbul müntika müdürü, Erkan-ı harp miralay Arif beyefendi ile vapur sahiplerinden Sufizâde Suudi Bey ile kanun-u sani 1923 tarihinde bir mukavele üzerinde anlaşılmıştır. Bu mukaveleye göre; Girit, Sakız gibi ve sair Akdeniz adasından, Selanik ve Kavala'dan Yunanistan'ın bir çok iskelelerinden toplu halde alınacak Müslüman ahaliyi eşya ve hayvanlarıyla birlikte vekaletin kontrolünde İstanbul'a, Akdeniz'de Mersin'e kadar ve Karadeniz'de Trabzon'a kadar, belirlenen iskelelere vapurların nakledeceğini vapur sahipleri adına Sufizâde Suudi Bey teyid etmiştir.

Yunanistan'dan mübadele suretiyle gelecek ahalinin nakli hakkında Seyrisefain idaresi ve diğer Türk vapur sahipleriyle şifahen tekrar eden mukavele projesi Heyet-i Vekile tarafından kabul edilmiştir. Ancak gerek vekalet ve gerek vapur sahipleri mukavelenamenin bazı kısımlarına itiraz etmişler, bu konuda yapılan uzun görüşmeler sonucunda itirazlardan bir kısmının doğru olduğu anlaşıldığından bu mukavelenamenin bazı noktalarının düzeltilerek tanzim olunan

Bunun üzerine Başbakan İsmet Paşa "*Esbab-ı Mucibe Layihası*"nı yayınlamak üzere Yunanistan'dan gelecek muhacirlerin nakli işinde kullanılmak ve bu işte kullanılacak olan önemli miktardaki nakliye ücretinin memleket içinde kalmasını sağlamak ve vapur alınması için 600,000 liranın Seyrisefain idaresine verilmesini istemiştir. Muvazene-i Maliye Encümeni de iki üç tane 800 - 1.200 tonajlı, iki veya üç tane de 2,000 - 3.000 tonajlı mübadele ahalisini taşımada kullanılmak için vapur alımını uygun görmüştür.

Mustafa Necati Bey taşıma işinin Seyrisefain idaresi ve Türk girişimcilerince yapılması hakkında Sadâ - yı hak gazetesine verdiği bir demeçte "*Mübadele hitamına kadar Akdeniz'de sevgili sancağımızı taşıyan elliye mütecevizbir ticaret filosu*

şekliyle bir karar çıkarılması Mübadele İmar ve İskan Vekaleti 3 Şubat 1924 tarihinde Heyet-i Vekile'ye bildirmiştir."

**TBMM Zabıt Ceridesi Seyrisefain İdaresi Bütçesinin vapur ve römorkör, mubayaası faslına tahsisat ilâvesi hakkında lâyhahi kanuniye ile Muvazenei Maliye Encümeni mazbatası (1/394)**

Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey (İzmir) - Efendim. Seyrisefain İdaresine 600 bin lira verilmek için teklifatta bulunmuştuk. Bu, Muvazenei Maliye Encümenince kabul edildi. Bugün bunun müstacelen müzakere edilmesini rica edeceğim. (Niçin sesleri) Efendim arz edeyim : Seyrisefain İdaresi vapur almak mecburiyetinde bulunuyor. Mevcut parasına ilâveten gelecek kardeşlerimize sarf olunmak üzere verilen paradan 250 bin lirayı bendeniz vekâlet bütçesinden Seyrisefain İdaresine verdim. 600 bin lira ile vapur almak mecburiyetindedirler. Çünkü sevkiyat ve nakliyat başladığı için müstaceldir ve bunu Seyrisefain İdaresiyle ye millî şirketlerle yapmak istiyoruz. Onun için bu kanunun bugün müzakeresiyle derhal vapur almak hususunun teminini rica ederim. (Kabul sesleri)

Reis "Efendim Vekil Beyefendinin tekliflerini reyi âlilerine arz ediyorum. Derakap müzakereye geçilmesini kabul edenler lütfen el kaldırsın. (Kabul sesleri) Aksini reye koyuyorum"

"Müzakeresini kabul etmeyenler el kaldırsın."

"Efendim müzakeresi kabul edildi."

"29 Kasım 1339 T. B. M. M. Riyaseti Celilesine Türkiye Seyrisefain İdaresinin 1339 senesi Bütçesinin sekizinci vapur ve römorkör mubayaası faslına vaz'olunan tahsisatı munzamma hakkında Müdafaai Milliye Vekâletince bittanzim icra Vekilleri Heyetinin 29 .11.1339 tarihli içtimamda tadilen Meclisi Âliye arzı takarrür eden lâyhahi kanuniye lef fen takdim kılınmıştır. ifayı muktezasma müsaadei riyaset penahilerini istirham eylerim efendim."

Başvekil

İsmet

Esbabı Mucibe Lâyhası

Nakliyatı bahriyenin memleketimiz için haiz olduğu ehemmiyeti mahsusa derkâr olup ecnebi kumpanyalarının şimdiye kadar haiz oldukları kabotaj hakkı da Lozan Sulh Muahedenamesine merbut ticaret mukavelesi ahkâmı ile bertaraf edilmiş olduğu gibi mübadele mukavelename mucibince Türkiye'ye nakillerine başlanılan Yunanistan muhacirlerinin dahi nakliyatında kullanılmak ve bu husus için sarf edilecek mühim ücreti nakliyenin mümkün mertepede memleket dâhilinde kalmasına hâdim bulunmak üzere Seyrisefarin idaresine müstacelen birkaç vapur mubayaa ettirmek mecburiyeti hâsıl olduğundan bu maksatla idarei mezkûrenin 1339 senesi Bütçesinin faslı mahsusuna, "Altı yüz bin lira" tahsisatı munzamma vaz'ı mutazammın merbut lâyhahi kanuniye müstacelen tetkik ve müzakere edilmek ricasiyle takdim kılındı.



### **Türkiye Seyrisefain İdaresinin 1339 (1923) senesi Bütçesi sekizinci vapur ve römorkör mubayaası faslına ilâve olunan Tahsisatı Munzamına Kanunu**

1. Sevrisefarin İdaresinin 1339 (1923) senesi hâsılatı umumi faslından elyevm mevcut üç yüz elli bin lirava Mübadele ve İskân Vekâleti Bütçesinde muhacırların ücreti nakliyesine mahsub edilmek üzere verilecek (iki yüz elli bin lira avans zammiyle ceman 600 bin lira gemi satın alınmasına tahsis olunmak üzere mezkûr idarenin 1339 senesi bütçesinin ilgili faslına tahsisatı olarak vazedilmiştir.

2. İşbu tahsilatın 1339 senedimde sarf olunabilir.

Tarih: 29 . 11 . 1339

Başvekil İsmet, Şeriye Vekili Mustafa...

#### **Muvazenei Maliye Encümeni Mazbatası**

Türkiye Seyrüsefain İdaresi 1339 senesi bütçesinin sekizinci merakibi bahriye mubayaası faslına altıyüz bin lira tahsisatı munzamına vaz'ı hakkında Başvekâletten takdim olunup encümenimize havale buyurulan 29 Kasım 1339. tarih ve G/356 numaralı tezkereye bağlı lâyhâi kanuniye ve esbabı mucibe mazbatası mütalâa ve tetkik olundu.

Şifahen de arz ve izah olunacağı veçhile Seyrüsefain İdaresinin hâsılatı umumiyesinden elyevm mevcut bulunduğu anlaşılın üçyüzelli bin liraya İmar Vekâletinden alelûmum nakliyat ücretlerine mahsub olunmak üzere avans suretiyle verilecek olan ikiyüzelli bin liranın da ilâvesiyle hâsıl olan altıyüz bin lira ile üç ufak iki büyük veyahut iki ufak üç büyük olmak ve ufakların 800 – 1, 200 ve büyüklerin 2, 000 - 3, 000 ton hacmında bulunmak üzere icabına göre vapur mubayaa edileceği anlaşılmıştır.

Teklifi vâki şu sırada kesbi ehemmiyet ve müstaceliyet eden mübadelei ahali işleriyle alâkadar olmakla muvafıkı hal ve maslahat görülmüş ve tercihan ve müstaceliyetle müzakere edilmek üzere Heyeti Celi'elerine arz ve takdim kılınmıştır.

Muvazenei Maliye Encümeni Reisi...

Tren ile yapılan sevkiyatlar daha çok Kavala kazasının Sarışaban nahiyesine bağlı iç bölge köylerinde yerleşik mübadillerin "Hüseyinköy" Tren istasyonunda toplanmış ve buradan İstanbul'a, oradan da gemilerle Sinop ve Samsun'a yapılmıştır.

Gemiyle yapılan sevkiyatlarda gemilerin kalktığı limanlar Yunanistan'ın Selanik, Preveze ve Kavala Limanı kentleri ile Sakız, Limni, Midilli ve Girit adalarıdır.

Gemilerin isimleri; Hacıpaşa, Rumeli, Bahr-i cedit, Nilüfer, Dumlupınar, Timsah, Rize, İstanbul, Canik, Sürat, Sulh, Ankara, Kırzâde Salih, Reşit Paşa, İsmet Paşa, Altay, Arslan, Millet, Cumhuriyet, Mahmudiye, Akdeniz, Türkiye, Kartal, Giresun, Bozkurt, Teşvikiye, M.Şevket Paşa, Ümit, Trabzon, Gülnihal, Gülcemal'dir

#### **Romanya ve Bulgaristan'dan Türk Göçleri**

Romanya'dan Türkiye'ye 1930'lu yıllarda yapılan göçler, Türk-Romen siyasi ilişkilerinde önemli bir yere sahiptir. I. Dünya Harbi'nden sonra Romanya Türklerinin içinde bulunduğu sosyo - ekonomik zorluklar giderek artmıştır. Bu nedenle 1930'lu yılların başından itibaren Türkiye'ye yoğun bir göç hareketi başlamıştır.

Romanya, Türk ve Bulgarların yoğunlukta yaşadıkları bölgelere Makedonya'dan gelen kendi muhacirlerini yerleştirerek o bölgelerde Romen halkı çoğunluğunu sağlamaya çalışmaktadır.

Ayrıca bu göçmenlerin iskanı için de Romen hazinesinin hayli fedakarlıklar yaptığının altını çien Hamdullah Suphi Bey, Türkiye'ye hicret edecek 200,000 civarındaki Türkün Romanya'da bırakacağı emlaki, Romen hükümeti kendi muhacirlerine vermek sureti ile nakdi yardımların bir kısmından kurtulabileceğini de sözlerine eklemiştir.

Türklerin bırakacağı bu emlak meselesi, iki hükümet arasında yapılacak görüşmeler sonunda çözülebileceğine, bu emlakların parasını kısmen Romen devletinden nakit olarak alabilme ihtimali olduğuna ya da bu paraya mukabil Romanya'dan Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu kereste ve petrol ürünlerini tedarik edilebileceğine dikkat çekmiştir.

Nüfusun siyasi, iktisadi ve askeri açıdan önemli bir güç göstergesi olduğu ortamda, Osmanlı Devleti ve onu takip eden Türkiye Cumhuriyeti Devleti "Eksik nüfus" sorunuyla karşı karşıyaydı. Çünkü Balkan Savaşı'yla başlayan, I. Dünya Harbi'yle devam eden ve Milli Mücadele ile sonuçlanan on yıllık bir dönemde Anadolu nüfusu 18 milyondan 13 milyona düşmüş, % 30'a yakın bir nüfus kaybı yaşanmıştı (Tekeli 1990: 59). Ayrıca 1920'li yılların başında genel sağlık önlemlerinin yetersizliğine karşılık sıtma, verem, frengi, trahom, tifo ve dizanteri gibi bulaşıcı hastalıklar sonucu yüksek ölüm oranları dikkati çekmekteydi (Irmak 1981: 214, Talas 1992:50). Kısacası genç Türkiye topraklarının genişliği dikkate alındığında az ve aynı zamanda sağlık sorunlarıyla yüklü bir nüfus devralmıştı. Nitekim bu gerçek Gazi Mustafa Kemal'in 16 - 17 Ocak 1923'de İstanbul gazetecileri ile yaptığı mülakatta da gündeme gelmiş ve Gazi burada "... Hakikaten memleketin nüfusu şayan-ı teessüf bir derecededir..." tespitini yapmıştı.

Mustafa Kemal Paşa bu konuşmada, Türkiye'nin yarısı kadar toprağa sahip Almanya'nın 70 milyonluk bir nüfusu beslediğine dikkat çekiyor ve genç Türkiye'nin bundan daha fazla olması gerektiğini ifade ediyordu. Mustafa Kemal Paşa konuşmasının devamında ise nüfus probleminin çözümü yolunda uygulanacak politikanın esaslarını da şöyle anlatıyordu: "...sıhhi ve içtimai tedbirler almak lazım gelir. Bunun için icap ederse ve aramızda mütehassıs yoksa nerede varsa oradan mütehassıs celbedeceğiz. Fakat aynı zamanda hudud-ı mil'iye haricinde kalan aynı ırk ve aynı harstan olan anasını da getirmek ve ... nüfusumuzu tezyid etmek lazımdır. Eğer Rusya'dan da getirmek mümkün olursa, oradan da getireceğiz. Fakat bence Garbi Trakya'dan Türkleri nakletmek lazımdır..." (İnan 1982: 5354).

Atatürk döneminde Romanya'dan Türk göçlerini 1923 - 1933 ve 1934 - 1938 göçleri olmak üzere iki ayrı dönemde incelemek gerekmektedir. Çünkü her iki dönem göçler gerek nitelik ve gerekse nicelik bakımından farklılık göstermektedir.

İlk dönem göçler küçük gruplar halinde gerçekleşmiş ve gelenlerin çoğu serbest göçmen statüsünde kabul edilmişlerdir (Geray 1962: 11, Ülküsal 1966: 181). Buna karşılık ikinci dönem göçler kitlesel boyutta olup, gelenler iskan göçmen statüsünde devlet eliyle yerleştirilmişlerdir (Cumhuriyet 28 Ağustos 1935: 2, Son Posta 28 Mayıs 1935, Geray 1962: 11).

### 1923 - 1938 Dönemi Göçler

1930'ların başı itibariyle Romanya'daki Türklerin yaşam şartları oldukça ağırlaşmıştı. Bir yandan ekonomik değeri olan toprakların istimlak edilmesi, diğer yandan Ulahların baskıları, can ve mal güvenliğinin ortadan kalkması, angarya ve ekonomik buhranın olumsuz etkileri göçten



başka çıkar yol bırakmamıştı. Nitekim bu durum Bükreş Elçisi Hamdullah Suphi Bey'in 26 Mayıs 1932 tarihli raporunda şöyle anlatılmaktaydı. "...*Vakit geçtikçe Türk halkının mukavemeti her suretle azalmaktadır. Bir gün gelecektir ki muhaceret hareketi, önüne geçmek imkanı olmayan bir sel halini alacaktır... Ya bütün mal ve mülklerini bırakarak firar ediyormuş gibi Romanya'yı terk edecekler yahut da bunların ellerindeki son servetler de pasaport temini uğrunda rüşvet olarak yabancı ellere gidecektir...*"

### **Hamdullah Suphi Bey'in öngörüsü kısa bir süre içerisinde gerçekleşti.**

1932 yılı sonbaharından itibaren Dobruca'daki birçok Türk aile malını, mülkünü yok pahasına satmakta ve bir an önce Türkiye'ye göç etmenin yollarını aramaktaydılar (BCA 030.10/246.667.10). Bu hareketliliğe karşılık Türkiye Hükümeti, kitlesel bir göç karşısında göçmenlerin sevk, iase ve iskanı ile ortaya çıkacak masrafı karşılayabilecek mali imkanlardan yoksundu (BCA 030.10/116.809.3). Dolayısıyla hükümet 1933 yılı başında Bükreş elçiliğine bir talimat göndererek, muhtemel bir kitlesel göçün önlenmesi hususunda gerekli tedbirlerin alınmasını istedi (BCA 030.10/246.667.10).

Elçilik ile hükümet arasındaki bu yazışmalar devam ederken, Romanya'daki Türkler arasında göç hazırlığı had safhaya ulaşmıştı. Herkes ev ve arazisini satma telaşındaydı. Dolayısıyla Türklerle meskün bölgelerde arazi fiyatları oldukça düştü. Dobruca'daki Romen ve Bulgarlar Türklerin er geç gideceğini bildikleri için toprak satın alımında istekli davranmıyor, fiyatların daha da düşmesini bekliyorlardı (Ulus 4 Eylül 1935: 1). Hatta bazıları aralarında bir takım teşekküller oluşturarak fiyatları kendileri belirlemekte ve tekel halinde satın alım yapmaktaydılar (Cumhuriyet 9 Ağustos 1935: 3). Doğal olarak bu durum fiyatları asgari seviyeye çekiyordu (Cumhuriyet 5 Nisan 1934: 4).

Türklerin bu yoğun göç hazırlıklarına karşılık Hamdullah Suphi Bey'in almış olduğu tedbirler neticesinde 1933 yılı içinde kitlesel bir göç yaşanmadı. Söz konusu yıl içinde sadece 3.273 kişi Türkiye'ye göç etti (BCA 030.10/81.531.8). Ancak alınan tedbirler kısa süre içerisinde etkisini yitirmiş olsa gerek, 1934 yılı ilkbaharında Dobruca'daki Türkler kitleler halinde liman kenti Köstence'ye doğru akmaya başladılar. Ev ve arazilerini satan ve geriye kalan mallarını da arabalara yükleyen Türkler, Silistre, Pazarcık ve Tozakan sancaklarından hareketle 4 - 5 günlük bir yolculuk neticesinde Köstence'ye varmakta ve bir an önce Türkiye'ye ulaşma arayışı içerisinde girmekteydiler (Cumhuriyet 3 Birinci Kanun 1934: 6). Kuşkusuz bu acelenin arkasında, yaşanan sıkıntıların etkisi büyüktü; ancak Köstence limanında göçmen nakletmek için bekleyen vapur sahipleri de yaptıkları çalışmalarla bu göç etme sürecini tetiklemekteydiler. Daha önce de ifade edildiği üzere Türkiye, kitlesel bir göçe hazırlıklı olmadığı için göçmenlere vapur tahsis etmemişti. Buna karşılık Köstence'deki göçmenler ise bir an önce Türkiye'ye varmak için nakliye ücretini ceplerinden ödemeyi göze alarak, vapur kiralama yolunu tutmuşlardı (Akşam 7 Teşrin-i Sani 1934: 1). Mümkün olduğu kadar çok göçmen taşıyarak, daha fazla kazanç peşinde koşan vapur sahipleri ise kendi aralarında rekabete girerek, köylere kadar gitmekte ve göçmen toplamaktaydılar (Cumhuriyet 13 Mayıs 1935: 2). Dolayısıyla tüm bu çalışmalar göç hareketliliğine önemli ölçüde ivme kazandırmaktaydı.

1934 yılı sonbaharında yaklaşık 30 bin kişi Türkiye'ye göç etmek üzere Köstence'de toplandı (Akşam 16 Teşrin-i Evvel 1934: 3). Göçmenler için buradaki en önemli sorun hamal ücretleriydi. Örgütlü biçimde çalışan hamallar, göçmenlerin ağır eşyalarını ve hayvanlarını tayfaların taşımasına izin vermiyor, dolayısıyla kendi tekellerinde olan bu iş için yüksek ücretler talep ediyorlardı (Cumhuriyet 9 Ağustos 1935: 3). Pasaport ve nakliye ücretlerini ceplerinden

ödeyen göçmenler, ellerindeki son parayı da hammallara vermek zorunda kalıyorlardı. Nitekim 1934 yılı Aralık ayında Türkiye'ye gelen 1.583 kişilik bir kafiye Tekirdağ'da karşılayan Trakya Umumi Müfettişi İbrahim Tali Bey'in raporuna göre, göçmenlerin elindeki toplam para 2.500 liraydı ve en varlıklı göçmende bile sadece 1, 5 lira vardı (BCA 030.10/72.472.7). Görüldüğü üzere göçmenler 1934 yılı sonu itibarıyla tüm maddi güçlerini yitirmiş biçimde Türkiye'ye gelmekteydiler.

Vapurlara binene kadar büyük maddi külfetler yüklenen göçmenlerin, güvenli ve rahat bir yolculuk yaptıkları söylenemezdi. Mümkün olan en ucuz tarifeye yolculuk yapmak isteyen göçmenler, vapurların donanım ve kapasite itibarıyla nakliyata elverişli olup olmadığı hususunu pek gözetmemekteydiler. Bunu fırsat bilen vapur sahipleri ise telsiz tertibatı dahi olmayan vapurlara (BCA 030.10/81.531.4, Akşam 16 Teşrin-i Evvel 1934:3) kapasitesinin çok üzerinde yolcu ve eşya istif etmekteydiler (BCA 030.10/116.810.13). Nitekim bu şartlar altında sadece Haziran - Ağustos 1934 döneminde 4.337 kişi Türkiye'ye gelmiştir (Cumhuriyet 13 Birinci Teşrin 1934: 1)."

### **Köstence ve Varna Limanlarında**

1934 başında Romanya'dan ve Bulgaristan'dan vapurlarla Türkiye'ye göçmen akını devam etmektedir. Kasım 1934 başında Kalkavanzâdekler'e ait Nazım vapuru Köstence'den 250 Türk göçmen daha getirmiştir. Nazım şilebi İstanbul'da toplanmış olan 600 göçmeni alarak Tekirdağ'a bırakmıştır. Bu muhacirler hükümet tarafından Tekirdağ'a ve çevre köylere yerleştirilecektir:

Son iyi ayda köstence'den gelen muhacirlerin sayısı 14.000'i geçmiştir.

3 Temmuz 1935 tarihli bir haberde, o sene Romanya'dan 30,000 göçmen geleceği ve şimdiye kadar konsolosluğa müracaat edenlerin sayısının 26,270'e ulaştığı belirtilerek *"Bunlardan 7,262 soydaşımız daha geçen yıldan mallarını ve mülklerini sattıklarından göçe hazır durumdadırlar. Geri kalan 19,008 soydaşımız da ekinlerini topladıktan sonra, yani sonbaharda göçdebilecekleridir.*

*...Türk nüfusun çoğunlukta olduğu bölgeler Silistre, Pazarcık ve Köstence sancaklarıdır. Bulgaristan ve Yugoslavya'dan az sayıda muhacir sınırlarımıza ulaşmışlardır."* denilmektedir.

Nazım vapuru 20 Temmuz 1935 günü Köstence'de aldığı 1,200 Türk muhacirle Çanakkale'ye gelmiştir. Bu göçmenlerin Bayramiç ve Ezine'ye yerleştirilecekleri anlaşılmıştır.

6 Kasım 1935 itibarıyla Nazım vapuru 1,700 göçmenle Köstence'den hareket etmek üzeredir. Bu göçmenler Sirkeci'ye çıkarılacak ve sonra Tekirdağ'a gönderileceklerdir. Aynı gün Sirkeci'den hareket edecek olan Adana vapuru Köstence'den 1,000 göçmen getirecektir.

Kötü bürokratik işlemler yüzünden Köstence'de on gündür boş beklemiş olan Bursa vapuru mürettebatı rıhtım üzerinde perişan halde olan ve giderek fenalaşan Türk muhacirlerine yardım edemediklerinden derin üzüntü içinde kalmışlardır. Nazım vapuru da Bursa vapurunun peşinden göçmen almaya başlamıştır.

Romanya nihayet bloke olan dövizleri belge mukabili ödemeye başlayacağını bildirmiştir. Yine alınan vagonlarla demiryolu vasıtasıyla da göçmenlerin taşınacağı açıklanmıştır.

Halbuki bu açıklama doğru çıkmamış ve Kasım ayı sonlarına doğru Romanya'dan göçmen taşımakta olan vapurcular Deniz Ticaret Direktörlüğü'ne müştereken müracaat bulunarak şimdiye kadar navlun hesabına hiçbir para alamadıklarını ve finansal durumlarının son derece



fenalaştığını beklirterek durumların kendi ceplerinden masraf yaparak gemilerini çalıştırmaya müsait olmadığını ve aksi halde müteakip seferleri yapamayacaklarını bildirmişlerdir.

Köstence’de 12,000 göçmen daha toplanmıştır. Bursa vapuru son bir sefer yapmak üzere Köstence’ye gitmiştir. Nazım vapuru da 1,800 göçmeni almak üzere Köstence’ye son bir sefer yapacaktır.



Vapura binmek için bekleyen yüzlerce Türk perişan haldeydiler. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

Bunun için ulusal sermayeyle çalışan birçok armatör hariçten gemi almaya başlamıştır. Muhtelif vapurcularımız son birkaç ay içinde beş şilep satın almışlardır. Bu gemilerle deniz ticaret tecim tonajımız yeniden 10,000 ton artış sağlamıştır. Şilepçilerimiz Suriye sahilleriyle, Port Said, Marsilya ve İspanya limanları arasında iş yapmak için programlar hazırlamaktadırlar.

24 Haziran 1936’da Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi’ne ait Nazım vapuru Varna ve Burgaz limanından 1,400 Bulgaristanlı Türk muhacirle İstanbul’a hareket etmiştir. O sene Romanya ve Bulgaristan’da yüksek sayıda muhacir beklenmektedir. Adeta Balkanlar Türklerden kendi elimizle temizlenmekte ve kalan Türk nüfusu silinmektedir.

Nazım vapuru ve Ahmet Ferit ve Cemal Bey’e ait Bursa vapuruları 1939 yılı başlarına kadar hemen tamamıyla Bulgaristan’daki soydaşlarımızı memlekete getirmek üzere defalarca seferler yapacaklardır.

### Romanya’da Türk elçisi Hamdullah Suphi’nin gayretleri

Yrd. Doç. Dr. Önder Duman<sup>(38)</sup> şöyle anlatır; “Hamdullah Suphi Bey’in girişimleri sonucunda, içinde Romanya Başbakanı, İçişleri ve Ziraat bakanlarının da bulunduğu bir komisyon kuruldu. 21 Şubat 1935’te yapılan ilk komisyon toplantısında başta pasaport olmak üzere Türklerin göçler esnasında karşılaştıkları sorunları en yetkili makamlara anlatan Hamdullah Suphi Bey, bundan sonraki göç süreci hakkında bazı önerilerde bulundu. Hamdullah Suphi Bey, Türklerin oturdukları bölgelerin 3 veya 4 mıntıkaya ayrılmasını ve bu mıntıkların belli bir sıra ile göç etmesini,

38) Yrd. Doç. Dr. Önder Duman (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi / Samsun; Giresun Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü / Giresun); Atatürk Döneminde Romanya’dan Türk Göçleri (1923 - 1938) - S.29 - 33; Ankara Üniversitesi Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 43, Bahar 2009, s. 473 - 490.



Türklerden geriye kalan menkul ve gayrimenkullerin karma bir komisyon tarafından tespit edilmesini ve değerlerinin saptanmasını, bunların Romanya Hükümeti tarafından satın alınarak, bedelinin kısmen nakit kısmen petrol ve kereste ile ödenmesini talep etti. Hamdullah Suphi Bey ayrıca, Türk ahaliye köy köy müşterek pasaport verilmesini ve cüz'î bir ücret talep edilmesini, vergi borçlarının affedilmesini ve de rıhtım ve iskelelerde hamallara ödenen yüksek ücretlerden Türklerin başışık tutulmasını istedi. Hamdullah Suphi Bey'in bu istekleri Romen yetkililerce prensip itibarıyla kabul edildi (BCA 030.10/247.668.16). Bütün bu prensip kararlar Türkiye Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın 10 Mayıs 1935 tarihli Bükreş ziyaretinde tekrar müzakere edildi ve uygulama aşamasına geçilmesi hususunda bir karara varıldı. Bu ziyaretten kısa bir süre sonra da Romanya Hükümeti ilk adımı atarak, liman ve rıhtımlarda hamallara ait olan yük taşıma tekelini Türk göçmenler için geçici olarak kaldırdı. Buna göre artık göçmenler eşyalarını ve hayvanlarını vapurlardaki tayfalara yükletebileceklerdi (Cumhuriyet 9 Ağustos 1935: 3).



Onbinlerce Türk muhacir İstanbul sokaklarında, umudla ya da umudlan tükenmiş birhalde iskân edilecekleri yörelere nakilleri için bekliyorlar. Perişan halleri yürekler yakmaktadır!

#### **Bursa, Nazım, Hisar, Adana ve Adnan vapurları sahipleriyle anlaşma yapılıyor**

Romanya'da Türk göçü ile ilgili olarak görüşmeler devam ederken, Türk hükümeti göçmenlerin taşınması için vapur acenteleriyle görüşmeler yapmaktaydı. Nitekim bu görüşmeler neticesinde taşıma bedeli bütçede karşılanmak üzere Bursa, Nazım, Hisar, Adana ve Adnan vapurları sahipleriyle anlaşıldı. Anlaşmaya göre vapur sahipleri eşyası ile birlikte her bir göçmeni Köstence'den İstanbul'a 290 leye (237 kuruş) taşıyacaktı (Akşam 10 Haziran 1935: 5).

### **Deniz Ticaret Müdürlüğü ile Millî Vapurcular Birliği arasındaki görüşmeler**

"Deniz Ticaret Müdürlüğü ile vapurcular arasındaki görüşmeler yaklaşık bir ay sürdü. Görüşmeler neticesinde borçların hemen ödenmesi ve bundan sonra göçmenlerin nüfus başına 360 kuruş üzerinden taşınması hususunda anlaşmaya varıldı. Anlaşmaya göre ayrıca vapurcular göçmenlerin canlı hayvanları için 625, arabaları için ise 500 kuruş taşıma ücreti alacaklardı (Cumhuriyet 24 İkinci Teşrin 1935: 8).

Vapurların navlun ücretleri ile ilgili görüşmelerin devam ettiği sıralarda, Köstence'de ve Dobruca'nın iç bölgelerinde göç için gerekli hazırlıklarını tamamlamış 25 bin kişilik (BCA 030.10172.475.2) bir kitle heyecanla Türkiye'ye kavuşmayı beklemekteydi. Ancak bu heyecanlı bekleyiş 25 Eylül 1935'de Ankara'dan Bükreş elçiliğine ulaşan bir yazı ile yerini hayal kırıklığına bıraktı. Çünkü söz konusu yazıda, 1935 yılı için artık Türkiye'ye göçmen gönderilmemesi istenmekteydi. Buna gerekçe olarak da, "Eldeki tahsisatın gelenleri bile barındırmaya kafi gelmemesi" gösterilmekteydi (BCA 030.10/116.810.13)."



### **Köstence'de 30,000 Türk göçmen daha vapur bekliyor**

16 Ekim 1935 tarihli bir habere göre; "Köstence'den göçmen nakli devam etmektedir. Vapurlarla getirilen göçmenler Tekirdağ'dan Trakya'ya iskân edilmektedirler. Hazırlanan programa göre 1935 yılında Romanya'dan Türkiye'ye getirilmesi planlanan 30,000 göçmenden son 5,000 kişilik kafidele de Trakya'ya yerleştirilmiştir.

Nazım vapuruyla getirilen 1,300 göçmen Tekirdağ'a çıkartılmıştır. Bursa ve Hisar vapurları bir hafta sonra 1,500 göçmen daha getireceklerdir.

Göçmenleri nakleden vapurlara ait döviz sorunu da halledilecektir. Armatörlerin Romanya Bankası'nda toplanan dövizleri şimdiye kadar 4 milyon levayı bulmuştur. Bu paranın Cumhuriyet Merkez Bankası'nda Romanya hesabına mahfuz tutulan dövizlerle mahsub edilerek armatörlere haklarının verileceği anlaşılmaktadır."

Kış mevsimi yaklaşmaktan önce göçmenlerin kötü hava ve deniz koşullarına maruz kalmadan memlekete nakillerine çalışılmıştır. 5 Kasım 1935 tarihli bir haberde; "Son fırtınalar, Köstence'den göçmen naklini sekteye uğratmıştır.

Bükreş Türk elçiliğinden gönderilen bir telgrafa göre kış şartlarına maruz kalmış 10,000 Türk göçmen Köstence'ye yığılmış vaziyettedir. Soğuk ve yağmur göçmenletrin sağlığını bozması nedeniyle bunların biran önce memlekete gönderilmeleri için kâfi vapur talep edilmektedir.

Fırtınalar yüzünden Köstence'ye bir haftadır vapur gelememiştir. Üç günden beri Büyükdere'de bekleyen Nazım vapuru hareket etmiştir. Köstence'ye varmış olan Bursa vapuru 900 göçmeni yüklemiştir. Bursa vapuru hemen hareket edecektir.

Gemideki göçmenlerin hemen hepsi Silistire'li varlıklı kimselerdir."

Diğer taraftan Hükümetin vapurcuların navlunları ödemekte geç kalması her iki tarafı da zor durumda bırakmıştır. 22 Ocak 1936 tarihli gazete haberinde; "Geçen yıl Romanya'dan göçmen taşıyan vapurcuların hâlâ romanyadaki dövizlerini alamadıkları ve Romen hükümetinin bu 4 milyon ley tutan parayı Romanya Bankası'nda bloke tuttuğu" belirtilmektedir.

Hükümetin Romanya'dan muhacirleri taşınmak üzere 1938 yılına kadar başka gemileri de kiraladığı görülmektedir. Bunlardan biri Hantalzâde Tayyar firmasına ait Seyyar vapurudur.

Gemicilik şirketlerinin göçmenlerin taşınmasında gerekli özeni göstermediği ve istiab haddinden fazla göçmeni çok zor koşullarda bırakacak şekilde yükledikleri haberleri çok fazla tekrarlanmıştır.

16 Mayıs 1936 tarihli bir gazete haberinde Seyyar vapurunun Köstence'den 560 muhacir olarak İstanbul'a getirdiği, geminin bu kadar yolcuya müsait olmadığı bir ihbar üzerine süvarisi Celâl Kaptan'ın mahkemeye verildiği, fakat ihbarın asılsız çıktığı ve Celâl Kaptan'ın hertürlü tedbiri aldığı belirtilerek beraat ettiği belirtilmektedir.

### **Yahudi Göçünde Türk Gemileri**

II.Dünya Harbi'nin en çetin yıllarından 1944'de Yahudiler kitleler halinde, Avrupa ülkelerinden kaçarak Romanya üzerinden Türkiye'ye ve oradan da Filistin'e ulaşmaya çalışıyorlardı.

I.Dünya Harbi sonrasında Balkanlardan, Ege Adalarından ve Romanya'dan Türkiye'ye nakledilen Türk aileleri gibi, Yahudiler de derin ıstıraplı yolculuklara katıldılar. Türk armatörlük

firmalarına ait gemiler Ege Adalarından ve Selanik'ten ve Romanya'da Köstence'de Osmanlı muhacirlerini taşıdıkları gibi, özellikle II.Dünya Harbi ve sonrasında İzmir ve İstanbul'dan Filistine göçetmek isteyen Türk vatandaşı Yahudi ailelerini de taşıdılar.

Romanya'dan kaçarak önce İstanbul'a ulaşmak isteyen Yahudileri taşıyan gemiler ise Karadeniz'de ya Almanların ya da Sovyet Denizaltılarını hedefi oldular.

5 Ağustos 1944'de Türk bayraklı Bülbül şilebi ve Mefkure isimli ahşap motor Köstence'den, aynı zamanda Morino isimli bir küçük gemi dahil olmak üzere 1,000 civarında Yahudi göçmeni alarak İstanbul'a doğru yola çıktıklarında, Mefkure motoru Sovyet denizaltısı Shch - 215 tarafından top ateşine tutulmakla kalmadı ve bir de torpido atışına marz kaldı. Denizaltıdan denizde can havliyle yüzmeye çalışan kurbanlar makineli tüfek ateşi açılarak tarandılar.

Mefkure'de bulunan 289 - 394 arasındaki mülteçiden ve motor mürettebatından 11 kişi kurtulabildi. Bunlardan beşi Yahudi mülteci ve altısı motor mürettebatıydı. Kazazedeleri Bülbül motoru kurtararak İğneada'ya getirdi.

18 Kasım 1944'de Bulgaristan'ın Tsarevo sahili kuzey - doğusu civarında Yahudi mültecileri taşıyan 641 grt.'lik Yenice vapuru Sovyet denizaltısı Shch - 215 tarafından torpido atışıyla batırıldı.

Aynı Sovyet denizaltısı 25 Ağustos günü 712 grt'lik Yılmaz şilebini torpido atışıyla batırdı.

### Mefkûre Motoru felaketi

Mefkûre motoru 1929 inşa 120 ton (40 grt.) 75 hp. güce sahip motoru olan 694 No. ile İstanbul Limanı'na ve 127 No. İle Şile Limanı'na kayıtlı motorlu bir ahşap tekneydi.

Tam boy 35 mt., genişlik 8 mt., 120 grt (Kesin bilinmiyor ve bazı kaynaklara göre 52 grt), azami seyir sürati 11.5 knots, seyir sürati 9 knots idi.

1 Ağustos 1944 günü Türkiye, Almanya ile olan diplomatik ilişkilerini kestiğini ilan etmiş ve bu durum Karadeniz'de Türk bayraklı gemilerin güvenliğini tehlikeye sokmuştu.

3 Ağustos 1944 günü Türk bayraklı Bülbül şilebi 410 Yahudi mülteciyi almış olarak Köstence'den İstanbul'a doğru yola çıktı. S.S Mefkûre ise 350 (Kesin rakam bilinmiyor - 289 - 394 sayıları mevcut) Yahudi mülteciyi taşıyordu. Bu seferler Mossad Aliyah Bet, Revisionist ve Siyonist organizasyonları tarafından sağlanmaktaydı.

Yahudi mültecileri taşıması için Romanya'nın Köstence liman kentinde "Compania Mediterranea de Vapores" gemi acenteliğinin sahibi Rum asıllı Yanni Jean D. Pandelis tarafından kiralanmıştır.

Bu şahıs Musevileri koruyor görünmekle birlikte, çareleri kalmamış mültecileri, denize elverişli olmayan veya yolcu taşımaya müsait olmayan teknelere doldurmak yetmiyormuş gibi, istiab haddini de çok aşacak şekilde sıkıştırdığından ve felakete neden olduğu ileri sürülerek, Mefkûre kurbanlarının akrabaları tarafından Yanni aleyhine dava açılmıştır. Hakim pasaportuna elkoyduysa da asla mahkumiyet kararı vermedi. Mültecilerin sırtından son derece zengin olması nedeniyle de "Şişko Yanni" ve "Utanmaz Adam" olarak adlandırılmıştır.



Ashdod'da Mefkûre ve Struma anısına kurulmuş bir anıt yer almaktadır.



## Deniz Ticaretimizin 1923 Yılındaki Durumu

ایچنده آک بوپوک حصه (سیرسفاتن) اداره سنه ائددر . آئیدکی خلاصه مختلف قومانیلرد ائد اولان ضایعاتی کوسته رمکددر :		۲۰	
ایچنده آک بوپوک حصه (سیرسفاتن) اداره سنه ائددر . آئیدکی خلاصه مختلف قومانیلرد ائد اولان ضایعاتی کوسته رمکددر :	قومانیلرد اسیمی	طلونی	مراکب عددی
سیرسفاتن اداره سنه	۳۶۹۶۸	۲۸	
شرکت خیریه	۲۲۷۶	۱۳	
هلال قومانیلرد	۲۸۴۶	۶	
کوموشیان	۴۵۲۳	۴	
اتحاد سیرسفاتن قومانیلرد	۱۹۴۰	۲	
دیگر واپورلر	۱۱۶۹۳	۶۳	
رومور کورلر موتورلی مراکب	۳۲۷۰	۴۸	
یلکنیلر و معونه	۵۵۰۰	۲۰۰	
یکون   واپور	۶۳۵۱۶	۱۶۴	
یلکنلی	۵۵۰۰	۲۰۰	
یکون عمومی	۶۹۰۱۶	۳۶۴	
سیرسفاتن اداره سنه ضایعاتی :			
سیرسفاتن اداره سنه حرب عمومیده بوپوک و کوچوک (۲۸) واپور غائب ایتشددر . بو واپورلرک اسیمی ، طونازی و عمل وتاریخ غرقلری بروجه آئیدر :			
واپورلرک اسیمی	طلون	محل وتاریخ غرق	ثرد دکز (۱۹۱۴)
بزم عالم	۴۰۴۵		
بحراحر	۲۶۰۳		
مدحت پاشا	۴۴۵۱		
نیلوفر	۱۰۸۸		
سیحون	۳۰۳		
نهوا	۱۲۵۷		
یشیل ایرماق	۱۴۹۱		(۱۹۱۴)
قیزیل ایرماق	۱۹۴۵		
حلب	۳۶۸۴		آق باش (۱۹۱۵)
بیفا	۷۸۴		مداتیبه
بلونه	۱۴۵۰		شارکوی
ادرمید	۴۱۴		اردک
توزلو	۳۵۸		چناق قلعه
سامسون	۴۸		قره دکز
استانبول (یاط)	۱۷۰		
دیگر واپور قومانیلرد ضایعاتی :			
حرب عمومیته اغلاقی اوزرنه ، حکومت عثمانیه ، هلال ، اتحاد سیرسفاتن ، باندلی برادرلر ، کوموشیان ، اطلر کبی			
واپورلرک اسیمی	طلون	محل وتاریخ غرق	
داربجه	۴۵		
قوم قاپو	۶۰		
مرسین	۱۹۵		قره دکز (۱۹۱۴)
ظفر	۱۲۰		حیدر پاشا (۱۹۱۵)
طوزلا	۷۳		چناق قلعه
شاهین	۱۴۲		قره دکز
نیلوفر	۲۰۹		
طونجه	۲۰۰		خلیج
تمساح	۱۱۷		چناق قلعه
زونفولداق	۵۶۰		قارادکزه باتان بو ایکی کبی
ارکلی	۱۶۰۰		بالا آخره یوزدیریلشددر
دافی	۷۲۳		قره دکز (۱۹۱۵)
قره دکز	۵۰۱۲		(کومباید ائنگلیزلر مارفتدن مصادره ایدیلشددر)
یکون	۳۹۶۸		طلون
شرکت خیریه نیک ضایعاتی :			
شرکت خیریه ، مرمره دکزنده عسکری نقلیات ایچون واپورلرندن برقمینی تخصیص ایتشددی . بو یوزدن ضایع اولان واپورلر بروجه آئی در :			
واپورلرک مقداری	طلونازی	محل غرق	
۳۴	۱۳۷		شیله اوکنده
۲۸	۱۵۴		رومانیاده قالمشددر
۳۹	۱۸۴		قره دکزنده
۴۰	۱۸۴		مرمره دکزنده
۴۱	۱۴۱		قره دکزنده
۴۳	۱۵۴		
۴۴	۱۵۴		
۴۵	۱۸۴		قارادکز ارکلیستنده
۴۶	۱۱۴		ایکتنه آداده
۴۱	۱۸۷		خراب اولشددر
۵۰	۱۸۷		
۶۱	۲۱۳		قره دکزنده
۶۲	۲۱۳		تکفور طاغده
۱۳	۲۲۷۶		یکون



Deniz ticaretimizin 1923 yılına ait maalesef liman yönetimiyle ilgili henüz tam bir istatistik yoktur.<sup>(39)</sup> Mütareke sırasında İtilaf Devletleri'nin kontrolü altında bulunduğu için, liman yönetimimiz gayet olumsuz koşullar altında çalışmak zorunda kalmıştı. Bu yüzden, ne savaşta batan ne de mütareke sırasında el değiştiren gemiler hakkında düzgün bir kayıt bulunmaması, deniz ticaret filomuzun bugünkü durumuyla ilgili olarak gerekli bilgileri değişik kaynaklardan doğrulatmaya mecbur bırakmıştır.

Bu bilgilere göre 1 Kasım 1923'te tüm Türk Ticaret Filosu şu durumdadır:

Şirketin adı	Toplam Gemi Sayısı	Tonajı
Seyrisefain idaresi	35	37.494
Şirket-i Hayriye	27	4.215
Haliç Şirketi	16	1.397
Diğer şirket ve şahıslara ait gemiler	48	30.242
Limanda farklı kurum ve şahıslara ait gemiler	17	4.300
İstimbot ve römorkör	123	1.200
Motorlu deniz araçları	190	3.500
<b>Toplam</b>	<b>456</b>	<b>82.948</b>

Yunanlıların el koyduğu Kırım vapuru hariçtir.

#### Seyrisefain İdaresi:

Seyrisefain İdaresi yalnız başına diğer şirketlere ve şahıslara ait gemilerden daha fazla hacimde gemiye sahiptir. Adı geçen kurumun elinde Türk bayrağını taşıyan gemilerin en büyükleri mevcuttur. Kurum büyük kabotaj yapabilecek her biri 3000 tondan fazla 6 gemiye sahiptir ki diğer şirketlerin hiç birinde bu tür gemiler yoktur.

Seyrisefain idaresi'nin limanda çalışanlarından başka posta gemileriyle ilgili bilgileri şöyledir:

Geminin Adı	Yapım Tarihi	Vergi Tonajı	Yük Tonajı
Ümit	1869	956	1563
Gülnihal	1886	598	1359
Bahr-ı Cedid	1893	895	1316
Altay	1893	395	866
Gelibolu	1867	175	382
Bandırma	1888	194	279
İnebolu	Tamirde	120	240
Nimet	1887	138	233
Ereğli	1900	47	176
<b>Toplam</b>		<b>17,626</b>	<b>31,925</b>

Bununla birlikte Seyrisefain İdaresi'nin, gerek gemi azlığı ve gerekse bunların önemli bir kısmının eski gemilerden ibaret olmasından dolayı bugün mükemmel durumda olduğu söylenemez. Kurum, durumunu düzeltmek ve yeni gemiler almaya çalışmakla meşguldür.

Seyrisefain'in limanda kullandığı gemilerin çoğunluğu yenidir. Basra'nın sistemi 1904'te, Moda'nın sistemi 1912'de, Maltepe'nin sistemi ise 1917'de yapılmıştır. Diğerleri ise 1883 ile 1911 yılları arasında inşa edilmiştir.

39) Kaynak: İTO-İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 1. Sayısı 23 Eylül 1923, Türk Deniz Ticareti konulu Makale, Ahmet Hamdi, s.7 - 28.



Şirket-i Hayriye'nin, sadece Boğaz ve limanlara yolcu taşıyan toplam 1397 tonluk 16 adet küçük gemileri bulunmaktadır.

### Diğer Şirketler ve Şahıslara Ait Gemiler

Gemicilikteki gelişme yeni başladığı için Türk şirketlerine ve şahıslara ait gemilerin miktarı az ve hacmi küçüktür. Mevcut 48 gemiden, ancak 9 tanesi 1000 tondan yukarı olan gemilerdir. Henüz güçlü milli Seyrisefain şirketleri kurulamadığı için bu gemiler genelde farklı ellere aittir. Bununla birlikte, gayretli bazı gemicilerimiz gemi sayısını arttırmaya çalışmaktadırlar:

Deniz Ticaret filomuzun durumunu özetleyen istatistik sonuçları gösteriyor ki, buharlı ve motorlu araçlar namına elimizde bugün mevcut olan gemilerin toplam tonu 82,948'e ulaşmıştır. Bu miktar hiç şüphesiz bizim gerçekten ihtiyacımız olan deniz ticaret filosuna nazaran henüz pek azdır ve gemiler de çoğunlukla eskidir. Bizim bu konuda en büyük rakibimiz olan Yunanistan'ın durumuna bakalım:<sup>(40)</sup>

Yunanistan Savaşın önce toplam 830,000 ton olan 474 gemiye sahipti ve dünya savaşı bizim gibi Yunanistan deniz ticaret filosunda da büyük yaralar açtı. Buna rağmen son yıllarda Yunanistan tekrar gemicilikte ilerlemeye başladı. 1 Kasım 1923'te Yunan deniz ticaret filosu; toplam 736,819 tonluk 419 gemiden oluşmaktaydı. Bu rakamlara yelkenliler dâhil değildir.

Ülkemizin gerçek sahipleri olmak istiyorsak, deniz ticaretini kendi gemilerimize hasretmek zorundayız. En büyük rakibimiz olan Yunanistan bizden on kat daha fazla gemiye sahiptir. Ve her gün daha da gayretli bir şekilde çalışıyor. Bu sonuçlar ve mevcut durum, tüm dikkatimizi bu önemli konuya çekmek için yeterlidir.

Tabii ki henüz büyük kabotaj için deniz ticaret filosu meydana getirmek ve uluslararası limanlarda çalışmak, gücümüzü aşmaktadır. Ancak yarın için bunu düşünmek, ithalat ve ihracatımızı kendi gemilerimizle yapmak zorundayız.

Türk deniz ticaretinin geleceğini şekillendirmek için yapılması gereken hazırlıklar konusuna uzun boylu değinmek istemiyoruz. Tüm dünyada deniz ticaretinin, hükümetlere ve ülkelere ait iktisadi politikaların en büyük aracı olduğu, artık memleketimizde de takdir edilmiştir. Şimdiye dek kendi bağımsızlığımıza ve kaderimize kesinlikle hâkim olamamamızdan doğan olumsuz nedenler ortadan kalkmış ve Türk deniz ticareti bütün dünya sularında, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde dolaşım hakkı kazanmıştır. Uluslararası deniz ticaretine katılmak bir zaman için şöyle dursun bile, yalnız kendi sahillerimiz arasındaki taşımacılık dahi gemilerimiz için büyük bir gelecek sağlamaya yeterlidir.

Tabii ki Türk sahilleri arasındaki deniz taşımacılığından hakkıyla yararlanmak için düzgün gemi ve postalar yapılması gereklidir. Bir hattaki postanın yıllarca düzenli - her türlü şartta ve zarara rağmen işlenmesi gerekir. İçteki kara ticaretini düzenlemek ve ülkede ticari hareketler ile taşımacılık açısından bir denge kurmak, ancak düzenli postalarla mümkün olur. Her türlü zarar ve duruma karşı, gelecek için hazırlanan girişimlerin ise büyük eller ve güçler tarafından yapılması gerekir. Bu sebeple, gemicilerimizin birleşmeleriyle, ülkede büyük gemi şirketlerinin doğmasının sağlanması en büyük temennimizdir.

Hükümet; gemicilik ve Türk deniz ticaretini korumak için, tabii ki öncelikle düzenli postalar yapan ve gemicilikte her türlü yeniliği alma gücüne sahip olan şirketleri ve kurumları düşünmek zorundadır. Bu tür şirketler ve kuruluşlara hükümet, yardımcı olmaya ve ileride uzun ve masraflı seferler için garanti sağlamak usulünü kabul etmek zorundadır.

40) Kaynak: İTO-İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 100. Sayısı, 1943/1950, Odamızda Bir Ticareti Bahriye Şubesi Kurulması Zarureti, Necati Cemal Denker.

## Özel sektör armatörleri, şirketleri ve gemiler:

Sahibi	Adı	Yapım Yılı	Vergi tonu	Yük tonu
Rıza Bey	Kırzâde	1919	1710	3420
Cemal Bey	Ankara	1874	634	1250
Cemal Bey	Mudanya	1895	46	110
Cemal Bey	Necat	1896	73	110
Yelkencizâdeler	Samsun	1889	885	1400
Yelkencizâdeler	Anadolu	1896	348	631
Yelkencizâdeler	Trabzon	-	348	1100
Sadıkzâdeler	İnönü	1891	526	2500
Sadıkzâdeler	Sakarya	1888	1065	3500
Sadıkzâdeler	Arslan	1880	1899	800
Hacıpaşazâdeler	Bursa	1859	366	135
Hacıpaşazâdeler	Hacıpaşa	-	119	600
Hacıpaşazâdeler	Ayvalık	-	288	350
Hacıpaşazâdeler	Hatuniye	-	197	500
Hacıpaşazâdeler	Sürmene	-	-	500
Sufizâde Sudi Bey	Rize	-	-	1300
Alemdarzâde	Millet	1883	466	2200
Kalkavanzâde	Kırım	-	1089	-
Kalkavanzâde	Sulh	1871	-	1000
Hacızâde	Gafur Reis	-	400	400
Hüdavendigar Şti.	Başlangıç	-	119,5	180
Hüdavendigar Şti.	Sevinç	-	266	400
Hüseyin Mahdumları ve Ali Beyler	Zafer-i milli	-	176	450
Hüseyin Mahdumları ve Ali Beyler	İstiklal	1886	81	650
Mustafa Nuri	Demirtaş	-	90	200
Abacızâde İsmail Hakkı	Denizli	1889	63	150
Abranosyan	Turan	-	303	500
Abranosyan	Amasya	-	-	125
Salih Efendi	Keşkül	1888	84	150
Azim Bey	Sakarya	-	60	90
İbrahim Mehmet	Selânik	1901	100	191
Babanzâde Hikmet	Firuze	-	93	150
Nazmiye Hanım	Nazmiye	1901	95	200
Ahmet Semayiş Bey	Kara Biga	-	85	150
Refik Bey	Feyyaz	1893	102	400
Hüseyin Mustafa	Timsah	1918	132	50
Kocaeli Nakliyat Şti.	Anadolu	-	18	130
Hafız Sami Bey	İnönü	-	44	130
Şerafettin Bey	Uğur	-	158	250
Mehmet Murat ve Ort.	-	-	38	60
Doktor P.Matyas	Kandilli	-	357	500
Hantalzâde Tayyar ve Ortakları	Güzel İzmir	-	114	150
Ahmet Lûtfi Beyler	Akçaşehir	-	72	150
Aram Barzilay	Selâmet	-	504	900



## **Milli Vapurcular Birliği'nin 1924 Aynalıkavak toplantısı Davetin şeref misafiri Hamidiye kahramanı Rauf (Orbay) Bey'di.**

Sofuzâde Süleyman Sudi Bey başkanlığındaki "Milli Vapurcular Birliği", Haliç'te Aynalıkavak Kasrı'nda Hamidiye Kahramanı, İstanbul Milletvekili ve vekiller heyetinin önceki başkanı Rauf Bey onuruna bir ziyafet verdi.

Bu ziyafet vesilesiyle Rauf Bey, deniz ticaretimizin durumu ve geleceği hakkında dikkat çekici bir konuşma yaptı. Konuşmasına aziz meslektaşlarım hitabıyla başlayan ve çok temiz ve hakim bir dille ağır ağır konuşan Rauf Bey, bu toplantıyı düzenleyen Milli Vapurcular Birliği'ne teşekkür ettikten sonra özetle dedi ki: "Şimdi konuşan Sudi Bey arkadaşımız, bugünkü deniz ticaretimizin, ihtiyaçlarını karşılayacak bir döneme girdiğini söyledi ve hükümetten, (yerli gemiler için) yabancı gemilerin sahip olduğundan fazla bir himaye talep etmemizi istedi.

Arkadaşlar, bu önemli noktada durmak isterim: Kalbim ve bütün ruhum gemilerimizin deniz ticareti ihtiyaçlarımızı karşılamaya yeterli olduğuna inanmak mecburiyetinde olmasına rağmen; maalesef itiraf edelim, bundan büyük bir fayda elde edileceğini bilerek itiraf edelim ki, elimizdeki tekneler bu ihtiyaca oranla çok yetersizdir.

Deniz Ticareti demek, gelişigüzel, limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak demek değildir. Deniz ticareti, kara ticaretini düzenleyen düzgün postalar kurmak ve her ne pahasına olursa olsun bu postaları devam ettirmek demektir. Gemicilerimiz, deniz ticaretinin bu bakımdan anlamını henüz kavramış değillerdir.

Gemicilerimizin bunu temin ettikten ve kara ticaretinin akıntularına, yollarına göre çalışacak ve her türlü tehlikeye, zarar ve ziyana rağmen çalışacak bir hale geldikten sonra kendilerine ikinci bir görev daha yüklenir: Türkiye'nin mallarını dışarıya taşımak ve hariçten Türkiye'ye giren malları da nakletmek. İşte deniz ticaretimiz ancak bu gücü kazandıktan sonra ihtiyaçlarımızı karşılamaya yeterli hale gelmiş olabilir.

Gemici arkadaşlarım, hükümetin Türk gemiciliğini yabancı rekabetine karşı koruması gerektiğini söylüyorlar. Arkadaşlar, zor, fedakârlık isteyen şartlar altında sürdürülen milli mücadele sırasında ve özellikle silahlarımızla dava halledildikten sonra, çok acı tecrübelerin oluşturduğu kanaatle ne yapacağımızı, ne yöne gideceğimizi belirlemek istemişizdir.

Büyük bir memnuniyetle arz edebilirim ki son olarak imzalanan barış anlaşması, gemiciliğimizin gelişmesi konusunda en önemli haklarımızı elde etmeye vesile olmuştur. Bunlar arasında, sahillerimizde kabotaj hakkının yalnız kendi bayrağımızı taşıyan gemilere özgü olması maddesinin bile kazanılması, deniz ticaretimiz için hazine niteliğinde değerlendirebilecek bir maddedir. Yine barış anlaşmasıyla kazandığımız ikinci önemli nokta da gemilerin aranması ve kontrolüdür.

Bildiğiniz gibi Türk gemileri, limanımızdan ayrılarak yabancı bir limana gittiğinde gemi hakkında verilmiş raporlar kesinlikle değerlendirilmeye alınmayarak kontrole tabi tutulurdu. Yabancı limanlarda yapılan bu uygulama her zaman için taraflı olur ve Türk gemilerini büyük oranda bir tamire mecbur ederler. Tamir edilmeyince ne yolcu ne de eşya almasına izin verirlerdi. Bugün artık, barış anlaşması bu haksız kontrolü ortadan kaldırmış, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde verdiğimiz arama belgelerinin yabancı ülke limanlarında da geçerli olması kabul ettirilmiştir.

**Ticaret tekel değil, rekabettir.**

Arkadaşlar, barış anlaşmasıyla hükümet, Türk gemicilerine haklarını vermiştir. Fakat bunlardan yararlanamayacak olursak, kâğıt üzerinde tespit edilen bu hakların bir değeri olamaz. Gemicilikte esas, kendine yar olmaktır. Gemicilerimiz öncelikle kendi kendilerini takviye etmek zorundadırlar. Bu durumdayken, hiçbir şekilde dışarıyla ilgimizi kesecek tarzda, kendi gemicilerimize fazla haklar veremeyiz. Tüm dünya ile ekonomik ilişkilerde bulunmak zorunda olan Türkiye, milli ticareti, milli sanayiye teşvik konusunda aşırıya kaçan, dünyanın bizden başka hiçbir kurumuna ve milletine hak tanımayan iddialarda bulunamaz. Bu tür korumacılıklarla kurulacak milli kurumlardan hayır gelmez. Dünya savaşında bütün dünyanın yolları bize kapalı iken milli iktisat adına hâkim olan anlayış, güçlü ve suni korumacılıkla bazı şirketlerin kurulmasını sağladı. Fakat bu zoraki yapılanmalar ve aşırıya kaçan korumalarla, tekellerle kurulan kuruluşlardan hangisi kaldı?

Gemiciliğimizin ve deniz ticaretimizin gelişmesi için elimizden gelen her şeyi yapmak benim olduğu kadar, bütün milletvekili arkadaşların da görevleri arasındadır. Fakat gemicilik yaparken başka yerleri ve ilişki yollarını yıkmamak, ekonomik düzeni bozmamak da gerekir. Özetle; ticaret tekel değil, rekabettir.

Ticarette, her ne şekilde olursa olsun rekabet eden ve rekabeti sürdüren kazanır. Dışarıyla ekonomik ilişkilerimizin ana hatlarını belirlemek ve bu ilişkilerde rekabetin mümkün olduğu noktaları keşfetmek, ona göre hareket etmek en meşru ve en temel konudur. Ticarette esasın rekabet olduğunu söylemişim. Bu rekabet hem dışarıda hem de içeridedir. Örnek olarak, bugün söz konusu ettiğimiz deniz ticaretini dikkatlerinize sunacağım: Şüphesiz ki Türk deniz ticaretinin gelişmesini istemeyen rakip devletler, bunu engellemek için ellerinden geleni yapmaktadırlar. Ancak bizim bu konuda ve rekabette kendi gemilerimizi korumak için tuttuğumuz yol karşılıklıdır. Onlar bize ne yapıyorlarsa, biz de onlara aynısını yapacağız.

Kendi gemilerimize limanlarında verdiği hakkı, biz de kendilerine limanlarımızda vereceğiz. İşte bizim dış rekabette bugün için sahip olduğumuz güçlü silah!...

Fakat ben zannediyorum ki bugün bizim için dış rekabet kadar iç rekabet de önemlidir. Belki bu rekabet dışarıdan gelen rekabete göre çok daha önemlidir. Burada bulunduğum sırada yaptığım küçük bir inceleme, bana gemicilikte iç rekabetin maalesef ancak bugün başladığını göstermektedir. Bugün gerçekte önemsiz görünen bu rekabet, deniz ticaretimizde görülecek gelişme oranında artacak ve korkarım ki yarın bizi kendi ticaret filomuzu geliştirmek yerine, birbirimizin gözünü oymakla meşgul hale getirecektir. İşte benim kaygılandığım tehlikeli nokta budur.

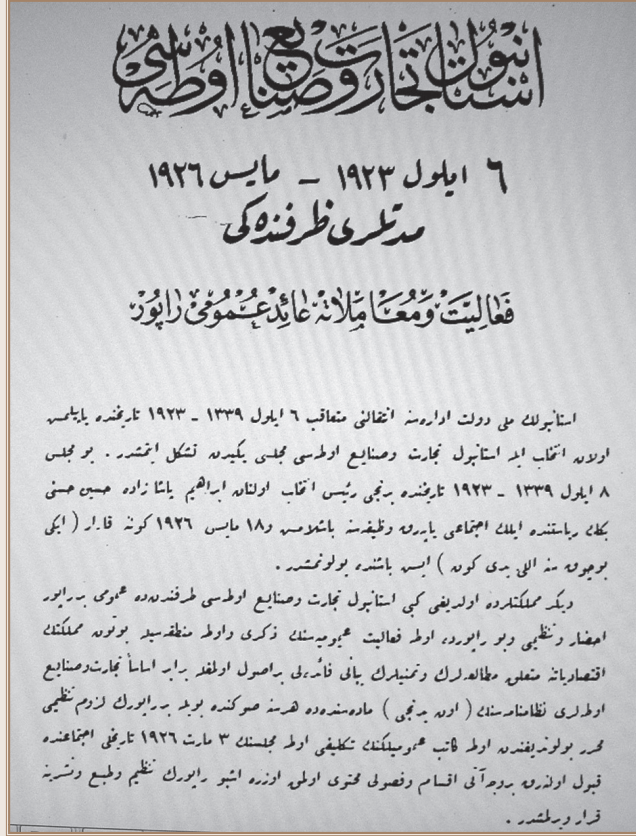
Zaferleri kazandıran süngümüz sayesinde elde edilen barışın sağladığı nimetlerden sonra, hepimiz için dürüstçe çalışma ve kazanma imkânları olan bereketli bir vatan üzerinde yaşıyoruz. Bu vatanda hiçbirimizin diğerinin ekmeğine göz dikmesine gerek kalmadan, her alanda hepimiz için iş ve kazanç mevcuttur.

Burada yaptığım küçük gözlemler, bana gemicilerimizin şimdiden birbirleriyle rekabete giriştiklerini gösteriyor. Hepsisi aynı hatta, aynı posta üzerinde çalışıyor. Kendi aralarında olduğu kadar, Seyrisefain'e de rakip oldukları görülüyor. Seyrisefain'in sizinle rekabete ihtiyacı olmadığı gibi, sizin de onunla rekabete mecburiyetiniz olmasa gerektir.

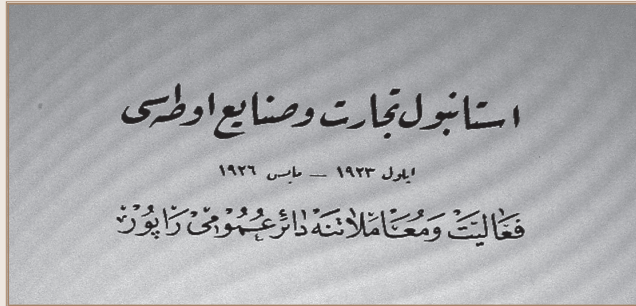
Hepiniz hakkınızı alabileceğiniz derecede geniş, sınırsız bir iş üzerindesiniz. İşleri düzenlediğiniz ve el ele vererek birlik olduğunuz gün, gelecek tamamen sizindir arkadaşlar".



### İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye konusunda neşriyatlara önem veriyor.



İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası  
6 Eylül 1923 ile  
Mayıs 1926 tarihleri  
içindeki Faaliyet ve  
Uygulamalarına ait  
Genel Rapor Liman  
Kanunu yer almaktadır.



İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın Eylül 1923 - Mayıs 1926 Dönemi Faaliyet Uygulamalarına Dair Genel Raporun kapak başlığı.  
Bu raporda Türk Deniz Ticareti'na ait ayrı bir bölüm yer almaktadır.

İstanbul Ticaret Odası'nın yayın kataloğunu incelediğimde<sup>(41)</sup> 1926 - 1928 yıllarında deniz ticareti bağlamında çok dikkat çeken üç eseri yayınladığını saptadım; "Serbest Limanlar ve Serbest Mıntıklar", "Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri", "Deniz Çarkçılarına rehber."

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın karşısında gerçek anlamda Deniz Ticaret Odası yoktur ve Oda, Ticaret bahriyesi konusunda son derece etkin ve kapsamlı faaliyetleri yerine getirmiştir. Nitekim mesleklerin şubeler bazında dosyalanmasına ait kayıtlarda muayene ve tasnifi sefain müesseseleri ve usulleri hakkında 40, Denizcilik ve Kotracılık hakkında 25, Kara - Deniz hakkında 100, Deniz Çarkçılarına Rehber hakkında 150'inci sahifelerde bilgi yer almaktadır.<sup>(42)</sup>

Odanın 1926 kayıtlarına göre ticarî sektörlere ait dosyalamada şu rakamlar verilmektedir,<sup>(43)</sup>

- Muamelat Şubesine 1 - 1000 numara
- İstihbarat ve Yayın Şubesine 1001 - 2000 numara
- Sanayi Şubesine 2001 - 3000 numara
- Ticaret Bahriye Şubesine 3001 - 4000 numara
- Muhasebe Şubesine 4001 - 4500 numara
- Sergiler ve Panayırklar Şubesine 4501 - 5000 numara.

Oda, Deniz ticaret kavramında hazırlanan her yasa tasarısının ilk bilgi ve görüş adresi olmuştur. Örnek olarak 1340 (1924) yılında neşredilen Liman Kanunu tasarısı çalışmalarında, Büyük Millet Meclisi'nden görüş talep edilmiş ve Oda bu konudaki görüşünü 7 Kanunu Evvel (Aralık) 1340 tarihli bir yazıyla cevaplandırmıştır.

41) Serbest Limanlar ve Serbest Mıntıklar. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 127 s. (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından 22) Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 252 s. (Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı). Mehmed Sırrı. Deniz Çarkçılarına Rehber. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1928. 422 s. (Gemilerin makine dairelerinde görevli personele yönelik, makine, buhar makinesi ve gemilerdeki elektrik donanımına dair bilgiler veren rehber) Dr. Tüba Çavdar, Lonca'dan Oda'ya - Nadir Eserler Kataloğu, 1882 - 1982 İTO Yayınları, Yayın No. 2008 - 6

42) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, nr. 1 Kanun-ı Sani 1929; İstanbul Ticaret Odası'nın Deniz Ticareti faaliyetleri ve Marmara Bölgesi'nde... İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1975. 100 s.

43) İstanbul Ticaret Ve Sanayi Odası'nın 6 Eylül 1923 - Mayıs 1926 Süreleri İçindeki Faaliyet Ve Uygulamalara Ait Genel Rapor" Çeviri ve Uyarlama Süreyya Atilla Sağlamçubukçu - Ali Ulusoy, Editör Doç. Dr. Ali Yılmaz, İstanbul Ticaret Odası, Kültürel Ve Sanatsal Araştırmalar Yayını, 2010 - 118, İstanbul, 2011.



Bu yazının özetle seçtiğim bölümü Oda'nın Bahriye Şubesi'nin nedenli ayrıntılara kadar yoğun bir hizmet ürettiği hakkında bilgi verecektir;



Limansız İstanbul'da yükleme ve boşaltmanın vazgeçilmez deniz vasıtaları mavnalar.

## Liman Kanun Layihası Hakkında Büyük Millet Meclisi Ticaret Encümenine Yazılan Görüş Sureti

### Büyük Millet Meclisi Ticaret Encümeni Başkanlığı'na

7 Kanunu evvel 1340 (7 Aralık 1924, Pazar)

İstanbul limanının asayiş yönetimiyle ilişkili kanun layihasının tetkik ve odamızın bakış noktası ve görüşlerinin bildirilmesi 13 Teşrinisani 1340 tarihli telgrafnameleri ve 13 Teşrinisani 1340 tarihli yazımızla emredilmiştir.

Odamız bu konudaki görüşlerinin sorulmasından dolayı sayın başkana şükran ve minnettarlığını arz ile görüşlerini aşağıdaki gibi bildirir:

1 - Kanun layihasının genel ticaretle ilgili olması itibarıyla 32, 33 ve 30. maddeleri odamızın özellikle dikkatli bakış ve görüşlerini çekmiştir. Şimdiye kadar bir örf ve teamüle dayandığı iddia edilmekte olan gerek hukuk ve imtiyazları bu 32.inci madde ile bir kanunu teyide bağlamakta olup halbuki gedikler iktisadi zararları ve ticaret faaliyetinin gelişme ve ilerlemesine olan kötü tesirleri hakkında gerek odamız ve gerek ticaret ve sanayi erbabı ve memleketimizin iktisatçıları



üzerinde ittifak ettiklerinden adı geçen madde üzerine encümeninizin önem atfetmemesini ve gediklerin devam ettirilmesini içeren bu mahiyette bir kanun hükmünün ve maddesinin bu kanunda konulmayarak uzatılması gereğini arz etmeyi ve açıklamayı bir görev sayarız.

2 - 33. maddenin sonuncu fıkrasında yüce encümeninizin değişdiklerinde liman içinde nakliye ücretlerinin tespit ve düzenlenmesi hususunda liman başkanlığının ticaret odasıyla İstişare edeceği yazılı olup bu istişarenin tercihli olmayarak bu hususta ticaret odasının bakış noktasının gerçekleştirilmesi zaruri olduğunu da kanun maddesinde yer alması gerekeceğinin aynı şekilde yüce encümeninize arz etmeye ve bildirmeye karar verilmiştir.

3 - 34. maddeye gelince bu madde arz edilen 32 ve 33. maddelerle ilgili hükümleri içermekte olduğu cihetle bu maddede dahi gediklerin kanunen tamnımiş olduğuna delil teşkil eden hükümlerin ve fıkraların kaldırılması ve lağvedilmesi. Görüşler ve bakış noktamızın tetkikine ve gereğinin yapılması ricasıyla saygılarımızı sunarız efendim.

#### 4 - Gemi Ücretleri

Tüccarın gözünü yıldırان özelliklerle mavna ücretleridir. Bir vagonluk mavnanın günlüğü 650 kuruştur. İki vagonluğun 10 lira, üç vagonluğun 12 liradır.

Günlük, gün doğumundan gün batışına kadardır. Yazın tüccarın iyiliğine, kışın kötülüğünerdir.

Geceleyin yüklü olarak kalan bir mavna için hareket halinde değılseler ayrıca bir günlük, hareket halinde ise ne koparabilirlerse, genelde çift günlük almaktadırlar.

Aynı şekilde: Gündüz saat ikide tutulan bir mavna akşama kadar bir günlük, akşamdan sonra ise bir iki saat bile kalsa iki günlük almaktadır. Şu halde bir gün öncesi, öğleden sonra saat ikiden ertesi gün öğleden sonra saat sekize kadar yirmi saat içinde bir vagonluk mavna ücreti olarak 1300 kuruş verilmektedir.

Gece vakti çalışırsa çift günlük hesap edersek bu miktar 1950 kuruşa ulaşmaktadır.

Özellikle tüccarla mavnacılar arasında bu yüzden de anlaşmazlık çıkmaktadır. Tüccar günlüğün 13 saat kabul edilmesini istiyor. Gece için bile bir günlük vermeyi kabul etmektedirler.

Bundan başka Haydarpaşa'dan ve Sirkeci'den doldurulan mavnalara zamlı olarak, gidecekleri yer uzaksa Kabataş ve Cibali için almıyorlar. Sefer ücreti olarak 2 - 3 lira ayrıca verilmektedir.

Liman içinde yelken açmak yasak olduğundan mavnalar pek yavaş gidiyor. Tüccar ise biraz hız kazandırmak için istimbot taktırmak isterse mavna başına 3 lira istimbot parası verir.

Bazen de mavnalar havanın kötülüğünden dolayı istimbot ihtiyacını kendileri icat etmektedirler. Mavnacılar ve Salapuryacılar Cemiyeti'nin kararlaştırılmış bir tarifesi varsa da mavnacıların buna uymadıklarını, tüccar söylemektedir.



## 1925 yılı Deniz Ticaret Odasının kaldırılması ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Deniz Ticareti Şubesinin kurulması

Deniz Ticaret Odası mevcut olmamasına rağmen, 1925 tarihli belgede bu şekilde kayıtlı olduğundan, işaret edilen Oda, doğrudan o devir armatörlerini temsil eden bir cemiyet kavramındaki Deniz Ticareti Şubesidir.

Deniz Ticaret Odası'nın kaldırılması ve görevlerinin İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na devri münasebetiyle 30 Haziran 1925 tarihli oda toplantısında mevcut teşkilata ek olarak bir deniz ticareti şubesinin kurulması kararlaştırılmış ve bunun için de deniz işleri memurları sıfatıyla iki memur kadroya dahil edilmiştir.

1 Ağustos'tan itibaren görev yapmaya başlayan şube, oldukça faydalı faaliyet ve mesai bulunmuş ve daha sonra bu faaliyet yılının son ayının sonlarına doğru belirlenen Efdal Bey ve bundan yirmi beş gün sonra katılan Rıfat Bey'le kadrosu takviye edilmiştir. Deniz Ticareti Şubesinin esaslı teşkilatı, ancak 15 Şubat 1926 tarihinde şube müdürlüğüne tayin edilen Mehmed Ali Nasfet Bey'in gelişini müteakip oluşturulmuştur. Şubece düzenlenen mesai programı ile teşkilat ve kadro hakkındaki ayrıntılı raporu ve bunu içeren komisyon görüşü Oda Meclisi'nin 8 Şubat 1926 tarihli toplantısında kabul ve uygun görülerek adı geçen projeye uyularak iç ve dış deniz haber almak, deniz yayıncılığı ve çeviri, deniz sanayisi, balıkçılık,

Kırzâde Şevki, Sofuzâde Sudi Bey, Sadızkâde Ruşen, Hantalzâde, Yelkencizâde, Sadullah ve Sitki Bey Oda seçimlerinde yer aldılar. Ankara'ya giden heyette de temsil edildiler.



istatistik ve manifesto ve daktilo kısımlarını içermek üzere şube genişletilmiş ve Haziran sonlarına doğru da kadrosu tamamlanmıştır. Tabii olarak bu program ve teşkilat ile şube mesaisinin - 1926 yılının son yedi ayı zarfında - faydalı ve feyizli sonuçlar alınmış ve 1925 yılının beş aylık mesai süresinde ise gerek teşkilatsızlık ve gerekse memur yokluğundan ancak aşağıda açıklanmış ve sayılmış konuların yerine getirilmesi ve sağlanması mümkün olabilmiştir. Bunun üzerine şube kadrosunun o zaman iki kişiden ibaret olduğu göz önüne alınır ve aşağıda görülen işler bu mütevazı kadroyla kıyaslanırsa memurlarının görev yapmada azami şekilde faaliyet yapmış oldukları hakikati ortaya çıkar.

1 - Deniz Ticareti kurumları ve araçlarından istatikselsel olarak elli dokuz kayıt ve tespit edilmiş ve bir kısmı gerek memursuzluktan ve gerek kurum sahiplerinin engellemesinden dolayı kaydedilememiştir. Buna karşılık, yönetmelikte kayıt hakkında teyit hüükümlerinin varlığı tamamlanmamış kayıt ve tescil işlemlerinin tamamlanmasına önemli bir kefil olmuştur.

2-istanbul limanının faaliyetleri: Aylık gemi hareketleri ve aylık mal ithalat ve ihracatı incelenmiştir; gemi hareketleri şubenin kuruluş tarihi olan Ağustos 1341(1926) 'den itibaren her ay düzenli tespit edilmiş ve mecmuada yayınlanmıştır. Mal ihracat kısmı ancak Aralık'den itibaren tespit edilmeye başlanmıştır; ithalat ve transit kısmının tespiti ise gelecek yılın ilk ayına ertelenmesi zarureti ortaya çıkmıştır.

3 - Yabancı şirketlerin pek eski ve esaslı teşkilata sahip olmaları itibariyle ülke nakliyatının, onların faaliyeti incelenmek suretiyle tespiti düşünölmüş ve incelenmeye başlanmıştır. Bu husustaki incelemelerin esasını teşkilat, tonaj, genel nakliyat, başlıca hangi hatlar ve kaç sefer yapmak şartıyla çalıştıkları, kabiliyet ve faaliyetleri gibi meseleler oluşturmaktadır. Deutsche Levante Line, Lloyd Triestino, Servici Maritime, Messagerie des Maritimes, Hidiviyye ve diğer kumpanyalar bunlar arasında tespit edilmiştir.

## **Kırzâde Şevki, Sofuzâde Sudi Bey, Sadızkâde Ruşen, Hantalzâde, Yelkencizâde, Sadullah ve Sıtkı Bey Oda'da seçimlerinde**

İstanbul'un Millî Hükümet idaresine intikalini müteakip 6 Eylül 1339 - 1923 tarihinde yapılan seçimle göreve başlayan İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Meclisi, 30 Mart 1926 tarihine kadar iki buçuk sene ve yirmi iki gün işbaşında yoğun kuruluş ve gelişme çalışmaları yapmıştır.

Mütareke senelerinde tamamiyle çalışamaz vaziyete düşen 45 senelik müesseseyi bu feci vaziyetten kurtaran ve memleketimizin kıymetli bir iktisadî ve mesleki cemiyeti haline getiren ilk heyetlerin mesai olmuştur.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 - 1927 - 1928 yılı Faaliyet ve Muamelâtına Ait "Umumi Rapor"da Türk Armatörlerinin gerek Oda yönetiminde son derece etkin oldukları ve gerekse teşkilâtlanmış oldukları görülecektir. Bu belgeler, Türk Armatörleri Birliği'nin kuruluşunun beyinlerde ne kadar önceki yıllara gittiğini göstermektedir.

22 Mart 1926 Pazartesi günü saat tam on sekizde sonuçlanan "Birinci Derecede Seçim" neticesinde 40 tüccar Oda Meclisi üyeliğine birinci sıradan seçilmişlerdir.

Bu üyelere Kırzâde Şevki Bey, "**Kırzâde Şevki ve Şürekası Kollektif Şirketi**" ile beşinci sırada, **Hantalzâde Tayyar Kaptan** otuzuncu sırada yer almaktadır.

Odalar nizamnamesi'nin 70.ci Maddesi Veçhile Teşkil olunan danışma mahiyetindeki komisyonlar ve encümenlerden 1926 yılında "*Ticaretî Bahriye Komisyonu*" başkanı Kırzâde Şevki Bey, Üyeler: Sofuzâde Sudi Ahmet Bey, Sadızkâde Ruşen, Zeki, Sadullah ve Sıtkı Bey'dir.

6 Ocak 1927 Yılı "Meclis Zabıt Hülâsası"nda Riyaset Divanı Yönetim Kurulu seçimi toplantısına Kırzâde Şevki Bey başkanlık etmiştir. Yapılan seçimlerde, yönetim kurulu; Rıfat Kâmil Bey, Necip Bey, Refik İsmail Bey, Hacı Recep Bey, **Kırzâde Şevki Bey** 'den oluşmuştur.

Komisyonlar üye seçimleri yapılmış ve "Ticaretî Bahriye Komisyonu'na Şevki Bey, Şevket Bey, Zeki Bey, Sadullah Bey, Sırnı Bey" seçilmiştir.

### **Ticaretî Bahriye Şubesi, gereksiz sayılarak lağvediliyor**

Memleket iktisadiyatında ve ülke ihracatının yaklaşık olarak dörtte üçünün denizyoluyla İstanbul Limanı'ndan yapılması nedeniyle, ayrıca güvenli bir transit merkezi olması gibi önemli özellikler dikkate alarak, 1924 senesinde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde kurulan Ticaretî Bahriye Şubesi ancak üç sene faaliyete devam etmiş ve devletleşme hareketlerinin ivme gösterdiği bir dönemin başında, 1927/28 devresinde lağvedilmiştir.

Ticaretî Bahriye Şubesi'nin lüzumsuzluğuna, o zamanki zihniyete göre ileri sürülen sebepler olarak; İstanbul'da bir Ticaretî Bahriye Müdürlüğü'nün, Liman Dairesi Reisliği'nin, Liman İşletmesi Umum Müdürlüğü'nün mevcudiyeti gösterilmiştir.

Bu mazeretlere karşı, İstanbul'da bir Bölge Ticaret Müdürlüğü'nün bulunması rağmen, yine bir Bölge Sanayi Müdürlüğü'nün bulunmasına rağmen, Ticaretî Bahriye Şubesi, lüzumsuz sayılmıştır!

1924 senesinde Oda'da teşkil edilen Ticaret Bahriye Şubesi'nin kısa süren faaliyetleri arasında, İstanbul Limanı'nda Tahmil Tahliye işlerinin disiplinli bir düzene konulması, Depolar, Antrepolar, Anbarlar, Soğuk Hava Tesisleri, Hamalların eğitilmesi, Liman, Gümrük faaliyetlerinin hızlandırılması, Liman rıhtımlarının genişletilmesi, Yüksek kapasiteli vinçler konulması, Manifesto işlerinin günü gününe yapılması, Ticaret gemileri için Haydarpaşa'da ve Kumkapı'da liman inşaatı, Balıkçılığımızın gelişmesi için modern donanımlı avlama vasıtaları temini, Balıkhanesi'nin ıslahı, Balık avlama yer ve zamanlarının sınırlandırılması, balık konserve, tuzlama tesisleriyle, buzhaneler kurulması ve saire gibi faaliyetler yer almaktaydı.

### **Ticaretî Bahriye Komisyonu**

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 - 1927 - 1928 yılları "*Ticaretî Bahriye*" komisyonu üyeleri arasında Sofuzâde Sudi Ahmet Bey, Sadızkâde Fehmi Bey yer almaktadır.

Nizamnamenin 32.inci maddesi gereğince nüfusu yüzbinden fazla olan kentlerde seçilmesi gerekli olan Erbabı Ticaret ve Sanayi arasında Ticaret Vekâleti, İstanbul kenti için sadece yirmi tüccarı tefrik etmiş ve bu isimleri 16 Mart 1926 tarihiyle İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na tebliğ etmiştir. Bu 20 tüccardan biri "Hacı Muhittin Mahdumlarından Hüseyin Nâfi Bey", Sicil numarası 131, Sıfatı Tüccariyesi "Vapurcu" dur.

Bu bilgi bize armatör Hüseyin Nâfi nedeniyle ünlü Şekerci Hacı Muhittin ailesinin de deniz ticareti sektöründe yer aldığını göstermektedir.



## Lozan Anlaşması'yla Kazanılan Kabotaj Hakkı

**Milli Vapurcular Birliği Başkanı Sofuzâde Sudi Bey, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası üyesi sıfatıyla "Kabotaj" konusunda da çalışıyor.**

Bazı belgelerde veya gazete haberlerinde "Sufizâde" olarak da geçen Sofuzâde Süleyman Sudi (Kartal) Bey hakkında bulabildiğim bilgileri kaydetmek isterim. Zira bu bilgiler Sofuzâde Sudi Bey'in örneğin çok daha güçlü armatör olmalarına rağmen Yelkencizâdeler yerine Milli Vapurcular Birliği başkanlığına seçildiğini gösterir; Sofuzâde Ahmet'in oğlu Sofuzâde Süleyman Sudi Bey, Rizelidir. Son Osmanlı Meclisi Mebusan'ında Lazistan Mebusu olarak görev yapmıştır.

Soyadı kanunu ile "Kartal" soyadını almıştır. Eşi Züleyha Kartal'dı. Kızı Selçuk ve Oğlu Turgut olmak üzere iki çocukları olmuştur. Semih Birsel'in kayınpederiydi.

29 Kasım 1956 gecesi, Cihangir Defterdar Yokuşu 68 No'daki apartımında vefat etti ve cenazesi 30 Kasım 1956 Cuma günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını takiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlığı'ndaki ebedî istirahatgâhına defnedildi.<sup>(44)</sup>

Devrinin genel armatör tipi olan armatör ve tüccar kişiliğiyle, sahibi olduğu 1500 Rüsüm tonluk "Rize" Vapuru ile İstanbul - Karadeniz limanları arasında posta vapurculuğu yapmaktaydı. Ancak, arada Ege seferlerine de giden Rize vapuru 8 Kasım 1929 gecesi Bozcaada önlerinde karaya oturdu.<sup>(45)</sup>

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1 Temmuz 1926 Tarih ve 5219 - 61 Sayılı olarak "Reisicumhur Hazretleri"ne bir telgraf göndermiştir.

Bu telgraf şöyledir: *"Asırların ördüğü esaret zincirini hamleleriyle kırarak iktisadî kurtuluşu temin ve memlekete en büyük hayat haklarından biri olan Kabotajı bahşeyen zâtı münciyanelerine yarattığınız bu iktisadî bayram gününde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, en derin ve en samimi hissiyatı minnetteranesini lâyezal ihtiram ve tazimatına terdifen arzeyler efendim."*

Yine Oda'dan 1 Temmuz 1926 Tarih ve 5220 - 60 sayı ile "Başvekâleti Celile"ye de bir telgraf gönderilmiştir.

Bu telgraf şöyledir: *"Türk tarihi iktisadiyesinin en mesut bir dönüm noktasını teşkil eden Kabotaj hakkının tatbikine başlanıldığı bu iktisadî bayram gününü tebrik eder ve derin minnet ve şükranlarımızı takdim eyleriz efendim."*

Lozan Anlaşması'yla tescil edilen Kabotaj Hakkı, hudutsuz sevinç nedeni olmuştur. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1 Temmuz 1926 Tarih ve 5215 Sayı ile üçüncü telgrafı Ticaret Vekâleti'ne göndermiştir ve bu telgraf şöyledir: *"Türk milletinin asırlardan beri taşıdığı iktisadî esaret zincirinin en ağır ve keskin halkalarından biri olan, yabancıların sahillerimizde kabotaj imtiyazı, Büyük Gazi'mizin ve onun arkasında yekpare yürüyen milletimizin necat darbesiyle bu günden itibaren parçalanmış bulunuyor. Bütün denizcilerimiz ve hatta milletimiz önünde hayırlı bir tarih mebdei ve feyizli refah ve itilâ ufku açan bu Türk Denizcilik Bayramı'nı tebrik ve bu yevmi mesudun bundan sonra bütün denizcilerimiz için eyyamı mahsusadan addedilerek toplu ve münasip bir tarzda tes'it edilmeye liyâkat kesbetmiş olduğu mütalaasında*

44) Milliyet, 30 Kasım 1956, s.2

45) Akşam, 8 Kanunusâni 1929, s.4

*bulduğumuzun arzıyla çok derin hissiyatı şükür güzeranesinin takdimini odamız en kutsî bir vazifei vatanpervane addeyle efendim."*

### **Kabotaj Kanunu'un uygulanmasındaki aksaklıklar üzerine Ticaret Vekâleti Celilesi'ne gönderilen yazı**

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Ticareti Bahriye Komisyonu vasıtasıyla hazırladığı bir raporu 22 Temmuz 1926 tarih ve 5714 Numaralı bir yazıyla Ticaret Vekâleti'ne göndermiştir.

Bu yazıda,

11 Kânunusani (Ekim) 1928 Çarşamba tarihli Oda Meclisi Zabıt Hülâsası'nda "Yelken Gemilerinin Seferleri Hakkında Ticarî kurallar" başlığı altında şunlar belirtilmiştir: "Yelken gemilerinde sefer üzerine şirket anlaşması yapılmış olması kaydıyla sefer giderlerinin kime ait olacağı hakkındaki teamülî ticarî olarak Ticareti Bahriye Şubesi'nin raporu okunmuş ve uygun görülerek kabul edilmiş ve onaylanmıştır.

*Bu şekle göre, Yelken gemilerinde sefer üzerine ve bir taraftan sefine ve bir taraftan da sermaye konulmak suretiyle aktolunan şirketlerde sefer giderlerinin kime ait olacağı hakkında sözleşmede bir kayıt mevcut değilse, (Burada sefer masraflarından maksat sefine sefer levazımı ve onarım gideri değildir. Yan liman rüsumu ve harçları, Sefine kumanya sarfiyatı ve yükün tahmil ve tahliyesi için sarfolunan mebalîğ ve bazen limanlarda tayfaya verilen ufak tefek bahşişlerdir). Bu bapta geleneklere göre seferin tamamlanmasından sonra sefer giderleri toplamı hesap edilip kârdan pay alan alâkadarlarına eşit olarak taksim ve kârdan düşülerek sefer masrafını yapmış olana ödenir.*

*Sefer neticesinde kâr edilmeyerek, yalnız sefer gideri ve bilfiil mal alınan sermaye miktarı elde edilmişse, bu sermaye ve gerek çıkan sefer gideri sermayeyi koyan tarafa iade olunur.*

*Sefer neticesinde sefer giderlerinin hatta sermayenin bir kısmının veyahut tamamının elde edilemediği yani tam ziyan ile dönüldüğü takdirde dahi sefine ve sefine sahibinin sermaye sahibine bu yüzünden hiçbir şey tediye etmek mecburiyeti yoktur. Yani sermaye sahibi koyduğu parayı ziyan etmiş olduğu gibi, zaten sefine ve tayfada karşılıklı olarak ücret almadan sefer ettiklerinde ziyanlarına tahammül ederler."*

### **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası - Türk Deniz Ticareti'nin Cumhuriyetin başlangıç yıllarındaki başlıca koruyucusu, savunucusu**

Hernekadar Millî Vapurcular Birliği büyük bir gayret ve özveriyle Türk deniz ticaretinin haklarını koruyamaya çalışmaktaysa da, yarı resmi bir kurum olan İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın bu alanda bu süreçte son derece saygıyla anılacak görevler üstlendiği ve muhtelif vesilelerle Ticaret Bahriyesi adına mücadele verdiği görülecektir. Bu mücadelede kuşkusuz Milli Vapurcular Birliği ve Başkanı Sofuzâde Süleyman Sudi Bey'in gayretleri saygıyla hatırlanmalıdır.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1926 yılına ait çalışmalarından bazı örnekleri müteakip satırlarda yer almaktadır;



## Ticaret Vekâleti Celilesine



Seyrisefain İdaresini, Reisliğine geçtiğinden beri ileri yükselmeye sevk ettiğini müteaddid eserleriyle isbat eden Müdür-i Umumi Sadullah Bey'le, İnebolu Vapuru ve vapurun birinci mevki salonu. (Haber) Seyrisefainin Müdür-i Umumisi Sadullah Bey günden güne tekamül eden ticaret-i bahriyemize yeni bir eser daha ilave etti; İngilizlerden altbin İngiliz Lirasına satın alınan İnebolu Vapuru.

Haber Yazısı "1931 yılına kadar sadece Mersin Sûrat Postası olarak çalıştırılan (Eski adı Dungenesa) 1892 Goutley Bros & Co., Dundee inşa İnebolu, Zonguldak Sûrat Postası olarak da seferler yaptı."

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından 22 Temmuz 1926 Tarih ve 5714 Sayılı yazıyla Ticaret Vekâleti'ne bir telgraf daha gönderilmiştir. Bu telgraf şöyledir:

Memleketimiz için bir mebdei hayr olan kabotaj kanununun tatbikatında bazı ufak tefek yanlışlıklar olduğu odamızca istihbar olunmuş ve meselâ İskenderiye'den gelirken İzmir'e uğrayan bir vapurun mahalli ahara azim bulunan yolcusu İzmir'de vapurun geçici süre beklemesi sırasında ancak bir ziyaret ve gözlem için karaya çıktığı halde mahalli memur tarafından kabotaja tâbi olduğu beyanıyla tekrar vapuruna binmesine engel bulunduğu ve yine bu cümleden olarak tek ve doğru konşimento ile yabancı ülkeden Türk limanlarından birine binmek üzere yabancı vapuru dahilinde gelen her hangi bir malın, İstanbul limanından karaya çıkartılmaksızın ve konşimento bozulmaksızın aynı kumpanyanın diğer bir vapuruna aktarma yapılmasına Kabotaj Kanunu kaydıyla engel bulunduğu hakkında şikayetler alınmıştır. Örnek olarak gösterilen iki nev'i hadise ayrıntıları gerekli görülmeyerek kanun ve gelenekler ve gerek bütün batı memleketlerindeki uygulama yöntemleri ve anlayış açısından tetkik ve tahlil bulunduğu halde müteakip sonuçlar elde edilmiştir:

1 - Kabotaj Kanunu'nun neden ve gerçekleştirilmesi memleket dahilindeki taşımacılık alanındaki menfaatin tamamının millete tahsisinden ibaret olduğuna nazaran memleket harici bir limandan gelip memleket dahilindeki bir limana gittiği bugün gerek resmi zabıta ve gerek sıhhiye ve gümrük idaresince her hususta muteber tutulan pasaport vizeleri, vapur biletini gemi resmi belgeleri ve en nihayet konşimento ile sabit olan eşhas ve yükün engellenmesi kanun gereği olmaması lazımgelir.

2 - Yolcular hakkında böylesine bir uygulamanın kabul edildiği takdirde her gün postalarla muhtelif memleketlerin sahillere ve şehirlere uğrayarak sefer yapan vapurların binlerce yolcusunun Kabotaj konusunda son derece kısıncı olan Avrupa devletleri limanlarından bir an için olsa dahi şehre çıkmaktan men olunmaları icab eder ki, gerçeğin hiç de böyle olmadığı aşıkardır!

3 - Doğrudan doğruya konşimento ile yabancı bir limandan mesela bir Karadeniz limanına giden bir yükün aradaki bir Türkiye limanından sahile çıkartılmaksızın ve gümrük işlemi yapılmaksızın her hangi bir neden ve mazeretten dolayı bahren yine o şirket vapurlarından birine aktarması halinde konşimentonun esas alınması gerektiği gibi, gümrük muamelesinin ademi vukuu ve hususiyile yükün karaya ve depoya ihraç edilmiş olması ve şirketin malın bu şekilde teslimine kadar aynı seferlerin devam ettiği hükmü mantıkî ve kanunisine müncer olması tabiidir.

1 Haziran 1927 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nin birinci sayfasından verilen manşet haber;

Seyrisefain Muvaffakiyetten Muvaffakiyete Koşuyor.

İdarenin Yeni "İnebolu" Vapuru, Ticaret-i Bahriyemizin Yüzünü Açartacak Derecede Mükemmel ve Asridir.

Satın alındığında 35 yaşında olan İnebolu, 1934'de ise tamamiyle Mersin Sürat Postası olarak seferlere verildi. 1935 yılı 12 Kasım günü, daha önce yanlış yükleme nedeniyle trimi bozulmasına rağmen yola devam edildi ve İzmir Körfezi Yenikale önlerinde devrilerek battı. Gemi süvarisi mahkeme sonunda hapse mahkûm edildi.

## **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin "Ticareti Bahriyemizin İnkişafı Esasları" hakkındaki 1926 Yılı Raporu**

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin "Ticareti Bahriyemizin İnkişafı Esasları" hakkındaki 1926 Yılı Raporu çok dikkatle incelenmelidir ve ilerleyen sayfalarda ne kadar bilgili bir şekilde ve etraflı tarzda yazıldığı görülecektir.

Yine bu rapor, Türk ticaret bahriyesinin içersinde bulunduğu durumu da ortaya koymaktadır. Bu durum, Kapitülasyonlarla mahvedilmiş Osmanlı Türkiyesi'nden Cumhuriyet Türkiyesi'ne intikal eden devletin, karşı karşıya bulunduğu geriliği ve imkansızlıkları da resmetmektedir.

Memleketin en etkin gelişme ve ilerleme amillerinden olan Ticareti Bahriyemizin güçlü bir esas üzerine canlanması için gerek hükümet ve gerek millet mahafili iadesinde çok hayırlı ve meşkûr bir mesai devresi açılmış olduğu hakkında artık delil aramaya gerek yoktur. Bu gün Ticaret Bahriyeye karşı tüm millet teşvik ve aydınlatmaya ve duyurulara adeta gerek kalmayacak kadar uyanık ve heveskârdır. Buna mukabil hükümet de memleket maliyesinin imkânları derecesinde ticareti bahriyemiz müteşebbislerine inkişaf esaslarına ait vaki olacak inceleme ve görüş durumunda haliyle kalamaz. Bu başlık altında görüş belirtilirken, Türk denizciliğinin alâkadar eyleyen bütün ticarî, iktisadî, malî, fennî ve meslekî safahatla o safahatın âmillerini birer birer tetkik ve münakaşa eylemek, daha doğrusu gerek hükümet ve millet tarafından denizcilik yolunda bütün kuvvetle yürümek için ibraz ve sarf edilen irade ve mesai önünde nasıl manialar bulunduğunu ve bulunabileceğini anlayıp, bunları ortadan kaldırmaya çalışmak lâzımdır. Bu çok kapsamlı görüş noktasına göre konunun ne derece çeşitlilik göstereceği, ne derece değiştirilmiş olacağı aşikârdır.

Ticareti Bahriyemizin gelişmesi esasları unvanı altında hazırlanan bu raporda mümkün olduğu kadar açık, anlaşılır, mütebariz hudutlu umumi bir kadro yapmak tarzı tercih edilmiştir. Genel durumumuzla kesin ihtiyacımız bu raporumuzun müsait olduğu derece tayin ve irae olunduktan sonra o vaziyetin her noktasını ve ihtiyacımızın herbirini meslek ve uzmanlık lisaniyla ayrı ayrı konuları, sorunlar halinde tartışmak ve çözümüne çalışmak elbette en uygun olan bir yöntemdir.

Nitekim Ticareti Bahriye Şubesi de bu usule uyarak elimizde olan raporda genel hududu, önemli meseleleri tesbit ve irae eyledikten sonra, raporun içerdiği denizciliği himaye, liman resmi uygulamaları ile liman görevlilerinin ücretnin tenkis ve tahsis, bahrî hisse sened, bahri sigorta, çağdaş bir deniz ticaret mektebi tesisi vesaire gibi temel kuralları, ayrıca ve ayrıntılı olarak tetkik ve değerlendirmesine girmiş ve bunlardan bazılarını tamamladığı gibi, bazılarıyla da meşgul olmuştur.

Burada raporumuza bir mukaddeme izahiye olmak üzere maruzatı atiyede bulunmağı münasip görüyoruz.



En basit bir hakikat şeklinde teslim olunmalıdır ki bu memleketde ne ticareti bahriye ve ne de ticareti berriye sırf cebri ve calı sevk ve idarelerle birdenbire ve memleket istidat iktisadisini taşıp aşacak bir mahiyetde olarak meydana getirilemez; Bu hususda sarf olunacak mesai memleket vaziyeti coğrafyası, istihsalatı, ithalat ve ihracatı, denizciliğe hasır olunabilecek serveti milliyesi, arz ve talep kanunu gibi bir çok gayri kabil tahvil ve galebe şeraitle müterafık ve adeta o koşulların muavenetine mazhar olmak lazımgelir.



Mesela her gün hatta kırk elli senelik sefain iştirat etmekte olduklarından ve her taraftan bu suret hareketin önüne geçilmek talep edildiği halde bu gün armatörlerimizin verebilecekleri para ile yeni sefain fiyatları arasında nasıl müthiş bir fark olduğu ve beş altı armatöre birer yeni sefine almak için vaki olacak ikrazatında bir buçuk, iki milyon gibi büyük bir meblağa ihtiyaç görüleceği tasavvur ve mütalea edilmemektedir.

Saniyen yeni baştan eski veya yeni sefain alınmadan evvel düşünülecek bir şey varsa oda mevcut sefainin memleket ihtiyacına catı bahriyesine kafi olup olmadığıdır. Alınan sefain için yeni faaliyet hatları ve intifa yolları bulunduğu taktirde bu hal bayanı takdir ve teşekkür ise de bir taraftan memleket baricine sefer yapacak basaisi haiz olmayan bir taraftanda memleket dahilinde nakliyata kafi tekne bulunması sebebiyle iş göremeyen sefain elde etmek serveti milliyeyi mülahazasızlıkla ifna eylemek olur. Binaenaleyh raporda bu cihet bilhassa nazarı itinaya alınarak denizciliğimize vapurculuk ve şilebcilik tarikleri üzerinde iki muayyen cephe verilerek bu cephelere ait bazı mülahazat serdedilmiş, bu meselenin halli en ehemmiyetli ve esaslı had ve addolunmuştur.

Raporda Türk milletinin gemicilik ve ticareti bahriyeye olan istidat fitrilerini hadisatı maziye ve vesaike tarihiye ile ispat edildikten sonra yelken sefaini devrindeki ticareti bahriyemizin esbabı inkıraza gösterilmiş ve vapur sefaini

devresi mebadisi ve 1324 inkılabını takib eden intibah netayici iie harbi umumiden evvelki ticareti bahriyemiz istatistikleri derc ve harbi umumi zayıatı ile badel mütareke hadis olup, bu güne kadar devam eden denizcilik faaliyeti ve halihazır tonajımızda mukayeseye ithal ve vaziyeti umumiyei hazıramız tesbit edilmiştir.

Yukanda arz olunduğu veçhile ticareti bahriyemizde vapurculuk ve şilepçilik tarzlarının mukayesesi esnasında ve sermayenin azlığından bahs edilirken, taharrisi de tevhid edilmiştir ki bu cihetde çok ehemmiyetli bir mesele teşkil eyler. Bundan sonra alınacak sefainde - eğer dahili hatlarımıza çalışacaklarsa - kemiyetin mi, yoksa keyfiyetin mi tercih edilmesi lazım geleceği hal edilmeli ve şayet keyfiyet şayanı tercih görülürse armatörlerimiz müşterek sermayelerle iyi ve yeni gemiler almağa teşvik olunmalıdır.

Şilepçilik hakkında raporda verilen malûmat ve elyevm ticareti bahriyede müstamel muhtelif sınıf sefain hakkında rapora raptedilen lahika armatörlerimiz için bir mebdai



tefekkür ve muhakeme teşkil edecek mahiyettedir. Aynı zamanda şilepçiliğin bir millet hayatı iktisadiyesindeki ehemmiyetini izah için en yakın komşumuz olan Yunanistan ile bir de mukayese cedveli ilave olunmuştur. Bundan sonra raporda ticareti bahriyemizin temini inkişafı için bir taraftan hükümet ve diğer taraftan efradı millet uhdesine düşen vezaif ayrılarak bunların en ehemmiyetlileri madde madde izah edilmiştir. Raporun ticareti bahriye komisyonunca ariz ve amik tetkik ve münakaşasını müteakıp heyeti umumiyeye takdimi ve heyeti mezkurece tasvip buyurolduğu takdirde bir mütalea ve temenni mahiyetinde olmak üzere Vekaleti Celileye takdimi muvafık mütalea edilmiştir:

### **Türklerin Gemicilik ve Ticareti Bahriye istidadı**

Türkiye ticareti bahriyesi hakkında program tavsiye etmek üzere şu raporun tahririne başlandığı zaman, ne derece müşkül bir vazifenin deruhte edildiği tasavvur ve idrak edilmemiş değildir. Türkiyenin son senelerde geçirdiği safahatı barizeye ve muhitimizi teşkil eden memleketlerde ve milletler zihniyetinde, vekayii vurduğu pek şedit darbelerle, hasıl olmuş intibah ve faaliyete nazaran bugün ticareti bahriyemizin inkişafı için bir program sahibi olmak ne derece lazımsa, harpten evvelki vaziyelimize göre de o derece müşküldür.

Filhakika milletin yılmaz azm ile kırılan kapitülasyon zincirleri harpten evvelki vaziyete nazaran bu gün ticareti bahriyemiz için Türkiye sularında çok geniş bir faaliyet meydanını armatölerimize rakipten hali bırakmıştır. Bu husus burada ayrıca izaha hacet bırakmayacak derece hayati ehemmiyeti haiz bir faydadır. Şu kadar var ki; Bu memlekette ticareti bahriyeyi - daha şamil ve hakiki bir tabir ile - bu memleket ticareti bahriyesini yoktan var etmekte müessir olan amiller okadar mütenevvi, o kadar esastır ki, sadece bahri kapitülasyonların bertaraf edilmiş olmasını hiç bir zaman emin ve seri terakkiyata yeterli addedemeyiz.

Bu münasebetle şurasını da söyliyelim: Bugün bizim müvacehesinde bulunduğumuz "*Ticareti bahriyeyi inkişaf ettirmek meselesi*" yirmi beş otuz senedenberi Romanya, Bulgaristan, Yunanistan gibi komşu devletlerin de siyasetlerinde çok mühim bir mevki tutmuş bulunuyordu.

Mesela vaziyeti iktisadiyesi Cihan Harb'inden evvel dahi şayanı memnuniyet bir halde bulunan Romanya hükümeti muaveneti nakdiyesiyle o zamanlarca şark sularında görülmemiş derecede mükemmel zarif ve seri bir kaç posta vapurundan meydana gelen bir örnek gemicilik resmi şirketi teşkil eylemiş, yirmibeş otuz sene evvel Boğaziçinden Karadenizden inen beyaz, seri Romanya postaları - bir çok yabancı gemiler de dahil olduğu halde - bütün Türklerin gıptesini arkasından sürüklemekte bulunmuştu.

Romanya devletinin Karadenizde o zaman malik olduğu - şimdikine nazaran daha mahdut - dahil parçasına ve cüzi nüfusuna rağmen bir Romen ticareti bahriye filosu vücade getirmek üzere giriştiği birçok ciddi ve son terakkiyata muvafık teşebbüs ozaman harniyetli Türkler nezdinde bir ibreti müessire telakki edilir ve binlerce millik sahile malik, büyük bir nüfus kütlesi ve zengin ihracat menabiile mümtaz Türkiyenin mahut "İdarei Mahsusa" sı ile arzettiği elim manzara gayretli yürekleri parçalardı. Vakit vakit bu İdarei Mahsusa'nın islah edileceği, ecnebi limanlara seferler yapacağı şayiaları çıkar, yüz kızartıcı fırladıkları bir iki eski vapur alınır, sonra yine her iş eski şeklinde yürüyüp giderdi.

Yine o esnada küçük Bulgaristan'ın bile bahri ticaretini yabancı bandıralara arz etmeği aşağılanma addederek ve milletini Karadenizle Şark sularının olsun faidelerinden istifade ettirmek istiyerek birkaç vapur tedarik eylediğini tahattur edebiliriz. Halbuki üç küçük sahilleriyle Yunanistan asırlardan beri süregelen millî gelenekleri ve coğrafi durumu, yani



ziraatten ümidini binlerce senelerden beri kesmiş, adeta deniz ortasında bir millet olması, bilhassa Yunan milletinin sakin bulunduğu şebih cezire ile Şark Akdeniz adalarının sokakları, caddeleri denizden ibaret bir şehir halinde bulunması gibi sebepler ve daha bir çok tarihi gerekçelerle bundan otuz sene evvel dahi Romanya, Bulgaristan değil, hatta Rusya ve Türkiye ile dahi kabili kıyas olmayacak derecede müterakki bir ticareti bahriye sahibi bulunuyor, daha doğrusu ekmeğini deniz suyundan çıkarıyordu.

1312 (1896) Türk - Yunan Harbi arifesinde, yani bundan daha otuz sene evvel bile yevmiye Çanakkale Boğazı'ndan giren ve çıkan Yunan bandralı sefain, adetçe, İngiltere müstesna olmak üzere, birinciliği ibraz etmekte idi. Binaenaleyh ticareti bahriyemizin inkişafından bahsederken Romanya, Bulgaristan gibi devletleri tetkik ettiğimiz sırada - Yunanistanı en müdekkik bir nazarla görmekle beraber, mezkur iki memleketle mukayese etmek manasız bir hareket olur.

Raporumuza mukaddeme ittihaz etmiş olduğumuz ve belki lüzumundan fazla mufassal görülecek olan şu beyanattan maksat, gayet mühim bir noktayı izah ve tamamile hakikatten ari olmakla beraber, yalnız Türk milletini ve tarihini bilmiyen Avrupalılar arasında değil, ne yazık ki, bir çok millettaşlarımız arasında bile kabul bulmuş bir telakkiyi de tashih etmekten ibarettir. Biz burada tashih keyfiyetine "*Türkler, Ticareti Bahriyeye müstait değil midirler?*" sualiyle başlayacağız.

Malûm olduğu üzere bir milletin ticareti bahriyede, umumi tabirile, gemicilikte terakki edebilmesi için başlıca üç âmil lazımdır:

- 1 - Memleketin coğrafi vaziyeti.
- 2 - Millet ve memleketin ihtiyacı hayatiyesi.
- 3 - Milletin istidadı.

Bu üç âmil içinde milletin istidadı âmilini üçüncü olarak zikretmekliğimiz vaziyeti coğrafiye ile ihtiyacı hayatiyenin gerek ferd ve gerek cemaatte icap eden istidadı ergeç tevlit eyliyeceği hakikati ilmiyesine istinadendir.

Evvela Türkiyenin vaziyeti coğrafiyesini nazarı mütaleaya alırsak görürüz ki memleketimiz gemici bir millet yetiştirmek, gemici bir milleti deniz ticaretinin bütün imkanlarıyla doyurmak, refaha yetiştirmek için en müsait coğrafi vaziyeti, en müsait iklimi haizdir. Tarihi kadimin en muzlim köşelerinde seçebildiğimiz en şeci, mahir ve müteşebbis gemici kavimler memleketimiz sahillerinde yetişmiş, bugün vekayiini okuduğumuz en muazzam tarihi kadim donanmalarının omurgaları elan sahillerimizi kucaklıyan denizlerin sularını yarıp geçmiştir.

Bu emsali tarihiyeye ve bu vaziyeti coğrafiyeye bakacak olursak, memleketimize ve memleketimizle mücavir sulara insaniyetin ilk gemicilik mektebi namını büyük bir hakikat olmak üzere, bilatereddüt ita edebiliriz.

Bugün hazin bir ıssızlığa terkedilmiş zengin, münbit Anadolu sahillerinin bir ticareti bahriye dantelası manzarası arzeliyen limanları, vaktile malum cihanın emtia ve eşyasını nakle vasıta olan ticaret donanmalarımızla pürhayat idi

### Türklerin mazii bahrisi

Teşebbüsâtı cesuranede, muhite intibakında büyük bir şöhreti tarihiyeye malik olan Türk kavimleri ise bu imkanları ve kabiliyeti haiz olan memlekete Osmanlı İmparatorluğunun tarihi teşekkülü olan yedinci asrı hicri iptidalarında değil, bundan bin yıl öncesinde memleket Türk kavminin zaten müsait olan bünye ve istidadı üzerinde hemen intibaatı zaruriyesini gösterdi. O derece ki Batı Anadolu sevhilinde Türkler cidden şayanı hayret bir süratle at sırtından gemi güvertesine nakli mevki ettiler.

Türklerin süvarilikten gemiciliğe inkılapları o derece seri ve mükemmel oldu ki bu hususta icap ederse pek parlak misaller gösterilebilir. Anadolu sevhili asırlardan beri birçok inkılaplar görmüş ve siyasi sademelere uğramış olduğu halde, o taraf Türklerindeki gemicilik, Ticareti Bahriye ruhu asla ölmemiş, Anadolu sahili ile Mısır ve Bingazi arasında revaçlı bir kereste ve zahire ticareti her devirde İzmir ve Karaman yalıları Türkleri tarafından idame edilerek Kölemen hükümetinin tarihi inkırazına kadar yine bu yalılarından bir çok gemiciler, meşhur reisler Mısır hükümeti hizmet ve İnşaati bahriyesinde çalışmışlardır.

Elhasıl mazide Anadolu yarımadasının Garp - Şimaligarbi ve Cenubugarbi sevhilinde pek feyizli bir Türk Ticareti Bahriyesi vücut bulmuş ve asırlarca mes'ut ve müreffeh devam ederek adeta Venedik, Cenova'da olduğu gibi sırf denize mensup kadim, zengin, nüfuzlu bir aristokrasi teessüs eylemişti.

**"Karadeniz sahil ahalisi, cihanın en mahir ve müteşebbis gemicileri kesilmişlerdi ki, bu halkın istidat ve faaliyeti bu gün daha ziyade inkişaf arzettekte olduğu görülür."**

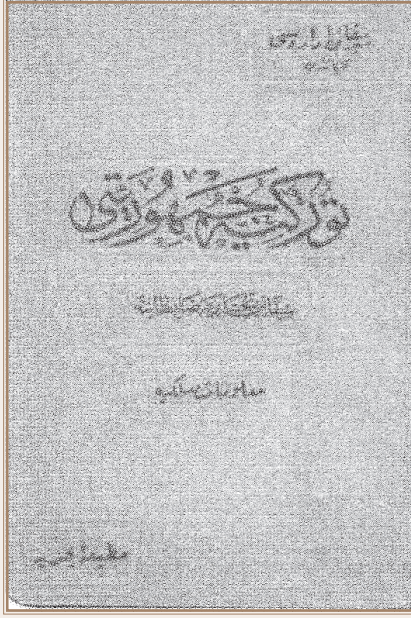
Aynı zamanda Karadeniz'de tam manasıyla bir Türk gölü halinde olduğundan Ereğli, Amasra, Sinop, Bartın, Ünye Rize gibi birçok merkezler etrafında kuvvetli birer ticaret muhiti vücut bulmuş oluyordu. Amasra, Sinop gibi limanlardan mahrum ve şimali fırtınaların tahribatına maruz olan Trabzon ve Rize sevhili bu mahiyetle gemiciliğe gayri müsait görüldüğü halde halkının ziraate gayri müsait bir sahil mıntakasında kesif bir surette sıkışmış olması yüzünden - yani yine coğrafi imkansızlıklar neticesi - bu sahil ahalisi de cihanın en mahir ve müteşebbis gemicileri kesilmişlerdi ki, bu halkın istidat ve faaliyeti bu gün daha ziyade inkişaf arzettekte olduğu görülür.

Evvelce Karadenizde yelken sefainimizin en meşhur iskeleleri; Rize, Trabzon, Vona, Sinop, Ereğli, İnebolu, Amasra limanları idi. Tirebolu ile Ünyede dahi çok ve büyük yelken sefaini vardı. Ünyenin limanı (Vona), Tirebolu'nun (Züfre) ve Trabzon, Rize ve Sürmene'nin limanı da (Polatane) idi.

Amasra'da, Bartın'da, Karadeniz Karaağaç'ında, İnebolu'da, Sinop'ta, Gerze'de ve Ünye'de 250 tona kadar güzel gemiler inşa olunurdu. Ekseriya Navi, Barko meraklıları Yunanlılardan, İtalyanlardan ve İngilizlerden güzel gemiler satın alırlar ve bunlarla uzun seferler yaparlardı.



## Geçmiş zaman olur ki.



1925

Sefâin-i Tüccâriye Zabitanına Malûmat-ı Mülkiye Kitabı yayımlandı.

Matbaa-i Bahriye, 60 sayfa.

26 Mart 1926

Senenin en şiddetli fırtınasını geçirdik.

Evvelki gece yarısına doğru başlayan fırtına Boğaziçi'nde kazalara sebebiyet vermiştir.

Gece yarısına doğru şiddetle esmeye başlayan Lodos fırtınası limanımızda bazı deniz kazalarına sebebiyet vermiş, fırtınanın vukuundan vaktiyle haberi olmayan ve bu itibarla tedbirli bulunmayan bazı merakib demirlerini tarayarak karaya oturmuşlar, yekdiğeri üzerine düşmüşler ve fırtınanın hitamına kadar oldukça büyük bir tehlike geçirmişlerdir.

Limanımıza ait bu küçük merakibden başka, Bahri Sefid'den limanımıza gelmekte olan Paroda Acentesine mensup İtalyan bandıralı Lumniyas Şilebi de fırtınanın tesiriyle kendisini sulara kaptırmış ve Kızkulesi önünde karaya oturmuştur.

Bu şilep 4 - 5 bin ton istiaabında olup Karadeniz'e gidecekti. Fakat dümeninde olan bir sakatlık yüzünden fırtına dolayısıyla kabaran sulara kendini kaptırmaktan kurtaramamış, sağ bordası üzerinden, Kızkulesi üzerine yaslanmıştı.

Kaynak - 26 Mart 1926, Cumhuriyet Gazetesi, s. 1



Kızkulesi önünde oturan, akşama doğru kurtarılan İtalyan bandıralı Lumniyas Şilebi Kız Kulesi önünde görülmektedir.

Türk gemileri yani Karadeniz’de büyük yelken sefaini ekseriya Tuna’dan zahire yüklerlerdi. Zaten yüzlerce sene Bahrisiyahın ecnebi sefaine kapalı kalması yüzünden Türk gemileri Tunanın zahire ve çok mühim olan kereste nakliyatını tahtı inhisarlarında tutmuşlardı. İnebolu’dan İstanbula kadar olan limanlar umumi nakliyattan başka başlıca kömür, odun ve kereste üzerine çalışırlardı. Köstence, Mangalya, Balçık, Varna, Burgaz limanları da buğday, arpa, odun ve kömür iskeleleri idi.

Akdeniz limanlarına mensup Türk sefaini Pire, Kefalonya, Zanta ve Girit adalarına hububat, kalas, İskenderiye’ye kereste götürürler, avdetlerinde Foça’dan tuz yüklerlerdi. Akdeniz limanlarında İzmir’de, Marmaris’te, İskenderun’da ve Mersin’de de oralara bağlı olarak elli altmış sene evveline kadar hayli gemilerimiz olduğu söyleniyor. Midilli Türkleri gemicilikte tanınmış idiler.

**Kara Mahmut Kaptan, Horozoğlu Hacı Hüseyin Efendi, Sandıkçıoğlu Hasan Kaptan Temel Kaptan, Hacı Hasan Efendi’nin oğlu Ethem Bey; Onlar gemi sahibi armatörlerden bazılarıydı.**

Karadenizli bazı kapdanların isimleri elan derhatır ediliyor. Mesela Kara Mahmut Kaptan Rusyada (Taganrog) iskelesinden buğday yükler ve İtalya ve İspanya limanlarına götürürdü. Poti’den yükletilen fiçı tahtalarının Yunanistan ve İtalyaya nakli de Türk gemicilerinin cümle uğraşlarındandı. İstanbul Boğazı’ndan Karadenize hergün bir çok barko, brik ve uskuna cesametinde sefainle 300 ilâ 350 tonluk yirmiden fazla odun sefinesinin ve adetçe bunlara faik 100 ila 150 tonluk kütük ve galilerin çıkması tüccar teknelerinin kesretine bir delil teşkil edebilir.

Unkapanı zahire tüccarlarından Horozoğlu Hacı Hüseyin Efendi’nin on parçadan fazla cesim gemileri vardı. Bu zattan başka müteaddit büyük gemilere sahip bir çok tacirler de vardı. Sandıkçıoğlu Hasan Kaptan ve saire gibi zevatta yalnız başlarına yahut ortak ve şirket halinde sefain sahibi idiler.

Ekseriya kaptanlar sefine sahiplerinden ibaretti. Elli sene evveline kadar Türk gemilerinin uzun seferler yaptığını görüyoruz. Mesela yukarıda ismini zikrettiğimiz Unkapanı tacirlerinden Hacı Hasan Efendi’nin oğlu Ethem Bey de sefain sahiplerinden olup gemileri arasında bulunan 615 tonalık “Silistre” ismi tarihisini hamil ve İngilizlerden satın alınmış barkonun iki defa İngiltereye sefer vermiş olduğunu bugün bile hatırlayanlar vardır.

Şerefli sancağımızı bu barko ile Bahr-ı Muhiti Atlası’de (Atlas Okyonusu) ve Britanya sularında temevvüç ettiren Temel Kaptan isminde bir zattır. Silistre barkosu İngiltere’ye ilk seferinde kemik, ikinci seferinde darı götürmüştür. Kemik hamulesi Batum, Trabzon ve İnoz limanlarından alınarak İngilterenin (Broyg), Limanına çıkarılmış, gemi İngiltereden avdetinde İskenderiye’ye kömür (maden) getirip çıkardıktan sonra da Kıbrıs’tan hükümet namına arpa almıştır.

İşte bu tarihi gerçeklerden sonra “Türklerin Gemiciliğe, Ticareti Bahriyeye istidadı var mıdır, yok mudur?” suretinde vakit vakit ortaya atılan, hatta tarihi bir muamma halini alan suale kafi cevap verilmiş olduğunu zannediyoruz.

Yalnız ortada şu garip hakikat kalıyor: Karadeniz gibi sahili yalçın kayalardan müteşekkil limanları yekdiğerinden yüzlerce mil ayrı bir mıntıkada gemiciliğimizin, gemicilerimizin ve ticareti bahriyemizin az çok eserleri kalmış olduğu halde Akdeniz sahilindeki ticareti bahriyemizden neden en küçük bir eser bile kalmamıştır?



Günümüzde sefaini ticariyemizi (güverte ve ateşci) hemen umumiyetle Karadeniz uşakları donattığı halde Akdeniz yalılarında tektük bile gemicilere tesadüf edemiyous, bunun sebebini; tâli derecedeki bir takım avamili terk edersek, sırf Yunan ihtilalinde keşfedebiliriz. Bundan yüz elli sene evvel, donanmamız atıl bir halde bulunur iken Adalar Rumları adeta umumiyetle korsan kesilmişler ve Bahrisefit Türk sefaini ticariyesi üzerinde adeta meş'um bir tayfun fırtınası tesirini icra etmekte bulunmuşlardı.

İstanbul muhitini bile bütün uryanlılığıyla göremeyen hükümet Cezayiri Bahrisefid'in halini hiç bilmiyordu. Paytahta yetişen acı feryatlar boşa gidiyor, kapdan paşalara bir iki şedid emir veriliyor, fakat hiç bir şey yapılamıyordu. Bahrisefit'de Türk ticaret bahriyesine ölüm darbesini vuran hadise işte budur.

Bir çok seneler geçtikten ve garp ticareti bahriyesi rekabet kabul etmek değil, hatta önüne geçilemez bir azamet peyda ettikten sonra Türkiye hükümeti vaziyetindeki vehameti idrak etmeğe başlayarak İdarei Mahsusa'nın esas vaz edildiği gibi bir çok teşvikat ve mesai ile sırf ticari mahiyette Şirketi Hayriye de vücade getirildi.

Bunlardan Şirketi Hayriye akşam ve sabah müşterisi hazır hatlar üzerinde mihaniki seferler icra etmekle beraber İstanbul için çok mühim bir amili faaliyet ve umran olmuş, aynı zamanda velev kısa sefer vapurculuğunda bile henüz tecrübesi olmıyan Türklerin makinecilik ve idarecilik kudretini inkişaf ve izhar ettirmiştir.

Şurası şayanı teessüfdür ki, cehil ve istibdat hükümeti elinde kalan İdarei Mahsusa o geçen uzun seneler zarfında büyük fırsat devreleri hulûl etmiş iken, milletin değil mahaza o devletin kötü idaresi yüzünden bir türlü matlup olan gayelere doğru yaklaşmak istidadını gösteremedi. O müstebit idare yalnız İdarei Mahsusa'yı mefluç bırakmakla iktifa etmeyip Hacı Evliya ve Tantavi şirketleri tarafından vapurculuk ve şilepcilik alanında ortaya konan teşebbüslerde darbeler vurdu.

1324(1908) inkılabını müteakip millet bu ağır ve meş'um pençenin altından kurtulduğunu görerek büyük nefes aldı, aynı zamanda bir taraftan yeni idarenin İdarei Mahsusa'yı ihyaya teşebbüs etmesi, diğer taraftan teşebbüs şahsı erbabı efradı milletin kendi hesaplarına veya bir kaç kişi müştereken vapurlar mübayaasına şitap etmeleri, o siyah ve meş'um maziye rağmen, ruhu millette gemicilik hissini ölmediğini ve milletin ticareti bahriyenin lüzumuna ve muazzam menfaatlerine karşı elan intibahı tam halinde bulunduğunu ima ettiğinden istikbali bahrimiz için ehemmiyetli bir vesikadır.

Türk milleti pek zengin bir şirketi bahriye ve bir ticareti bahriye mazisinin verdiği adeta mevrus bir tesir,şuuraltı bir sevki tabii ile de en genç ve hatta en cahil addolunan ferdine kadar Türk bayrağının deniz üzerinde gelişmesine karşı gayet mütehassis ve uyanıktır. Millettin her ferdi için Türk sancağı taşıyan bir gemi kadar ferah ve gurur verici bir manzaraya nadiren tesadüf olunur.

Harbden evvelki devrede memlekette bir ticareti bahriye filosu sahibi olmak için izhar olunan şevk ve teşebbüsata rağmen - ve bu sahada evvelce hiç hazırlığımız olmadığından dolayı - ticaret sefainimizin tamamı o zamanki gayet vasi sahilimiz için değil, bugünkü Türkiye sahili için bile pek kafi addolunacak miktara baliğ olmıyordu. Umumi harbden üç sene evvel sıhhati hakkında söz vermeyeceğimiz bir kayda göre (yani 1911 senesinde) 61,868 safi tonilatoluk 120 ticareti bahriye vapurumuz vardı. Halbuki yukarıda zikrettiğimiz miktarda Türk tonasının çok mühim bir kısmı Büyük Harp'te zayi oldu.

### Mütarekeden sonra

Mütarekeden sonra Türk milleti tekrar yeni bir şevk ile ticareti bahriyeden müstefit olmak hevesine tutularak büyük küçük vapurlar mübayaa etmeğe başladı. Bu hususda iki mühim ve kuvvetli neden de vardı:

1. Lozan Sözleşmesi'yle ecnebi bandırasının Türkiyede kabotaj imtiyazından mahrumiyeti.
2. Tahaddüs eden muhaceret ve mubadelei ahali meselesi dolayısıyla (Balkanlardan yapılan göçler) adeta her nevi vapurlar için büyük bir faaliyet safhası açılıverdi.

Bu saiklerden evvelkinin vadettiği faaliyet daimi, ikincisinin vadeylediği faaliyet ise geçici idi. Fakat o esnada bu iki saik yekdiğerinden tefrik olunamayacak surette yüksek derecede icrayı tesir etmişlerdi. Göçmenlerin sevkıyatının sefain mevcudei ticariyemiz vüs'at ve kifayetinden daha fazla olması ve navlun miktarının da sefain sahiplerini tatmin edecek derecede bulunması dalayısıyla, o zaman alelacele vaki olan sefain alınmalarında bu gemilerin olağan günlere avdetinde ne derece işe yarıyacaklarını ve daimi bir kifayeti haiz olup olmadıklarını uzun uzadıya düşünmeye vakıt kalmamış, üstünkörü mütalealarla iktifa olunmuştu.

Binaenaleyh mübadele edilen ahalinin açtığı geçici faaliyet devresi geçip ahvali mutade avdet edince tabii olan aksülamel de (Tepki) kendisini göstermekte gecikmemiştir. Hakikatte devamlı koşullar demek olan bir tepki devresi içinde dahi bazı seyrisefain müesseseleri maharet, vukuf gayretle çalışarak sıkıntıya düşmekten kurtulmuşlar ve hatta bazı mertebe terakkiyat bile göstermişlerse de bir takım müesseseler ve müteşebbisler de adeta ne yapacaklarını şaşırılmış bir vaziyete düşmüşlerdi.

Halbuki teşkilatı bahriyesi zaten gayri mevcut ve deniz teşebbüslerine sarf olunacak serveti mahdut olan memleketimiz için yapılmış olan bu teşebbüsün akameti pek acı bir ziyan olduğu gibi, bundan mütevellit kuvvei maneviye kırıklığı da daha meş'um bir darbe teşkil etmek pek tabiidir. Bugün büyük, küçük birer suretle heder olan servetler birleştirilerek memleketimizde maatteessüf henüz pek nadir olan, mütehasıs dimağların irşad ve idaresi altında kuvvetli bir sermayei bahriye teşkil edilmiş ve vukufla idare edilmiş olsaydı, tabii netice böyle olmazdı.

Bugün elde muntazam ve mukayeseli istatistiklerin mevcut olmaması ve bu gibi bazı esbab dalayısıyla son devredeki faaliyet bahriyemizi katıyeti riyaziye ile tesbit ve mütaleaya imkan yoksa da bu faaliyetin bir çok noksanlarla arızadar ve bir çok sebepler dalayısıyla mucibi memnuniyet olmakdan çok uzak bulunduğuna şüphe yoktur.

Burada evvela bugünkü ticaret vapurlarımızın tonajını Seyrisefain İdaresi de dahil olmak üzere nazarı mütaleadan geçirelim:

Rüsüm tonası 63,000 Seyrisefain İdaresi de dahil olmak üzere bütün milli yolcu ve hamule sefainimiz şöyledir:

- 3,495 Seyrisefain sevahil-i mütejavire sefaini.
- 4,368 Şirketi Hayriye sevahil-i mütejavire (komşu kıyılardaki vapurları) sefaini.
- 1,097 Haliç vapurları.
- 1,806 Romorkörler.
- 922 Stimbotlar ve motorlar.
- 74,708 Mecmu (Toplam)



Şu adet gösteriyor ki bugünkü vapur tonajımız harbi umumiden iki üç sene evvelki tonajımız olduğu söylenen 61,868 tondan pek farklı değildir; O halde I.Dünya Harbi'nde zayı olan gemilerin yerine mütarekeden sonra hayli gemi alınmış, adeta zararların giderilmesine çalışılmış olduğu anlaşılıyor.

Bugün önümüzdeki vaziyeti umumi bir noktai nazardan mütaleaya girersek faaliyeti bahriyemizde milli sefain (Hususi ve devlet şirketleri) müesseselerimizde hakim olan halin, bir kararsızlıktan va programsızlıktan ibaret olduğunu ve adeta fırsatçı bir siyasete bile bağlandığını görürüz. Mesela bu gün en kati kanaatlere sahip olanlarımızda iyi bir şilep almak mı, yoksa iyi bir yolcu vapuru almak mı lazım olduğunda nihai bir söz söyleyemez.

Bazısı herhangi nevi sefine alınsa iş bulunamayacağı fikrini serdeder. Diğer cihetle ticareti bahriyemizde bir mevki mahsus alan ve bugünkü yegane kemale mütekarip (Deneyimi olan) bir müessesemiz olan Seyrisefain idaresi ile Millî vapurcularımız (Millî Vapurcular Birliği) arasında bir zamanlar tahaddüs etmiş olan ihtilafı nazarı tamamile zail olmamış bulunması da hiç de hoş görülecek bir vaziyet değildir.

Aynı zamanda Türk vapurcularının kendi aralarında da sağlam, şuurlu bir birlik teşkil edememiş olmaları ve evvelce bu gayeyi istihdaf eylediği bir teşebbüsün de akim kalmış olması son derece şayanı teessüftür. Çünkü bilhassa teşebbüsâtı ticariye hususundan müessir olan amel bizzat teşebbüs sahiplerinin elbirliğiyle esbabı muvaffakiyeti ihzara ve mevani mevcudeyi def ve refe çalışmalarıdır.

Birkaç seyrisefain kumpanyasının aynı hat üzerinde hali rekabette olmaları bile onların bir birlik teşkil etmelerine mani olamamalıdır. Çünkü geniş düşünülünce her nevi ticaret bugün dairei şümulü dahilinde şedit bir rekabetten başka hiç bir şey değildir ve olamaz. Halbuki, bu hal mesela Türkiye limanlarına seyrüsefer eden sefaini ecnebiye sahiplerinin, şirketlerinin limanımızda bir birlik teşkil etmelerine ve icabında menafii müşterekelerini müttehiden müdafaa eylemelerine mani olamıyor.

Bu gün memleketimizde mesela ticareti bahriyenin inkişafına mümanaat eden hailerle ve noksanlarla yine eshabı sefainden daha samimi kim alakadar olabilir? Binaenaleyh tamamiyle samimiyetle Türk vapurcuları arasında yapılacak içtimada, müzakereler vaziyetin tavzih ve tenvirine hizmet eyliyerek müşterek ve şamil fevaidi azime hasıl eyliyecektir.

Ticareti bahriyemizle tabiaten, menfeaten ve kanunen alâkadar olan bu sınıf teşkilat ve devairle merciler tevhide mesai eyledikleri halde, mükemmel bir ticareti bahriye programı meydana getirtmek ve yine bu esnada limanlar, inşaat, tamirat fabrika ve tezgahları, sabit ve sabih havuzlar, kızaklar, tahmil ve tahliye, kömür vesait ve mesaili, depo ve antrepolar, selameti seyrüseferi temin eden alâtu fenniyei bahriyenin tashih ve tanzimine mahsus istasyonlar (Miyar pusula tashih vetetleri ve uzmanları), mesaha ve muayenei sefain mesaili, rüsumu muhtelifi, sigorta ikrazatı bahriye, kontrol, liman, karantina, gümrük işleri, sunufu muhtelifi bahriye müntesibini cemiyetinin teşkilatı ve nizamatı gibi mesail de makamâtı aidesi nezdinde lüzumu veçhile takip olunabilir.

Mamafih, bu gün had bir mesele suretinde mevcut olan Ticareti Bahriye vaziyetimizin evvela istilzam ettiği şey, elde olan bahri sermayemizi en muvafık ve en metin surette yenilemeye hadim bir tarik bulmaktan ibarettir.

Ticareti Bahriyeyi, yolcu ve posta sefaininin işletmesile iştigal eden vapurculuk ve hamule taşıyan sefainle alakadar şilepcilik namı altında iki esasi sınıfa ayırabiliriz. Bizde şimdiye kadar bahri sermaye ve sermayedarlar en ziyade vapurculuğa temayül etmişlerdir. Bunun sebebi de vazihdir; Deniz ticaretile alakadar olan zevatın en evvel nazarı dikkatini eelbeden vasıtai intifa her vapurun dolup taşıdığını gördüğümüz yolculardır. Bundan başka iptidai tetkiklerde vapurculukla şilepcilik arasında idare, sermaye, sahai faaliyet, iş bulmak, muvazenei maliye, muhitin müsaadesi noktai nazarından gayet büyük farklar bulunduğu da tezahür eder.

Şimdi bu iki meslek şubesi arasındaki farklardan en esaslılarını sırasıyla tetkik edelim.

#### **Vapurculuk:**

1 - Vapurculuk, müsait bir hatta çalışıldığı zaman, rekabetten masun kalınır, esasi sermayeyi intifai olan yolcuyla zahmetsiz, hatta maharete ve vukufa ihtiyaç olmaksızın temin edebilir; fakat o hat üzerinde yeni vapurlar, kuvvetli sermayeler, şirketler peyda olursa mesele büsbütün başka bir şekil alır, o zaman sermayenin kuvvetine, mahareti idareye, teshilat ve konfor, emniyet amillerine göre şirketler arasında amansız bir sıralama vukua gelmesi tabiidir.

Bundan başka pek müstesna ve bizim memleketimizde henüz adet olmıyan bazı şerait istisna edildiği halde, sırf yolcu nakliyatı seneler zarfında adeta sabit kalan bir miktardır. Binaenaleyh nekadar mesai sarf olunursa olunsun mesela Türkiye sahillerinin vapurculuk ihtiyacatını tatmin eden mahiyet ve istiapta miktarı sefain vücut bulunca, bu adetten sonra o hizmete tahsis edilecek sermayeyi bahriyede heder olmuş, serveti milliye muzır bir rekabete alet edilmiş demektir. Binnetice bir çok sermayeler hakikat idrak edilinceye kadar bu kardeş mücadelesinde kaçınılmaz şekilde gözden çıkartılır ve adeta bir mücadelei dahili iktisadi mahiyeti arzeyler.

#### **Şilepcilik:**

2 - Buna mukabil şilepcilik sahası hiç de mahdut değildir ve okadar vasidir ki, bu sahada yukarda bahsettiğimiz müessif rakabet mahzuru mahsus olmaz. Saniyen, şilepcilik vapurculuk derecesinde büyük sermayelere, fazla masarifi iptidaiyeye, fazla müstahdemin ve fazla idare külfetlerine ihtiyaç göstermez. Salisen, vapurculuk şubesinde ve memaliki ecnebiyeye posta yapmak hususunda komşumuz olan memleketlerle bile müessir bir rekabet yapmak - hali hazır için olsun müstahil değilse de müşkül olduğu halde - Türk bayrağını hamil bir şilep Avrupa şileplerinin vasati evsafını haiz olduğu takdirde ve biraz maharet ve faaliyeti iktisadiye, vukuf sayesinde sade memleket dahili için değil memleket harici için de işler bulabilir.

Şilepcilik, ecnebi parasını Türk kesesine sokmaktır diyebiliriz.

Zaten bugün vapurculuk umumi memleketcilik noktai nazarından düşünülebilecek olursa Türkün kesesine yine Türkün parası girmek demek olduğu halde, şilepcilik ecnebi parasını Türk kesesine sokmaktır diyebiliriz. İngilterenin servet ve ticareti bahriyesinin esası, İngiltere'nin elli bin tonalık ve birer şehri sabih ve münevver olan Bahrimuhit postaları değil, vâsi Bahrimuhitlerde, yabancı iklimler sahilinde kömür dumanından kararmış kırmızı bandırasını uçurarak giden o mütevazi İngiliz şilepleridir.

İngilizleri bırakarak yanibaşımızdaki Yunanlılara ait ticareti bahriye politikasını tetkik eylessek, bu küçük milletin serveti bahriyesini de evvelden beri şilepcilik teşkil ettiğini görürüz. Mora ihtilalini, sonradan mevzu toplarıyla Yunan bağımsızlığına tebdil eden Rum sefaini ticareti bahriyesi tamamile o zamanın yelkenli şilepleri idiler.





Yunanlılar çağın gelişmelerini takip ederek ve ticaret bahriyesinde kazandıkları serveti hakikaten mahalline sarfeyliyerek, yelkenli şileplerini makineli şileplere tahvil ettiler. Bugün yalnız İngiltere, Amerika limanlarında değil Cenubi Afrika, Hindistan ve Japonya denizlerinde bile Yunan bandırasına tesadüf olunmasının sırrı, başarısı bu gerçekte saklıdır.

Ekonomik yaşamını Ticareti bahriyesinin büyüklüğüne ve inkişafına medyun olan Yunanistan sefaini milliyeti ticariyesi hasılatı, vakıa İngiltere Bord of Trade'inde olduğu gibi miktaren malûm değilse de, mütemadiyen tezayüt eyliyen tonajı itibarile haizi ehemmiyet ve calibi nazarı dikkat bir derecede bulunması ve bugün mevcut istatistiklere nazaran yalnız Tuna nakliyatı ticariyesinde birinci ve bütün Karadenizde ikinci mevkie ibraz ve temin etmiş olması, alehusus cihanın mühim ticaret yolları üzerinde aleddevam seyrüseferde bulunması, her halde seyrisefain hasılatı umumiyesinin serveti milliyelerine nazaran mühim ve calibi ehemmiyet bir yekûn teşkil ettiğinden şüpheyeye mahal bırakmaz.

Dediğimiz veçhile esas itibarıyla şilepci olan Yunanistan muharebeden evvel 915 bin ton gemiye malik iken, bu miktar mütarekede savaştaki kayıpları dolayısıyla 278 bine gerilemişse de 1922 senesinde tonaj yekunu 500,000' i aşan bir miktara yükselmiştir.

1923 de Yunanlılar 582,000 İngiliz lirasına 104,000 tonilatoluk sefine satın almışlar ve çok ehemmiyetsiz bir fark ile harbden evvelki tonajı bulmuşlardır. 1928 senesi Ekim ayının birinci günü Yunan ticaret filosu 912,609 tonilatoluk mukayyet 467 kıt'a vapur sefaininden ibaretti. Fakat henüz muameleyi kaydiyeleri ikmal edilmeyen ve muvakkat evrakı sefine ile seyrisefer eden takriben 150,000 tonilato sefain de ilave edilecek olursa, mecmu tonajın 1,062,609 miktarını mütecevaz olduğu anlaşılır. Tabii motor ve yelkenliler bu hesaptan hariçtir.

Bizim umum sefaini ticariyemiz tonajı yelkenlilerle 109,000 tahmin edildiğine göre aramızda Yunanlılarla yuvarlak hesap olarak şöylece bir milyonluk bir tonaj farkı hasıl oluyor, Bu da önümüzde ne kadar çetin mesai, maharet, gayret ve ihtisas senelerinin bizi beklemekte olduğunu müthiş bir kuvvetle işaret eyler. Bundan başka Yunanistanda 86 milyon dirahmi sermayeli on yedi adet seyrisefain şirketinin mevcudiyeti dikkate alınmalıdır.

Karadeniz'in şilebcilik açısından vaziyet ve faaliyetiyle Yunanistanın bu havzada oynadığı faaliyet rolü hakkında kaynaklara dayalı tetkikatımız bu konuda ileridenberi olan maruzatımızı tamamen teyit edeceği cihetle berveçhi ati zikrolunur.

Bir misal olmak üzere; geçen senenin birinci ayındaki faaliyeti tetkik edelim: Mezkûr ay içinde İstanbul limanını ceman 945,300 tonilatoluk 290 adet vapur ziyaret etmiştir. Çanakkale'den 461,683 tonilatoluk 190 adet vapur geçmiştir ki, bunun 133 adedi muameleli ve 157 adedi transittir. Kavaklar'dan girenler ise 483,622 tonilatoluk 309 adet olup bunun 122 adedi muameleli 187 adedi transittir.

İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e giden vapurlarda hemen hemen aynı nisbet dahilinde Rusya ile Romanyaya gitmişlerdir. Emtia Cebelütarık'a, İngiltere'ye, Pire'ye. Marsilya'ya, İtalya'ya, Belçika'ya, İskenderiye'ye, Yafa'ya ihraç olunmuştur.

İtalya kömür, maden yağı ve bir miktar hububat çekmiş, Marsilya'ya ise ehemmiyetli miktarda hububat naklolunmuştur. Pire'ye hububat, hayvanat ve kereste, İskenderiye ile Yafa'ya bir miktar kereste gönderilmiştir.



İskenderiye'ye giden keresteden bir miktarı Bartın malı meşe ve yollamadır ki, bunlar İstanbul'dan aktarma suretile naklolunur. Nakliyatın kaffesi de ecnebi bandıralı sefainle yapılmaktadır.

Karadeniz'den Akdeniz'e akan ticaret filosunu bilhassa İngiliz, İtalyan ve Yunan bandıraları teşkil ediyor, Yunanlılar her ne kadar aded itibarile birinciliği ibraz etmekte iseler de İngilizler 114 bin tonla birinci, Yunanlılar 101 tonla ikinci ve İtalyanlar 70 bin küsur tonla üçüncü gelmektedirler.

Bizim Türk sefainine gelince: Ekim ayı zarfında ancak üç vapurumuz transit olarak gitmiştir ki biri 817 tonluk olup Zonguldak'tan Derince'ye kömür, diğeri 69 tonluk olup Romanya'dan Selanik'e gaz ve 844 tonalık olan üçüncüsü İbrail'den Yafa'ya kereste götürmüştür.

İkinci bir misal olmak üzere şimdi de şubat ayı faaliyetini tetkik edeli; transit olarak gelip geçen şilep sefaininin tona itibarile 140,789' u İngiliz, 98,539'u Yunan, 60,632'i İtalyan, 945' i Türkdür. Şu hesaba nazaran Karadeniz nakliyatı ticariyesinde İngiliz sefaini birinci, Yunanistan sefaini ikinci ve İtalya üçüncü mevkiî işgal etmekte olup, 945 olan Türk tonajının tabii bu meyanda hiç bir mevkiî önemi yoktur.

Velhasıl ortaya konulmuş olunan rakamlardan anlaşılıyor ki, Yunan ticaret bahriyesinin çoğunluk bir yekununu nakliyat hariciyesi (Diğer ülkelerarası yük taşımacılığı), yani şilepciliği teşkil etmektedir.

Bu meyanda Romanya'dan İzmir'e yapılan kereste ve gaz nakliyatının bile Romen gemileriyle yapıldığını kaydetmeden geçemeyeceğiz. Burada Yunan ticareti bahriye tonajının yolcu vapuru ve şilep nisbetlerini dikkate almamız icap eylemektedir.

1915 senesi 31 Martında Yunan bandırasını taşıyan şileplerin tonajı 811,071 olduğuna nazaran, Yunan şileplerinin adedi mecmu vapurları adedinin takriben üç misline baliğ olduğu gibi, şilep tonajı da posta vapurları tonajının takribi olarak 12 misline baliğ oluyor !

Halbuki bu anlamda memleketimize ait posta vapuru ve şilep durumu cidden hüznün verecek bir mahiyet arzeder.

Yukarda söylediğimiz 74,708 küsur tondan ibaret vapurlarımızın 40,000 tonası posta, 23,000 tonası şilep olduğuna nazaran ticareti bahriye tonajımızın - umumi toplama nazaran - ancak üçte birinin şilep sefaini tarafından terkip olunduğu anlaşılır.

Karadeniz'den Mısır, Suriye, Yunanistan ve İtalya sahilleriyle diğer garp memleketlerine şileplerimiz için hemen daimi nakliyat temin edecek olan Türkiye'nin kaynakları Karadeniz sahili, Rusya sevhili ve Tuna ve Romanya sevhilinde mevcuttur. Bugün Rusya harice mühimce miktarda maden kömürü, gaz gönderiyor. Yakın bir gelecekte bu memleketin - harpten evvelki senelerde olduğu gibi - yüksek miktarda hububat ihracına da başlayacağına şüphe yoktur. Bu iki menbada başka Tuna limanlarının kereste ihracatı ve hububat hamulesi de daimi menbalar demek olup, Ereğli havzasının ihracatı buna munzam olursa büyük bir sermaye münakalat hasıl olur. Bugün Rusya ile Türkiye arasında mevcut olan dayanışma seviyesi ergeç muayyen ve müsait bir ticaret anlaşmasıyla iktisadi işbirliği mahiyetini iktisap edecektir. Bu iki millet arasında çetin mesai inkılapkarane ile geçmiş, bir takım seneleri hatırat müzaheret de olduğundan, yalnız bu his bile Rusya limanlarından hamule nakleden Yunan şileplerine karşı bizim şileplerimiz için çok kuvvetli bir amili tercih teşkil etmiş bulunuyor.

Ruslar bu gün Yunan şileplerine pek açık ve kati surette görmekte olduğumuz üzere adeta büyük bir isteksizlikle emtia (Yük) vermektedirler. Fakat maattessüf bizim şilepcilik teşkilatımızın noksanı, muamelatı ticariyei bahriyeye Yunanlılar derecesinde ademi vukufumuz (Bilgisizliğimiz, deneyimsizliğimiz) bu hususta da meydanı büsbütün Yunanlılara açık bırakmaktadır.

Ruslar, diğer milletlerden ziyade Türk gemileriyle iş yapmak istiyorlarsa da buna imkan göremediklerini şifahen ve mükerreren söylemişlerdir. Sefain sahiplerimiz bu çok mühim noktayı daima gözönünde bulundurmalı ve ticaretin en hafif hissi hareketten bile müteessir olduğunu, iki millet arasındaki dostane ilişkilerin memleket iktisadiyatını çok iyi mecralara çekebileceğini ve gayet kıymetli fırsatlar temin eyleyeceğini düşünüp, her hususta başarı ve metanet göstermelidirler.

Rusların bugün ihracatta Yunan sefainine (Ticaret gemilerine) ve ecnebi bandıralarına muhtaç kalmamak için Avrupadan on, on beş vapur birden satın almasına veya imâline teşebbüs etmiş oldukları hakkında aldığımız bilgiler mevzuumuzun ne derece ehemmiyetli olduğunu ispat eder.

Tuna limanlarında gemilerimizin bazılarının iyiniyetle hareket eden ve malûmat ve gayreti lazime ile mücehhez mahalli acentelere malik olmadıkları halde bile, Suriye ve sair sevahil için hamule bulduklarını memnuniyetle görüyoruz. Fakat yine teessüfle söyliyelim ki; Bizlerin taamülatı bahriyede, ticaret usullerindeki noksanlarımız bu muhitin henüz acemisi bulunmaklığımız, bu vadideki menfaalarimizi azaltarak ve tahdid ederek, bazen de hiç veya zarar şekline indiriyor. Mesela geçenlerde Tuna limanlarından yük bulmuş olan bir iki vapurumuzun yaptıkları seferden beklenmekte olan kârı, ancak belirtilen sebeplerle temin edememiş olduklarını üzüntüyle öğrendik.

Ticareti Bahriyemizin mazisine ve haline şöyle bir özetle bir gözattıktan sonra memleketimizde de denizcilik için tehlikesiz ve daimi bir ilerleme ve inkişaf yolu açmak üzere serian düşünölmüş ve tatbiki icap eden bazı noktaları kısa olarak arzeliyoruz.

Ticareti bahriyemizin inkişafı başlıca iki mesai neticesi olabilir:

1. Devlet tarafından ibraz ve ibzal olunacak mesai ve teşvik kolaylıkları.
2. Millet (Yani eshabı sefain - Armatörler ve müntesibini bahriye - deniz ticaret zabitleri ve mürettabatı, tüccar) tarafından sarfolunan şuurulu mesai.

#### **Devlet tarafından sarfolunacak mesai:**

- a. İktisadi, zirai, ticari, istidat ve istikbale malik hinterlantlarımızın deniz kapıları vazifesini ifa edecek Mersin, Ereğli, Zonguldak, Samsun, Trabzon ve saire gibi limanlarımızın sefain için müemmen bir hale getirilmesi.
- b. Bulunmıyanların ihracat ve ithalat yapacak manatıkı dahiliyemize şimendüferle bağlanması.
- c. Kitle halinde memaliki ecnebiye ve mütecavireye (Yabancı ve komşu ülkelere) ihraç olunabilecek istihsalatımızın limanlar civarında ve bu limanlar vasıtasıyla sevkine yönelik ulaşım bağlantılarının artırılmasına kolaylık sağlamak.



**Islahat için selahiyettar tetkik heyetinin teşekkülü :**

- d. Ticareti bahriyenin, Türk denizciliğinin duçar olduğu mevkileri ve müşkilatı yalnız nazari olarak ve yalnız maldut noktai nazardan değil, fakat iş ve tatbikat üzerinde, bugünkü ahval ve şeraite göre bütün canlı noktalarıyla, muhtelif noktai nazardan tetkik edecek her hususta selahiyetli bir heyetin teşkiliyle, bu sorunların ve konuların maziden kalma manasız yasalardan, köhne teamüllerin engellerinden tek darbe ile köklerinden koparılıp atılması.

**Ticareti Bahriye kanunu:**

- e. Ve bunun asıl başlangıcı olarak evvela yeni bir ticareti bahriye kanununun hazırlanıp, yürürlüğe girmesi.
- f. Muamelatı bahriyede henüz müptedi ve bahri sermayesi az, dağınık olan her memlekette lazım olduğu ve yapılmış bulunduğu veçhile sanayi bankasına lazım gelen sermaye ile böyle bir şubenin ilavesi. (Bu gün elli bin liralık bir vapura sahip olan bir Türk armatörünün beş bin liralık bir itibar bulamadığı görülmektedir.)
- g. Vaziyeti maliyeye göre böyle başlı başına bir itibar bahri bankası (Denizcilik Bankası) tesisine imkan görülmediği halde, hükümetin irşat ve yol göstermesiyle ve desteklemesiyle memleket sermayei bahriyesinin (armatörlük şirketlerinin) bir şirket halinde birleşerek, devlet tarafından da sermayeye iştirak şeklinde bir iktisadi güç vücade getirebilmek mümkün olup olmadığının incelenmesi.

**Hükümet tarafından denizcilere müsaadat:**

- h. Türk denizcilerine muavenet, mükafat, sefain alım satımında, tamiratında, malzeme ithali hususlarında hükümet tarafından gösterilecek kolaylıkların kesin surette ve imkan olduğu kadar geniş tutularak, civanmerdâne (cömertçe) şekilde tesbiti ve bu münasebetle sermayedarlarımızın alacakları sefainin kontrolü.

*(Odamız Avrupa devletlerinde denizciliğe muavenet - destekleme şekilleri ve itibarı bahri müesseseleri ve meselesi hakkında ayrıca icrayı tetkikat eyliyerek bu usulleri içeren bir risale neşretmiştir.)*

**Müstahdemini Bahriye hukuku:**

- i. Sefaini ticariyemizde müstahdemin hukuku medeniye ve meslekiyelerinin muhafazası, şeraiti hayatiye ve sıhhiyelerinin enazından benzer durumundaki denizcilik memleketlerindeki müstahdeminkilere muadil olması ve iş üzerinde malûl, sakat ve hasta olanlara ailelerine muavenet ahkâmının sade ve itiraz ve kaçamakları müstahil kılacak surette kuyudu kanuniyeye raptı.

### İşlemlerin ve Liman Muamelelerinin İslahı

- j. Liman, sıhhiye ve bahri inzibat ve gümrük işlemlerinin son derece basitleştirilmesi, gemilerin hareket ve varışlarında, liman muamelelerinde, limanda hamule faaliyetine başlamalarında, mesai saatinin tanziminde mevcut olan en küçük engellerin ve tehir sebeplerinin ortadan kaldırılması<sup>(46)</sup>

Bu hususda icabederse liman, sıhhiye, zabıta, rüsumat idareleriyle, İstanbul Ticaret Odası gibi alâkadar ve selahiyet sahibi devairden birer mütehasıs tayini ile bir komisyon teşkil olunarak geçmiş işlemlerin ve bunlara müteallik formalitelerin mümkün olduğu kadar birlikte, kısa bir zamanda ve en münasip tarzda ve mahalde icrası şekil ve çarelerinin tetkik edilmesi lazımdır.

### Rüsumu bahriyenin tahfifi

#### (Deniz Ticaretindeki Gümrük Vergileri

#### Yükünün azaltılması):

Milli iktisadın himayesi ve ihyası için devlet tarafından birçok fedakarlıkların icrası göze alındığı ve hükümetin adeta müstakilen bir iktisat siyaseti güttüğü şu esnada, limanlardaki gümrükleri içeren uygulamaların ve engellerle dolu alışkanlıkların, son derecede yüksek, bıktırıcı mahiyette bulunduğu hakkında her taraftan vaki olan şikayetlerin kemali ciddiyetle nazarı mütaleaya alınması.

Devletin her sene inkişafı iktisadi için bütçeye vazettiği mesarifatı azimeye mukabil, bütün rüsum ve teklifatı bahriyemizin birdenbire nisfı derecesine hiç olmazsa beş ila on senelik bir müddet için tenzili takdirinde bile gayesinin ehemmiyetine nazaran öyle korkulacak bir fedakarlık yapılmamış olacağı basit tetkikat neticesinde bile sabit olur.

#### Denizcilere Muavenet (Yardım Sandığı) Sandığı ve Hastahane:

- k. Bütün müntesibini bahriye (Deniz ticaret gemileri mensupları) için bir Muavenet Sandığı ve hiç olmazsa elli yataklı bir hastahane tesisi.

#### Ticareti Bahriye mektebimizin islahı:

- l. Ticareti Bahriye mektebimiz bugün ıslah ve müzaherete muhtaçtır ve irfanlı bir vatandaşımızın himmetiyle teşekkül etmiş olan bu mektep, hükümetten vakit vakit cüz'î bir müzaherete mazhar olmuş ise de bununla vücade getirilecek iş, bugün maksada gayri kafidir.

Ticareti bahriyemizin ruh ve dimağını yetiştirecek olan bugünkü Ticareti Bahriye Mektebi sırf profesyonel gemicilik ve bahriye makinistliği hususlarında iyi bir tahsil veriyorsa bile, artık ticareti bahriye sırf bu bilgiler ve melekelere kanaat edemez ve asıl hedefine doğru yürümez.

46) Bu münasebetle 1341 senesinde oda tarafından tanzim edilmiş mufassal rapordan şu parçanın nakli münasip addolunmuştur. "Ticareti hariciye bahriyede (Yabancı bayraklı ticaret gemilerinde) mevcut olup bu ane kadar bir çok şikayati mucip olan polis ve gümrük kontrolleri, dahili limanlardan gelen sefaın hakkında da vaki olmaktadır. Halbuki biz bu hususta mevcut umumninin ilgası fikrindeyiz. Bilhassa dahili limanlardan gelen sefaında gümrük muayenesi tamamilen biluzumdur. Vapurların limana gelişlerinde ve hareketinde gelen muayene memurunun dopdolu anbarı muayeneye muvaffak olacağını farzetmeğe imkan yoktur. Manifestosunun bunlar tarafından imza edilmesi tamamilen faidesizdir. Bunun için vapurlara, bazen saatlerce düdük çalarak tevekkuf etmek –beklemek mecburiyeti tahmil olunmamalıdır. Vapurların tahmil sabahleyin gayet erken başlamasına ve akşamları ve geceleri de devam emesine müsaade etmek ve mevcut istida itasile bunun takibi külfetini kaldırmak lazımdır."



Buradaki tedrisat yalnız bu iki şubeye mahsur kalmamalıdır. Bunlardan başka kapdanlara malumatı umumiye ticariye ile bu günkü sefaini ticariyenin alakadar olduğu bütün mufassal ve ince ticareti bahriye muamelatı, cihan ticareti bahriye hatları, civar memleketler coğrafıyayı ticarisi, ticareti bahriye kanunnamesi, beynelmilel taamülatı bahriye ve ticariye, bahri hukuku beynelminelin incelenmesi ve tartışılması gereği, sefaini ticariyenin ticareti bahriye noktai nazarından idaresi, merasimi bahriye ve saire münasip surette tasnif edilerek müstakil dersler suretinde okutturmalı, bu hususta İngilizlerin ders kitapları ve icrayı vazifede muamelat rehberleri tarzında eserler süratle vücade getirilmelidir.

Ticareti bahriye mektebinde iki esaslı ticarî ve bahrî Avrupa lisanı tahsil ettirilmesine son derece itina edilmek lazımdır. Bilhassa bizim gibi, memaliki ecnebiyede muktedir ve hüsnü niyet sahibi acentalardan mahrum bir millet için kapdanlarımız aynı zamanda acentalık "Supercargo" hamule memurluğu vezaifini de ifaya mecbur olacaklardır.

#### **Ticaret Vekaleti tarafından yapılacak hazırlıklar ve yayınlar:**

m. Ticaret Vekaleti tarafından ithalat ve bilhassa ihracatımızın miktarları, ihraç limanları, ihraç mevsimleri ve buna ait bileri içeren yayınların vakit vakit neşriyle eshabı sefaine tevzii ve bu tarzda icabeden yazılı duruların ve neşriyenin ihtiyaca göre tevsi ve idamesi.

#### **Eshabı sefain (Gemi sahipleri - armatörler) ve müntesibini bahriyenin (Deniz ticaret güverte, makine gibi personelin) vezaifi;**

Ticareti bahriyemizin inkişafında çok kuvvetli amiller teşkil edecek olan ve devlet tarafından tatbiki muktezi temel yasal kuralların zikrinden sonra efradı millete yani armatörlerimize ve kapdanlarımıza, ticari bahriye mensuplarına terettüp eden vezaifi meslekiye hakkında da bazı hususatı tadat ediyoruz.

#### **Emniyet Hususu**

(A) Bugün ticareti bahriyede başlıca revaç ve rağbet temin edici amil emniyettir. Sonra sırasile konfor ve sür'at hususatı gelir. Tüccarın on binlerce liralık malını ve belki bütün hayat ve mesai mahsulünü, bilhassa vapurlar (merakibi bahriye) gibi, emtia sahibi tarafından kontrolü güç ve nakliyecinin büyük bir hürriyeti efale ve kanuni imtiyazata malik bulunduğu nakliyat vasıtalarına tevdi edebilmesi için kalbinde vapura, kaptan ve tayfasına ve en nihayet şirkete kati itimadı olması lazım gelir.

Ticarette ve hususile bunun nakliyatı bahriye kısmında bu saydığımız nokatı nazardan, emniyet ve itimat hissi o derecede kuvvetli, mukavemet edlimesi bir amildir ki en vatanperver bir tacir bile bu sebeplerle malını yine kendi memleketinin bayrağını taşıdığı halde hakkında her hangi bir suretle emniyeti katiye hissedemediği bir sefineye, bir vapur şirketine tevdi etmektense emniyetli bir vapur şirketine emanet etmeyi tercih eyler ve mantıkan düşünöldüğü zaman bu tercihi bayrağını sevmemekle ittihama kimsenin hakkı olmamak da lazımgelir. Binaenaleyh gerek yolcu vapurları ve gerek şilep şirketleri müşteride (birçok şubelere bölünmüş olan) bu emniyet ve itimadı tevlit için hiçbir fedakarlıktan çekinmemelidirler.

Ticareti bahriyemizin temini inkişafı için bir taraftan hükümete, bir taraftan da eshabı sefaine terettüp eden vezaif arasında en büyük ehemmiyeti haiz olanlardan biri de budur.

**Sefainin matluba muvafakati (Geminin Denize elverişliliği):**

(B) Armatörlerimizin sigorta muamelelarıyla bankaların vaziyetinden dolayı vaki olan şikayetlerinin gerektiği şekilde nazarı mütaleaya alınmasının teminiyle beraber, bu hususta armatörlerin de vaziyeti islah için yapacakları pek çok şeyler vardır.

Mesela; alınan sefainin, badema bahri sigorta şirketleri tarafından esbabı itiraziye dermeyan edilmesine meydan vermiyecek sınıfı sefainden olması, yani Lloyd kurallarına göre muayene ve binnetice klase edilecek sınıfı sefainden bulunması.

Bugün elde bulunan sefainden, tamir ve ikmal edilmeleri için icabeden fedakarlığı sırf dar ve vukufsuzca bir ticaret fikriyle diriğ eyliyerek (Esirgeyerek, gözardı ederek) onlardan aldedevam sırf istifade cihetine gidilmesi itiyadı(alışkanlığı), sakiminin (Sakalet, hastalık, yaşlılık) terkile her zaman makine, tekne, teçhizat ve mürettebatca mümkün olduğu kadar tam ve mükemmel bir halde tutulmasına itina edilmesi.

Sefainin işletilmesinde memleketimiz hususiyetinin ve yapılacak en muvafık ve en kârlı işlerin, sefine sarfiyatının, her işe göre gerekli ve yeterli süratin dikkatle nazarı mütaleaya alınması.

Bu hususata riayet edildiği ve vapur şirketlerimizin muamelat ve hesabı ticaret kayıtları ve nizamatına muvafık surette dürüst tutulduğu takdirde, gerek sigorta ve gerek bankalardan kredi temini hususları bir neticei tabiiye olarak azim nisbette kesbi sühulet eyler.

Dığer cihetten eshabı sefain (Gemi sahipleri) sigorta ve bankalardan itibarı bahri temini husususunda düçar oldukları müşkilat için uluorta hükümeti mesul tutmaktan tevekki etmelidirler; çünkü alelade ve umumi bankaların vazifesi itibarı bahri temin eylemekten büsbütün başkadır.

Ticaret bankaları itibarı bahrinin lüzum gösterdiği uzun vadeli ikrazata mahiyet teşkil ve muameleleri muktezası olarak katıyen girişemezler. Bunlar ancak üç ay gibi kısa vadelerle ve konişmento şeklinde teminata karşı para verirler. Çünkü ellerindeki para bankaya vadesiz veya kısa vadelerle yatırılmış ve heran eshabı tarafından talep edilmesi muhtemel sermayelerden müteşekkil bulunur. Tabii bu mahiyette bir para itibarı ticari gibi uzun vadeli ikrazatta kullanılamaz.

Saniyen böyle işlerle meşgul olan bankalar verdikleri paranın ne şartla kullanıldığını daima kontrol etmek vaziyet ve mecburiyetinde bulunurlar. Halbuki alelade ticaret bankalarının buna tahammülü yoktur. itibarı bahri müesseseleri bizde şimdilik bütçeden büyük bir meblağın bu meseleye hasrı veya sair türlü müzaherat ve muavenetlerle temin edilebilir ki, bu da kolay bir şey değildir. Bu mesele hakkında yukarıki maddelerde beyan mütalea edilmiştir.

Bu mesele "Milli Ticaret Bahriye Sefainini Himaye" projesinde etrafı tetkik olunmuştur.

**Kaptanların vezai fi mütenevviyası (Muhtelif görevleri), Sefainde intizam ve hesabat :**

(C) Şurasını kemali ehemmiyetle nazarı dikkatte tutmalıyız ki terakkiyat ahirei ticariye ve taamülat noktai nazarından, bilhassa bahri ticarete tamamilen müptediyiz. Filhakika fününu bahriye, rasat, gemicilik noktai nazarından bir takım kıymetli kaptanlarımız ve onlarla kıyas olunabilecek makinistlerimiz vardır. Fakat bugünkü ticaret kaptanının vazifesi sadece seyri sefine memurluğuyla liman kılavuzluğunun hey'eti mecmuasına inhisar edip kalamaz.



Mesela evvelce kaptanlıkla münasebeti olabilmesi tasavvur bile edilmeyen muamelatı ticariye ve sarrafiye hem de bugünkü yüz kat daha karışık şekle bütün sefaini ticariye kaptanlara malûm olması icabeden vezaiftendir. Sigorta muamelatının bütün incelikleri, ticareti bahriye mahakimi mukarreratı, meşhur bahri davalar, cihan harekati bahriyesi, bilhassa bahri seyyah limanları ithalat ve ihracatı, navlun piyasaları, her devlet limanlarının hususiyeti kanuniye ve ticariyesi, bahri istikrazat, avaryalar, konşimento muamelatı, icar ve isticar ve istikrazı bahri hususatı ticaret kaptanının dimağ ve hatırasında bir levhai irşad ve bir melekei ilmiye şeklinde hazır bulunmalıdır.

Bugün sefaini ticariyemizde ecnebi sefaini ticariyesinde tutulan idari ve ticari bir muamelat ve muhasebat defterinin makbuzat, sarfiyat cedavili muntazamasının mevcut olmadığı görülür ve buna henüz lüzum bile hiss olunmamıştır. Hamule hesabı, masarifi müteferrika ve bir lüzumu kanuni zuhurunda sefine veya şirket menafini, hukukunu muhafaza ve müdafaa için ibrazı lazım gelen vesaikin kaptanın ve gerek acentalar nezdinde acaba ne dereceye kadar ve ne derece sıhhatle mevcuttur?

Halbuki elyevm bir sefinei ticariyenin evrakı hesabiye ve vesaiki ticariyesi de büyük bir ticarethaneninki kadar mühim olduğundan, kaptanlarımız bu husustaki noksanlarını ikmale çalışmalı ve bu maksatla hususi, umumi kurslar bile tertip edilmelidir.

#### **Yıl 1926 - İstanbul Ticaret Odası Ticareti Bahriye Şubesi Raporu'ndan;**

***"Binaenaleyh arzettiğimiz koşullar altında, hükümetin müzaheratı mümkünesine mazhar, mazbut bir müntesibini bahriye cemiyeti teşkili, bir Türk Armatörleri Cemiyeti teşkili lazım ve her iki tarafın da menafii maddiye ve manevisine aynı nisbette hadimdir."***

#### **Hüsnühizmet ve hüsnühâl şahadetnameleri ve ehemmiyeti :**

(D) Kaptan ve tayfa tedarikinin Avrupada olduğu gibi resmi mukaveleli olarak ceryanı esbabının sağlanmasıyla gerek kaptanlarla makinistlerle ve gerek güverte ve makina tayfalarının hizmet ettikleri sefain ve şirketlerden birinden ayrılmalılarında alacakları hüsnü hizmet şahadetnamelerinin hayatı mülkiyelerinde kendilerine nekadar müfit olacaklarını takdir etmek lazımgelir.

Diğer cihetten Seyrisefain şirketleri, kaptanları, sermakinistleri de kullandıkları tayfaya ayrılmalılarında hakgüyane, müdekkikane ve adilane yazılmış hüsnü hizmet varakaları vermekten geri durmamalı ve bu hususta katiyen mütalaatı hasisiyeye ve menafii hususiye ve gazezkaraneye tâbi olmamalıdır. Bu sureti hareket gerek armatör ve gerek namuskar, mukdim ve mahir meslek erbabının menafii hakikiyesini temin edecek çok önemli bir usuldür; bu usule riayet olunduğu takdirde, daha az tasfiye olunur.

Bu da bir taraftan sefain ticariyemiz ve sanayii bahriyemiz muhitleri ümit bir zamanda muzir. faidesiz, ahlaksız ve cahil anasırdan, erbabı liyakattan olanlara fırsatı maişet verdiği gibi diğer taraftan da armatörlere gemilerini ve kendilerine emanet edilen mal ve canı emin ve muktedir ellere tevdi imkanını bahşeyleyip fevaidi azime temin ve müntesibini bahriyemiz seviyei irfan ve haysiyetini de umumi mahiyette imkan sağlar.

Memleketimizde malesef bu esas kaideye katiyen ehemmiyet atfedilmiyor ve umumiyetle görüyoruz ki her hangi bir sebebi meşru ile hizmetinden infikak eden müntesibini bahriyemiz bir hüsnühâl varakasını almayı hatırına bile getirmiyor, yalnız sefaini ecnebiyede hizmet etmiş efradı bahriyemiz hüsnühâl varakasının ehemmiyetini bir dereceye kadar anlamış görünmektedirler ki, bunların adedi de gayet mahduttur.

Müntesibini bahriye cemiyetleri veya birlikleri iktidar ve harniyet sahibi şahsiyetler idaresinde oldukça cemaat ve meslek muhitinde büyük bir inzibat, amili tarakki ve arnili tesanüt ve tekamül olacağına, mesleki ahlaka sahip ve nezih, yüksek, mesleki muhitin yaratılmasına hizmet eyliyeceğine de şüphe edilemez. Binaenaleyh arzettiğimiz şerait altında, hükümetin müzaheratı mümkünesine mazhar, mazbut bir müntesibini bahriye cemiyeti teşkili, bir Türk Armatörleri Cemiyeti teşkili derecesinde lazım ve her iki tarafın da menafii maddiye ve maneviyesine aynı nisbette hadimdir.

**Müntesibini bahriyeyi muhtekir ellerden kurtarmak (Deniz ticaret mensublarını sahtekâr ellerden kurtarmak):**

(D) maddesinde kaptan ve makinistler ile mürettebatın sureti tedarikinden bilmünasebe bahsedilmişti. Bu maddede ise çok derin bir yaramıza dokunmak istiyoruz.

**Burada kaptan, makinist, gemici ve ateşçilerimizin iş bulma hususunda müesses bir itiyat ve teamüllerinden bahsedeceğiz (Kalıcı uygulama ve kurallar):**

Hayatı ameliyeye alışmamış olan, muhiti millimizde sunufu (Sınıflar gibi) saire gibi fiili teşebbüsten mahrum, hidematı sabıkasını, dereci liyakatini gösterir hüsnühâl ve hizmet şahadetnameleri yetersiz olan gemicilerimiz, kaptanlarımız tesadüfen girdikleri hizmetlerinden ayrılınca - bütün manasıyla havada kalırlar. Bir daha iş bulabilmelerine, liyakatlarla mütenasip bir iş davasında bulunabilmelerine hadim her türlü irşad ve ihtardan mahrumdurlar. İş piyasasını, kaptan, mürettebat talep olunduğunu gösterir bir bülten, neşrolunmaz zaten diğer cihetten kaptan ve mürettebat arayan armatörlerde en münasip kimseleri bulmak için nereye müracaat edeceklerini bilmezler.

İşsiz olan kaptanlarımız, makinistlerimiz, gemici ve ateşçilerimiz ekseriya Galata Rıhtımı'nın arka sokaklarında hüviyeti meçhul bir Rumun tuttuğu bir kahve ve meyhane deliğinde her gün müjdei maişet umuduyla toplanırlar.

Bir yerde kaptana, makiniste ateşçi veya gemiciye lüzum olunca Rum ve yahut Yahudi, bilinemez nasıl bir kuyvei hafiye ile, bu sırdan haberdar olur. Hemen mevcut müntesibini bahriyeden birini ve yahut bir kaçını gizlice çağırıp kestirme bir pazarlık yapar, mevki istihdamı daha haber vermeden zavallıdan - eğer parası varsa - peşin olarak, yoksa ilk aylığından kesilmek üzere işine göre yirmi otuz lira sızdırıp onu işe gönderir, bu hususta ekseriya bir çok münazaalar, münakaşalar da zuhur eder.

Diğer cihetten bu Rum veyahut Yahudi simsar tabii o işe layık, yahut uzun müddet açıkta olan ve en muhtaç kaptanı yahut gemici ve ateşçiyi değil, fakat en çok para vereni ve vaad edeni gönderir. Hadisenin bu suretle cereyanı ise müntesibini bahriyemizi süfli bir esarete, zillite bağladıktan, nameşru surette bir çok paralarının kaybına sebebiyet verdikten başka armatörler için de ekseriya en liyakatsiz ve kıymetsiz mürettebatın tedarik edilebilmesini intaç ve böylece sefain sahiplerine de ileride büyük dağdağaları mucib olmaktadır. Binaenaleyh gerek müntesibin bahriyemiz ve gerek armatörlerimiz bir heyeti içtimaiye ve bir meslek için son derece baisi hicap bu hale serian nihayet vermeğe teşebbüs etmelidirler.

Buna en kafi ve seri çareyi bulmak armatörlerimizin ve fabrikatörlerimizin elindedir. Bu zevat güvensiz usullerle mürettebat tedarikine tenezzül ve tevessül etmemelidirler. Kaptan ve tayfa için müracaat ya salahiyyetli bir müntesibini bahriye cemiyetine vaki olarak o müessesenin kefaleti tahtında tederik edilmeli yahut böyle bir cemiyetin teşekkülüne kadar liman dairesinden ve orada tertip edilecek bir şubeye müracaatla tedarik olunmalıdır. Bu mesele hayat ve hareketi bahriyemiz noktai nazarından ihmal götürmez derecede mühimdir.



Bu umumi raporun ihtiva ettiği mevat üzerinde münferiden tetkikat icra ve raporları tanzim edilmiştir.

### **Rapora Ek:**

#### **Sefainin tahsis olunacakları hidematın mahiyetine göre sür'atleri**

Sefaini ticariyeyi ifa ettikleri hidematın mahiyetleri esasına göre yekdiğerinden ayırmak icap eder. Çünkü bu sebep; esas sefainin kanuni, inşai ve iktisadi ve yekdiğerlerinden ayrılmalarını intaç ettirir. Bir ticaret sefinesi şu sınıflardan birine mensup olabilir:

1 - Common Carrier, yani umumi nakliyata mahsus olanlardır ki bunlar sefine de istiाप edecek mahal olduğu ve tabii muvafık şeraiti nakliyede arzylediği halde her hangi bir taraftan arzolan eşya ve ticari eşyayı nakleler.

Private Carrier, yani hususi nakliyat sefaini ki, bunlar aşağıda gösterilecek iki tarzda işletilebilir.

(A) Sefine, kendi sahibi olan şahsın eşyasını nakleler.

(B) Sözleşme gereği alır ve icar olunarak kullanılır ki bu halde ve şayet mukavelename sefinenin bütün hacmi istiabisini müstecire tahsis eyliyorsa sahibi sefine (şahsı vahit namına) nakliyat yapan emin (Müstevdi/Emanet) makamında bulunur.

Umumi nakliyat sefaininin ilk sınıfında Line denilen ve muntazam hudut üzerinde muntazam seferler yapan gemiler, ikinci sınıfta da Tramp Vessel denilen şilepler ile Industrial Carrier, sanayi nakliye sefaini vardır.

Bundan sonra da Line yani muntazam sefer şileplerinin vezaifini mufassal surette ve muhtelif noktai nazarlardan mukayese eyleriz.

1 - "Tramp Vessel" (Gayri muntazam seferler icra eden şilepler) hususi nakliye sefaininden sonra, en eski zamanlarda malum olan nakliye sefaini tipi bugün Tramp Service denilen gayri muayyen ve muntazam sefer icra eyliyen teknelerdir.

Ticaretî bahriye henüz gayri muntazam ve teşkilattan mahrum bulunduğu zamanlarda seferi bahri muayyen ve muntazam bir sefer olmaktan ziyade akıbeti tesadüfe bağlı bir teşebbüs mahiyetinde idi. Sefain sahipleri o zamanlar seferin uğraranılan limanlarda bulunacak ihtimal ve şeraite tabi bulunduğunu ad ve itibar eylerlerdi ve sefinenin asıl limanından hareketinden sonra, ziyaret edecek olduğu koşulların büsbütün değişmiş olması da muhtemel bulunurdu. O zamanlar sefine sahibi ekseriya hamulenin heyeti mecmuasının yahut bir kısmının sahibiydi.

Her sefinede Super Cargo (hamule memuru) ifade edilen mühim bir şahsiyet vardı. Bu zat geminin umuru ticariyesine bakar, hamuleyi icap edenlere teslim eyler, satılmak üzere sefineye alınmış emtia ve eşyayı satınalmaya çalışır, sefine sahibi hesabına eşya ve emtia satın alır, yahut sefinenin avdetinde hamule nakli için icap eden kontrataları akteylerdi. Seferin muvaffakiyeti ticariyeye iktiranı hamule memurule sefine kaptanının mehareti ve malûmatı tüccariyesine bağlıydı ve ekseriya bu iki yazife bir şahısta birleşirdi

İşte bu sebeplerden dolayı o zamanki bahrî seferler, bugünkü muntazam hududu bahriye seferlerine nazaran son derecede kararsız, gayri muayyen bir program arzeyerlerdi ve bu tarif ettiğimiz eski ticaret sefineleri bugünkü Tramp yani gayri muntazam seferler icra eden şileplerin seleflerinden başka bir şey değildir. Bugünkü Tramp yani gayri muntazam seferli şileplerin;

Hareket edecekleri muayyen bir tarihleri yoktur. Seferlerin muayyen ve mukarrer bir nihayeti yoktur, takip edecekleri muayyen ve mukarrer bir tariki seyirleri de yoktur,

(Tramp) lar hemen her nevi humuleyi nakle hazır bulunurlar, bunların tertibatı, işletme usulleri elde edilecek iş ve kara göre değişir. Son zamanlarda sırf bazı hidematı hususiye için inşa edilecek sefainde mevcut evsafı mahsusadan arî olup mümkün mertebe her işe uymak üzere yapılmışlardır. Malûm olduğu üzere son seneler zarfında sırf kömür, maden cevheri, hububat, yağ veyahut donmuş et taşımağa mahsus olmak üzere muayyen ve hususi şekil ve tertibatta birçok sefinelerde inşa edilmiştir.

(Tramp) sınıfına dahil olan şilepler asıl limanlarına iki üç senede ancak bir kere avdet edebilirler. Mesela böyle sefine Newyork limanında hububat, yükliyerek Londra'ya hareket eder, Londra'dan da malmul hamule olarak Avusturalya'ya müteveccihen yola çıkar, oradan filizati madeniye ile Avrupa'ya döner, Avrupa limanlarından demir ve çelik türü malları alarak Cenubi Amerikaya gitmesi ihtimali de vardır ki buradan da Amerikaya götürmek üzere Nitrat yükler ve nihayet birçok dünya limanlarını dolaştıktan sonra vatanı olan memlekete avdet eder.

Bu zikrettiğimiz işte kullanılan (Tramp) şilepler ekseriyetle 5000 gayrisafi ve 3000 safi tonilatolik, aşağı yukarı 10 mil sür'atinde 7800 tona (dedveyt) kabiliyet istiabiyesinde teknelerdir. Bugün bu sefainin inşasında (dedveyt) kabiliyet istiabiyesini tezyide doğru bir meyil müşahede olunuyor.

## 2 - Muntazaman muayyen hudut üzerinde sefer yapan gemiler

Yukarıda zikrolunan (Tramp)'in aksi olmak üzere (Line vessel denilen sefineneler de muayyen bir hat üzerinde sefer yaptıklarından dolayı bu isimle yadedilmişlerdir. Bu sefinelerin başlıca özellikleri seferlerinde ki intizam olduğundan muayyen tarik ve seferlerinden pek nadir inhıraf ederler. İşte bu sebepten dolayı (Tramp) denilen evvelki şilepler hamuleyi aradıkları halde hamulenin bilakis bu ikinci nevi gemileri arayıp bulması lazımdır. Bundan başka yeterli yük olmasa bile muntazam seferli sefainin yine vakti muayyende seferlerini icra etmeleri icabeder. Kira ile tutulan sefain ile de muntazam seyrüseferler icrası mümkün olduğundan evvelce (Tramp) sınıfında çalışan bir tekne bir aralık (Line vessel) yani muntazam seferler yapan sefain sınıfına dahil olabilir. Diğer cihetten de esasen (Line vessel) olmak üzere inşa edilmiş olan sefain ekseriyetle (Tramp) lerden daha itinalı ve daha fazla sür'atlı yapıldıklarından artık o hizmete gayrı salih olacak halde bir gemi (Tramp) hizmetinde nadiren kullanılır.

Bu (Line vessel) ler yani muntazam sefer yapan sefain de şu taksimata tabidirler:

(A) - Ekspres vapurlar (Birinci sınıf postalar) bunlar başlıca yolcuların esbabı istirahatını ve bütün lüks tertibatı havi olması icabeden yüksek sür'atlı adeta seyyar saraylardır. Bunlar dahilinde terekkiyat cedidei medeniyenin vücuda getirdiği bütün teknik üstünlükleri en mükemmel şekilde görürüz. Bunlara bir misal olmak üzere (Mauritanya) yı zikredebiliriz :

Tul	: 787 kadem
Arz	: 88 kadem
Gayrı safi Tona	: 31550
Dedveyt kabiliyeti istiabiyesi	: 1500 tona
Sür'ati:	: 25 deniz mili



Bu sınıf sefain, yolcu nakliyatının ehemmiyeti fevkaladesinden dolayı Bahri Muhiti Atlasinin şimal hudutu bahriyesinde derecei tekamüle vasıl olmuşlardır. Bu sefainde yük alma imkanı pek azdır.

(B) Âli sür'atli (Yüksek süratli) yolcu vapurları - bu sınıf sefain sür'atçe belirtilen muazzam ekspres Bahri Muhit postalarının bir miktar altındaysalar da konfor cihetile adeta onlar mertebesine vasıl olurlar. Şu kadar var ki en cesim sefainin malik oldukları yüksek derecede lüks tertibatından bazıları bunlarda yoktur. (Compania), (Lusitania), (Sealtick) gibi sefineler (Kpotrov) ve (White Starline) seyrisefain şirketlerinin bu sınıfa mensup sefaini meyanında zikrolunabilir.

Bunlar takriben 20 bin gayri safi tona cesametinde ve 16 ila 20 mil sür'ate maliktirler.

(C) Hem yolcu hem yük nakleden sefain (Kombinezon sefain); Bu sınıfa mensup sefain sadece yolcuya mahsus olarak inşa edilmiş sefain ile sadece hamule için inşa edilmiş sefain arasında muhtelif derecelerde tehalüf arzederler. Bu sefineler başlıca Bahri Muhiti Atlası şimal denizlerinin ahval ve şeraiti neticesi olarak vücut bulmuşlardır. Amerika ve Şimali Avrupa arasında yolcu nakliyatının pek fazla olması sebebiyle o hatlarda hem yolcu hem hamule nakleden sefineler sadece yük nakleden sefinelerden daha ucuz (yani daha kârlı) olarak çalıştırılabiliyorlar.

Filhakika bu (yük - yolcu) sefaininde yüke tahsis olunan sahalar ekseriya mevcut hamuleden hayli fazla bulunduğundan, bunlarla da diğer şeraite nazaran mümkün olmayacak derecede ehven nakliyat icrası kabil olur. (Core Washington) sefinesini bu sınıf sefaine bir misal olmak üzere gösterebiliriz. Bu sefine takriben 18 mil sür'atinde 18,000 gayri safi register tonasındadır. İngiltere ile Uzakdoğu arasında işiyen sefain de 15,000 gayri safi register tonalıktır.

#### **(D) Muntazam seyrüsefer yapan şilepler**

Birçok muntazam seyrüsefer yapan gemiler de vardır ki bunlar esasen yahut tamamile hamule sefineleridir. Cenubi Amerika ticareti bu sınıf sefainin mükemmel bir örneği vücuda getirmiştir. Buraya muntazam sefer eden bütün sefain sadece hamule sefineleridir. Bunlar iktisadi bir sür'atle büyük hamule sahalarını ihtiva etmek üzere inşa olunurlar. Bu gemiler Cenubi Amerikaya alet ve edevat, echizei fenniye, pamuk mensucatu, demir mamulatu götürürler. Avdetlerinde kahve, lastik, kakao ve saire getirirler. Bu sefinelerin seyrüseferlerindeki intizam yüksek sınıf yolcu sefaininkine muadil ise de sür'atleri bunların ancak yarısı derecesindedir.

#### **Industrial Carrier (Sanayi nakliye sefaini)**

Sanayiin tekamül ve temerküz etmesi, bütün sanayi hareketinde son derece devamlılık hasıl olması ve büyük sanayi müesseselerinin istihsal işlerinde ve mahsulatı sınıyeyi piyasa bölgelerine sevk etmek hususuna müessir olan kuvvetli avamili elde etmeğe meyil eylemesi neticesi olarak, nihayet bu büyük sanayi ve ticaret şirketleri kendi mahsulat ve mamulatu sevk etmek üzere bir takım sefineler inşa etmişlerdir. Bazı müesseseler bu iş için yeni sefineler inşa ettirip adeta küçük nakliyat filoları edinmiş oldukları gibi, bir takımları da isticar – kiraladıkları ettikleri sefaini işlerinde kullanmakta bulunmuşlardır.

Elyevm mensup oldukları müesseselerin eşyasını taşıyan ve gayri muntazam seyrüsefer yapan sefain mevcuttur. Ve bunların bir kısmı da bu meyanda diğerlerine ait eşya ve emtiayı taşıyarak umumi nakliyeci sınıfına geçmektedirler. Bu sınıf sefaine (Sanayi Nakliye Sefaini) namının verilmesi, esasen hususi tüccar ve sanayi müesseseleri tarafından mahaza kendi

mamulat ve istihsalatlarını sevketmek üzere kullanılmış olmalarından dolayıdır. Bu usulün tatbik olunduğu başlıca şubeler kömür, demir, meyva, yağ, asfalt ve kereste şubeleridir. Mesela Amerikanın bu kabil müesseselerinden Amerika çelik şirketi ile Birleşik Amerika çelik istihsalatı kumpanyası ayrıca nakliye sefainine malik oldukları gibi (Standard Oil Co. gibi) de nakliyatını cihanın her noktasına 60 sefine ile icra etmektedir. Uluslararası denizlerde bir çok kütük ve kereste şirketleri buhar makinalarile mücehhez gemilere maliktirler.

Sanayi ve ticaret müesseselerinin bu tarzı kabul etmelerile elde ettikleri menfaatler aşağıda belirtilmiştir:

1. Her ticarete en elverişli şekil ve tertibatta gemi tiplerinin meydana çıkması (mesela meyva ticaretine mahsus sefain gibi).
2. Müesseselerin sık sık ve istedikleri zamanda sevkiyat ve nakliyatta bulunabilmeleri.
3. Nakliyecinin eyliyeceği kârı ortadan çıkarmak suretile masarifi istihsalıye ve hususiyenin tenkisi ve buna mukabil menafii umumiye noktai nazarından elde edilen neticeler de şunlardır:
  - a. Mahsulat ve masnuatın esnayı sevkte daha iyi ve yetkili ellere geçmesi ve elverişli tertibat ile sevkolunması sayesinde müşteriye çok muvafık halde vasil olması.
  - b. Evvelce bir çok mamûlat ve istihsalatın azbulunan pazarlara mebzulen sevkiyat yapılması.
  - c. Sevkiyatta devam ve intizam
  - d. Sevkiyat işinin iktisadi surette idaresi yüzünden üretim maliyetlerinin azaltılması imkanı.

**(Tramp yani gayrı muntazam sefer yapan şilepler ile muntazam sefer yapan sefainin mukayesesi.)**

(A) Standardisation, tahsis.

Sefainden talep edilen hizmetlere, nakledilen eşya ve emtianın mahiyetine ve bu muamelata hakim bulunan şeraite göre pek tabii olarak şu neticeler tebellürmiştir: Yani muntazam seyrüsefer icrasile nakliyat yapan sefain için Standardisation yani bu sefainin taşıdıkları yolculara ve eşyaya en muvafık olacak şeraiti hususiyede tertip ve idaresi usulü (Bu kelimeyi "Tahsis" veya "Tevfik" tabirile tercüme edebiliriz.)

Bu iki usulü biraz izah edelim:

(Layn) yani muntazam servis yapan sefain bir program dahilinde aynı limanlara işler, daima aynı neviden eşya ve emtia taşır, binaenaleyh sefinenin tertip ve inşasını bu iki şarta uydurmak yani tekneye gidilen limanlara ve taşınılan emtiaya göre en muvafık bir tip tahsis eylemek hem lazım hem de kolay bir iş olur.

Mesela Avusturalya ile İngiltere ve Amerikanın şark ve garp sahilleri arasında et nakleden sefain de tebrit, buz makinaları bulunması, ona göre tertibat yapılmasını icabeyler. Yine bu neviden olarak Hawaii adalarıyla Amerika arasında şeker taşıyan vapurlar da zikrolunabilir. Fakat buna mukabil Tramp' lar yani muntazam seferler yapan ve tesadüf ettiği eşya ve emtiayı taşıyan şilepler ise kendisine her teklif edilen hizmeti ifa eylemek ve muhtelif cins ve neviden eşya ve mahsulat taşımak mecburiyetinde olduklarından bu sınıf sefain sahipleri bir çok ahvalde ziyanlarını mucip olabilecek hususi tertibat ve şeraiti sefinelerine tatbik etmezler. Binaenaleyh



(Tramp) sahiplerinin umumi surette faideli ve kârlı olacak tipde sefaine rağbet etmeleri, yani (Layn) sınıfındaki tahsise mukabil tamim usulünü iltizam eylemeleri tabiidir. Bu ihtiyaç, tabii en iktisadi neticeler veren sefinenin taklidini intac edip böylece sefinenin giderleri azalmamakla beraber şahsiyeti hususiyesi de kaybolur.

### **Sefainin Taşıyacakları Mevat ve Mahsulat**

(Layn) yani muntazam sefer yapan sefain her neviden eşya ve mevat taşıyabilirse bu sefinelerde navlun miktarı daima yüksek bulunduğundan tabii en ziyade. yüksek navlun tediyesine muktedir, kıymeti fazla, fakat hacmi küçük eşya nakleyler.

(Layn) sınıfından sefineler göreceli olarak daha yüksek süratli gemilerdir. Bu kudretin iktisabı ise fazla mesarifi icap ettirdiğinden hacmine nisbetle kıymeti az alan eşyanın bu vasıtai naktiyeye meyil etmemesi zaruri olur. Bununla beraber hububat, pamuk, mevat ve masnuatı madeniye bu gemilerle ekseriya yüksek miktarlarda naklolunmaktadır. Halbuki (Tramp) sınıfından sefineler, umumiyetle mahalli maksuda süratle ve muntazam fasılalarla teslimi zaruri bulunmayan, hacmen büyük, kıymeten küçük olan mevadı naklederler. İşte bu sebeple (Tramp) şilepler Amedrika Birleşik Devletleri, Ajantin, Hindistan'dan hububat ve Şiliden nitrat, Bahr-i Muhiti kebir (Pasifik Okyonusu) limanlarından kereste, İspanya'dan, Küba ve Şili'den maden cevheri, Porto Rico'dan şeker, Uzak Doğu'dan elyaf, İngiltere ve Cenubi Afrikadan kömür nakliyatinde kullanılmaktadırlar.

### **(Tramp) şilepler hakkında bazı malumat**

Büyük şilepler ekseriya 375 kadem tulünde 8500 gayrı safi rejister tonasında ve 8 ilâ 10 mil sür'atındadırlar. Şileplerin resmi inşaileri hacmi istiabilerine nazaran azami hamule istiap edecek tarzda yapılmıştır. Bu veçhile mesela 2500 gayrı safi tonalık bir şelep 6000 tona (dedveyt) kabiliyet istiabiyesindedir. Halbuki 80 bin tonluk bir yakın limanlar postası ancak iki üç bin tona hamule istiap eder, şilepler de tasarruf daima en mühim amil telakki edilmek üzere hemen her işte elverişli olmak üzere yapılırlar ve daima sür'at, kabiliyeti istiabiyyeye feda olunur. Tramplerin hamulesi beher kadem mikabı 15 libre siklete malik olan yönden tutunuz da kadem mikabı 94 libre olan kömüre yahut 156 libreye malik olan tebeşire kadar değişiklik gösterir.

### **Oda Ticareti Bahriye Komisyonu'nun (Ticareti bahriyemiz ve inkişafı esasları) hakkındaki rapora ilave ettiği mutaleat**

Rapor, heyeti umumiyesi, bilhassa mukaddemeyi teşkil eden tarihi malmatı ihtiva etmesi itibarile esaslı bir tetkik mahsulüdür. Hülasai mefadına nazaran ticareti bahriyemizin inkişafının başlıca iki çalışma yöntemi takibi suretile husul bulacağıında ittifak edilmiş ve binaenaleyh bunun da gerek devlet, gerekse millet tarafından sarfedilecek mesai ve müzaherat ile karşılaşılacağı düşünölmüştür.

### **Devlet Müzahereti**

A - Bir ticareti bahriye bankası tesisi veya hükümetin hissedar olduğu diğer bir bankanın ticareti bahriye umurile meşgul olmasının temini. (İnşaat, mübayaat, tamirat, işletme ve sanayii bahriye kısa ve uzun vadeli ikrazat; Senadatı ticariyei bahriyeye iskonto, Muamelatı ticariyei bahriyeyi tedvir, Balık sanayi ve ticaretinin inkişafı ve üretim, işleme mahalleri ve müesseselerinin inkişafı hususunda muaveneti nakdiye).

B - Türk vapurcularının büyük bir noksanı olan havuz ve tamirat fabrikası meselesi için ya Tersane havuzlarına veya Tersane dahilinde elyevm metrük ve cüz'i masrafla hali faaliyete getirilmesi mümkün olan iki kızağın ciheti bahriyeden alınarak ticari bir esas dahilinde işletilmek üzere vapurcular tarafından yapılması beklenen bir şirkete tevdi veya buna imkan görülmediği takdirde aynı esas dahilinde Seyrisefaine devriyle vapur kumpanyalarının da bundan istifadesinin mutlak ve müstecelen temini (Zira üç havuzdan en harcıalem olan orta havuz, beş altı senedenberi kapağı yapılamadığından dolayı öylecene durmaktadır.) Havuzlar nisbeti hazıralarını muhafaza ettiği takdirde diğerlerinin de bu akibete uğrıyacağı memuldür.

Tüccar vapurlarımız senelerdenberi bu havuzlardan istifade ettiği halde, son zamanlarda bu da menedilmiş olduğundan gemilerin havuzlanması İstinye Şirketi'nin tek havuzuna inhisar etmiş ve bunun neticesi olarak İstinye havuzuna fahiş derecede ücret verilmek mecburiyeti suretile serveti milliye kısmen ecnebi eline geçmekte bulunmuştur.

Ayrıca İstinye şirketinde ilk günün duhuliyeye ücreti mütebaki günlerin dört misli olduğu için Türk vapurcularından fazla para almak kasdile gemileri sür'atle havuzlamakta ve tamiratım layiki veçhile yapmadan çıkarmaktadır. Sefaini ticariyemizin bu yegane havuza girebilmeleri için uzun müddet nöbet beklemek mecburiyetinde kalmalarıyla armatörlerimiz hem bir takım müşkilatla karşılaşmakta hem de seferlerini kaybetmektedirler. Pek ehemmiyetli olan bu vaziyet'in bir müddet daha devamı halinde sefaini ticariyenin seyrüsefer kabiliyetlerinin sekte ve inkıtaa uğraması melhuz bulunmaktadır.

C. Liman ve sıhhiye ve bahri inzibat ve gümrük muamelatının son derece basitleştirilerek Ticareti Bahriye umurule işigal eden bir mevkie tevdi ve fener rüsumunun, mücavir hükümetlerde istifa olunan riisum ve de mukayese edildikte fazlalığı anlaşılacağından tenzili,

D. Yarım asır evvel ve esasen tamamlanmadan yapılmış olan Ticareti Bahriye kanunumuz bugünün ihtiyacatını tatmine kafi gelmemekte ve bu yüzden birçok müşkülât çekilmekte olduğundan yeni bir Ticareti Bahriye kanununun tedvini,

E. Memleketimizde sefaini ticariye zabitanına menşe olan yegane hususi bir mekteb olması ve bütçesinin darlığı delaysile ihtiyaca gayri kafi gelmekte ve gerek bu mektepten neşet eden ve gerek Bahriye zabıtlığından mütekaiden mevcut bulunan personal ise malûmatı fenniyeyi haiz olmakla beraber Ticareti Bahriye muamelatına lâykile vakıf olmadıklarından, bilhassa ecnebi limanlarında Türk sermayesini izrar edecek vaziyetler hadis olmaktadır.

Bu sebepten hükümetçe behemehal teşkilatı her türlü tekemmülatı bahriyeyi öğretebilecek bir mektep tesisi acil bir ihtiyaçtır. Böyle bir mektep tesis ve küşadına kadar motorculuk, makinistlik, telsiz telgraf, ve kaptanların vezaifi kanuniyesi hakkında kurslar küşadı da zaruridir.

F. Mevcut Ticareti Bahriye kanunu ukud ve muamelattan, sefain icar ve isticarından bahis olup idare ve inzibata ait mevaddı havi değildir. Muamelatı bahriyede bilhassa idare ve inzibatın büyük bir ehemmiyeti olduğundan (D) maddesindeki kanun mütemmimatından olmak üzere elyevm layiha halinde Heyeti Vekilede bulunan (Sefaini Ticariye İdare ve Inzibatı Kanunu)' nun yürürlüğe konulması.

G. Denizcilere Ticareti Bahriyeyi himaye edecek mükafat ve müsaadat itası.

Millî sefaini ticariyeyi himaye kanunu projesinin komisyonca müzakere ve münakaşasında bu husus ayrı bir madde olarak ilave kılınmışdı.



Komisyonun işbu kararı Oda Meclisince olumlu muvafık görülmemiş olduğundan bu bapta esbabı mucibe serdine lüzum ve mecburiyet hasıl olmuştur. Dahili münakalatı temin eden milli vapurlara mükafat verilmemesi esbabı meyanında ecnebi memleketlerde bunun emsali olmadığı serdedilmektedir. Halbuki ecnebi memleketlerinde prim verilmemesinin esbabı şu suretle izah olunabilir:

Hariç seferlere prim veren memleketlerin sahillerindeki münakalatı dahiliye önemsenececek mesabesindedir ve muhtacı teşvik dahi değildir. Zira bu memleketler, dahili yollar ve bilhassa şimendüferler ile örümcek ağı gibi örülmüş bir halde olduğundan her hangi bir emtia ve yolcu memleketin bir noktasından diğer tarafına ucuz ve kolaylıkla naklonabilir. Bu sebepten bu memleketler dahili seyrüseferi teşvike muhtaç olmadıklarından prim itasına lüzum görmemişlerdir, bizde ise sahillerimiz nisbeten uzundur.

H. İç bölgelerle sahiliye arasında karadan yol ve şimendüfer yok veya mevcut ise de gayri kafidir. Mesela Hopa'yı Mersin'e rapteden yegane tarik deniz yoludur. Bu iki liman arasındaki münakalatı nereden yapmak icap etse eşya ve insan nakliyatının müşkülât ve tehhüründen maada nakliye bedeli kıymetinin birkaç misline baliğ olur.

Bundan maada bazı limanlar vardır ki, muamelei ticariyeleri, küçük bir gemiyi celbedemeyecek derecede azdır. Buralara vapurlar masrafını kurtaramadığından dolayı uğramamaktadır. Bu gibi limanların arasında motorlu merakibin çalışması varidi hatır olursa da inhisar resmi dolayısıyla sarfettikleri gazyağı pek pahalıya mal olduğundan bunlardan dahi istifade olunamamaktadır. Binaenaleyh bu dahi dahili seferlere prim itasını mucib esbabı mühimmedendir.

Halbuki bu limanlara prim verilerek vapurlar uğratmağa mecbur edilse yolsuz, şimendüfersiz ve nüfusu az olan mmtakalarımızı harice karşı açılmış kapıları mesabesinde olan bu limanlarımız ancak deniz münakalatı vasıtasile inkişaf edebileceği ve bu yüzden hem memleketin inkişafı iktisadisine, hem de sermayesinin azlığı ve rüsumu bahriyenin ağırlığından dolayı ezilen milli vapurculuğun gelişmesine hizmet edilmiş olacaktır. Binaenaleyh sevahilimizde seyrüsefer eden 150 ve üzerindeki rüsum tonilatosa, bulunan buharlı ve motörlü sefaini milliyeye, seyrettikleri beher mili bahri için elli kuruş mükafat verilmek muvafık görülmüştür.

İ. Armatörlerle gemi mürettebatı hukuku mütekaablesinin tanzih ve bu hususta ahkâm vaz'ı,

#### **Millet Mesaisi :**

1. Sefain eshabının ve mürettebatının müşteriye bir emniyet ve itimat hissi telkin etmeleri.
2. Sefainin iştirasında matluba muvafakatini temin edecek noktai nazarı dikkate alınması.
3. Sefain kaptanlarının kurallara ve ticaret yasalarına vukuf peyda etmeleri.
4. Müntesibini bahriye bürosu teşkili.

### **İstanbul limanında Kömür tahmil ve tahliyesi Hakkında Rapor**

İstanbul limanı ötedenberi merakip için gayet mühim kömür merkezlerinden idi. Ummanın vaziyeti tabiiyesi de bu ehemmiyeti tevlit etmiştir. Filvaki Bahrisefid'in uzak limanlarından, mebdde limanlarından tedarik ettikleri ihrakiyeler İstanbul limanında tecdit olunurdu. Kezalik Bahrisiyah'tan (Karadeniz) gelip Akdenize veya daha ilerilere gidecek olan sefain muayyen bir merhaleye kadar kömür ihtiyaçlarını buradan tedarik ederlerdi.

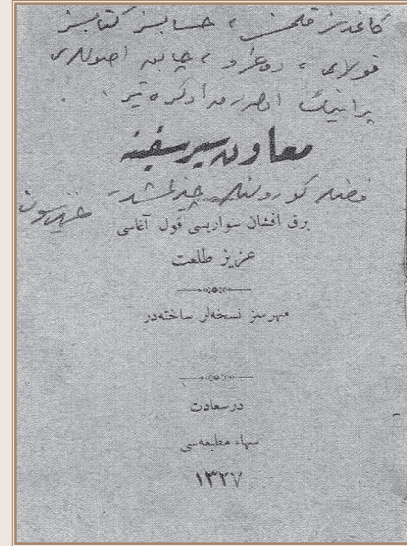
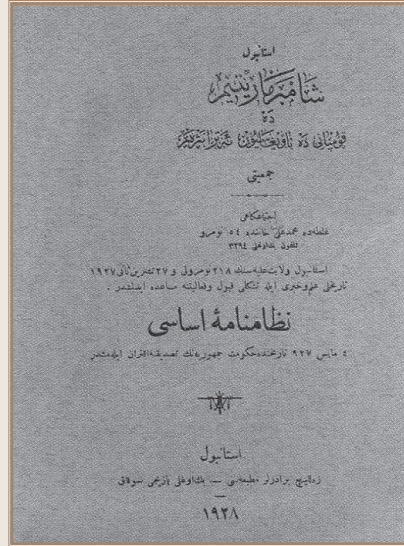
Limandan geçen bir çok sefinelerin Cebeltarıka kadar gitmemekte olduğu ve bir çoğunun Malta'ya uğramak için yolundan oldukça fedakarlık yapmağa rıza göstermemeleri de nazarı dikkate alınacak olursa İstanbul'dan bilhassa Karadeniz'in Türk sahillerinden kömür almaya elverişli bir liman bulunmaması, geçen vapurların kömür ihtiyaçlarını burada temin eylemelerinden daha tabii birşey olamaz. Bahusus ki İstanbul gayet zengin kömür damarlarına malik bir havzadan 120 mil mesafede bulunmaktadır. Ereğli kömür ihraç limanı olup kömür tevzi deposu olması için İstanbul limanı gibi şeraiti haiz değildir. Bir kere liman dardır.

Saniyen, İstanbul gibi geçit ve yolüzeri bir liman değildir. Buna zamimeten tahmil mesailinden ternamile ayrı bir mahiyet gösteren tevzi işleri için mücehhez değildir. İstanbul limanının vaziyeti bu merkezde iken İstanbuldan mürur eden sefain ile bunlardan kömür almakta olanların miktarlarını tetkik edecek olursak şu rakkarnları elde ederiz;

1926 senesinde İstanbul'dan geçen Türk sefaini adedi 2743 olup bunlardan ancak 322 adedine 13,000 ton kömür verilmiştir,

Ecnebi sefain adedi 1238 olup bunların da ancak 2061 adedi 180,000 ton kömür alabilmiştir.

Görülüyor ki Türk sefaininin onda biri ve ecnebi sefainin altıda biri İstanbuldan kömür almıştır ki bu vaziyet pek ziyade şayanı takdirdir. 1926 senesi dünya kömür piyasasının en buhranlı bir zamanına ve bilhassa İngiltere de umumi kömür grevlerine müsadif bir sene olmak itibarile kömür alan sefain adedi azami miktarına baliğ olmuş addedilebilir. 1927 senesi için bu nisbetleride elde etmek kabil olamayacağı tahmin ediyoruz.



Solda; Muavin-i Seyr-i Sefine talimatnamesi yayınlandı. Aziz Talat, İstanbul Sehâi Matbaası 1327 (1911), 29 sayfa.

Sağda; İstanbul Chambre Maritime Compagnies de Navigation Etrangères Cemiyeti Nizamname-i Esâsisi yayınlandı. İstanbul Zelliç Biraderler Matbaası, 1928, 32 sayfa.

Bunların sebepleri muhtelifdir. Kömür havzasındaki istihsalat ve tahmil ve nakliyata mütedair aksamdan bahs etmiyeceğiz. Bu kısım tedabir hakkında mukaddema Oda tarafından intihap ve Zonguldak'a izam edilmiş olan hey'et tarafından verilen mufassal raporda ayrıntılarıyla münderiçtir.<sup>(47)</sup>

47) Kaynak: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından - 50; 1926 - 1927 - 1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Rapor; Ticareti Bahriye Şubesi 1926 - 1927, 1928 Seneleri Muamelat ve Faaliyeti, S.586 - 619, Hazırlayan : Oda Rapörtörlerinden H. Avni, 1935





Galata ve Sirkeci'de  
ambarlardan  
ambarlara,  
mavnalardan karaya  
ya da mavnalara  
taşınacak hertürlü  
yük için tek vasıta;  
ağır yükler için sink  
hamalları veya daha  
hafif olanlar için sırt  
hamallarıydı.

İstanbul limanına ait esbabı berveçhi ati tadat ediyoruz.

1 - Standard kömür nümunesinin mevcut olmaması ecnebi tacirlerin kömür sipariş edememesinde bu noksanın büyük tesiri vardır. Bu mesele dahili muamelat üzerinde de amil olmaktadır.

2 - Kömür depolarının bugünkü gibi müteferrik yerlerde ve heran Şehremanetinin müdahalesine maruz bir halde bırakılmıyarak, İstanbulun en müsait mahallinde mihaniki alat ve vesaitle mücehhez kömür depoları vücade getirilmesi lazımdır.

3 - Limandan ihrakiye alacak sefain için cari olan liman ve gümrük merasiminin ilgası iktiza eder. Limana eşya ve yolcu çıkarmaksızın geçen vapurların kömür almak için müracaata mecbur tutuldukları liman merasiminin azami derecede teshili lazımdır.

Kömür alacak vapurlardan talep olunan ihrakiye beyannamesinin bu babta birçok müşkülata ihdas eylediğini de ilave etmek isteriz

Ecnebi vapurlar transit depolarından kömür aldıkları zaman beyanname külfetinden azâde oldukları halde yerli sefain bu müşkülata maruz bulunmaktadır. Bunun için İstanbula gelerek



gümrükçe hiç alakası kalınıyan ve ihraç resmine tabi bulunmayan yerli kömürlerden ihrakiye beyannamesi aranılmaması icabeder. Bunun maddeten hiç faidesi dahi yoktur. Bilakis tahmil masrafını tezyit ediyor ki bu da limandaki kömür tevzii meselesini tenkis eden avamilin en mühimlerindenidir.

4 - Havzadan kömür nakliye fiyatlarında tenzili lazım geliyor. Bu babta odaca mukaddema tertip olunan raporlara nazaran Ereğliden İstanbula kadar bir ton kömürün nakliyesi 250 kuruş olup bu fiyat Ereğliden Pire'ye nakliye fiyatından fazladır. Bu hususta yapılacak tedbir makineleri az kömürle işler ve anbarlardan ibaret kömür şilepleri tedarikinden ibarettir.

5 - Liman şirketinin vesaiti tahmiliyesi dahi kömür tevziatına mani olan esbaptan biridir. Elyevm limanımızda kömür 50 - 60 tonluk mavnalarla ve kömür amelesi postasile çavaliyeler derununda tahmil olunmaktadır. Bu vesaitle ve muntazam postalar olmak şartile 50 tonluk bir mavna ancak iki saatta vapura tahmil olunabilir.

Bu suretle iki ağızdan kömür alan bir vapur sekiz saatlik muntazam mesai neticesinde dört yüz ton kömür alabilmekte olup mavnaların yanaşması ve amelenin postaya başlaması gibi hususat için sarfolunan vakitlerde dahil hesap edilecek olursa bu miktar daha tenezzül eder.

Bundan maada bu tarzı tahmil gayet mühim zayıata badi olmaktadır. Bazı ahvalde bu zayıat miktarı % 10 u bulmaktadır ki, diğer limanlar derecesinde kömür tevziatının limanımızda ceryan edememesine amil olan esbaptan biri de budur. Bu zayıat miktarına dair bir fikir vermek üzere limanda vapurlardan dökülen kömürleri denizden çıkararak temini maişiyet eden bir esnaf zümresi olduğunu zikredebiliriz. Bu mevania inzimamen bazı kafi miktarda mavna bulunmaması da kömür tevziatını müşkülata uğratmaktadır.

Fikrimizce liman şirketinin acilen limana birkaç tane kömür elevatörü celbetmesi lazım gelmektedir bu ibtidai vesaitle yapılan tahmil hem masraflı hemde vakit ziyasını mucip olmaktadır.

6 - Limanımızdaki tahmil masrafı gerek sabıkına nisbetle ve gerek diğer ecnebi limanlara kıyasen fahiştir.

Liman şirketinin teşekkülünden mukaddem bir ton kömür için sarfedilmiş meblağ berveçhi atidir:

Kuruş	
40	Depolardan mavunalara tahmil ücreti
25	Mavna ve romorkör masrafı
42,5	Mavunalardan vapurun brokerine tahmil masrafı
TOPLAM	107,5 Kuruş

Bundan maada Mavuna istariyelerinin diğer ecnebi limanlarına nazaran pek fazla olması da bu masarifi artırmaktadır. Bir hafta mavuna da kalan kömürler için eshabının tediye edeceği istarye limanımızda 60 lira olduğu halde mesela Pire limanında aynı müddet için istarye masrafı ton başına bir şilin yani 43 kuruştur.

Hülasa limanımızm kömür tevziatında ki eski mevki elde edebilmek için yapılması lazım gelen hususatın en mühimleri bunlardan ibarettir. Biraz sermaye ve hüsnüniyet bu kömür işini tekrar İstanbul limanma celp edebilir.





### 18 Saatte Doğru İzmir'e

Sizin ve yolcuların her türlü esbabı istirahatini camii Famaka sürat vapurları, 6000 tonluk vapur kanun-ı sâninin 6.cı Çarşamba günü sabah saat 9'a doğru (İzmir, Midilli, Pire, İskenderiye)'ye gidecektir.

Yolcu ve emtia-ı ticariye için Galat Çinili Rıhtım Hanında merkez acenteliğine telefon: 362 veya İstanbul Sirkeci Nur Hanı altında 2 numarada Tahir Bey'e müracaat.

Telefon İstanbul 218. Yolcular saat 8.30 da vapurda bulunsun.

Bağdat, Basra ve Bahr-ı Ahmer Limanlarına emtia-ı ticariye kabul olunur."

Kaynak: 3 Nisan 1926 Cumhuriyet.

## İstanbul'un liman işleri hakkında Oda yorumu ve temennileri - Rıhtım meselesi

Deniz Ticaret Odası hükmünde tüm deniz ticareti konuları ve sorunları üzerinde son derece ayrıntılı ve temel çalışmalar yapan İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Bahriye Şubesi vasıtasıyla hükümete, Şehremaneti'ne ve Nafia Vekaleti'ne ve sair resmi dairelere görüşlerini ve önerilerini içeren raporlar göndermekle kalmamış, ayrıca bu çalışmalar için uzmanlardan oluşan komisyonlar kurmuştur.

Bunlardan biri de; Ticareti Bahriye Şubesi'nin 1926, 1927, 1928 Seneleri İstanbul Liman İşleri Hakkında Oda Yorumunu ve Temennilerini içeren raporudur.

Bu rapor son arece ayrıntılı olarak hazırlanmıştır. Bir örnek teşkil etmesi bakımından rapordan bazı yerlerini özetlediğim, çok az kısmında sadeleştirme yaptığım "Rıhtım Meselesi" başlıklı rapor, Türkiye'nin İstanbul gibi en büyük liman kentinin olmayan limanının nedenli sıkıntılarla yüklü olduğunu ortaya koymaktadır.

İstanbul Rıhtım şirketinin imtiyazname ve şartnamesine nazaran vezaifini ifa edip etmediği ve rıhtım meselesinin çözümü hakkında Oda Meclisinin 16 Ocak 1927 tarihli celsesinde müzakerat cereyan etmiş; bu hususta tetkikatta bulunmak üzere bir komisonu mahsus teşkiline karar verilmişti. Bu komisyon tarafından etraflı bir surette yapılan tetkikat neticesinde aşağıda yazılı rapor ihzar olunarak İktisat Vekaleti Celilesine takdim edilmiştir.

### İstanbul Rıhtımları imtiyaznamesinin mahiyeti

7 Teşrinisani 1306 (7 Ekim 1890) tarihinde Mişel Paşaya verilen bu imtiyazda İstanbul cihetinde Sirkeci vapur iskelesinden (iskele hariç) Unkapanı Köprüsüne kadar ve Galata cihetinde Tophane meydanından (meydan hariç) mezkur köprünün Azapkapısı cihetine kadar (köprü hariç) rıhtım inşa edilmek ve işletilmek ve gümrük daireleri kurbunda icap ve ihtiyaca göre dok ve antrepo tesis ederek bunlara vazolunacak emtea ve eşyayı ticariye ahabına varant tabir olunur Makbuz ilmühaberleri itasına selahiyeti olmak ve rıhtımlar arasında duba şeklinde vapurlar işletilmek hususatı mezkûrdur.

Müddet, seksen beş sene yani 1391 senesine kadar olup ilk on dört sene zarfında inşaatı hitama erdirmeğe ve sekizinci sene iptidasında Karaköy Köprüsü'nün haricindeki kısım bitmiş olsun veya olmasın köprüler arasındaki rıhtım inşaatına başlamağa şirket mecbur tutulmuştur.

Şirketin imtiyazname mucibince teahhüt ettiği şartlar şunlardır:

1 - Gümrük idaresinin teftişat masrafına mukabil senevi altı yüz adet Osmanlı Lirası ita eylemek. (Madde SJ)

2 - Rıhtım, dok ve antrepo ile müteferriatı ve alat ve edevatı sabite ve müteharrikesini daima tamir ve hüsnühalde muhafaza eylemek (Madde -10J)

3 - Her kısım amelîyenin muvakketen kabul olunduğu tarihten itibaren müddeti imtiyaziyenin hitamına kadar yalnız o kısma ait olan tarifeye teyfikân ücret ahzed bilmek (Madde - 12)

4 - Devletin tayin edeceği mevkilerde ve istiyeyeği şekil ve suretierde şirket gümrük daireleri, gümrük anbarları, sıhhiye, liman idarehaneleri memurini teftişiyeye ve zabitanın ikametine mahsus yerleri müceddeden tam kargir olarak yapmak. (Madde - 22)

5 - Şirketin haddi gaye olmak üzere alacağı rüsum.

A - Rıhtıma yanaşacak sefainden tonilato başına bir frank palamar resmi.

B - Tahmil ve ihraç olunacak emtea ve eşyanın beher toniliitosundan birbiri üzerine üç frank itibarile rıhtım resmi.

C - Depo ve antiripolara vazolunacak emteanın yüz kilosundan birbiri üzerine yalnız 2,5 kuruş arziye resmi.

D - Rıhtıma yanaşan veya bermutad bağlanan yolcu vapurları ve romorkörlerle mavnalardan şirketle eshabı beyninde kararlaştırılacak abonman resmi.

H - Bak (Dubâ) vapurlarile inşası şirketin yed-i ihtiyarında bulunan tramvay ve demir çobuk mefruş yollardan ve otomobil ile kamyon arabalarından ücreti nakliye.

V - Rıhtıma yanaşan sefaine girip çıkan yolculardan birinci sınıf beş ikinci sınıf üç üçüncü sınıf birbuçuk kuruş rıhtım resmi.

6 - Rıhtım hasılatı gayri safiyesinin yüzde onunu hazineye teslim eylemek.

Şirket işbu teahhüdattan bir rıhtım inşası mes'elesinde 1313(1897) tarihinde yapılacak keşif ve hazırlık çalışmalarının tehiri zaruri bulunduğuna dair Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmut imzasile bir tezkere elde etmiş ve bunu irade ile de teyit ettirmiştir.



Ancak bu tezkerenin içeriği inşaatın geciktirilmesine ait olup hükümetce her istenildiği anda şirkete inşaata başlaması için tebligat ifası mümkün olduğuna şüphe yoktur.

Tarifeler 1335 (1919) senesinde yüzde iki yüz derecesinde arttırılmış ve buna mukabil İstanbul ciheti rıhtımına birer revelman ve Galata ciheti rıhtımlarına iki adet elektrikle müteharrik maçuna vazını şirket kabul etmiş ve 1330 senesinde planları tasdik kılınan antrepoların yedi sene zarfında ikmalini taahhüt etmiştir. Bilahare Cumhuriyet Hükümeti tarafından bu müddet 1345 (1929) senesi nihayetine kadar temdit edilmiş ve rüsum üç misline iblağ olunmuştur.

#### **Şirketin yerine getirmedeği sorumlulukları**

Şuhale nazaran şirketin mukavelename mucibince yapması lazımgeldiği halde yapmadığı veyahut henüz ikmal etmediği hususlar şunlar olabilir;

1 - Şirketin Hazineye senevi olarak ödemeyi deruhte ettiği hisse bedelini verip vermediği malûm değildir. Vermiş olsa bile bu hak sırf bürokrasi olduğuna nazaran bu bapta bizce söylenecek bir söz yoktur.

2 - Şirketin gerek imtiyaz mukavelenamesine müsteniden gerek bilahare yaptığı anlaşmaya nazaran rıhtımlara konulmasını üstlendiği revelman ve vinçleri elan yerlerine koymamıştır.

1337 (1921) senesi Ekim ayı başından itibaren yirmi ay zarfında bu techizatı yapması lazımgelirdi. Gerçi bilahare Cumhuriyet Hükümeti'yle aktediği itilafnamede bu techizattan bahsedilmemiş ve yalnız antrepo inşası mes'alesi mevzubahs olmuş ise de, esasen imtiyaz mukavelenamesi mucibince ihtiyaca ve gerekli kurallara göre rıhtımlara asri techizat monte etmekle sorumlu bulunduğundan şirketin bu husustaki ihmali esas mukavelenamesine muhaliftir.

3 - Rıhtım hasılatının yüzde 10'unu ve bilahare net kârın bir kısmı hükümete verileceğine nazaran bu hususta da taahhüdünü ifa edip etmediği şayanı tetkiktir.

4 - Şirket imtiyaznamesinin birinci maddesine tevfiikan doklar inşasına gelince; Dok, tahmil ve tahliye için etrafı rıhtımla muhat mahalli mahsus veyahut ki gemi inşa ve tamir ve onarımı için kezalik etrafı rıhtımlı havuz gerekli olduğuna göre, şirket bunlardan hiç birini ifa etmemiştir.

#### **Şirketin hilafı mukavele (Sözleşmeye aykırı olarak) yaptığı işler :**

1-İstanbul gümrüklerinde muamelesi icra kılınarak rıhtım sahası haricine tahliye edilen bircümle eşyadan şirketin rıhtım resmi tahsiline hakkı olmadığı halde vapurlardan alınarak rıhtım mıntakası haricine çıkarılan eşyadan rüsum alınmaktadır.

2 - Vapurlardan salapuryaya alınarak rıhtımın imtiyaz mıntakası dahilindeki tahliye edilen eşyadan aynen rıhtımlara tahliye olunmuş gibi tahliye resmini tahsil etmektedir.

3 - Rıhtım üzerinde bulunan gümrük anbarlarına ve antrepoları ihraç edilmekte bulunan emtiadan rıhtım şirketi ayrıca bir de hamaliye almaktadır. Halbuki hamaliyeyi Kabataş, Defterdar, Ayvansaray gibi yerlerdeki takalardaki antrepoları ihraç olunan mallardan dahi almaktadır ki, yük sahipleri ayrıca hamaliye ücreti verdiğiinden şirketin bilahare bu resmi alması mukavelenameye muhaliftir. Hatta bir mahkeme bu paraların iadesini hükme almıştır.

4 - Şirketin Köprüler arasına çıkan veya oralardan tahmil edilen eşyadan Rıhtım Resmi alması mukavelenamenin on ikinci maddesindeki açık şekilde aykırıdır.

Rıhtım Şirketi bütün bu sözleşmeye aykırı olarak tahsil etmekte olduğu rüsum için 13 Nisan 1330 tarihli ve Mehmet Cavit imzalı bir tezkereye istinad etmektedir. Bu tezkerede rüsumat nizamnamesine tevfikan gümrüklerde tahmil ve tahliyeye tabi tutulan bilumum emtai ticariyenin tahliye resminin Rıhtım Şirketine tesviyesi kabul edildiği gibi gerek mevcut nizamnamesine olsun gerek işbu nizamnamenin atiyen tadili halinde olsun eşyayı mezkure tahmil ve tabiliye muamelatmdan muaf tutuldukları halde bile, tahliye rüsumunun Rıhtım Şirketine tesviye edileceği ve Rıhtım Şirketi tarifelerinin üçüncü maddesinde muharrer olan muayene resminin taamülü kadim vechile denizde muayenesine müsaade edilen eşyadan alınacağı ve mezkur eşyayı her hangi mahalde ve ne şekil ve ne surette muayene edilirse edilsin resmi mezkurun istifa kılınacağı ve gümrük idarelerinin eşyayı sahibine teslimden akdem rüsumu mezkurenin şirkete tesviye edildiğini mübeyin evrak müsbetinin talebiyle mükellef olması, rıhtım ve limanın gerek tevsi ve gerek mahalli ahire nakli halinde şirketle bir sureti anlaşımaya yapılması cihetine gidilerek hukuk şirketinin muhafaza olunacağı şirkete tebliğ edilmiştir.

Rıhtım Şirketini şehrin ekonomik yaşamına bir engel haline getiren olumsuzlukların en mühimlerinden olan bu tezkere o zaman mer'î bulununan kanunu esasi ahkamına aykırı olarak verilmiş bir vesika olup, hüküm ve mahiyeti ancak rüsumat idaresine bazı teklifler tahmilinden ileriye gidemez.

İmtiyaz mukavelenamesinde şirketin tahsiline salahiyeti olmadığı rüsumu, işbu tezkere vaz ve tarh ediyor ki Meclisi Mebusanca kabul edilmiş bir kanuna müstenit olmadıkca hiçbir hüküm ifade edemeyeceği aşıkardır. Örnek olarak bu tezkerenin bir hükmü ifade edeceği bir an için kabul edilse bile mezkûr tezkerede yalnız mevzubahs emteanın tahliye resminin Rıhtım Şirketine verileceği beyan edilmiş olup halbuki şirketce imtiyaz mukavelesinde mevcut olan Rıhtım Resminin tahsil edilegelmekte olması bu muamelenin fuzuli ve gayri kanuni olduğunu müspettir.

Esasen bu rüsumdan bazılarının istirdadına dair mahkemelerden kararlar dahi sadir olmuştur.

Komisyonumuz bu münasebetle şirketin şimdiye kadar imtiyaznamesine muhalif olarak tahsil eylemiş olduğu rüsumun miktarının tesbit ettirilmesini ve bunun yegan yeğan eshabına iadesi kabil olamayacağına nazaran tüccarın reyve muvafakatiyetle limanın menafi umumiyesine müteallik hususata sarfedilmesi hükümetten talep ve rica eylemeği oda meclisine teklif eder.

5 - Anterepo bulunamamasından dolayı rıhtıma çıkarılan emteai tüccariyeden şirketçe ardiye alınması gayri caiz iken altıncı tarifenin üçüncü maddesinin fıkra ahirisine istinaden bir ardiye ücreti almaktadır. Halbuki bu fıkra gümrükten maaf olan eşyanın rıhtımlar üzerinde kırk sekiz saatten fazla durdurulmayacağı ve durdurulduğu halde ardiye resmi alınacağını göstermektedir ki bunun emteai ticariye hiçbir alakası yoktur.

### **Bugünkü ihtiyaçlarımız nelerdir?**

Evela; Rıhtımlar kafi değildir. Gemilerin yanaşabilecekleri rıhtım kısmı İstanbul cihetinde ve Eminönü'nden Sirkeci'ye kadar 365 metredir. Bunun 280 metresi muamelatı rüsumiyeye tahsis edilmiştir Galata cihetinde ise Galatadan Tophane'ye kadar 760 metredir. Her iki rıhtımın çok zamanlar kifayetsizliği görülmektedir.

Köprüler arasındaki rıhtım: imtiyaz mukavelenamesinde mevcut olan bu taahhüdünü şirket elan yapmamıştır. Gerekli durumlarda inşaatın geciktirilmesi hakkındaki hükümetin müsadese nazaran şirketi bu cihetten taahhüdünü ifadan imtina etmiş addedemeyiz. Ancak mukaddema



hükümetce inşaatın tehirine karar verilmiş olması bugün bu teahhüdün ifasını şirketten talep etmeye engel teşkil etmez. Çünkü tehir keyfiyeti bir müddetle sınırlandırılmamıştır.

Birtaraftan rıhtımlarımızın yetersizliği ve diğer taraftan Haliç'in tahmil ve tahliye hususundaki faaliyeti nazarı itibare alınacak olursa bu rıhtımların sureti kat'iyede ve sür'atı mümkününe ile inşası lüzumu tahakkuk eder. Bugün limanımızdaki faaliyeti ticariyenin en mühim kısmı Haliç vasıtasile cereyan etmektedir Birkerre rıhtımlara yanaşmıyan vapurların tahmil ve tahliye edecekleri eşyanın büyük kısmı mavnalarla Haliç iskelelerinden ceryan etmektedir.

Rıhtıma yanaşmış vapurların da bir kısım eşyası kezalik mavnalarla Haliç'e naklolunur. Haliç Rusumat memurluğu nezdinde yaptığımız tahkikatta yevmi tahmil ve tahliye olunan emtea miktarının büyük yekunlara baliğ olduğunu gördük. Asgari bir hesaplama senevi Haliç faaliyeti yüz bin tona baliğ olmaktadır ki Rıhtım Şirketi'nin Haliç'in sönmüş olduğuna ve yapılacak masrafın varidatla telafisi kabil olamayacağına dair ötedenberi serdetmekte olduğu mütaleanın yanlışlığı bu münasebetle tezahür eder.

Haliç'te rıhtım inşası meselesi esasen yeniden şirkete teklif olunacak bir iş değildir ki, bunun varidatını ve sairesini hesap edelim.

Vaktile şirket İstanbul rıhtımlarının inşasını bir kül halinde taahhüt eylemiş ve bir kısmını yapıp diğer kısmını yapmamış bir vaziyette olduğundan taahhüdünün ikmalini şirketten talep eylemek vaziyetinde bulunuyoruz. Şirketin buna karşı ileri sürebileceği makûl bir sebep olamayacağına inanıyoruz. Sermayesini rıhtım üzerinde hanlar inşasıyla işleteceğine vaktile taahhüt etmiş olduğu hususatı ikmal eylemesi mazbut bir şirket için elbette daha doğrudur.

Asri techizat (Liman donanımları) meselesine gelince, şirket bu hususta da taahhüdünü ifa etmemiştir.

Mütareke devrinde İstanbul hükümetiyle aktettiği itilafnamede İstanbul Galata rıhtımlarına vinçler ve maçunalar vaz'ını taahhüt etmiş, lakin yapmamış; Cumhuriyet Hükümeti'yle bilahare aktettiği diğer bir sözleşmede yalnız antrepo inşaatı mevzu bahis olmuştur. Halbuki şirket imtiyaznamesinde ihtiyaca ve icabı hale göre bu vesaiti demiryolları dahi dahil olduğu halde inşaaya mecbur tutulmuştur. Binaenaleyh hükümetçe şirkete tebliğatı ciddiye ve katiye icrasile bu vesaitin tayin edilecek kısa bir müddet zarfında ikmal ettirilmesi lazım gelir.

Antrepo maddesi: Halen mevcut antrepoların kifayet veya ademi kifayeti meselesini halledebilmek için bir taraftan İstanbul'da mevcut antrepoları tetkik etmek ve diğer taraftan halen İstanbul'da hususi şahıslara ait İstanbul'a tahliye edilen emteanın miktarlarını bilmek iktiza eder.

Mevcut antrepolar Rüsumat idaresine, rıhtım şirketine ve hususi tüccara ait olmak üzere üçe kabili tefriktir. Eşhası hususiyeye ait antrepolar ardiye ve depo makamında kullanılan ve gümrüğü verilmiş olan malların depolanmasına mahsus olup tam manasıyla antrepo değildir. Mütareke senelerinde İstanbul'a vaki olan mal hücumu hususi eşhasın da antrepolar küşadına müsaade verilmesini intaç etmiş ise de elyevm normal koşullar avdet etmiş olduğundan bu antrepolar kapanmıştır. Bankaların kendilerine terhin olunan veya konşimentoları kendilerine gelen malları vaz'a mahsus ardiyelerinden ayrı olarak bazan tahliye şirketlerinin ardiyeleri ve hususi hanların depoları hep birer ardiye mahiyetindedir.

Rıhtım şirketinin son defa Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'yle akdetmiş olduğu 18 mart 341 tarihli sözleşmede, şirketin azami üç sene zarfında inşaatı ikmal ve ihtiyacat mahalliyei



ticariyenin istilzam ettiği vüsat ve tertibatı ihtiva etmek ve ithal olunacak eşyanın sür'at ve sühuletle ve harici yollarla naklini temin edecek alatı cerriye ve nakliye ile techiz edilmek hükümetçe inşası mutasavver antrepo için açılan müsabakada ibraz olunacak projelerde en son sistem antrepolar için gösterilecek şeraitin gibi.... hususi antrepo tesis edilmesi ve hükümetçe inşası mutasavver antreponun inşasından sarfınazar olunması talep edilmiş ve hükümetçe bu teklifat kabul olunmuştur.

Şirketin elyevm inşa ettirmekte olduğu antreponun vüsatı ve vesait mihanikiyesi hakkında malumatımız yok ise de inşası gerçekleşecek olan antreponun ihtiyacı ticarimizin bir kısmını olsun temin edeceği ümit olunur. Ancak antrepolar konusunda nazarı dikkate alacağımız en mühim bir meselede varant makbuzu üzerine muamele ifası keyfiyettir.

Ahiren Cumhuriyet hükümetimiz Ticaret ve Sanayi Odamıza antrepo ve umumi mağazalar açmasına müsaade ettiği nazarı itibara alınacak olursa rıhtım şirketinin kırk senedenberi ihmal eylediği ve mühim bir ekonomik ihtiyacımızın teminine hadim olacak bulunan varan muamelesinin artık memleketimizde gerçekleştirileceğine emin olabiliriz. Yalnız bu hususta temin olunacak cihet varan muamelatının yalnız gümrüğü verilmiş mallar hakkında değil gümrüğü verilmemiş ve antrepolar vazedilmiş olan emteai ticaret hakkında da ceryanı keyfiyettir,

Frigorifik keyfiyeti de memleketin en mühim bir ihtiyacıdır. Bunu bir taraftan serbest mıntaka meselesile alâkadar addetmekle beraber diğer taraftan Rıhtım Şirketi'nin Reşadiye Caddesi'nde yaptırmakta olduğu antreponun bir kısmını frigorifik donanım tesisine mecbur tutulmasını çözümü mümkün bir mesele addediyoruz. Binaenaleyh bu bapta hükümeti Cumhuriyemizin nazarı dikkatini celbe lüzum olduğuna inanıyoruz.





### **Doklar meselesi**

Rıhtım şirketinin ihmal ettiği meselelerden biri de budur. Elyevm inşa edilmiş olan rıhtımlara dikey olarak sabih ve vesaiti nakliyyeyi havi kolon dubalar vazı ile rıhtım tulünün arttırılması bugün için elzem bir keyfiyettir.

### **Şirketin hukuki durumu**

Günümüzde şirket vaziyeti hukukiyesini tamamen tasfiye etmiş bir halde değildir. 1306 (1890) tarihli imtiyaz mukavelenamesinden sonra köprüler arasındaki rıhtımın tehirine dair aldığı karar ve irade şirketi belki bu teahhüdatını ifadan imtina etmiş vaziyetinden kurtarabilirse de, şirket daha birçok taahhütlerini ifa etmemiş olduğundan ve imtiyaz mukavelenamesinin yirmi birinci maddesinde işbu mukaveleden ileri gelen yükümlülüklerini ifa edemediği takdirde hukuku imtiyaziyenin sakıt olacağı sarahaten münderiç bulunduğundan, hükümetçe imtiyazın bugün feshi kabil bulunduğu tezahür eder.

Ancak şirketin imtiyazı fesh etmezden evvel son bir defa daha kendisini yükümlülüklerini yerine getirmeye davet eylemek muvafık olacağına kani bulunuyoruz. Şirket şimdiye kadar olan işlemlerinde iyiniyet ibrazından pek uzak kalmış olduğu cihetle hükümetin köprüler arasındaki rıhtım inşaatını şirkete emretmekle beraber mukabilinde müessir müeyyedeleri uygulaması edilmesi icabeder. Birkere müddetler gayet kısa olmalıdır. Saniyen zamanında ifayi taahhüt edilmediği takdirde tazminat alınabilmek için şirketten teminat alınmalıdır.

Şirketi başlangıçta vermiş olduğu teminat akçası kendisine iade olunduğunu bu münasebetle hatırlatmak isteriz.

Salisen şirketin senelerdenberi ve bilhassa Mütareke devirlerinin en faal zamanlarında gayri kanuni almış olduğu resimlerin miktarı tespit ve bunların menafii umumiyeye hadim hasusata sarfı temin olunmalıdır. Şirket rıhtımları miadında inşa etmediği takdirde işbu mebağ hükumete iade ile mükellef tutulmalıdır.

Diğertaraftan gayri kanuni alınmakta olan rüsumun tahsiline derhal bir son verilmeli ve rüsumat idaresini Rıhtım şirketinin tahsildarlığı vaziyetinden kurtarılmalıdır. Rıhtım Resmi vermek istemeyenilerin eşyasını rıhtım haricinde bilaresim ihraca selahiyetleri bulunduğuna dair olan imtiyazın yirmi üçüncü maddesi bundan böyle tatbik edilmelidir.

Komisyonumuz; şirket bu vazaifi taahhüt etmeyecek olduğu veyahut taahhüt edip de vaktinde ifa eylemediği takdirde imtiyaz mukavelenamesinin feshine karar verilmesini ve mukavelename ve şartname mucibince fesih ve tasfiye muamelatına mübaşeret edilmesini muvafık bulmuş olduğunu arz ederiz efendim.

### **Ticaret Vekaleti Celilesine**

11 Aralık 927 tarih ve 12423 - 413 numaralı tahriratı vekaletpenahileri cevabıdır.

İstanbul rıhtım, dok ve antrepo şirketinin fuzuli olarak aldığı meblağ hakkında odamızca müteşekkil tetkik komisyonu tarafından tanzim olunan rapor odamız meclisinin 2 Şubat 19277 tarihli kararına tevfi kan Vekâleti Celilelerine 7 Şubat 1927 tarih ve 1142 numaralı tahriratla takdim kılınmış olduğu gibi birer sureti de ticaret mıntaka müdiriyetile Rüsumat Müdiriyeti umumiyesine ve Haydarpaşa'da Demiryolları İdarei Umumiyesinde müteşekkil imtiyazlı şirketler muamelatını tetkika memur komisyonuna tevdi edilmişti.

Mezkûr raporda fuzuli alınmış olan meblağı mezkurenin yegan yegan mikdarlarının tesbitile eshabına iadesi kabil olamayacağından, erbabı ticaretin reyî ve onaylamasıyla bir emri hayra tahsisi esası teklif ve tavsiye olunmakta idi. İstanbul Tayyare Cemiyetince meblağı mezkurun cemiyete terki zımnında alakadarlar tarafından izhar olunan arzunun mevkiî file konulması için alakadarlardan imzalı muvafakatnamelerin istihsaline odamızın delaleti talep edilmesi üzerine oda meclisinin 1 Haziran 927 tarihli içtimasında bu teklif kabul olunmuş ve alakadar tacirlere tamim ve tavsiye icra olunarak bu tavassut ifa edilmiştir.

Keyfiyet arz ve bilvesile takdimi ihtiram olunur efendim.

İktisat Vekaleti Celilesine 1 Mart 928 tarihinde yazılmıştır.

İstanbulda Rıhtım Şirketinin imtiyazname ve nizamnamesine nazaran vezaifini ifa edip etmediğini ve rıhtım meselasinin sureti halli hakkında odamızın noktai nazarı mübeyyin rapordan üç nüshasının merbutan takdim edildiğini belirten 7 Ocak 1927 tarihli 55/1142 numaralı tezkeremizde işbu raporlardan birinin de Anadolu Demiryolları müdiriyeti umumiyesinde müteşekkil komisyona irsal edilmek üzere mıntaka Ticaret müdiriyetine tevdi kılındığı ilave olunmuştu.

Anadolu Demiryolları Müdiriyeti umumiyesinde müteşekkil komisyonun neticeî mukarreratı ve Nafia Vekaleti Celilesince de meselenin nesuretle halledildiği henüz odamıza iş'ar buyurulmamıştır. El'an rıhtım inşa olunmayan mahallerden rıhtım resmi alınmasından dolayı şikayetler tevali eylemesine binaen, keyfiyetin bu hususta tarafımızdan takip olunan gayeye vasıl olunup olunmadığının ait oldukları Vekaletlerden tahkikile odamızı tenvir buyurmanız ricası teyidi ihtiramda vesile ittihaz kılınmıştır efendim.

Limanların devletleştirilmesi kararı uyarınca İzmir Limanı ve Körfezi işlerinin hükümetçe idaresine dair hazırlanan kanun tasarısındaki hükümlerin İstanbul Limanı için de uygulanması Başbakanlık tarafından talep edilmiştir.

Bu talep doğrultusunda İktisat Encümeni Maliye Müsteşarı Faik Bey'in başkanlığında toplanmış ve tasarıya İstanbul Limanı'nı da dahil edecek bir madde ilavesine karar verilmiştir.

Kanun yürürlüğe girdiğinde Ticaret Kanunu gereğince İstanbul Liman İşletmesi Şirketi'ne ait hisselerin tamamı hükümetçe satın alınarak devletleştirme yapılacaktır. Nitekim uygulama süratle gerçekleştirilmiş ve İstanbul Liman Şirketi'nin tasfiyesi yoluna gidilerek tüm hisseleri ve emlakı dahil olmak üzere devlete intikal etmiştir.

### İstanbul rıhtımları hakkında tanzim olunan ikinci rapor

1 Şubat 927 tarihinde tanzim olunmuştur.

Rıhtım şirketinin mukavelenamesine nazaran vazifesini ifa edip etmediğini tetkik etmek üzere toplanmış olan komisyonu mahsus tarafından, Karaköy Köprüsü'nün haricindeki rıhtım aksamı üzerine, gerek Galata ve gerek İstanbul kısmında dikine çıkıntılar inşası suretiyle

**Tasfiye edilecek Liman şirketleri**

## Istanbul Liman şirketi de devlete intikal ediyor

**İktisat Encümeni, hükümetin, kanun hükümlerini İstanbul limanına da teşmili teklifini kabul etti**

Ankara 10 (Telefonla) — İzmir liman ve körfez işlerinin hükümetçe idaresine dair hazırlanan kanun lâiyhasındaki hükümlerin İstanbul limanına da teşmilini Başve-kâlet bir tezkerre ile istemişti. İktisat Encümeni Maliye Müsteşarı Faik Beyin de huzurile toplanmış ve lâiyhaya bu yolda bir madde ilavesini görüşmüştür.

Hükümetin esbabı mucibe lâiyhasında da bildirdiği veçhile, İzmir Liman ve Körfez İşleri şirketinin bütün hisseleri ve İstanbul Liman şirketi hisselerinin hemen mecmuuna yakın miktarı hükümet intikal etmiş bulunmaktadır.

Ticaret kanunu mucibince, hisse vaziyetleri bu şekilde olan şirketlerin tasfiyesi zaruri olduğu gibi bu âmm hizmetinin en az menfaat teminile ifasının memleket ictisadiyatı üzerinde yapacağı büyük tesir itibarile de hükümetin teklifi esas itibarile sayarı kabul görülmüş, bazı maddeler de buna göre tertip edilmiştir.

Lâyhada mahivetleri itibarile âmm hizmet olan liman işlerinin imkân hasıl oldukça, peyderpey kanun hükmüne tâbi tutulması maksadı da gözetilmiştir.

Lâyhanın birinci maddesi, kanun



Hisselerin hemen hepsi devlete intikal etmiş olduğundan tasfiyesi icap eden İstanbul Liman Şirketinin merkez binasının tasfiyesi ve hizmetlerinin yeni tesis edilecek mülhak bütçeli bir liman idaresine bağlanması esas ko-

İstanbul Liman Şirketi'nin devletleştirilmesine ait gazetelerde yer alan haber.  
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.



doklar vücuda getirebilmesi hususunun fennen mümkün olup olmadığı veyahut sabih dubalar vaz-ı suretile mi bu gayeye vasıl olmak lazım geleceği hakkında vaki olan istizah üzerine gerçekleştirilen müteakip rapor tanzim edilmiştir.

Bu husustaki görüşlerimizin tesbiti için evvelce mevzu bahsolunan Karaköy köprüsü haricindeki karşılıklı rıhtım aksamının tulleri ile liman arzı va liman vaziyeti hazırasını, köprünün ve köprü üzerindeki sevahili mütecevire vapur iskeleleriyle bu vapurların hareketını, liman dahilinde elyevm istimal edilen ve postalara mahsus şamandıraları dikkate almak icap eder.

Malûm olduğu üzere bugün Galata Köprüsü haricindeki karşılıklı rıhtım aksamının Galata tarafındaki tülü 760 ve İstanbul tarafındaki tülü de 360 metreden ibarettir. Bu iki kısım arasındaki limanın vüs'ati de en dar bulunduğu Galata Köprüsü mevkiinde takriben 450 metreden başlayarak Galata'da Merkez Rıhtım Hanı ile Sirkeci'deki iskele arasında 550 ve yeni Merkez Rıhtım Hanı ile Sarayburnu Rıhtımının arasında 600 ve Seyrisefain binası ile asıl Sarayburnu arasında ise 880 metre kadardır.

Şamandıra mıntakası ile iki sahil arasındaki sahalar bugün gerek köprü iskeleleri vapurlarla köprüden geçecek muhtelif merakibi bahriyenin ve gerek karşılıklı rıhtımlara yanaşacak sefainin yegane geçitlerini ve manevra sahillerini teşkil etmekte olup bu geçitlerin Galata tarafından ortalama olarak takriben 200 metre, Sirkeci tarafından ise yine takriben 250 metrodur.

...Her teşebbüsün matlup olan gayeyi istihsale hadim olması icabedeceği hususi münakaşa götürmeyen bir esas teşkil edeceğinden burada birinci noktai nazardan bu şekilde amudi rıhtımlar inşasını bir dakika için mümkün farzederek bu iskelelerin inşasını müteakip limanda hasıl olabilecek vaziyeti tesbit ve bu vaziyette fevait elde edilip edilmeyeceğini takdire gayret etmelidir. Evvela kolonların inşasından maksat rıhtım tullerini uzatmak, bu uzanmış tuller boyunca şimdikinden fazla miktarda sefainin tulani olarak yanaşarak rıhtımlar üzerine vazedilecek son sistem tahmil ve tahliye vesaiti ile bu işleri daha çok kısa bir zamanda ve mavna, duba gibi vesaiti arzı ihtiyaç etmeksizin görmektir.

...Sirkeci kolonunun inşası ve istimali için bugünkü Seyrisefain ve Şirket-i Hayriye şamandıralarının kalkmasını tabiatile icabeylediği gibi bilhassa şimal havalalarına karşı manevra yapmak ve ihtiyaten fazla açıkta demir bırakmak icabeyliyeceğinden mevcut ve müesses şamandıralardan bir kısmı mühiminin kalkması lazımdır.

Buna karşı açıkta kalan bir çok gemilerden ancak altısının kolonlara yanaşabilmeleri imkanı mütasevver olup lodos havalarda Galata tarafındaki kolonun denize maruz tarafı için seline yanaşmasına imkan kalmaması daha muhtemeldir. Sirkeci kolonu altı ila yedi kulaçtan başlayıp yirmi üç ila yirmi dört kulaç derinlik üzerine yapılmak icap eylediğinden bütün serdolunan esbaba karşı kabiliyeti tatbikiyesi olmamak icabeder.

Seyrisefain müdüriyet umumiyesinin inşası eylemekte olduğu antrepolar sahasına Salıpazarı cihetine müttasıl kıt'a ilhak edildiği takdirde hasıl olacak ehemmiyetli tuldeki rıhtımın bazı münasip noktalarından mümkün olabilen aasgari tulde kolonlar inşası keyfiyeti başkaca hususi bir tetkiki istilzam eyler."<sup>(48)</sup>

48) Kaynak: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından - 50; 1926 - 1927 - 1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Rapor; Ticareti Bahriye Şubesi 1926 - 1927, 1928 Seneleri İstanbul Liman İşleri Hakkında Oda Mütalea ve Temennileri, I - Rıhtım Meselesi Rapor, s.297 - 306, Hazırlayan : Oda Rapörtörlerinden H. Avni, 1935

Bu raporun yazılmasının üzerinden çeyrek asır geçmesine rağmen, değişmeyen bir tablonun varlığı üzücü olmalıdır. O yılların tanıklarından Kaptan Refik Akdoğan "Altmış Yılın Hesabı" başlıklı eserinde şöyle anlatır; "Eski Salıpazarı Rıhtımı çok haraptı ve neredeyse denizle birdi ama üzerinde binalar tarihi olduğundan yıkılarak antrepolar yapılmasına üzülmemek mümkün değildir. Sirkeci Rıhtımı'nda ise günümüzde şehir hatları iskelelerinin ek olarak yapılmasından başka bir değişiklik yoktur. Sadece rıhtım üzerinde bulunan binalar yıkılarak meydan genişletilmiştir. Galata, Tophane rıhtımlarından Karadeniz'e, İzmir'e, Marmara limanlarına ve yabancı limanlara kalkan yolcu gemileri hareket ederlerdi. Salıpazarı Rıhtımı'ndan ise örneğin Ayvalık'a, Şarköy'e, Kara Biga'ya kalkan küçük gemiler hareket ederlerdi. Sirkeci Rıhtımı'ndan ise kıçtankara bağlanan gemiler İskenderun seferini yapan gemiler kalktığı gibi şilepler de kıçtankara bağlanarak işlerini görürlerdi. Kıçtankara yapan gemilere yolcular varka denilen kayıklara binerek girer çıkarlardı. Burada kayıkcılık yapanlar genellikle aynı köyden olurlardı. Aralarında çıkan bazı kavgalar bazen çok kanlı biterdi. Kayıkcı kavgası bu oluyordu. Karadeniz'e kalkan gemilerin kalkışları ve sefer dönüşü rıhtım bayram yerine dönerdi. Yolcuları yolcu etmek ya da gelenleri karşılamak ve hatta seyir olsun diye bir sürü insan rıhtımları doldururlardı. Belki de o tarihte yolculuğa çıkma yeri olarak ya da İstanbul'a girmek yeri olarak en büyük seyir yeriydi bu rıhtımlar. Birbirinden ayrılanlar gemi rıhtımdan ayrıldıktan sonra el ya da mendil sallamaya devam ederler, karşılamaya gelenler ise güverteye dolmuş olan yakınlarını gemi yanaşmaya çalışırken tanımaya çalışırlardı. Tanıyanlar birbirlerini görünce tanıdığını anlatmak için el kol hareketleri yaparlar, bağırıp çağırırlardı. Yabancı, yani dış seferlere çıkan ve gelen gemiler Yolcu Salonu önündeki Galata 3 numara denilen rıhtıma yanaşırlar ve buradan hareket ederlerdi. Fransız, İtalyan ve Yunan yolcu gemileri bu rıhtıma yanaşırlardı. Buranın yolcusu çok değişik olurdu. Son moda giysiler içinde bayanlar adeta defile yaparlardı. Beyler, tüccarlar, diplomatlar ya da çok üst düzey bürokratlar oluşturduğundan polisi de memuru da çok değişik olup rıhtım ve salonlar tertemiz olurlardı. Yaz aylarında İstanbul'a gelen Mısır prenseslerinin geliş ve dönüşlerinde Galata 3 numara bir başka olurdu. Tüm saltanatını kaybetmiş saray erkânı burada boy gösterirlerdi. Aksu ve Güneysu gemilerinin yapmış olduğu bu seferlerde zabitan da seçme olurdu. Seyir emniyeti sağlamak için bazen gemiye çift kaptan (suvari) tayin edilirdi. Bazen yabancı bayraklı o kadar çok yolcu gemisi gelirdi ki biz iç sularda çalışan gemiler yolcumuzu boşaltır boşaltmaz açığa çıkardık. Sabahleyin sefere çıkacağımız halde rıhtımda geceyi geçiremezdik. İstanbul'a yük boşaltmaya gelen yük gemiler yükleme ve boşaltma işlerini şamandıralara bağlayarak yaparlardı. Şamandıralar Salıpazarı Rıhtımı açığında iki sıra halinde demirlendiğinden gemilerin baş ve kıçları bu şamandıralara bağlanırlardı. Gemilerin yüklerini bordalarına gelen şatlara, mavnalara boşaltırlar ya da bunların getirdiği yükleri yüklerlerdi. O tarihlerde İstanbul'a gelen yüklerin hemen hemen tamamı mavnalar, ya da şatlar aracılığı ile yapıldığından yüzlerce mavna ve şat bu iş için kullanılırlardı. Şimdi artık seferleri anlatabilirim. İstanbul'dan Hopa'ya kadar haftada Salı ve Cuma olmak üzere iki sefer yapılırdı. İstanbul'dan saat 10.00 da kalkan gemiler tarifelerine göre Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Sinop, Gerze, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Tirebolu, Giresun, Görele, Vakfıkebir, Trabzon, Of, Sürmene, Rize, Pazar ve Hopa'ya kadar gider gelirdi. Sefer yaklaşık olarak on, on iki gün sürerdi. Hava muhalefeti olursa sefer daha da uzardı. Karadeniz'de o tarihlerde liman yoktu. Tabii liman olarak Sinop mükemmel bir liman olduğu halde arkaya iyi bir kara yolu ile bağlı olmadığı için Samsun yolcuları bile Sinop'a çıkmazlardı. Bazen gemiler karayel fırtınalarına karşı Akçaabat ve Perşembe limanlarında havanın durmasını beklerlerdi. Yolcular fırtına nedeniyle gidecekleri yerlere çıkamazlarsa bazen İstanbul'a geri bile getirilirlerdi. Anlaşıyordu ki o günlerde İstanbul'da yukarıda sayılan limanlara kara yolu ile gitmek mümkün değildi. İşin ilginç olan yanı İstanbul'dan Samsun'a tren yolu olduğu halde gene yük ve yolcu taşımacılığı için vapur tercih edilirdi.



*Deyim yerindeyse kışın ambarda, yazın güvertede yapılan yolculuk tam bir rezillikti. Tabii kamara (mevki) yolcuları üç öğün yemeklerini salonda yerken güverte yolcuları limanlarda gelen satıcılardan yiyeceklerini sağlardı. Fiyatı ve kalitesi Allah'a kalmıştı. Fırtınadan limana uğranılmadığı takdirde gemide bulunan kantinden, kantincinin insafına bağlı olarak yolcular kanınlarnı doyururlardı. Deniz yolu taşımacılığında tek tabanca olan devlet özellikle kış aylarında yolcularını çok ağır şartlar altında taşırdı. Hep zaman zaman düşünmüşümdür. Eğer Sadıkzâdelerin, Kalkavanların, Yelkencilerin, Taviloğullarının, Sadıkoğullarının v.b gemiler devletleştirilmeseydi, yolcuları belki daha ucuz fiyata ve daha iyi koşullar altında taşımak mümkün olamaz mıydı?*

*Düşünmeden yanıtlıyorum. Elbette daha iyi olurdu. Devlet kredi olanaklarını iyi çalıştırıp girişimciye gemi almak için kredi sağlasaydı yolcuları daha iyi koşullar altında taşımak olanağını bulabilirdi. Devlet elimden gemimi alır düşüncesi hâkim olunca girişimciler ellerinde olmadan denize yatırım yapmamışlardır."*

Gemilerin yaşlı, bakımsız ve kurallardan uzak kalışı da, nice uzun asırların ihmaline maruz kalmış Türk armatörlüğünün hangi zor koşullarda ve perişanlık içinde olduğunu gösterir.

Kaptan Refik Akdoğan aynı eserinde, Karadeniz seferlerine ait anılarını kendi gözlemleriyle veya kendinden büyük meslekdaşlarının anılarına dayalı olarak şöyle nakleder; "Fındıklar kış ambarlara yüklenirken kokusu fındığı etkilemesin diye tütünler de baş ambarlara yüklenirdi. Rakı kasaları da önemli yükler arasındaydı. Ambarda çalışan işçiler bazen rakı kasalarını sapandan kasten düşürerek, sandıklar sağlam kalırken içindeki rakı şişeleri kırıldığından kasayı köşesinden bir kovaya tutarak bir kova rakı elde ederlerdi. Teslimat sandık adedi üzerinden yapıldığından ve sandık da dağılmadığından teslimat da bir eksiklik söz konusu olmazdı. Rakı yükleyen ambarın işçileri doğrusu çok güzel çalışırlardı!

*Dönüş yükümüzün en önemli, hatta çok önemli kısmını bazen canlı hayvan taşımacılığı oluştururdu. İstanbulluların et yemesi gemilerin getireceği koyunlara, ineklere bağlıydı. Hele kış aylarında bundan başka bir yol yoktu.*

*Gemiler özellikle Hopa limanından her seferinde üç, beş bin koyun ve sığır yüklerlerdi. Hava fırtınalı ise, Hopa limanında koyunları yüklemek için gemiler havanın kalmasını beklerlerdi. Tabii yolcular da bunu beklerlerdi. İstanbul'un eti önemliydi. Bir seferinde Bakır gemisi Hopa'dan 10.000 koyun yükleyerek rekor kırmıştı. Kaptan dip ambarlara ahşap kat yaptırarak daha fazla koyun taşıma olanağını yaratmıştı. Tabii bu koyunların bazıları havasızlıktan yaşamlarını yitirirlerdi.*

*Yazın güvertede hayvanlarla yolcular koyun koyuna seyahat ederlerdi. Hiç kimse bu yolcuların hali ne olacak diye düşünmez, hayvanları ayrı, yolcuları ayrı taşıyalım diye bir çalışma yapmazdı. Bu seyahatler öyle bir iki gün değil bazen, özellikle kış aylarında bir hafta sürerdi. Ambarların gladoralarında seyahat eden yolcular ambarlara yüklenen yüklerle yan yana bulunurlardı. Arada dikey aralıklı puntellerden başka bir engel bulunmazdı.*

*1949 yılında Tophane Rıhtımı'nda yükleme yapan Çorum gemisinin ambarlarında bulunan oyuncak tabancaların mantar fişekleri ateş alıp yangın çıkınca, ambarın gladorasında (ambar içinde kat) bulunan yanılmıyorsam seksen kişi hayatını kaybetmişti."<sup>(49)</sup>*

49) Refik Akdoğan, *Altmış Yılın Hesabı*, 2008.

# Posta Vapurculuğu ve Posta Vapurları





Eğer gemilerini 1936'de devlete satmak zorunda kalmasalardı, Türk armatörünün o tarihte yarım asra yaklaşan posta vapurculuğu deneyimi kaybolmayacak, muhakkak çok daha gelişmiş olacaktı. 1920 - 1930 sonrası yıllarının Posta Vapurculuğunda tespit ettiğim armatörlük şirketleri ve Posta Vapurları (Bazı örnekler) şöyle:

#### **Yelkencizâde ve Mahdumları Vapurları**

Erzurum, Anadolu, Samsun Vapuru, Karadeniz Postası; Zonguldak, İnebolu, Ayancık, samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene, Rize ve hopa'ya gitmekte ve avdette aynı iskelelere uğrayarak İstanbul Sirkeci'ye dönmektedir.

Fazla tafsilat için Sirkeci Yelkenci Hanı'ndaki Acentalığa müraat edilmelidir. Tel: 21515.

İsmet Paşa Vapuru-izmir Sür'at Postası; Galata Rıhtımı'ndan İzmir ve Galata.

Yük ve yolcu bileti vapurda da verilir.

Tafsilat için Sirkeci'de Yelkenci Han'ında kain acentasına müracaat. Tel: 1515.

Ve Galata Merkez Rıhtım Hanı'nda Celepidi ve Stafiloadi acentalığine müracaat

Tel: Beyoğlu 854.

Her hafta muntazam seferler.

Anadolu Vapuru - Karadeniz Postası; Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Zonguldak, İnebolu, Gerze, Samsun, Ordu, Ünye, Giresun, Vakfıkebir ve Trabzon'a azimet ve aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci, İstanbul'a avdet.

Tafsilat için Sirkeci'de Yelkenci Han'ında kain acentasına müracaat. Tel: 1515.

Ve Galata Merkez Rıhtım Hanı'nda Celepidi ve Stafiloaodi acentalığine müracaat

Tel: Beyoğlu 854.

Her hafta muntazam seferler.

#### **Hantalzâde Tayyar Vapurları**

Tayyar, Seyyar Vapuru, Ayvalık-izmir Postası; Gelibolu, Çanakkale ve Körfez târikiyle, Ayvalık, Dikili, İzmir'e azimet. Avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci.

Yük ve yolcu için Eminönü Reşadiye Caddesi Rıhtım Han'daki idarehaneye müracaat.

Yük ve yolcu bileti vapurda da verilir.

Her hafta muntazam seferler.

Tel:İstanbul: 1977.

#### **Tavilzâde Mustafa Vapurları**

Tavilzâde, Selâmet Vapuru, Ayvalık - Marmara Postası; Sirkeci'den hareketle, Ayvalık - Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuyu, Altınoluk, Burhaniye Edremit, Ayvalık ve ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci.

Her hafta muntazam seferler.

Müracaat Yemiş İskelesi Tavilzâde Biraderler.

Tel:İstanbul: 2210.

### **Alemdarzâde Vapurları**

Millet,Cumhuriyet Vapuru, Karadeniz Postası - ; Sirkeci'den hareketle Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Görele, Vakfıkebir ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci.

Her hafta muntazam seferler.

Tel:İstanbul: 1154.

Cumhuriyet Vapuru<sup>(50)</sup>, Karadeniz Sür'at Postası; İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa'ya azimet ve dönüşte Pazar, Rize, Of, Sürmene, Trabzon, Polathane, Görele, Giresun, Ordu, Fatsa, Ünye, Samsun, Sinop, İnebolu, Zonguldak'a uğrayarak Galata'ya avdet.

Anafarta Vapuru, Mersin Postası; Galata'dan Çanakkale, İzmir, Küllük, Bodrum, Rodos, Fethiye, Antalya, Alâiye, Mersin'e azimet ve dönüşte Tasucu, Anamur, Finike, Dalyan, Marmaris, Gelibolu'ya uğrayarak Galata'ya avdet. Gidişte Çanakkale için yük alınmaz.

### **Alemdarzâde Mehmet Vapurları**

Bülent Vapuru, Karadeniz Postası; Zonguldak, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Mapavri'ye azimet ve avdette aynı iskelelerle Sürmene, Vakfıkebir, Görele, Fatsa, Ünye'ye uğrayarak avdet edecektir.

Her hafta muntazam seferler.

Acentesi Alâiye Han. No.1, Tel:21037.

### **Naim Vapurları**

Adnan Vapuru, İzmir Postası; İstanbul Galata Rıhtımı'ndan Pazartesi günü hareketle İzmir'e ve Çarşamba akşamı İzmir'den hareketle İstanbul'a azimet eder.

Galata Gümrük Karşısında Cite Français yanında 12 Numarada umumi Acenteye müracaat.

Her hafta muntazam seferler

Tel: İstanbul Beyoğlu 1041.

50) Cumhuriyet Vapuru : 1893'te, Rusya tarafından İngiltere, Dumbarton'da Denny Bros. tezgahlarında inşa ettirildi. 4.179 gros tonluktu. Uzunluğu: 113 metre, genişliği: 13,7 metre, su kesimi: 7,7 metre idi. Makinesi 3.580 beygir gücündeydi. Burnu bastonluydu. 14 mil hız yapıyordu. Önceleri Koroleva Olga adıyla çalıştırdı. 29 Ekim 1914'te Karadeniz'de Alman savaş gemileri tarafından el konularak İstinye'ye bağlandı. Urla adı verildi. Bir ara Alman bayrağı çekilip adı Olga diye değiştirilerek Türk - Alman denizcilerine İstinye'de sabit kışla olarak tahsis edildi. Sonraki yıllarda Türkiye Seyrisefain İdaresi'nin yolcu gemisi olarak değişik hatlarda çalıştırıldı. Süvarisi Aziz Kaptan'dı. 15 Ocak 1952 günü kadro dışı bırakıldı. 1954 yılı 13 Mart'ında İtalya'ya satıldı. La Spezia'da sökülmesine başlandı. Cumhuriyet Vapuru Türk Halkı tarafından sevilen unutulmayan bir vapurdu. Karadenizliler Bastonlu gemi diye anarlar ne zaman limana girse yağmur yağarmış Cumhuriyet gemisini uzaktan görenler fındık mahsulünü toplayın bastonlu gemi geliyor yağmur gelecek diye bir birlerine haber verirlermiş.Kaynak:Ali Bozoğlu



### **Gerze Vapuru İşletmesi**

Gerze Vapuru, İzmir - Mersin Lüks ve Sür'at Postası; Sirkeci'den hareketle Çanakkale, İzmir, Antalya, Alâiye ve Mersin'e azimet ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci'ye dönecektir.

Her hafta muntazam seferler.

Tafsilat için Sirkeci'de Küçük Mühürdarzâde Hanı'ndaki acentesi müracaat. Tel: 32118 veya Galata acentası Galata Rıhtımında 35 No. Voçino Han. Tel: Beyoğlu 1169.

### **Sadıkzâde Biraderler**

Dumlupınar, Sakarya Vapuru, Karadeniz Postası ; Sirkeci Rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Ayancık, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene, Rize'ye azimet ve avdet eder.

Her hafta muntazam seferler.

Fazla tafsilat için sirkeci Meymenet Han altındaki acentaliğa müracaat. Tel: 22134.

### **Mustafa Cemal Vapurları**

Bursa Vapuru, Zonguldak Sür'at Postası; Perşembe akşamı Galata rıhtımından hareketle Ereğli, Zonguldak, Bartın'a gider ve dönüşte aynı iskelelere uğrayarak Cumartesi günü İstanbul'da Galata Rıhtımı'na bağlar. Pazar günü İzmir'e hareket eder.

Müracaat: Galata, Küçük Rıhtım Han. No. 4 - 5, Tel: 40913

İngiliz Hüseyin Rüstem Vapurları - Hüseyiniye Vapuru, İzmir Postası; Gelibolu, Çanakkale ve doğru İzmir'e azimet ve Sirkeci'ye avdet.

Her hafta muntazam seferler,

Yük ve yolcu için Eminönü Reşadiye Caddesinde 12 Numaralı İngiliz Hüseyin Rüstem idarehanesine müracaat. Tel: 2876.

Rüstemiye Vapuru<sup>(51)</sup>, Karadeniz Postası; Sirkeci Rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Ayancık, Evrenye, Samsun, Ünye, Giresun, Görele, Vakfıkebir, Trabzon, Sürmene ve Rize'ye azimet ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci'ye avdet.

Merkez Acentası. Eminönü Reşadiye Caddesi No. 12, Tel: 2876.

### **Kefelizâde Hamdi Vapurları**

Hilal Vapuru, Karadeniz Postası; Sirkeci Rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Gerze, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakfıkebir ve Trabzon iskelelerine azimet ve Fatsa ve Ünye'ye uğrayarak avdet eder.

Yük ve yolcu için Sirkeci Yeni Han'da No.1'deki acentesine müracaat. Tel: 3105.

Büyük Liman Vapuru, Karadeniz Postası; Sirkeci Rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu,

51) Mustafa Kemal Atatürk 6 Mart 1930 günü Antalya'ya geldikten sonra, 7 Mart Cuma günü tüm ilçe ve köylerden Gazi'yi görmek, saygılarını sunmak için gelen heyetlere ve Antalyalılara köşkün balkonundan kısa bir konuşma yaptı. Akşamüzeri otomobile şehirde gezintiye çıktı. 8 Mart Cumartesi günü Rüstemiye vapuruyla Arap suyunda pirinç ziraatı yapılan Mursi Çiftliği sahiline gitti. Ardından vapurla Antalya sahillerini gezdi. Daha sonra karadan bugünkü Lara yolu üzerinde Rumkuş mevkiine gidildi.

Gerze, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene, Rize iskelelerine azimet ve Mapavri, Görele, Vakfıkebir, Fatsa ve Ünye'ye uğrayarak avdet eder.

Yük ve yolcu için Sirkeci Yeni Han'da No.1'deki acentesine müracaat. Tel: 3105.

#### **Vapurculuk Türk Anonim Şirketi**

İnönü Vapuru, Marmara - Çanakkale Postası; Sirkeci rıhtımından Saat 10.00'da hareketle, gidişte doğru İzmir, Antalya, Mersin, Payas uğraklarını yapar, dönüşte bu iskelelere ilaveten Alanya, Küllük (Güllük) ve Çanakkale'ye uğrar. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi İstanbul Acentalığı Karaköy'de Liman Han'dadır ve Telefonu 22295'dir.

#### **Kışınbay Biraderler Limited Ortaklığı**

Nazar Vapuru - Hac ve Körfez Seferleri

Galata Rıhtım Kefeli Hüseyin Han No.16 - 18 veya şube ve acentalara müracaat. Tel: 41448

#### **Naim Vapurları**

Adnan Vapuru, İzmir Postası; Pazartesi günleri Galata Rıhtımı'ndan hareketle İzmir'e azimet ve Çarşamba günü İzmir'den hareketle İstanbul'a avdet eder.

Galata Gümrük Karşısında Cite Français Hanı'nda 12. Numarada Umumi acentalığa müracaat. Tel: 1041.

#### **Naim Bey Vapurları**

Adana Vapuru, Mersin Postası; Çanakkale, İzmir, Küllük (Güllük), Bodrum, Rodos, Fethiye, Alaiye ve Mersin'e azimet.

Galata Gümrük Karşısında Cite Français Hanı'nda 12. Numarada Umumi acentalığa müracaat. Tel: 1041.

**Bankoğlu Hacı Hüseyin Kaptan, Bankoğlu Hacı Ali Kaptan ile İstanbul tüccarlarından Sekbanzâde Ahmet Bey, Zonguldak tüccarlarından Ahmet Ali Ağazâde Ali Efendi ve Ali Fuat Bey, Bartın Vapuru Ortaklığı**

Bartın Vapuru - Bartın Postası; Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Zonuldak, Bartın, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon'a azimet ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci'ye avdet edecektir.

#### **Bartın Postası**

Türkiye Vapuru, Bartın Postası; Elektrikle mücehhez kamaraları ve güverte yolculuğuna yolculuğuna mahsus müreffeh mahalleri havi, lüks ve süratli Türkiye Vapuru, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Kuruca Şile, Cide iskelelerine uğrayarak azimet ve avdet edecektir.

Yük ve yolcu için Eminönü Rıhtım Han'da 3 No'lu acentesine müracaat. Tel: 2684.



### Hilal Şirketi

Hilâl Vapuru, Bartın-İnebolu Postası ; Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Ereğli, Zonguldak, Bartın, Kuruca Şile, Cide, İnebolu iskelelerine Azimet ve avdet edecektir.

Yük ve yolcu için Sirkeci'de Yeni Han'da 1 No'lu acentesine müracaat. Tel: 3105.<sup>(52)</sup>

### Kapudanzâde Ahmet Yekta Vapurları

İnönü 2 Vapuru - Bartın Ekspres Postası; Sirkeci rıhtımından hareketle Akçayşehir, Alaplı, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Amasra, Kuruca Şile ve Cide iskelelerine azimet ve avdet edecektir.

Müracaat Mahalli : Eminönü İzmir Sokak No. 20., Telefon: 1399.

### Seyrisefain

Devlet armatörlük şirketi olarak Seyrisefain<sup>(\*)</sup>, aynı şekilde düzenli posta vapurculuğu yapmaktadır. 1929 yılı ilanlarına baktığımızda Seyrisefain ilanlarının Türk özel sektör armatörlerinin ilanları yanında yer aldığını görürüz.

Bu ilanlardan biri şöyledir:

**Seyrisefain** - Gülcemal, Mahmud Şevket Paşa Vapuru-İzmir - Mersin Sür'at Postası; Galata Rıhtımı'ndan hareketle İzmir ve aynı gün akşamı İzmir'den hareketle Antalya, Alâiye, Mersin ve dönüşte Taşucu, Anamur, Alâiye, Antalya, Kuşadası ve İzmir'e uğrayarak İstanbul'a avdet eder.

Merkez Acentası Galata Köprü Başında, Tel: Beyoğlu 2362.

Şube Acentası Mahmudiye hanı altında İstanbul Tel: 2740.

Reşitpaşa Vapuru - Trabzon Birinci Postası; Galata Rıhtımı'ndan hareketle İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa ve dönüşte Pazar, Rize, Sürmene, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ordu, Ünye, Samsun, İnebolu, Zonguldak'a uğrayarak İstanbul, Galata'ya avdet eder.

Hareket günü yük kabul olunmaz.

Ankara Vapuru - Trabzon İkinci Postası; Galata Rıhtımı'ndan hareketle Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa ve dönüşte Pazar, Rize, Of, Sürmene, Trabzon, Polathane, Tirebolu, Giresun, Ordu, Fatsa, Samsun, Sinop, İnebolu'ya uğrayarak İstanbul, Galata'ya avdet eder.

Mersin Vapuru - Ayvalık Sür'at Postası; Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle, Gelibolu, Çanakkale, Küçükkuşu, Edremit, Burhaniye, Ayvalık'a gider ve dönüşte aynı iskelelerle birlikte Altınoluk'a uğrayarak Sirkeci'ye avdet eder.

Gelibolu için yalnız yolcu alınır, yük alınmaz.

Konya, Anafarta Vapuru - Antalya Postası; Galata Rıhtımı'ndan hareketle İzmir, Güllük, Bodrum, Rodos Fenike, Fethiye, Antalya ve dönüşte mezkûr iskelelere ilaveten Dalyan, Marmaris, Sakız, Çanakkale ve Gelibolu'ya uğrayarak Galata Rıhtımı'na azimet.

<sup>52)</sup> Hilal Şirketi (1910 - 1928): Beş gemiye sahip olan bu şirketin dört gemisi I.Dünya Harbi'nde düşman donanması tarafından batırılmış, şirket son gemisi olan 1,500 tonluk yolcu gemisi Hilal vapuru ile Cumhuriyet dönemine girmiştir.

Gelibolu Vapuru - Bozcaada Postası; Galata Rıhtımı'ndan hareketle Gelibolu, Lapseki, Çanakkale, İmroz, Bozcaada'ya azimet ve avdette Çanakkale, Lapseki, Gelibolu, Galata'ya avdet.

### **Seyrisefain'den Tüdek'e**

1933 senesinin Temmuz ayında görülen lüzum üzerine Seyrisefain idaresi iptal edilerek karasularımızda sürekli posta seferleri yapmak üzere İktisat Vekaletine bağlı Deniz Yolları İşletmesi ile Akay Müdürlüğü kuruldu. Deniz Yolları İşletmesi 1 Temmuz 1933'den itibaren kabotaj seferlerinin tekel hakkını tamamiyle devlet armatörlüğü olarak yapabilmek için hususi müteşebbise ait posta vapurlarını seferden menedilmesiyle, bu armatörlerden 17 vapur satın aldı ve kadrosunu genişleterek Trabzon, Bartın, Mudanya, Karabiga, Bandırma, İmroz, Ayvalık, İzmir, Mersin hattına sefer yapmaya başladı.

1938'de İktisat Vekaleti'ne bağlı olarak "Deniz Yolları İşletmesi" ve "Akay Müdürlüğü", "Denizbank" adı altında birleştirildi. Ancak, Denizbank'ın ömrü çok kısa oldu ve Temmuz 1939'da kapatıldı.

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü" "Haliç Vapurları Şirketi" ile "Şirket-i Hayriye"yi satın alarak Kadıköy ve Haydarpaşa dahil olmak üzere Boğaziçi'nde ve Haliç'de vapur işletme hakkına sahip oldu.

1 Mart 1952 tarihinde 16 Ağustos 1951 gün ve 5842 sayılı kanunla hükümete verilen yetkiye dayanılarak "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı" kuruldu.

Kuruluş kanununda olduğu üzere; "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı" bankacılık, Türkiye sahillerinde ve uluslararası denizlerde yük ve yolcu taşımacılığı, şehirhatları, liman işletmeleri, denizde can ve mal güvenliği işleri, gemi kurtarma işleri, tersaneler, fabrika ve havuzlar olmak üzere yetkilendirildi.

1983 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı sorumluluk ve yetki alanından gemi inşaatı ve onarımı faaliyetleri ayrıldı ve bu amaçla "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş." kuruldu.

1985 yılında da bankacılık faaliyetleri ayrılarak "Denizcilik Bankası" kuruldu ve "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı"nın adı "Türkiye Denizcilik Kurumu - "TÜDEK" adı altında İktisadi Devlet Teşekkülü haline dönüştürüldü.





İngiliz Hüseyin Rüstem  
vapurları

İzmir postası

Hüseyiniye

vapuru

9 nisan

Çarşamba



günü saat 18 de Sirkeci rıhtımın-  
dan hareketle ( Gelibolu, Çanakkale,  
Dikili ve İzmir ) e azimet ve aynı iske-  
lelere uğruyarak avdet edecektir.

Yük ve yolcu için Eminönü  
Reşadiye caddesinde 12 numaralı İngiliz  
Hüseyin Rüstem vapurları idarehanesine  
müracaat. Telefon : İstanbul 2876

SADIKZADE BİRADERLER  
VAPURLARI

Karadeniz Postası

Dumlu Pınar

VAPURU

27 eylül pazar

günü akşamı saat 17 de Sirkeci  
rıhtımından hareketle ( Zongul-  
dak, Inebolu, Ayancık, Samsun,  
Ordu, Giresun, Trabzon ve  
Rize ) ye azimet ve aynı iske-  
lelerle Görele, Ünye'ye uğru-  
yarak avdet edecektir

Fazla tafsilât için Sirkeci Mey-  
menet hanı altında acentalığına  
müracaat. Tele.22134

 **YELKENÇİ  
VAPURLARI**

KARADENİZ POSTASI

**ERZURUM**

VAPURU **Çarşamba**  
30 Eylûl

günü akşamı Sirkeci'den hare-  
ketle (Zonguldak, Inebolu, Sam-  
sun, Ordu, Giresun, Trabzon,  
Sürmene ve Rize) ye gidecektir.

Fazla tafsilât için Sirkeci Yel-  
kenci hanındaki acentalığına mü-  
racaat. Tel. 21515

**Mustafa Cemal vapurları**  
İzmir sür'at postası  
**Bursa vapuru**

Her pazartesi günü Galata rıhtı-  
mından saat 17 de hareketle saat gü-  
nü İzmir'e muvasalat eder ve çar-  
şamba günü saat 14 buçukta İz-  
mir'den hareketle perşembe günü  
İstanbul'a avdet ederek Galata rıhtı-  
mına yanaşır.

Biletlerde mühim tenzilât vardır.  
Azimet avdet bileti alan İzmir'de  
vapurda kalabilir.

Bilet vapurda dahi alınabilir.

Fazla tafsilât için Galata Küçük  
Rıhtım Han 4 - 5 numaraya müra-  
caat. Telefon: Beyoğlu 913

Posta vapurları  
ilanları. Bu ilanlar  
günlük gazetelerde  
seri halde yerilirken,  
devletleştirme  
sonrasında hepsi  
kaybolmuş, sadece  
Seyrisefain ilanları  
kalmıştır.



Vapurculuğumuzun bugünkü rekabet şekli inkişafına engeldir.

# Vapurculuğumuz

## Bugünkü rekabet şekli vapurculuğumuzun inkişafına manidir.

Ticaret bahriyemizin şu son sekiz, dokuz sene içinde mazharı inkişaf olduğu gayrikabili inkârdır. Fakat kabotajın Türk sancağına hasrından sonra da Seyrisefain idaresi ile sayın millî vapur kumpanyaları arasında çıkan manasız rekabetin de vapurculuğumuzun lâıfki vechile terakkisine mâni olduğunu da saklıyamayız. Bu mühim mes'ele hakkında alâkadarlar nezdinde tetkikat ve tahkikat icrasını faydalı bulduk. Umumiyetle sahibi selâhiyet vapurcularımızın istek ve şikâyetleri şu noktalarda temerküz ediyor:

Şilepçilik iyidir. — Hali hazırda rakipsiz kalan şilepçiliğimiz inkişaf ediyor denilebilir. Çünkü bu nevi ticarete alışmış olanlar tüccar kimselerdir. Tüccar



Ticaret bahriyemizin son sekiz dokuz sene içersinde mazharı inkişaf olduğu gayrikabili inkardır. Fakat kabotajın Türk sancağına hasrından sonra da Seyrisefain idaresi ile Sayın Milli Vapur kumpanyaları arasında çıkan mânâsız rekabetin de vapurculuğumuzun lâıfki vechile terakkisine mâni olduğunu saklıyamayız.

10 Şubat 1930 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde "Vapurculuğumuz" konulu söyleşi ve yorum haber.

Bu mühim mesele hakkında alâkadarlar nezdinde tetkikat ve tahkikat icrasını faydalı bulduk.

Umumiyetle sahibi selâhiyet sahibi vapurcularımızın istek ve şikâyetleri şu noktalarda toplanıyor;

- Şilepçilik iyidir. Hali hazırda rakipsiz kalan şilepçiliğimiz inkişaf ediyor denilebilir. Çünkü bu nevi ticarete alışmış olanlar tüccar kimselerdir. Tüccar ise muamelatında kâr ve zararlarını hesap ederek ona göre hareket ederler. Bunlar beynelminel rekabeti de nazarı dikkate alarak şilepçiliği tefeyyüz ettirmeye gayret ediyorlar. Elyevm Türk limanlarıyla ecnebi limanlar arasında 30 kadar şilep işletilmektedir. Ekseriya Rusya ile Türkiye ve Yunanistan arasında çalışmaktadırlar.

Geçen sene Sadızkâdeler'in bir şilebi Londra'ya, biri de Marsilya'ya gitmiştir. Bir sene içinde dört şilep satın alınmıştır. Seyrisefain İdaresi'nin haiz olduğu 3 şilep sırf kendi ihtiyacı ve kömürünün nakli içindir.



Yolcu vapurlarına gelince – Maalesef yolcu vapurlarının vaziyeti yük vapurların vaziyetine benzemez. Çünkü bu işte müthiş ve muzır bir rekabet vardır. Seyrisefain kabotajı üzerine almakla cidden müthiş bir vazife deruhte etmişti. Fakat nedense Seyrisefain sonradan vapurculuğun inkişafına hail olan sırf ticaret fikrine düşmüştür.

Türk vapurculuğu ortaya çıkınca Seyrisefain muamelatı azalmış, bu yüzden diğer Türk gemilerine kendisine rakip addeylemiştir. Bu rekabet yüzünden nakliye ücretleri hayli düşmüştür. Halbuki aralarında rekabet değil, anlaşma olmalıdır.

Seyrisefain Türk sahillerinde seferlerini tahdit edecek ve bazı vapurlarını ecnebi sularına yönlendirecektir. Bir hat üzerinde mesale üç sxefer yapacağına iki veya bir sefer yapsaydı, hem daha az masraf yapar, hem de daha ziyade kazanç temin ederdi. Çünkü birçok kimse yine lüks vapurları tercih eylerdi. Bir de çok ve eski vapur bulundurulacağına mahdut ve fakat yeni vapurlara sahip olmak daha iyidir.

Ecnebi memleketlere hasredilecek seferlerden kâr temin edilmese bile, hasıl olacak ziyan memleket içinde temin edilecek temettü ile kapatılacaktı. Zira Seyrisefain'in vazifesi ticarî olmaktan ziyade millî olmalıdır. Nitekim kabotajın Türk sancağına hasrından evvel şarkı karipte limanlarımıza uğrayan Lloyd, Paquet gibi ecnebi kumpanyaları hem ticar ve hem de kabotaj fikriyle hareket ediyorlardı.

Fakat acaba Seyrisefain birçok imtiyazlardan müstefit olmasına ve mesela Kılavuzluk, Römorkaj ve sevahili mütecavire için imtiyazı hususiyelere sahip olmasına rağmen, şimdiki halde kârda mıdır?

15 Milyon lira sermayesi olan bir şirketin kâr etmesi, borçlu olmaması lâzım değil midir? Buna maalesef müspet cevap veremeyiz. Sevahili mücahivereden temin edilen yarım milyon liraya yakın temettü diğer hatların masrafına gidiyor.

Görülüyor ki şimdiki vaziyet hem Seyrisefain'in açık olmasına, hem de umumiyetle Türk vapurculuğunun ademi inkişafına neden olur. Şimdiki haksız rekabetten şikayet eden vapurcularımızı bir tarafa bırakın gibi bir vaziyet alması hazindir.

Seyrisefain diyebilir ki, millî vapurculuk kumpanyaları müteaddit hatların ihtiyacını temin edecek vesaitte sahip değil. Biz de buna karşı deriz ki, bugünkü elim hâl olmasa vapurcular mükemmel vapur temin edeceklerdir. Nitekim Yunanistan'da bütün büyük vapurlar hususi kumpanyalarıdır.

Aralarında anlaşma olmamış mı? Vapurcularla devam eden ihtilaf, ahiren Seyrisefain Meclisinde görüşüldü. Bu toplantıda Millî Vapurcular da hazır bulundular. Bunların görüşleri ve iddiaları muhik görülmekle beraber bundan hiçbir olumlu netice çıkmadı.

Milli Vapurcular Birliği'nin 21 Nisan 1930, Pazartesi günü genel kurul toplantısında Yelkencizâde Lûtfü Bey Başkan seçiliyor



Cumhuriyet Gazetesi Milli Vapurcular Birliği'nin 21 Nisan 1930 günü genel kurul toplantısı yaptığını ve bu toplantıda yönetim kurulu seçimiyle Yelkencizâde Lûtfü Bey Başkan seçildiği haberini birinci sayfadan vermiştir.

Bu haberde şöyle denilmektedir; "Toplantıda Milli Vapurcuların maruz kaldıkları güçlükleri berteraf etmek amacıyla teşkili ileri sürülen şirket meseleleri görüşülmüştür.

Müteakiben görev süresi sona eren idare heyeti yerine yeni yönetim kurulu seçimi yapılmış ve Yelkencizâde Lûtfü Bey Başkan, Tavilzâde Hakkı Bey ikinci Başkan, Hafız Hüseyin, Adnan Barzilay, Kalkavanzâde Rıza, Sadızkâde Fehmi, Sofuzâde Sudi Bey üye seçilmişlerdir.

Fotoğraftakiler (Soldan)  
Yelkencizâde Lûtfü,  
Tavilzâde Hakkı,  
Hafız Hüseyin, Adnan  
Barzilay, Kalkavanzâde  
Rıza, Sadızkâde Fehmi,  
Sofuzâde Sudi.  
Kaynak: Cumhuriyet  
Gazetesi arşivi.



### Dört armatörlük şirketi "Müttehit Vapur Kumpanyaları" adıyla birleşiyor

Posta vapurculuğunda daha organize olmak amacıyla önce Yelkencizâde ve Sadızkâde şirketleri 1932 yılı Nisan ayında birleşerek ortak program yapma kararını almıştır. İki şirket Karadeniz hattına en seri ve vapurlarını tahsis etmişler ve her Pazartesi ve Perşembe günü İstanbul Sirkeci'den hareketle Zonguldak, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Görele, Vakfıkebir ve avdette aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci arasında her hafta muntazam seferlere başlamışlardır.



"Limanımızdan Hareket edecek Vapurlar" sütununda Yelkencizâde ve Sadızkâde şirketlerinin birleşerek müşterek seferler uyguladığı ilan edilmektedir. Aynı sütunlarda Tavilzâde ve Hantalzâde vapurlarının ilanları yer almaktadır. Bu ilanlar posta vapurculuğu devletleştirilinceye kadar günlük gazetelerde yoğun şekilde devam edecek ve devletleştirme sonrasında tamamıyla kaybolacaktır. 14 Nisan 1932 Cumhuriyet Gazetesi

Diğer vapurcularımızın da emeklerini ve sermayelerini birleştirerek bu iki kumpanyayı taklit etmeleri, memleket ticareti bahriyesinin inkişafını isteyen herkesin en belli başlı arzularından biridir."<sup>(53)</sup>

Büyüme devam etmiş ve Alemdarzâde Mehmet ve Ahmet Vapurları Şirketi, Yelkencizâde ve Sadızkâde şirketleriyle birleşerek "Müttehit Vapur Kumpanyaları" adıyla bütün sahillerimizde Türkiye en büyük posta servislerini yapmak üzere güç birliğine gitmiştir.

Yelkencizâde ve Mahdumu Kumpanyası, Bulgar Seyrisefain Ticaret Şirketi ile "Türk - Bulgar Müttehit Vapurları" hattını kurarak, Türkiye ve Bulgaristan'la, İspanya, Fransa ve İtalya limanları arasında muntazam seferlerine 15 Mart 1934 tarihinden itibaren başlamıştır.

Şirket adına verilen ilanlarda "Bu seferler için 5 ilâ 7 bin ton hacmi istiyabisindeki seyrisseir ve lüks konforu havi vapurlar, beyneminel birinci sınıf şahadetnameyi haiz: ERZURUM, MARIA LUISA, VATAN, BALKAN vapurları tahsis edilmiştir. Seferler her on günde bir icra edilecektir. Vapurlarda lük, birinci, ikinci ve üçüncü sınıf kamaralar mevcuttur" denilmektedir.

### Önce Yelkencizâdeler ve Sadızkâdeler şirketlerini birleştiriyorlar

Basında yeralan haberlere göre, "Deniz ticaretimizin senelerden beri sürüp gelen bir derdi vardır! Milli vapurcular arasındaki rekabet.

Bu rekabetin önlenmesi için zaman zaman teşebbüsler yapılır, kararlar verilir. Fakat neticede hastalık tekrar nükseder. Trabzon'a 40 kuruşa yolcu nakline kalkışıldığını duyan, deniz ticaretine yatırılan milli sermayenin uçuruma sürüklenmek tehlikesi karşısında müteessir oluruz.

Dün aldığımız dikkat çekici bir habere göre, bu derdin ortadan kaldırılması yolunda ilk kat'i ve tesirli adım atılmıştır.

Milli vapurcularımızdan Yelkencizâde ve Sadızkâde kumpanyaları birleşmeye karar vermişlerdir. Bu iki kumpanya vapurcular arasında ön safı işgal eden kumpanyalardandır. Mevcut vapurların ilaveten Avrupa'dan iki büyük posta vapuru daha alacaklar ve beraberce çalışacaklardır.

53) Yelkencizâdeler ve Sadızkâdeler, 13 Nisan 1932 Cumhuriyet Gazetesi.

Yük ve yolcu navlunlarında azamî tenzilât yapılacaktır. Fazla tafsilat için Sirkeci Yelkenci Hanı'nda Yelkencizâde Vapur İdaresi'ne ve Galata'da Merkez Rıhtım Hanı'nda 7 numarada Bulgar Vapur acentalığına müracaat edilecektir.

## **Milli Vapurcular Birliği'nin karşısındaki Gümrük Vergisi sorunu**

Hükümet İthalat Gümrüğü vasıtasıyla, Millî Vapurcular Birliği bünyesinde yeralan ve 1340 (1924) senesinden evvel ithal edilmiş 23 vapur için gümrük ithal vergisi isteyince, ortalık karışmıştır.<sup>(54)</sup>

Vapurcular bu talebi tamamiyle haksız buldukları cihetle Ankara'ya bir heyet göndermeye karar vermişlerdir.

Vapurculardan istenen para buhran dolayısıyla vapurlarının büyük bir kısmının bağlı bulunduğu ve vapurcuların zarar ettikleri günlerde, çok zor bir durum meydana getirmiştir. Yalnız dört vapurculardan on vapur için 40 küsur bin lira istenmektedir.

Cumhuriyet Hükümeti I. Dünya Harbi'ne 69,000 grostonluk bir ticaret filosuyla girmiş, harpten 15,000 tona inmiş küçük ve çok yaşlı gemilerle çıkmıştır.

Hükümet 1929 yılında bir yasa neşrederek Türkler ve Türk şirketleri tarafından çalıştırılan ve Türk gemi siciline kayıtlı gemilerin 1929 senesine kadar olan Gümrük Vergisi'ni affetmiş, 1930 senesinde yeniden yayınladığı birdiğer yasayla gümrük resmî'nde muafiyet sınırını 1935 senesine kadar olan temdit etmiştir.

Bu yasa uyarınca İthalat Gümrüğü vapurculardan 1340 tarihinden evvel alınmış olan 23 vapurun gümrük vergisini istemektedir. Halbuki Vapurcuların kesin olan verilerini içeren belgelerine göre bu vapurlar için gümrük vergisi istemek mümkün değildir. Zira:

1 - Bu gemiler ikisi hariç olmak üzere, bugünkü sahiplerinin eline geçmeden önce İstanbul limanına ithal edilmiş ve İstanbul limanını bağlama limanı seçmişlerdir. Vapurcularımız Mütareke yıllarında zaten Türkiye limanlarına ithal edilmiş olan bu gemileri satın almışlar, yoksa yabancı memleketlerden alıp getirmiş değillerdir. Eğer gümrük vergisi vermek lazım gelirse vapurcularımız değil, daha evvel bu vapurları İstanbul limanına getirenlerin gümrük vergisi vermeleri gerekir.

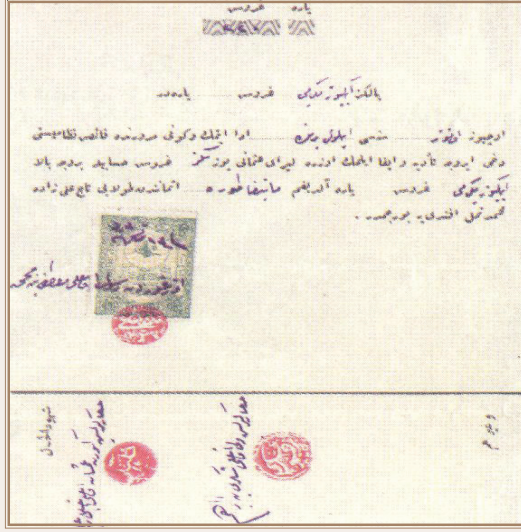
2 - Gümrük İdaresinin şimdiki gemi sahiplerinden gümrük vergisi almaya kalkışması, fazla gümrük vergisi almak amacını taşımaktadır.

Gümrük idaresi devletin sırf deniz ticaretini himaye maksadıyla yaptığı bir kanun hilafına vapurcuları şu sıkıntılı bir zamanda mühim paralar vermeye zorlamaktadır. Bu haksızlığa hükümetin müsaade etmeyeceği beklenmektedir.

54) Cumhuriyet 12 Şubat 1932.



## Geçmiş zaman olur ki.



**Giresun Hilal Vapurları armatörü Tacalizâde Ahmet Bey'e ait Sened.**

**13 Temmuz 1931**

**Vapur rekabeti**

**Karadeniz'de tonu 1 liraya eşya taşıyor!**

Seyrisefain İdaresi ile Millî Vapurcular Birliği arasındaki anlaşmanın bozulmasından sonra, Karadeniz'deki iskelelere hergün vapur çalıştırılmaya başlanmıştır.

İktisat ve Sami adındaki iki vapur da Karadeniz'deki seferlerine devam etmekte ve tonu 1 liradan eşya taşımaktadır.

Vapur sahiplerinden Armatör Rıza Bey şöyle demiştir: *"Seyrisefain İdaresi bir devlet şirkettir. Bununla devletle rekabet olamaz. Biz rekabeti kendi aramızda yapıyoruz demektir! Çünkü aramızda birlik ve dayanışma yoktur. Karşımızda hiçbir kumpanya bizimle rekabet edemeyecektir. Şilepçilik Türk armatörlerinin elinden gidiyor. Bana kalırsa Seyrisefain İdaresi bütün armatörleri toplayıp büyük bir Seyrisefain şirketi haline koymalıdır. Böyle giderse bu rekabete kimse dayanamayacak ve millî servet için ciddi bir tehlike meydana gelecektir."*

**27 Temmuz 1931**

**Su ve buz buhranı başladı**

Şiddetli sıcakların devam etmesi şehirde su ihtiyacını artırmaktadır. Su alabilmek için sakalar ve mahalle halkı akşam geç saatlere kadar çeşmelerin başında beklemektedirler.

Çeşmebaşlarındaki kalabalığın artmasının sebebi suların sık sık kesilmesidir. Çeşme başlarında en çok bekleyenler sakalardır.

Bent suları henüz bitmemişse de ciddi şekilde azalmıştır.

Diğer taraftan uzak semtlerde buz buhranı vardır. Buzcu dükkanları önünde saatlerce buz almak için bekleyip, alamadan dönenler çok sayıdadır.

**Praga Gemisiyle gelen Amerikalı öğrenciler**

Praga gemisiyle şehrimize gelen Amerikalı öğrenciler Venedik'e hareket etmişlerdir. Gemileri Çanakkale'de duracak ve talebeler Boğazın bir yakasında diğer yakasına yüzerek geçeceklerdir. Amerikalı talebeler şehrimize bugüne kadar dört defa gelmişler ve dönüşlerinde Çanakkale Boğazı'nda bir sahilden diğer sahile yüzerek geçmişlerdir.

## 22 Nisan 1930

### Milli Vapurcular Birliği'nin 21 Nisan 1930 günkü içtimaından (Toplantısından) bir intiba

Milli Vapurcular Birliği Umumi Heyeti 21 Nisan 1930 günü toplanmışlardır.

Toplantıda vapurcuların maruz kaldıkları müşkülâtı bertaraf etmek üzere teşkili ileri sürülen şirket sorunları görüşülmüştür. Müteakiben görev süresi sonbulan idare heyeti yerine şu üyeler seçilmişlerdir:

Yelkencizâde Lûtfü Bey başkan seçilirken, Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey ikinci başkan ve Hafız Tavilzâde Hüseyin, Adnan Barzilây, Kalkavanzâde Rıza, Sadıkszâde Fehmi ve Sofuzâde Sudi Beyler üyeliklere seçilmişlerdir.

### Seyrisefain Bütçesi

Seyrisefain Umumi Müdürü Sadullah Bey, 21 Nisan 1930 günü Ankara'dan İstanbul'a gelmiştir.

Sadullah Bey kendisiyle görüşen Cumhuriyet Gazetesi muharririne Seyrisefai'nin 1930 bütçesinin takriben beş milyon lira derecesinde olduğunu bütçede tasarruf maksadile tensikat yapılması mevzuu bahsolmadığını söylemiştir.

Sadullah Bey 22 Nisan günü Yalova'ya gidecektir.

### Mesajeri Maritim kumpanyasının mantıksız bir teklifi

(Lotüs) vapurunun hareketinden bir gün evvel ihracat tacirlerimiz haberdar edilmiş ve mallar tam vapura tahmil edileceği sırada vapur idaresi her vakit kendi vapuru ile sevkiyat yapılması teahhüt edilmediği takdirde malları kabul etmeyeceğini bildirmiştir.

Bu vaziyet karşısında şaşırın ve böyle bir teahhüt altına girmek istemiyen tacirlerimiz şikâyet etmişler ve mallarını yüklemeye muvaffak olmuşlardır.

Bu hususta İstanbul Ticaret müdürü Muhsin Bey demiştir ki: "Evet yumurta tacirleri bana müracaatla müşkülât çıkarıldığından bahsettiler. Bir memur göndererek mes'eleyi bertaraf ettim. Bu manasız teklif ve tesir tekerrür ederse kumpanya hakkında takibat yapılacaktır.»

Seyrisefain İdaresi'nin Hükümet kararıyla Millî Vapurcuların posta vapurculuğu sahasından silip çıkartmak üzere başlattığı kampanya, bir bakıma millî teşebbüs sahipleriyle devlet anlayışı karşı karşıya getirmiştir. Bu anlaşmazlığı Seyrisefain İdaresi Müdürü Sadullah Bey'in körüklemesi Millî Vapurcuları fena halde sınırlendirmiş ve Hükümetin müdahalesini talep etmişlerdir.

21 Mayıs 1931 tarihi itibarıyla basın haberlerinde Seyrisefain ile Millî Vapurcular arasında devam eden toplantıların anlaşmazlık yüzünden yarım kaldığı belirtilerek şöyle denilmektedir; "Milli Vapurcular Birliği Seyrisefain İdaresi'nin ucuz tarife tatbik etmeye başlaması üzerine meseleye Hükümetin müdahale etmesini istemiştir. Bir hükümet müessesesi olması hasebiyle Hükümetten yardım almakta olan ve Kadıköy, Adalar, Kılavuzluk ve Römorkörcülük gibi imtiyazlarla ve gayrimenkullerinden yıllık yaklaşık bir milyon lira kira geliri olan bir devlet işletmesini, kendi hizmetlerinden başkaca geliri olmayan Millî Vapurcular Birliği'nin koruyucusu olması daha mantıklı görülmelidir, zannederiz.



Anayasamızın serbest ticaret hakkında bahsettiği serbestiye rağmen daha ilk temastan beri fazla sefer ve fazla masraf ihtiyar edecek olan Karadeniz'deki Millî Vapurculardan fazla hisse almak zihniyetini takip eden ve daha doğrusu bu hattaki vapurların serbest ticareti için Seyrisefain bir nevi tekel hakkı vermelerini âmir bulunan Seyrisefain İdaresi'nin önerilerinden birçok maddeler mahza bir anlaşma sağlamak için Millî Vapurcularımız tarafından kabul edilmiştir.

## Vapurcular Seyrisefaine fena halde içerlediler

Seyrisefain idaresinin tarifelerde tenzilât yapması vapurcuları telâşa düşürdü

### Vapurcular Hükûmetin müdahalesini istiyor

Seyrisefain idaresile vapurcular birliği arasında cereyan eden müakerat akım kalmıştır. Vapurcular Birliği Seyrisefain idaresinin ucuz tarife tatbik etmesi üzerine mes'eleye hükûmetin müdahalesini talep etmişlerdir.

Dün Vapurcular Birliğinden aldığımız atideki mektup, vapurcuların noktai nazarını hulâsa etmektedir:

«Bir hükümet müessesesi olmak fatile hükümetten muavenet görülmekte olan ve Kadıköy, Adalar, klârluk, romörkürçülük gibi imtiyazlarla ve gayrimenkulünden senevî bir milyona yakın iradi da bulunan müessesenin kendi yağıyla kavrulmak mecburiyetinde olan millî vapurcularla bir itilâf müzakereinde hamî bir vaziyette bulunması abt mantıktır, zannederiz.

Teşkilâtı esasîye kanunumuzun serbestî ticaret hakkında bahsettiği serbestiye rağmen daha ilk temastan beri fazla sefer ve fazla masraf ihtiyar edecek olan Karadeniz'deki millî vapurculardan fazla hisse almak zihniyetini takip eden ve daha doğrusu bu hattaki vapurların serbestî ticaret için Seyrisefaine bir nevi hakkı inhisar vermelerini âmir bulunan Seyrisefain İdaresi'nin önerilerinden birçok maddeler mahza bir anlaşma sağlamak için Millî Vapurcularımız tarafından kabul edilmiştir.



Vapurcuları fena halde kızdıran Seyrisefainin Müdürü Umumiî Sadullah Bey

sinin teklifatından bir çok maddeler mahza bir itilâf elde etmek için millî vapurcularımızca kabul edilmiştir. Dikte ettirmek istediği ve millî vapurculara atıl bir hale koyacak olan bütün arzularının is'af edilmemesi karşısında Seyrisefain idaresinin berayı tehdit Karadeniz hattında mühim tenzilât ilân etmiştir. Millî vapurcular, her iki taraf müddeliyatını isma ile makul ve haklı bir itilâf akti için hükümeti Cumhuriyetimizin âdil müdahalesini istihama karar verdiklerini arz ve izah

Seyrisefain'in dikte ettirmek istediği ve Millî Vapurculuğu çalışamaz hale koyacak olan bütün arzularının is'af edilmemesi karşısında Seyrisefain İdaresi'nin berayı tehdit Karadeniz hattında çok önemli bir indirime gitmiştir. Millî Vapurcular her iki tarafın beklentilerini değerlendirerek makul ve haklı bir anlaşma imzalamak için Cumhuriyet hükümetimizin âdil müdahalesini istihama karar vermişlerdir."

13 Mayıs 1933

İstanbul Ticaret Odası Deniz Şubesi'nin neşrettiği "Ticaret Filomuz" başlıklı raporunda şu açıklama yer almaktadır; "Ticaret filomuzun mevcudu 218 vapurdur. Bunların safi tonilatosu toplamı 112,100'dür. Filoya son zamanda 'Altay' ve 'Neptün' isimli iki vapur daha katılmıştır."

İstanbul Ticaret Odası Deniz Şubesi'nin mütalaasına göre; gerek hükümetçe ve gerekse Millî Vapurcular Birliği tarafından müteakip tedbirler alınırca, ticareti bahriyemiz daha ziyade inkişaf edecektir.

1. Ecnebi memleketlere sefer yapacak gemilerimiz muhakkak klaslı ve sigortalı olmalıdır.
2. Muayyen bir tonajdan aşağı ve muayyen bir yaştan yukarı gemi alınmasına müsaade edilmemelidir.
3. Bellibaşlı küçük armatörlerin, küçük ve

yaşlı gemilerini bağlayıp gemilerini muayyen bir program dahilinde çalıştırmak üzere aralarında anlaşmaları sağlanmalıdır.

Bu noktalardan başka armatörlerin aralarında bir Navlun Ofisi kurmaları da öngörülmektedir.

**10 Ekim 1933****Vapurcular şirketi ay başında işe başlayacak**

9 Ekim 1933 günü hakem kararını kabul edenler ve etmeyen armatörler de toplantı yapmışlardır. Her iki taraf da iddialarında ısrar etmektedirler.

Vapurlarını yeni şirkete devir ve ferağ eden ve idare meclislerini seçen armatörler aralarında yeniden toplanmışlar ve şirketin teşekkülü hususunda lâzım gelen noksanların ikmalî için alınması lâzım gelen muhtelif tedbirler üzerinde çalışmışlardır. 21 vapuru temsil eden ve 62 armatörden ibaret olan bu kısım şirketin tabii şerait dairesinde teşekkül etmekte olduğu fikrindedirler.

Müessisler, şirket nizamnamesinin mahkemece tescili muamelesini takip ve ikmal etmek üzere bir avukata müştereken vekaletname vermişlerdir.

Tescil muamelesi ikmal edilir edilmez yeni idare meclisi faaliyete geçecek, idare meclisi reisi seçilecek, hatların taksimi ve yeni seyrüsefer programlarının tanzimi için Devlet Denizyolları işletmesiyle müzakerelere başlanacaktır.

Alâkadarlar, yeni şirketin 1 Kasım'dan itibaren faaliyete geçerek vapurlarını sefere başlatabileceği fikrindedirler.

**Karşı olanların görüşü**

Diğer tarafa gelince; Onlar da aynı gün toplanmışlar ve vaziyeti aralarında müzakere etmişlerdir.

Hakem kararını kabul etmeyen bu kısmın iddiası Deniz İşletme Kanunu'nun 6.cı maddesine istinad etmektedir.

Karşı olanlara göre hakem, bütün kararlarını geçen ayın 27.ci günü tebliğ etmiştir. Bu suretle kararlarının kanunun tayin ettiği müddetin haricinde, hakemlik san'atının kalmadığı zaman vermiştir. Mesela resmî kayıtlara göre; Tavilzâde, Yelkencizâde, Sadıkcizâde, Hantalzâdelerle Furuzan vapuru sahibi eylülün yedisinde, Hacı Ahmet ve Şeriki, Kemal, Bülent Vapurları sahipleri eylülün dokuzunda, Millet, Adnan, Adana, Bursa, Nilüfer, Asya vapurları sahipleriyle, Kocaeli Şirketi Eylülün onunda, Cide vapurunun sahibi de Eylülün 12'sinde hakeme itiraznamesini vermişlerdir.

Takdiri kıymet komisyonundaki vapurcular murahhasları ayın dokuzunda, hükümet muhrahhası da yine Eylülün onunda itiraz etmiştir. Muteriz vapurculara göre hakemin itiraznamelerinin verildiği günden itibaren 15 gün zarfında kararını vermesi lazım gelirken, bütün kararlarını Eylülün 27'sinde bildirmiştir.

**Yelkencizâde Lütfi Beyin söyledikleri**

Vapurculardan Yelkencizâde Lütfi Bey şunları söylemiştir:

*"Hakem Birinci Ticaret Mahkemesi Reisi Osman Bey kanun mucibince itiraznamelerin verildiği tarihten itibaren 15 gün içersinde kararını tebliğ edecekken bazısına 20 gün, bazısına da 22 günde kararını tebliğ etmiştir.*



*Yani hakemlik vaziyet mündefi olduktan sonra kararını vermiştir. Bu itibarla bütün vapurlara konulan kıymetler keelemyekün hükmündedir."*

Bundan başka hakemin kararını kabul etmeyenlerin iki iddiası daha vardır:

1 - Deniz işletme kanununun dördüncü maddesi mucibince yeni şirkete şerik olmak için icab eden kanuni bütün evsafı haiz bulunduğumuz gibi, yine kanunun tayin ettiği müddet zarfında İktisat Vekâleti'ne beyannamelerimizi verdiğimizden Şirket haricinde bırakılamayız.

2 - Şirketin 500 bin lira sermaye ile teşekkül etmesi lazımdır. Halbuki hakem kararı nazarı itibare alınsa bile muhtelif vaziyette bulunan vapurcuların mecmu sermayeleri 308,111 lirayı bulmaktadır.

Bu para armatörlerin mecmu vapurlarına konulan 803,134 liradan çıkartılsa şirketi teşkile çalışan vapurcuların 495,023 lira sermayesi kalır. Kanun mucibince 500,000 lira sermaye nakden tamamlanmadan faaliyete geçilemeyeceğinden evvelki gün yapılan tesis heyeti umumiyesininin de hukuki ve kanuni bir kıymeti yoktur.

#### **Müracaatlar henüz işleme konulmadı**

Vapurlara hakem tarafından konulan kıymetlere itiraz eden alakadarların İkinci Ticaret Mahkemesi'ne müracaat etmişlerdir.

Alakadarlar 9 Ekim 1933 gecesi geç vakte kadar bu müracaatın muameyle girmesi için lazım gelen kaydiye işlemlerini yaptırmadıklarından mahkeme heyeti henüz vaziyete müdahale etmemiştir.

Söylendiğine göre kaydiye muamelesinin geciktirilmesi muterizlerin vekilleri tarafından müdafaa hazırlıkları yapılmakta olmasından ileri gelmektedir.

Ağlebi ihtimal 10 Ekim günü kaydiye muamelesi icra ettirilerek mahkemeden karar istenecektir.

#### **13 Ekim 1933 Cuma**

### **Vapurcular anlaştılar**

Muterizler (karşı olanlar) dün Ticaret Müdüriyetinde yapılan bir toplantıda şirkete girmeyi kabul ettiler.

İstanbul Mıntıkası Ticaret Müdürü Muhsin Bey İktisat Vekaleti tarafından vapurcular ihtilatının halline memur edilmiş ve dün yapılan bir içtima neticesinde hakem kararına itiraz etmiş olan firmaların da şirkete girmeleri temin olunmuştur.

Yelkencizâde Lütfü, Naim, Paşabahçeli Cemal firmalarının hakeme itirazları ve gemileri ferağ etmemeleri üzerine, şirket heyeti umumiye içtimaı talik edilmişti. Bu firmalar da gemilerini hakemin takdir ettiği fiyatlara göre ferağ muamelesinin icrasını kabul ettiklerinden bu hafta içinde bir gün yarıda bırakılmış olan heyeti umumiye içtimaina devam olunacaktır.

Dünkü içtimada her iki tarafından hukuk müşavirleri hazır bulunmuştur. Muteriz firmalar kanuni yollara müracaatla yeni bir hüküm aldırarak ihtimaliyle vaziyetlerini muhafaza etmeyi arzu ettiklerinden, bu hakkın mahfuz tutulması da karar altına alınmıştır.

**Vapurculardan 25,000 lira isteniyor**

Vapurcular şirketinin teessüsü anında milli vapurlara kıymet takdiri için dört kişilik bir takdiri kıymet komisyonu teşkil edilmişti. Bu komisyon milli vapurlara kıymet takdiri hizmetine mukabil vapurculardan 25,000 lira istemiş, fakat alamamıştı. Komisyon parayı alabilmek için hükümete müracaat etmiştir. Para hükümetin delâletiyle alınamadığı takdirde komisyon vapurcuları dava edecektir.

**25 Şubat 1934 Cumhuriyet****Yelkencizâde Şükrü Bey'in Vefatı Nedeniyle**

Cumhuriyet Gazetesi'nde şu vefat ilanı yayınlanmıştır;

Ailemizin büyük reisi babamız Yelkencizâde Şükrü Bey'in başımızdan ebediyen ayrılmasından mütevellit keder ve üzüntüden gerek şifahen ve gerekse tahriren iştirak eden ve cenaze merasiminde hazır bulunarak elemelerimizin tahaffüfüne yardım eden bülcümle zavatı kirama en derin minnet ve şükranlarımızın takdimine muhterem gazetenizin tavassutunu rica ederiz.

Yelkenci ailesi namına

Oğlu - Lütfi

Damadı - Hilmi

**18 Haziran 1934****Erzurum ve Vatan Vapurları devletleştiriliyor**

Denizyolları İşletmesi İdaresi'nce Yelkencizâde Lütfü Bey'den mübaayası takarrur eden Vatan ve Erzurum vapurlarına ait satış muamelesi ikmal olunmuş ve iki gemi Deniz Ticaret Müdürlüğüne teşkil edilmiştir. Erzurum vapurunun bacası dün boyanmış ve Denizyolları İşletmesi'nin forsu konulmuştur.



## Geçmiş zaman olur ki.

**20 Ekim 1932**

### Vapurcular hâlâ ümidli

Millî Vapurcular beyanname vermeleri için verilen mühlet 27 gün sonra bitecektir. Böyle olduğu halde hiçbir kumpanya Seyrisefain İdaresi'ne bugüne kadar beyanname vermemiştir.

Vapurcular Birliği İkinci Reisi Hakkı Bey, İktisat Vekili Celal (Bayar) Bey'le görüşeceklerini belirtmiştir.

**15 Haziran 1933**

### Merhum Şeref'in tabutu eller üzerinde

Futbol Federasyonu Umumi Kâtibi, Beşiktaş Spor Klübünün umumi Kaptanı ve memleketin güzide evlatlarından biri olan Şeref'in ölümü derin üzüntü yaratmıştır.

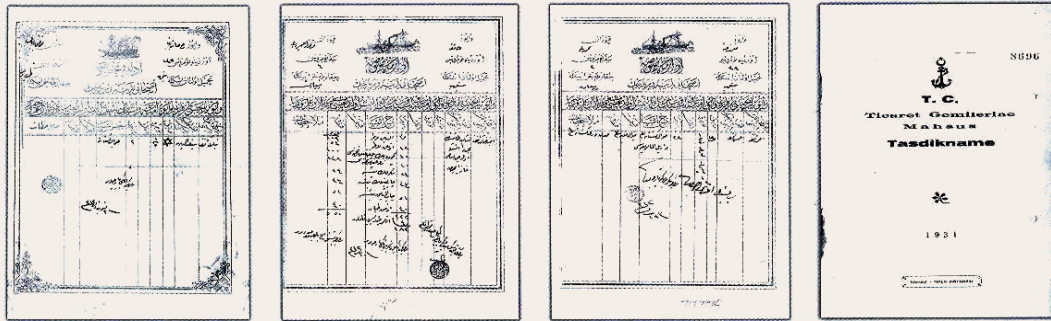
Ölüm haberini duyanlar Beşiktaş'ta toplanmışlardır.

Şeref'in cenazesi dün büyük bir kalabalık eşliğinden mezara tevdi edilmiştir.

### Vapurcular şirket kuruyor.

Beyanname verme süresi bu akşam bitmektedir.

Millî Vapurcular Birliği üyeleri oybirliğiyle bir vapurcular şirketi kurma kararını almışlardır. Kurucular bugün toplanarak yeni şirketin idare meclisini seçeceklerdir.



(Soldan) Alisaip Vapuru konşimentosu; Taif Vapuru Konşimentosu; Nimethuda Vapuru Konşimentosu; Hilal Vapuru 6 Ekim 1939 tarihli Ticaret Gemilerine mahsus Tasdikname.

Kaynak: İstanbul Müzayede, Efemera, A. Uğur Yeğin.

## Türk Armatörleri Birliği'nin kuruluş yıllarına ait belgeler

Yaptığım belge araştırmalarında basın kayıtlarından hareket ederek 1926 tarihli gazetelerde Milli Vapurcular Birliği'ne ait bazı haberlere ulaştım.

Türk Armatörleri Birliği'nin resmî ilk örgütü olan Milli Vapurcular Birliği ve kuruluş tarihi 1926. Posta seferi yapan armatörler ayrıca tamamiyle ticarî amaçlı olarak 'Vapurcular Şirketi' ni kurmuşlar.

Devrin gazetelerinde "Millî Vapurcular Birliği" ifadeleri yer almakta.

Çalışmalarım ilerledikçe İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1926 - 1927 ve 1928 Seneleri Faaiyet ve Muamelâtına ait Umumi Rapor sayfalarında Türk armatörlerinin teşkilatlanma bilgilerine tanık oldum.<sup>(55)</sup>

Bu raporda "*İstanbul'un Liman İşleri hakkında Oda Mütaleası ve Temennileri*" başlıklı bir başka rapor yer almakta.

Cumhuriyet gazetesi arşivini incelerken 27 Mayıs 1931 tarihli nushasında "İtilâfname İmzalandı" başlıklı kısa bir haber Millî Vapurcular Birliği hakkındaki haber şöyledir: "*Seyrisefain ile Vapurcular arasında aktedilen itilâfname (Anlaşma) dün saat on ikide Seyrisefain İdaresi'nde imzalanmıştır. İtilâfname beş nusha olarak tanzim edilmiş ve birer nusha itilâfa dahil olan Sadızkâde, Yelkencizâde, Alemdarzâde kumpanyalarıyla, Seyrisefain'e verilmiş, diğer bir nusha da noterde kalmıştır.*

*Seyrisefain namına itilâfnameyi İşletme Müdürü Burhan Bey imza etmiştir. İtilâfname yarından itibaren meriyete girecektir.*"<sup>(56)</sup>

1931 yılı Haziran ayı sayfalarında "*Vapurcular yine rekabete başlıyor*" başlıklı bir haberde Vapurcuların feshine karar verdikleri Karadeniz İtilâfnamesi dolayısıyla netice olarak yeni bir durum meydana geldiği belirtilerek şöyle denilmekte:<sup>(57)</sup>

Seyrisefain İdaresi Vapurcular anlaşmayı feshettikleri takdirde geniş bir rekabete hazırlanmaktadır. Dün Seyrisefain İdaresi'nden öğrendiğimize göre, şayet Vapurcular fiyatı kıracak olurlarsa, Seyrisefain İdaresi ücretleri son hadde indirecektir.

Diğer taraftan Vapurcular kendi aralarında karşı bir blok tesis ederek Seyrisefain idaresiyle rekabete karar vermişlerdir. Hatta, Yelkencizâde Şükrü Bey'in bilhassa bu sorun için Samsun'dan İstanbul'a geldiği ve Birlik Başkanı Muzaffer Bey'in de dahil olduğu bir toplantıda Seyrisefain idaresiyle rekabete karar verildiği ve bunun için de bazı önlemler kararlaştırılmadığı söylenmektedir.

Muhtelif vapur armatörlerinin bu konuda fikir birliğiyle söylediklerine göre anlaşmanın suya düşmesine sebep Seyrisefain idaresinin hasılatın yüzde elisini almak istemesi ve kendilerine Karadeniz sahasında iş bırakmamasıdır.

Vapurcular, Seyrisefain idaresinin büyük vapurları olduğuna göre bu rekabeti Karadeniz'de değil, yabancı memleketlerine sefer yapmak suretiyle yabancı vapur şirketlerine yapması lâzım geldiğini ileri sürmektedirler.

Vapurcular bu hafta zarfında tekrar toplantı yaparak sekiz hazirandan sonra serbest seferler için bazı önlemler ve kurallar tesis edeceklerdir.

55) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1926 - 1927 ve 1928 Seneleri Faaiyet ve Muamelâtına ait Umumi Rapor, Hazırlayan H.Avni, 1935

56) Kaynak: Cumhuriyet 27 Mayıs 1931 S.2

57) Kaynak: Cumhuriyet 30 Haziran 1931 S.2



### Kömür Meselesi

İlk kuşak Türk armatörlerin hangi sorunlarla karşı karşıya olduklarını resmetmek adına, bazı haberleri bu sayfalara aktarmalıyız. Bunlardan biri gemilerin kömür ikmali sorunu olarak görülmektedir. 1931 tarihli bir gazete haberine göre, Zonguldak limanı henüz temizlenmemiştir. Mendireğin yanında batmış gemiler kurtarılamamıştır. Bu yüzden vapurlara zorluklar içinde kömür verilebilmektedir.



Vapurlar kömür alabilmek üzere nöbet beklemekteydiler. İktisat Vekâleti'nin son bir emrinin bu zorlukları daha da artırdığı söylenmektedir. Bu emre göre Seyrisefain ve trenler ve fabrikalar için kömür almak isteyen vapurlar nöbete tâbi olmayacaklardır.

Diğer vapurcular ve seyrisefain demiryolları idaresi gibi müessesata kömür veremeyenler bu vaziyetten şikayet ediyorlar. Bir vapurcu bu kararın bir kısım kömürçülerin ve vapurcuların aleyhinde bir netice verdiğini söylemiştir.

Yelkencizâde Lûtfi Bey, bu sorunlardan bahsederken, şu şikayette bulunmuştur:

İktisat Vekâleti'nin kararından ancak Seyrisefain İdaresi ve Barzılay kumpanyası istifade ediyor. Bizim bir şilebimiz bir ayda ancak 1200 ton kömür alabildi.

Bundan başka yabancı vapurların da kömür almak için haftalarca beklemek zorunda kalmaktadırlar. Bu kadar beklemeye vakti müsait olmayan yabancı vapurları kömür ikmalini başka limanlardan yapmaktadırlar.

Diğer taraftan verilen bilgiye göre, havalar tamamıyla açıldığında vapurlara mavnalarla kömür vermek kabil olacağından vaziyet bir parça daha kolaylaşacaktır.<sup>(58)</sup>

### Mutlu bir cemiyet haberi; Evlenme

Samsun Ticaret Odası Reisi muteber tüccarlardan Yelkencizâde Şükrü Bey'in kerimesi Leman Hanım'la, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası raportör muavini Mürefte eşrafından Ali Paşazâde İbrahim Hilmi Bey'in oğlu Mustafa Hilmi Bey'in evlenme merasimi yapılmıştır. Tarafeyne saadetler temenni ederiz.

58) Kömür Meselesi, Akşam, 14 Mart 1931 S.3

### Millî Vapurcular Birliği Ankara'da temaslarına devam ediyorlar

1932 yılına ait Cumhuriyet Gazetesi arşivinden bazı örneklerde şu haberlere rastladım;

Millî Vapurcular Birliği tarafından Ankara'ya gönderilen heyet azasından Yelkencizâde Lûtfi Bey, dün şehrimize avdet etmiştir. Lûtfi Bey Ankara temasları hakkında bir muharrimize demiştir ki:

- Hükümetimizin vapurcularla Seyrisefaini birleştirmek üzere hazırladığı proje henüz Büyük Millet Meclisi'ndeki emcümende müzakere edilmemiştir. Biz Ankara'da lâzım gelen makamat ile temas ederek maruzatımızı bildirdik. Birlik Reisi Muzaffer Bey Ankara'da kaldı. Ön görüşümüzün çok esaslı ve mühim kısımları vardır. Neticeye intizar etmekteyiz.<sup>(59)</sup>

#### Vapurcular yeniden bir heyet gönderiyor

#### Vapurculuk Şirketine ait kanun yakında çıkacak - Vapurcuların dünkü toplantısı

Hükümet tarafından (Türk Posta Vapurculuğu Anonim Şirketi) teşkili için bir lâyiha hazırlandı ve Meclise sevkolunduğu malûmdur.

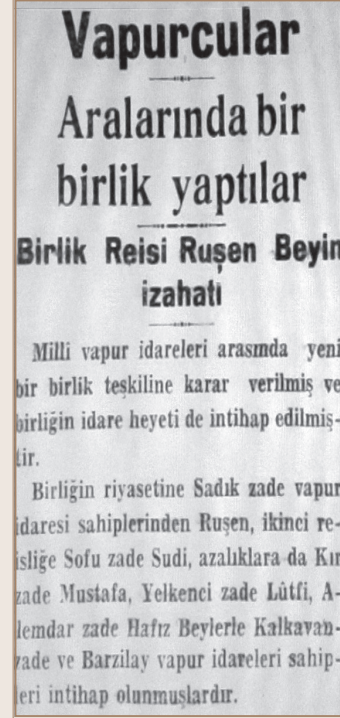
Şehrimizin alâkadar mehafiline gelen malûmata göre lâyiha önümüzdeki ayın ilk haftasında Meclisten çıkacaktır. Lâyihanın kesbi kanuniyet etmesini müteakip bir muhammin heyeti Seyrisefain idaresiyle diğer millî vapurcuların yeni şirkete intikal edecek olan vapurlarını muayene ve bunların kıymetlerini tesbit eyleyecektir. Her şirket, inhisarın sermayeyi mütedavilesine mevcut vapurlarının tayin olunacak kıymeti nisbetinde iştirak edecek ve hisse senedi alacaktır.

Mütehassısların kanaatine göre Seyrisefain idaresinin Karadeniz ve Akdeniz hatlarında işleyen vapurlarının kıymeti bir huçuk milyon lira tutmaktadır.

Millî vapurcuların vapurları da 700 - 800 bin lira raddesinde tahmin edilmektedir.

Seyrisefain İdaresi, yeni şirketin teesüsünden sonra yalnız Kadıköy, Adalar ve Yalova'ya vapur işleteceği ve kılavuzluk işleriyle Yalova Kaplıcaları'nı idare edeceği için bu şeyi anlayabiliriz.

Bu yeni şeklin iyi veya fenalığı hakkında da bir şey söylemeye selahiyettar değilim. Tabiidir ki, hükümet bu işe karar verirken yetkili ve uzman kimselerin fikir ve görüşlerini almış olmalıdır.



Milli Vapurculuk idareleri 1930 yılında aralarında yeni bir birlik kurmanın yanında bir de anonim şirket kurmak üzere teşebbüste bulunmuş ve Vapurculuk TAŞ tescil edilmiştir.

59) Cumhuriyet gazetesi, 20 Mayıs 1932, sayfa 1.



### Vapurcular şirkete girmeyecekler mi?

Vapurcular buradaki içtimalarına devam etmektedirler:

1. Kabotajın temini hususunda hükümetçe ileri sürülen bütün endişeleri tatmin edecek tedabirin Vapurcular tarafından itihaz olunması,
2. Hükümet lüzum gösterirse Vapurcular arasında müteaddit veyahut hepsinin iştirak edeceği millî bir şirket teşkil olunması.
3. İnhisar şeklinde bir idare ile Vapurcuların ticarî faaliyet ve menfaatlerinin teminine imkân görülmediğinden böyle bir şirkete iştirak edilmemesi.
4. İcap eden makamlarla bu hususta temaslarda bulunmak üzere Yelkencizâde Lûtfü, Sadıkzâde Ruşen Ankara'da temaslara devam edecektir.<sup>(60)</sup>

### İcra Tehir edildi.

#### Vapurcuların açtığı davaya başlandı.

#### Dün Milli Vapurcular Birliği'nde yapılan içtimada Ankara'ya gönderilecek heyet tefrik edildi.

Millî vapurcuların eski gemilere ait gümrük resmi meselesinden beşinci Hukuk Mahkemesinde Gümrük İdaresi aleyhine açtıkları dava ilk hamlede vapurcuların lehine bir cereyan almıştır. Gümrük İdaresi, vapurculardan istediği parayı, mallara haciz koymak suretiyle tahsil için icraya müracaat etmişti.

Vapurcular da, bunun mahkemenin vereceği karara kadar tehiri için Beşinci Hukuk Mahkemesi'ne müracaat etmişlerdi. Mahkeme, bu talebi kabul etmiş, gümrük resminden dolayı iddia edilen matlubatın muhakeme sonuna kadar alınmamasına karar vermiştir.

### Hükümet tahkikat yapıyor

Vapurcuların gümrük resmi mes'elesi hakkında İnhisar ve gümrükler Vekâleti'ne müracaat ettikleri yazılmıştı.

Ankara 23 (Telefonla) Vekâletten Milli Vapurcular Birliği'ne gelen bir cevapta meselenin etrafiyle tetkik edileceği bildirilmiştir. Dün bu hususta Ankara muhabirimiz de şu malûmatı vermiştir:

"Alâkadar Vekâletler Millî Vapurcular'la gümrük idaresi arasındaki ihtilafı tetkik etmektedirler. Bu hususta vapurcuların noktâi nazarı de kendi ağızlarından dinlenecektir."<sup>(61)</sup>

### Vapurcuların Hakkı

İlk adım: Gümrük 400 değil, 75 kuruş olacak

#### Millî Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu üyelerinden Hakkı, Muzaffer, Sadıkzâde Ruşen, Yelkencizâde Lûtfü, Kalkavanzâde Rıza ve Tavilzâde Hafız Bey'ler Ankara'ya gidecekler

Milli Vapurcular Birliği tarafından Ankara'ya gönderilmek üzere seçilen heyet Cuma günü hareket edecektir.

60) Cumhuriyet gazetesi, 20 Mayıs 1932, sayfa 1.  
61) Cumhuriyet Gazetesi 23 Mayıs 1932

Ankara'ya gidecek heyet için ayrılan Hakkı, Muzaffer, Sadıkhâde Ruşen, Yelkencizâde Lûtfü, Kalkavanzâde Rıza, Tavilzâde Hafız Bey'ler dün kendi aralarında bir içtima aktederek alâkadâr hükümet makamlarına ve Büyük Millet Meclisi azalarına verecekleri raporu hazırlamaya başlamışlardır.

Heyet azasından Hakkı Bey dün bu hususta şunları söylemiştir:

- Cuma veya Cumartesi günü Ankara'ya hareket edeceğiz. Hukuk Müşavirimiz Arifi Bey de bizimle beraber gelecektir. Heyete dahil arkadaşlarımla beraber toplanarak raporumuzu hazırladık. Şimdilik bunun teksiyle meşgul oluyoruz.

Muhtelif vesaike istinaden hazırladığımız bu rapor kat'iyen haklı olduğumuzu gösterecektir. Tesbit ettiğimiz neticelere vâkıf olacak olan hükümetimizin inhisara rıza göstermeyeceği kanaatindeyiz. İnhisar lehinde gösterilen delillerden birisi de küçük kabotaj seferlerinin intizama gireceğidir. Bu iddia yanlıştır. Çünkü seferler bugün bile tam bir intizam dahilinde cereyan etmektedir.

Tabiidir ki fırtınalı zamanlarda seferler bazen inkitaa uğramaktadır. Fakat bunun hakiki sebebi vapurlarımızı barındıracak limanlarımızın olmamasıdır. Burada bir noktaya işaret etmek isterim.

Dünkü içtimamızı yazan bir gazete bazı vapur kumpanyalarının inhisar lehinde olduklarını haber vermiştir. Bu haberi kat'yetle tekdip ederim. Hiçbir vapurcu arkadaşımız bu fikirde değildir.

Gümrükle aramızda olan ihtilafa gelince, biz bir taraftan mahkemeye müracaat etmekle beraber, diğer taraftan Ankara'ya bir memur göndermiştik. Bu memurumuzdan bugün bir telgraf aldık. Bu telgrafta deniliyordu ki; "Alâkadâr makamlar gümrük resminin yeni tarife mucibince ton başına 400 kuruş olarak değil, eski tarifeye göre 75 kuruştan tahsili lâzım geldiğini İstanbul Gümrüğü'ne bildirmişlerdir."

Bu itibarla davamızın birinci faslı kendiliğinden halledilmiş oluyor. Diğer safhaya gelince; Biz hâlen elimizde bulunan vapurların gümrük resimlerinin eski sahiplerinden alınması lâzım geldiğini bildirmiştik. Şimdilik bu hususta mahkemenin kararına intizar etmekteyiz.

Ankara'dan vâki olacak temaslarımızın iyi neticeler vereceğinden emin bulunmaktayız."<sup>(62)</sup>

### **Ankara'ya giden Vapurcular**

#### **Heyet bugün İktisat Vekili ile görüşecek**

Ankara 19 (Telefonla) - Buraya gelen Vapurcular heyeti azasından Yelkencizâde Lûtfü ve Sadıkhâde Ruşen Beylerle görüşüm. İktisat Vekâletinin hazırladığı lâyiha hakkında mütalealarının sordum. Dediler ki:

-İktisat Vekâletince vapurculuk hakkında hazırlanan lâyihanın Meclise takdim edilmek üzere olduğu bildirilmiştir.

Vapurcular Birliği İkinci Reisi Mütercimzâde Hakkı Bey ise: "Denizciliğimiz hakkında teşkili tasavvur olunan inhisarı menafi memleketle gayrikabili telif bulmaktayız. İktisadî hayatımızla hem ahenk olması lâzım gelen vapurculuğumuzda en uygun şeklin bittetik bulanabileceğine eminiz.

Bir iki gün içinde Ankara'ya tekrar giderek temaslarmıza devam edeceğiz." demiştir.



### Ticareti Bahriye Müdürleri Ankara'ya gidiyorlar

Millî Vapurcuların vaziyetiyle teşkili mevzuu bahsolan Vapur Şirketi meselesi hakkında İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nce tetkikat yapılmaktadır.

Balıkçılık Müfettişi Şevket, Ticareti bahriye Müdürü Zeki ve muavini Müfit, İzmir ticareti Bahriye Müdürü Necip Beyler İktisat Vekâleti'nin daveti üzerine dün Ankara'ya gitmişlerdir.

Alâkadarlar, Türk Posta Vapurculuğu şirketinin Eylül'e kadar faaliyete geçeceğini tahmin etmektedirler. İnhisarın vapurları bir renkte olacak, bir alâmeti farika kabul edilecektir. Seyrisefain ile Vapurcuların muhtelif limanlardaki acentelikleri lağvedilecektir. Bu meyanda Seyrisefain idaresi İskenderiye'deki acentesi ile olan mukavelesini de feshedecektir.

Yeni şirkete, Şirketi Hayriye Müdürü Yusuf Ziya Bey'in tayin edileceği söylenmektedir. Yusuf Ziya Bey Ankara'ya gitmiştir.

Seyrisefain Müdür Muavini Tahir bey bu mesele hakkında bir muhabire şunları söylemiştir:

- Teşkil olunacak vapur şirketi meselesi bir hükümet işidir. Bizim bu hususta hiçbir malûmatımız yoktur. Umumi Müdürümüz Sadullah Bey Ankara'dadır. O geldikten sonra her şey açıklanacaktır.<sup>(63)</sup>

63) Cumhuriyet Gazetesi, 20 Mayıs 1932

# Posta Vapurculuğu Kanunu

## İktisat Vekâleti yeni lâihayı hazırlıyor.

### Vapurcular Heyeti Ankara'dan döndü, dün fevkalâde bir toplantı yapıldı.

### Seyrisefainin Vaziyeti tetkik edilecek

Ankara 10 - (Telefonla) - İktisat Vekâleti Posta Vapurculuğu Kanunu'nu tadil edecek, lâihanın esaslarını hazırlamaktadır. Lâiha projesi iki üç güne kadar Heyeti Vekileye verilecektir.

Lâihanın ihtiva edeceği belli başlı esaslar şunlar olacaktır: Vapurcular 3 yahut 6 ay zarfında posta vapurculuğu yapacak bir şirket teşkil etmekle mükellef tutulacak. Bu şirket Seyrisefain'den ayrı olarak millî kabotajımızı temsil edecek, hükûmetin göstereceği iskeleler arasında vapur işletecektir.

Gerek Seyrisefain'in, gerekse yeni şirketin tarifeleri İktisat Vekâletinde tarafeyin mümessillerinden mürekkep bir komisyon tarafından tesbit olunacak, ve seyrüseferde bu tarife bilâkaydû şart tatbik edilecektir. Lâihanın diğer maddelerinde şirketin bundan sonra mubayaa edeceği vapurların evsafı şeraiti hamuliyesi ve yolcuların esbabı istirahatı mes'eleleri hakkında kayıtlar bulunacaktır.

Alınan habere göre İktisat Vekâleti Seyrisefain'in de vaziyetini tetkik ederek bu müessesenin asgarî masrafla idaresi ve tekemmülü için icap eden tedbirleri alacaktır.

## Vapurcular Heyeti döndü

Posta Vapurculuğu Kanunu'nun tadili mes'elesi hakkında hükûmetle temas etmek üzere Ankara'da bulunan vapurcular heyeti dün sabahki trenle şehrimize dönmüştür. Bu münasebetle dün saat 3,30 da Sirkeci'de Vapurcular Birliği binasında bütün millî vapur kumpanyaları sahip ve mümessillerinin iştirakiyle fevkalâde bir içtima aktedilmiştir. (64)



64) Cumhuriyet, Cuma, 11 Teşrinisâni 1932 S. 1



### Vapurcular Birliği'nde dünkü toplantı

Ankara 23 (Telefonla) – Alâkadar Vekâletler Milli Vapurcularla Gümrük İdaresi arasındaki ihtilâfı tetkik etmektedirler. Bu hususta Vapurcuların noktai nazarı da kendi ağızlarında dinlenecektir.

**Millî vapurcular dün toplandılar**  
 Millî vapur idareleri mümessilleri dün birlik merkezinde müdür Şevket Beyin riyasetinde bir içtima aktetmişlerdir.  
 İçtimada vapurcuların umumî menfaatlerini ihlâl eden yolsuz hareket mevzuu bahsedilmiş, badema gerek tarife ve gerek seyrüsefer işlerinde mütesanit bir program altında hareket edilmesi teklif ve tezekkür edilmiştir.  
 Müdür Şevket B. bir muharririmize vapurcular arasında bir anonim şirket teşkil edileceğine dair verilen haberlerin doğru olmadığı-

Millî Vapurcular Birliği kuruluşun ilk yıllarında çok yoğun çalışma faaliyetiyle Sorunlara çözüm aramaya çalıştı.

doğru yolun ve kabili tatbik tedabirin nelerden ibaret olduğu ve böyle bir şirketin memleket ticaretine yapacağı tesirleri görüşmek üzere alâkadar arkadaşlarla toplanarak mes'eleyi münakaşa ettik.

Rekabetin tevlit ettiği kötülükleri izale ve seyrüseferde intizam ve emniyet temini için lâzım gelen, kabiliyeti tatbikiyesi olan tedbirleri tesbit ederek bu husustaki noktai nazarımızı ve fikirlerimizi bir arıza halinde hükümete ve milletvekilerimize bildirmeye karar verdik.

Bugünkü heyeti umumiye toplantısında intihap edilen Yelkencizâde Lûtfü, Sadıkcâde Ruşen, Mütecimzâde Hakkı, Tavilzâde Hafız Hasan, Kalkavanzâde Rıza, Birlik Müdürü Muzaffer Beylerden mürekkep heyetimiz bu hafta Ankara'ya gidecektir. Heyet ticareti bahriyemizin daha ziyade inkişafı hususunda derpiş ettiğimiz tedbir ve çareleri alâkadar makamlara etrafiyle bildirecektir.

Sorunlarımıza ve önerilerimize muttali olacak hükümetin tekel fikrinden tamamen feragat edeceği kanaatinde bulunuyoruz."<sup>(65)</sup>

VapurcuLar Birliği heyeti umumiyesi dün ikinci defa ikinci Reis Hakkı Bey'in riyasetinde, Birlik binasında bir içtima aktetmiştir.

Bu içtimada hükümetin deniz nakliyatının bir inhisar şeklinde idaresine taraftar bulunduğu hakkındaki şayialar müzakere edilmiştir.

Hayli uzun süren içtima çok hararetli olmuştur. Bütüm milliî vapur kumpanyaları sahip ve mümessilleri bu toplantıya iştirak etmişlerdir.

Toplantıya riyaset eden Hakkı Bey, kendisiyle görüşen bir muharrimize şu izahatı vermiştir:

-iktisat Vekâleti'nin hususi eşhas ve şirketlere ait gemilerle Seyrisefain İdaresi'na ait gemilerin kıymetlerini ehli vukufa tesbit ettirerek bir anonim şirket tesisi ve kabotaj hakkını inhisar altına alıp bu şirkete devretmek tasavvurunda bulunduğunu öğrendik.

Bu fikte taraftar görünmek isteyenler esbabı mucibe olarak şu mütaleaları ileri sürmektedirler:

1. Millî sermayeleri rekabet yüzünden zararla eriyip mahvolmaktan korumak.
2. Kabotaj işlerimizin muntazaman görülmesini temin etmek.

Bu düşünceye vüsul için takip edilmesi lâzım gelen en

65) Cumhuriyet, 23 Teşrinisâni 1932 S.5

## Garip bir mektup!

### Yelkenciler Seyrisefain idaresinin itirazından mı çekindi?

Millî Vapurcular Birliği ile Seyrisefain idaresi arasındaki rekabet ve çekişmelerin anlaşılmasına çalışılmaktadır.

Sonuçta anlaşmazlıkların çözümlenmesi için her iki tarafın birbirinden şikayetlerini ve sorun hakkındaki fikirlerinin ve görüşlerini açıklamaları beklenirken, aralarında iki cepheli değil, Millî Vapurcular Birliği üyelerinin kendi aralarında da rekabet ve anlaşmazlık içinde oldukları gazetelere yansımıştır.

Basındaki iddiya göre esasen bu anlaşmazlık yalnız Millî Vapurcular Birliği ile Seyrisefain arasında iki cepheli değil, Millî Vapurcuların birbiri arasındaki rekabet ve anlaşmazlık dolayısıyla üç cephelidir.

Gazetelerde Millî Vapurcular Birliği Reisi ve sabık Seyrisefain Genel müdürü Muzaffer Bey'le yapılan röportajdan başka, Seyrisefain Genel Müdürü Sadullah Bey'in beyanatu ve Millî Vapurcular Birliği'nde Yelkencizâde Lûtfü Bey'in beyanatu yayınlanmıştır.

Lûtfü Bey, beyanatta bulunduktan sonra kendi elyazısıyla sözlerini düzeltirmiş ve hatta notların bazı yerlerine de ilaveler yaparak bu beyanatın aynen neşredilmesini özellikle rica etmiştir.

Hâl böyleyken Yelkencizâde'lerin avukatı Mehmet Behram Bey, Noterlik vasıtasıyla Cumhuriyet Gazetesine "*Çok garip ve dikkat çekici bir mektup*" göndermiştir.

Mektubun ifadesi Yelkencizâde Lûtfü Bey'in ve imzası da Mehmet Behram Bey'indir.

Bu mektupta, Seyrisefain İdaresi tarafından Yelkencizâde'lerin protesto edildiği, ve protestonun mevzuunun da, Yelkencizâde Lûtfü Bey'in Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan benayatu olduğu işaret edilmiştir.

Yelkencizâde Lûtfü Bey mektubunda Cumhuriyet'teki beyanatını hemen tamamen tekzip ettikten başka kesinlikle bu şekilde beyanatta bulunmadığını bildirmekte ve hatta Seyrisefain İdaresi lehinde bazı sözler belirtmektedir.

Bu mektubu aldıktan sonra hayretleri içinde kalındığı belirtilerek, "Lûtfü Bey'in kendi elyazısıyla tashih edilmiş beyanatu dosyalarımıza dururken bu tekzibi göndermeye kalkışmaktaki gerekçenin keşfedilemediği" işaret edilmekte ve şöyle denilmekte: "Nihayet anladık ki Yelkencizâde Lûtfü Bey bu yersiz tekzibi Seyrisefain İdaresi'nin protestosundan korkarak yapmıştır. Filhakika bir kopyası Seyrisefain İdaresi'ne gönderilmiş olan bu mektubun sonunda şöyle denilmektedir: - '*Seyrisefain İdaresinin rekabetteki şiddetini daha ziyade arttırmasına sebebiyet vermemek emeliyle bu cevapnameyi yazdım.*'"

Vaziyete nazaran Lûtfü Bey, Seyrisefain'den aldığı protestodan çekinerek işi tatlıya bağlamak için yine gazetemiz vasıtasıyla bir düzeltme neşrettirmek istemiştir.

Lûtfü Bey'e bir daha söyleyeceği sözleri tartarak söylemesini, hak bildiğini söyledikten sonra da protesto karşısında geri almamasını rica ederiz. Seyrisefain İdaresi'ne karşı da böyle hareket ediyorlar, bir gün yaptıklarından ertesi günü vazgeçiyorlarsa, bu sorunda Seyrisefain haklıdır."<sup>(66)</sup>

66) Cumhuriyet, 23 Teşrinisâni 1932 S.5



9 Şubat 1934

Vapurculuk Şirketinden dün üç aza çekildi, bazıları icap ederse şirketin tasfiyesini istemeye karar verdiler



## Vapurculuk Şirketinde

Dün üç aza çekildi, bazıları icap ederse şirketin tasfiyesini istemeye karar verdiler

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi umumî heyeti, dün, saat 14 te Ticaret müdürü Muhsin Beyin riya setinde, şirketin Liman Hanındaki merkezinde toplanmıştır.

Şirketin 500 bin liralık sermayesinden 498 bin liralık hissesinin bu toplantıda temsil edildiği, binaenaleyh içtima için nisap mevcut olduğu anlaşıldığından müzakerelere başlanmıştır.

Evvelâ idare meclisi raporu okunmuştur. Bu raporda bazı hisse-

Vapurculuk Şirketinin dünkü münakaşalı içtimasında bulunanlar şirket menfaatlerini ihlâl edecek şekilde harekette buldukları, şirketin ticari münasebatı olan (Mabadi üçüncü sahifede)

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi umumî heyeti, 8 Şubat 1934 günü Saat 14'te Ticaret Müdürü Muhsin Beyin riyasetinde, şirketin Liman Hanındaki merkezinde toplanmıştır.

Şirketin 500 bin liralık sermayesinden 498 bin liralık hissesinin bu toplantıda temsil edildiği, binaenaleyh içtima için nisap mevcut olduğu anlaşıldığından müzakerelere başlanmıştır.

Evvelâ idare meclisi raporu okunmuştur.

Bu raporda bazı hissedarların şirket menfaatlerini ihlâl edecek şekilde harekette buldukları, şirketin ticari münasebatı olan bazı müesseseler nezdinde şirketin batacağı için kredi verilmemesi, iş yapılmaması gibi propagandalar yaptıkları bildiriyordu. Raporda ayrıca şirketin son bir buçuk aylık faaliyeti izah edilerek bu müddet zarfında 152 bin liralık muamele yapıldığı ve 3 bin lira kâr temin edildiği, bu halin istikbal için iyi ümitler verdiği kayıt ve bazı hissedarların menfi hareketlerinden başka şirketin umumî muamelâtında bir gayri tabiiilik olmadığı ilave olunmaktadır.

İdare meclisi raporu okunduktan sonra reye konmuş ve kabul edilmiştir. Bundan sonra hissedarlardan bazı zevat, idare meclisi raporunda menfi hareket ettikleri bildirilen hissedarlardan idare meclisi azalığında bulunanların idare meclisinden

çıkarılmalarını istemişlerdir. İşte bu sırada kongrede heyecan artmış, ötedenberi aralarında noktai görüş aykırılığı olan hissedarlar arasında münakaşalar başlamıştır. Bu münakaşalar, hayli heyecanlı bir tarzda uzun müddet devam ettikten sonra sükûn iade edilebilmiştir.

### Üç azanın istifası

Bu sırada da meclisi idare raporunda şahısları itham olunan idare meclisi azalarından Tavilzâde, Kocaeli Şirketi temsilcisiyle, Bartın vapurunun sahibi olan üç aza idare meclisi azalıklarından istifa ettiklerini bildirerek toplantıyı terketmişlerdir. Heyeti umumiyeye bu zevatın istifaları kabul edilerek yerlerine yedek aza olan üç hissedar idare meclisi azalıklarına seçilmişlerdir.

Şirket hissedarlarını ikiye ayıran mesele, sermayenin artırılması şeklinden ve şirkete ait muamelelerin tarzı icrasından ileri geliyordu

Toplantıda istifa eden birkısım hissedarlar şirket sermayesi için aksiyon çıkarmak suretile tezyidi doğru olamayacağını, vaziyeti pek iyi olmayan şirket hisselerinin satılmayacağını,

sermayenin, şirket haricindeki armatörlerin da iltihakı suretile tezyidi doğru olacağını ileri sürüyorlardı.

### **Tasfiye bile isteniyor**

Bu kısma dahil olan armatörler İş Bankası'na ve İktisat Vekili Celâl Bey'e bir telgraf çekerek şirkete ait umumî ve mühim bazı meseleler etrafında maruzatta bulunmak için randevu istemişlerdir. Müracaat edenler İktisat Vekaleti nezdinde teşebbüste bulunarak, şirket hissedarların ekseriyetinin menfaatine aykırı bir şekil alan bugünkü vaziyete müdahale edilmesini, icap ederse şirketin tasfiyesini istemeye karar vermişlerdir. Halbuki şirketin tasfiyesi için sülûsan ekseriyet lâzım gelmektedir.

Bugünkü vaziyetten şikayetçi olan armatörlerin karşısında bulunan bir firma ise en büyük sermayeye sahip olduğundan diğer taraf tasfiye için ekseriyet temin edememektedir.

Bundan başka nizamname mucibince şirket bilançosunun, heyeti umumiye içtimandan on bes gün evvel bütün hissedarlar tarafından alınarak tetkiki icap ederken bilânçolar alâkadarlar tarafından ancak dün tedarik edilmiştir.

Muhelif hissedarlar bunun için de dün mıntaka Ticaret Müdürlüğüne müracaat ederek, heyeti umumiye içtimanın usulen on beş gün sonraya bırakılmasını istemişlerdir. Fakat bu hissedarlar heyeti umumiye içtimanda bu hususta hiç bir talepte bulunmadan istifa ederek çekilip gittiklerinden bu haklarını da kaybetmişlerdir.

Dünkü toplantıda, idare meclisi azaları arasındaki bu ihtilâflı meseleler halledildikten sonra şirket murakıplığına Liman Şirketi Komiseri Aziz Bey seçilmiştir.

### **Dahilî nizamname (İçtüzük)**

Bundan sonra yeniden hazırlanan dahilî nizamname müzakere edilerek kabul edilmiştir. Bu nizamnamede İşletme Müdürlüğü kaldırılarak bir umum müdür muavinliği ihdas edilmektedir. Şimdiden sonra İşletme Müdürü Umum Müdür Muavini sıfatıyla şirkete ait bilûmum muamelâtle iştigal edecektir.

Kongrede son olarak sermayenin aksiyon çıkarmak suretile 200 bin lira artırılması ve ufak vapurların, yerlerine yeni vapur almak şartıyla satılmaları için idare meclisine salâhiyet verilmesi karar altına alınmış ve toplantıya nihayet verilmiştir.<sup>(67)</sup>

67) Cumhuriyet, 9 Şubat 1934, s.1 ve 6.



## Vapurcular Birliği Şirketi nihayet dün kuruldu



Gazetelerde Milli Vapurcular Birliği şirketinin kurulduğuna dair geniş haberler yer almıştır. Cumhuriyet Gazetesi'ndeki haber şöyledir;

Dünkü toplantıya hakem kararını kabul etmeyen Vapurcular da iştirak ettiler, tartışmalar oldu.

Vapurcular, Posta Vapurculuğu Şirketi'ni kurmak üzere yaptıkları toplantı, hakem kararını kabul etmeyen bazı alâkadarların itirazlarına rağmen sonuçlanmış ve imzalanmıştır.

Hakem kararları gereğince taayyün eden Vapurcular, bu toplantıdan evvel İstanbul Üçüncü Noteri Hüsamettin Bey huzurunda, kendi gemilerine ait devir ve ferağ muamelelerini resmen yaptırmışlardır.

Şirkete hissedar olan Armatör Sadızkâde, Tavilzâde Mehmet, Alemdarzâde Ahmet, Sadızkâde Aslan Kaptan, Hacı Yakupzâde Ahmet Bey'lerle, İbrahim ve Kemal Beyler, Kocaeli Şirketi, Zonguldak Vapurculuk Şirketi ve Bandırma Şirketi'ne ait 21 vapurun kıymeti 604,010 liradır.

Evvelce hakem kararlarına itiraz ettikleri açıklanan beş firmayla hissedarları arasındaki ihtilâf yüzünden ferağ muamelesine iştiran etmeyen Cide Vapuru sahipleri de bu muamele esnasında hazır bulunmuşlar, fakat yapılan işin doğru olmadığını ileri sürerek Dördüncü Noter Murtaza Bey'e bir takrir vermişlerdir.



Muterizler, bu takrirlerinde ortada bir hakem kararı mevcut olmadığı işaret ederek, yeniden kıymet takdiri için vâki müracaatlarıyla kanuni yolda tesbit edilecek sermaye üzerinden gemilerini şirkete ferağ etmeyi şimdiden kabul ve taahhüt ettiklerini bildirmişlerdir.

İki tarafında avukatları arasındaki çok hararetli ve gürültülü münakaşalardan sonra yapılan heyeti umumiye toplantısında hükümet namına komiser sıfatıyla İstanbul Ticaret Müdürü Muhsin Bey hazır bulunmuştur. Hakem kararlarını kabul etmeyen ve toplantının kanunsuz olduğunu iddia eden Vapurcular da toplantıyı terk etmişlerdir. Toplantı hükümet komiserinin müteaddit defalar müdahalesini kaçınılmaz kılan birçok heyecanlı münakaşalarla geç vakte kadar devam etmiştir.

Toplantı başkanlığını Hacı Yakupzâde Ahmet Bey yapmıştır.

Şirket İdare Meclisi üyeliklerine; Sadızkâde Ruşen, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Hantalzâde Tayyar, Alemdarzâde Mehmet, Alemdarzâde Ahmet, Kocaeli Şirketi Temsilcisi Rıza ve Zonguldak Vapur Şirketi temsilcisi Ali Fuat Bey'ler seçilmişlerdir.

Her toplantı için şirket idare meclisi reisine 25 lira, üyelere yirmibeşer lira huzur hakkı verilmesi uygun görülmüştür.

Karşı görüşte olanlar, bu kararların hiçbirini kabul etmediklerini, hakları mahfuz olduğunu söylemişler ve bu cihetin zapta geçmesini istemişlerdir. Bu talep hükümet komiseri tarafından uygun görülmüş, bunu müteakip hissedarlar cetveli yapılmıştır.

Karşı görüşte olanlar, bu cetvele isimlerinin kaydedilmesini istemişlerse de, henüz hissedar sıfatını kazanmadıklarından bu talep reddedilmiştir. Kendilerine yine aynı nedenle, içtima zaptını imzalamak hakkı da verilmemiştir.

İki tarafından hâlâ devam eden gürültülü münakaşaları arasında hükümet komiseri Muhsin Bey, ruznamedeki işlerin bitirildiğini tebliğ etmiş ve hazırlanan hissedarlar cetveli ve zabıt, şirket namına imza yetkisi verilen Yakupzâde Cevdet Fahri Beylerle hükümet temsilcisi Muhsin Bey tarafından imzalanarak toplantıya nihayet verilmiştir.

Mamafih iki taraf arasındaki tartışmalar toplantıdan sonra da devam etmiştir.

Muhsin Bey, şirketin yasal kural dahilinde teşekkül etmiş olduğunu basına açıklamıştır. Şirket temsilcilerinden Sadızkâde Ruşan Bey, tescil işlemleri için süratle mahkemeye müracaat edeceklerini, nihayet bu ay (Ekim) ayı sonuna kadar şirketin işe başlayacağını, karşıtların haklarını şirket haricinde arayabileceklerini, bunun şirketin çalışmasına engel olamayacağını anlatmıştır.

Mamafih diğer taraf itirazlarına devam etmekte ve İkinci Ticaret Mahkemesi'ne yaptıkları müracaat neticeleninceye kadar şirketin faaliyete geçemeyeceğini iddia etmektedirler.

Dünkü toplantının dikkat çeken safhalarından birini de Cide Vapuru sahipleri arasında çıkan anlaşmazlık teşkil etmiştir.



Vapurculuk şirketi kuruluş safhasında İktisat Vekâleti'nde yapılan inceleme nedeniyle İhracat Dairesi Müdürü Cemal Bey Ankara'ya davet edilmiştir. Kaynak - Cumhuriyet Gazetesi.



Gemi hissedarlarından Mehmet Bey, hakem kararıyla eski kıymete ilave edilen 3,000 liranın kendisine ait olduğunu ileri sürerek bu cihet halledilmeden şirkete giremeyeceğini bildirmiştir.

Bunun üzerine geminin diğer hissedarları yalnız kendilerinin şirkete kabul edilmeleri için ısrar etmişler, fakat buna yasal bir çözüm bulunamamıştır.



1933 yılı  
Milli Vapurcular Birliği  
toplantısı

### İkinci Ticaret Mahkemesine yapılan müracaat

Hakem kararlarını kabul etmeyen alâkadarların bir kısmı, dünkü toplantıya engel olmak için İkinci ticaret Mahkemesi'ne müracaat etmişlerdi. Fakat sonra bundan vazgeçerek müracaatın resmen muameleye konulması için lâzım gelen kaydı yaptırmadıklarından mahkeme bu hususta bir karar vermeye lüzum görmemiştir.

Yeniden kıymet takdiri için yapılan müracaat de aynı nedenle henüz mevcut muameleye konulmamıştır. Mamafih öğrenildiğine göre İkinci Ticaret Mahkemesi bu meseleye dair kararnamesinin hazırladığından kaydiye için müracaat edilinceye kadar alâkadalara tefhim edilecektir.<sup>(68)</sup>

68) Cumhuriyet, 9 Ekim 1933 S.1 - 6

### **Vapurlara kıymet takdirinden çıkan anlaşmazlık**

Armatörlere ait bütün vapurların kıymetlerini takdir eden komisyon azasının Vapurculuk Anonim Şirketi'nden 25 bin lira huzur hakkı istemiş, fakat şirket bu parayı vermek istemediğini açıklamıştır. Durum anlaşmazlık halini alınca komisyon azalarından bazıları mahkemeye müracaat etmişlerdir.

Bu konuyla İktisat Vekâleti' de kıymet takdiri komisyonuna yazılan bir mektupla komisyonun çalışma şekli, yapılan işler, şirkete giren ve girmeyen gemiler için ayrı ayrı kaç günde kıymet takdiri yapıldığı hakkında açıklama talep etmiştir.

Takdir komisyonu azaları arasında toplanarak İktisat Vekâleti'nin istediği raporu hazırlamışlar ve Ankara'ya göndermişlerdir.<sup>(69)</sup>

### **Türk Vapurculuk Şirketi bir vapur satın aldı**

Türk Vapurculuk şirketi, İngiltere'den yeni bir vapur satın almıştır. Bu geminin asıl adı Dominika'dır 1913 senesinde inşa edildiğine göre 21 yaşındadır. Gros tonajı 4856 ton'dur. Tam boyu 350 kadem, kaimeler arası genişliği 50 kadem, derinliği 31 kademdir.

Vapurun vasatında birinci mevki yolcularına mahsus 101, ikinci mevki yolcularına mahsus olarak 60 kamarası vardır.

Vapurun büyük bir yemek salonu, kış bahçesi, kadın kuaför salonu, telsiz aletleri, soğuk hava depoları, sisli havalarda kazalara mani olmak için kullanılan aletleri mevcuttur. Sürati saatte 14 mildir.

Vapur Amerika ile İngiltere arasında sefer yapmaktaydı. Gemide dört yük ambarı da mevcuttur. Vapur yakında İstanbul limanına gelecek, Trabzon-izmir hattına tahsis edilecektir.<sup>(70)</sup>

69) Cumhuriyet, 7 Mart 1934 S. 4  
70) Gazeteler 15 Nisan 1934



### Vapurculuk Şirketi İdare Meclisi üyelerinden Hacı Yakupzâde Ahmed istifa ediyor.



Türk Vapurculuk  
Anonim Şirketi Yönetim  
Kurulu üyelerle  
toplantıda.

Türk Vapurculuk Anonim Şirketi Yönetim Kurulu üyelerinden üç hissedar, bundan bir müddet evvel diğer meclis üyeleriyle aralarında çıkan anlaşmazlık üzerine istifa etmişlerdi. Yönetim Kuruludan ayrılan bu üç hissedar, daha sonra Ankara'ya giderek İktisat Vekili'ni ziyaret etmişler ve şirketin vaziyetinden şikayette bulunmuşlardır.

Şirketin Yönetim kurulu üyeleri arasındaki bu anlaşmazlığın arkasında yeni bir sorun daha çıkmıştır. İstifa eden üç hissedar yerine yönetim kuruluna seçilen hissedarlardan Hacı Yakupzâde Ahmed Bey de bu görevinden istifa etmiştir. Yine aynı suretle yönetim kuruluna seçilen Aslan Kaptan'ın da istifa ettiği söylentisi yayılmışsa da bu husus doğrulanmamıştır.

Şirketin önceki genel kurul toplantısında 500 bin liralık sermayenin 200.000 lira artırılması için bir karar verilmişti. Satışa çıkartılan aksiyonlardan bir kısmının şirket hissedarları tarafından satın alınması da idare meclisince karar altına alınmıştır. Bu kararla beraber şirketin birinci sınıf acenteleri de üçer bin liralık aksiyon almaya zorunlu tutulmuşlardır.

Bu meyanda şirket ortaklarından Hacı Yakupzâde Ahmed Bey'e de durumu müsait olduğundan 15 bin liralık hisse senedi alması önerilmiştir. Ahmed Bey bu teklifi kabûl etmeyince anlaşmazlık çıkmıştır.

Sermayenin 200 bin lira artırılması ait yasal işlemler Ticaret Müdürlüğü'nce tamamlanmıştır. İdare Meclisi Reisi Sadıgzâde Ruşen Bey 8 Mart 1934 akşamı Ankara'ya giderek İktisat Vekâleti'nde muameleleri onaylattıracaktır.

Bir millî bankanın şirketin yeni aksiyonlarını toptan alacağı haberinin doğru olmadığı anlaşılmıştır. Diğer taraftan şirketten son defa çıkarılan bazı memurlar, alâkadar makamlara müracaat ederek kendilerinin idare meclisinden istifa eden hissedarların adamları oldukları için vazifelerinden çıkartıldıklarından şikayet etmişlerdir.<sup>(71)</sup>

71) Cumhuriyet, 8 Mart 1934 S. 1'den

**Devlet Denizyolları kadrosuna ve bütçesine ilaveler yapıyor.**

**Millî Vapurcular Birliği'nin beklentileri boşa çıkıyor.  
Tüccarın Gemilerini devlet satın alıyor.  
Deniz ticaretinde katı devletçilik.**

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi vapurlarının Devlet Denizyolları tarafından satın alınma işinin sözleşmeye bağlanması ve 1 Şubat 1936'dan itibaren şirkete ait vapurların da Denizyolları tarafından işletilmesi kararı üzerine, şirketin idare bütçesinde gerekli kıldığı yeni gelir ve giderle çalışabilmesi için yeni memurlar ve tayfa kadroya ilave edilmiştir.

Akay idaresinin onayından geçmiş olan kadrosunda unutulmuş 120 lira ücretli bir makinist ilavesi, Akay vapurlarında İstanbul Vali Muavini, Belediye Reis Muavinleri, Donanma, Harb Filosu, İhtiyat Filo Kumandanları, Nakliyat Komiseriyle Akay İşletmesi'nin emeklileri ve bu emeklilerin ve memurlarının öğrenci olan çocuklarının da parasız seyahat edecekler listesine dahil edilmesi kabul edilmiştir.<sup>(72)</sup>

## **Posta Vapurculuğu devletleştiriliyor.**

Millî Vapurcular Birliği'nin Ankara'da gösterdikleri tüm gayrete rağmen, posta vapurculuğu hakkı özel sektörden alınarak, devlet şirketine verilmek üzere TBMM'de başlatılan çalışmalar, köklü bir armatörlük faaliyetinin maalesef sonu olacaktır.

TBMM'nin Kâzım Karabekir Paşa'nın başkanlığında 9 Temmuz 1932 Cumartesi günkü toplantısında, "Posta Vapurculuğu Kanunu"nu müzakere edilecek ve müteakip celsede karar bağlanacaktır.

"1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları"nın iktisat bilimi kavramında inceleyerek bir makale bünyesinde tahlil etmiş olan Doç.Dr. Serkan Tuna<sup>(73)</sup> şöyle der ; "1932 ve 1933 yılları, dünya ekonomik krizi ortamında Türkiye ekonomisi adına kapsamlı kararların alındığı önemli bir noktayı temsil etmektedir. 1931 CHF (Cumhuriyet Halk Fırkası) Kurultayı'nda kabul edilen devletçilik ilkesi bu kararların 'teorik' temelini meydana getirirken, ortaya çıkan uygulamalar bürokrasi içindeki farklı eğilimleri de belirginleştirmektedir. Bu bağlamda çıkarılan yasalardan birisi de deniz nakliyatıyla ilgilidir. Türkiye sahillerindeki deniz nakliyatı işinin tekel kapsamına alınmasını öngören bu yasa, gerek kabul edilmiş süreci ve getirdiği yenilikler, gerekse yarattığı tepkiler bakımından önemli bir ekonomik süreci yansıtmaktadır."<sup>(74)</sup>

"1932 Tarihli Kanunun Kabul Ediliş Süreci" konusundaki değerlendirmesine göre; "1932 Temmuz'unda çıkarılan 2068 sayılı Türkiye iskele ve limanları arasındaki posta seferleri hizmetinin devlet idaresine, bir başka deyişle devlet tekeline verilmesini öngören kanunun kabul edilmiş sürecinde kayda değer bazı noktalar göze çarpmaktadır.

72) Kaynak: Ulus, 30 Ocak 1936

73) Doç.Dr. Serkan Tuna ; "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları", Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Yıl:1, Sayı:2, 2002, s.309 - 325.

74) Bu kurultayda kabul edilen devletçilik ilkesi sınırları net olmayan bir tanım içermektedir. Fırkanın temel nitelikleri arasında sayılan devletçilik ilkesi: "Ferdî mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete erdirmek için milletin umumi ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde - bilhassa iktisadi sahada - Devleti fiilen alakadar etmek mühim esaslarımızdandır." şeklinde tarif edilmekteydi, bkz., CHF Nizamname ve Programı 1931, Ankara: TBMM Matbaası, 1931, s.31. Programın "İktisat" başlıklı bölümünde yer alan bir maddede ise: "Kara, deniz, hava nakliyeciliğinin tanzim ve inkişafına çalışacağız." denilerek deniz nakliyeciliği alanında yeni düzenlemelere gidileceğinin işaretleri verilmiştir, bkz., s.34. Görüldüğü gibi, açıklanan devletçilik ilkesi devletin işletmecisi kimliğiyle ekonomiye katılımını öngörmekle beraber bunun sınırları konusunda kesin bir tanımlama getirmemektedir. Deniz nakliyatı konusundaki düzenleme çabalarını da bu kapsam altında değerlendirmek mümkündür. Dolayısıyla, sınırlama konusunda uygulamalar belirleyici rol oynayacaktır.



...22.05.1932 tarihli kanun gerekçesinde ifade edildiğine göre, Lozan Antlaşması'nın imzalanmasından sonra gerek Seyrisefain idaresi, gerekse armatörlerin çabaları ve hükümetin desteği sonucunda gemi sayısında büyük artış olmuş, hatta bunların toplamı ihtiyacın üzerine çıkmıştır. Bu fazlalığın yanına dünya ekonomik krizi nedeniyle yaşanan sıkıntılar da eklenince denizcilik alanında yaşanan rekabet sonucu ortaya çıkan fiyat indirimleri yıkıcı bir boyut almıştır. Bunun dışında, Seyrisefain idaresi yaptığı harcamaları karşılayacak dengeli bir bütçe düzenine sahip olamadığından her sene açık veren bir mali yapıyı sürdürülmüştür."

"1932 Tarihli Kanununun Kabul Ediliş Süreci" mezkûr makalede şöyle değerlendirilmiştir;

1932 Temmuz'unda çıkarılan 2068 sayılı Türkiye iskele ve limanları arasındaki posta seferleri hizmetinin devlet idaresine, bir başka deyişle devlet tekeline verilmesini öngören kanunun kabul ediliş sürecinde kayda değer bazı noktalar göze çarpmaktadır. Kanunu genel açıdan devletçilik ilkesiyle ve aynı dönemde kabul edilen diğer kanunlardaki genel bakış açısıyla bağlantılandırmak olanaklıdır. Mikro açıdan baktığımızda ise, denizcilik alanında yaşanan ve çoğunca olumsuz sonuçlar yarattığı ifade edilen rekabetin ve Seyrisefain idaresine getirilen eleştirilerin payı bulunduğu görülmektedir.

22 Mayıs 1932 tarihli kanun gerekçesinde ifade edildiğine göre, Lozan Antlaşması'nın imzalanmasından sonra gerek Seyrisefain idaresi, gerekse armatörlerin çabaları ve hükümetin desteği sonucunda gemi sayısında büyük artış olmuş, hatta bunların toplamı ihtiyacın üzerine çıkmıştır. Bu fazlalığın yanına dünya ekonomik krizi nedeniyle yaşanan sıkıntılar da eklenince denizcilik alanında yaşanan rekabet sonucu ortaya çıkan fiyat indirimleri yıkıcı bir boyut almıştır. Bunun dışında, Seyrisefain idaresi yaptığı harcamaları karşılayacak dengeli bir bütçe düzenine sahip olamadığından her sene açık veren bir mali yapıyı sürdürülmüştür.<sup>(75)</sup>

Yine kanun tasarısında belirtildiği kadarıyla, yabancı ülkelerdeki örneklerden yola çıkılarak bu rekabetin birtakım yasal düzenlemelerle daimi olarak ortadan kaldırılamayacağı anlaşılmış ve Seyrisefain idaresi borçlarının kapatılmasının ise gelir imkanlarını kısa sürede çoğaltma şansı bulunmadığından olanaklı olmadığı sonucuna varılmıştır. İşte bu sebeplerden dolayı, bir anonim şirket kurularak sahillerdeki posta seferleri hizmetinin tekel altına alınması öngörülmüştür.<sup>(76)</sup>

Hazırlanan tasarının encümenlere gidiş sürecinde yaşananlara baktığımızda ilginç bazı noktalarla karşılaşmaktayız. Tasarının meclise sunulmasından birkaç gün önce çıkan bir haberden deniz nakliyatı işinin tekel altına alınmakta olduğu ve bunun için 2.5 milyon lira sermayeli bir şirket kurulmasının düşünüldüğü ortaya çıkınca, özel sermaye sahiplerinin bu yönetime itirazı söz konusu olmuştur. Tekel yönteminin sakıncalı olması noktasından yola çıkan vapurcular heyeti, bu görüşlerini dile getirmek amacıyla Ankara'ya gitmişlerdir.<sup>(77)</sup>

Tekel yöntemine ilişkin karşı çıkışlarını: "İktisat Vekaletince hazırlanan layihayı ticareti bahriyemiz için muzır görmekteyiz. Bu layihaya Seyrisefainin beceriksizliği sebebiyet vermiştir."<sup>(78)</sup>

75) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 9, İnikat 81'e ek, Sıra No:271, s.1. Cumhuriyet gazetesinde çıkan bir haberde de, denizcilik alanında yaşanan olumsuz rekabete değinilmekte ve vapurcuların bu yıkıcı rekabete son verme karar aldıkları aktarılmaktadır, bkz., Cumhuriyet, "Milli vapurcular", 16 Mayıs 1932, s.2. Rekabetin olumsuzluğu hakkında ayrıca bkz., Ahmet Şükrü, "Deniz Nakliyatı", Milliyet, 2 Temmuz 1932, s.1. Seyrisefain idaresinin durumuna değinen bir haber için bkz., Akşam, "Vapurculuk inhisarı", 24 Mayıs 1932, s.2. Seyrisefain idaresinin 1932 yılı bütçesinin görüşüldüğü meclis toplantısında da bu sorunlar gündeme getirilmiş ve çeşitli milletvekillerince idarenin verimsizliği üzerinde odaklanan eleştiriler getirilmiştir, bkz., TBMM ZC, Devre IV, Cilt 8, Ankara: TBMM Matbaası, 1932, s.385 - 405.

76) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 9, İnikat 81'e ek, Sıra No:271, s. 1.

77) Cumhuriyet, "Yolcu vapurları için yeni layiha", 18 Mayıs 1932, s.1. "Vapurcular heyetinin Ankara'da temasları", 19 Mayıs 1932, s. 1 - 2.

78) Cumhuriyet, "Ankara'ya Giden Vapurcular", 20 Mayıs 1932, s. 1,4.

sözleriyle dile getiren üyelere karşı dönemin İktisat Vekili Mustafa Şeref Bey tarafından haklarının gözetileceği konusunda güvence verilecek, ancak tekel kanununun çıkması ihtimali üzerine vapurcular Ankara'ya yeni bir heyet göndermeye karar verecektir.<sup>(79)</sup>

Yaşanan gelişmelerin etkisiyle, posta vapurculuğunun tekel altına alınıp alınmaması kararının kesinleştirilmesine karar verilmiş ve bu amaçla fırka heyeti tarafından içinde Celal Bey'in de (Bayar) yer aldığı 16 kişilik bir komisyon kurulmuştur.

Hem milli vapurcuları, hem de İktisat Vekili'ni dinleyen komisyonda konu uzun tartışmalara konu olmuş, Celal Bey 'in de bulunduğu altı kişi tekel yöntemine karşı çıkmış ancak sonuçta hükümete bağlı şekilde çalışacak Türk Vapurculuğu İşletme Müdüriyeti Umumiyesi adıyla özerk bütçeli bir dairenin kurulması ve özel kesimin elindeki vapurların gerçek kıymetleri üzerinden satın alınması kararı çıkmıştır.<sup>(80)</sup> Ayrıca komisyon içinde: "...vapurcuların taşıdıkları insanları hiç düşünmedikleri, yolcuların esbabı istirahatlerini temin etmedikleri, fenni şeraite riayet olunmadığı..."<sup>(81)</sup> görüşü ileri sürülerek bir anlamda tasarının gerekçesi ve haklılığı vurgulanmıştır.

Komisyon içinde alınan bu kararlar bağlantılı şekilde encümenlerde incelenecek olan yasa tasarısı üzerinde birtakım değişiklikler yapılarak yasal süreç tamamlanacaktır. Bu çerçevede anonim şirket kurulması fikrinden vazgeçilmesi kararlaştırılarak posta, telgraf ve demiryolları idaresinin yeni kurulacak bir Nakliyat Vekaleti altında birleştirilmesi gündeme gelmiş, ancak daha sonra yeni bir vekalet oluşturma düşüncesinden vazgeçilmiştir.<sup>(82)</sup>

Bu bağlamda, iktisat encümeni tarafından 06 Temmuz 1932 tarihinde incelenen hükümet tasarısından şirket kurulma kaydı çıkarılmış ve deniz nakliyatı işinin herhangi bir şirket kurulmadan devlet idaresine alınması uygun görülmüştür. Encümen mazbatasında açıklandığına göre, bu konuda yeni bir kanun tasarısının hazırlanmasını beklemek denizcilik işlerinde düzensizliğe ve ekonomik problemlere sebebiyet vereceğinden, eski tasarının üzerinde değişikliğe gidilerek hükümetin yeni tasarısını daha sonra hazırlaması yöntemi benimsenmiştir.

Encümen bu değişikliğin dışında, devletin sefer yapmadığı veya yapamadığı yerlerde özel vapurların işleyebileceği hükmünü getirmiş, yeni kurulacak genel müdürlüğe ilişkin yasa tasarısının 1933 yılı sonuna kadar hükümet tarafından hazırlanacağını ve bu tarihe kadar Seyrisefain idaresinin görevli olacağını kabul etmiş ve tekel idaresi kapsamında özel vapurların satın alınması söz konusu olacağından buna ilişkin koşulları düzenlemiştir.<sup>(83)</sup>

79) Cumhuriyet, "Yolcu vapurları layihası Meclise sevk edildi", 24 Mayıs 1932, s.3. "Vapurcular yeniden bir heyet gönderiyorlar", 29 Mayıs 1932, s.2.

80) Cumhuriyet, "İnhisar yapılmalı mı?", 22 Haziran 1932, s.1. "Yolcu vapurları inhisarı", 24 Haziran 1932, s.1. "Vapurculuk İnhisar Şirketi", 27 Haziran 1932, s.2. "Deniz nakliyatı işini hükümet idare edecek", 1 Temmuz 1932, s. 1 - 2. Ayrıca bkz., Akşam, "Vapurculuk", 22 Haziran 1932, s.1. Milliyet, "Deniz Nakliyatı Meselesi Fırkada Görüşüldü", 1 Temmuz 1932, s.1, 6.

81) Cumhuriyet, "Deniz nakliyatı işini hükümet idare edecek", 1 Temmuz 1932, s. 1 - 2. Cumhuriyet gazetesinin 1 Temmuz 1932 tarihli sayısında yazan Yunus Nadi, deniz nakliyatı işinin tekel şeklinde olmamasını doğru bulan bir görüş sergilemekteydi, bkz., Yunus Nadi, "Deniz nakliyeciliğinde tebellür eden fikir", 1 Temmuz 1932, s.1, 3.

2 Temmuz 1932 tarihli bir haberde de, dünya ekonomik krizi sebebiyle vapur fiyatlarının çok düştüğü bu nedenle çıkarılması muhtemel yeni yasayla özel gemi sahiplerinin mağdur olmamasına dikkat edilmesi gerektiği belirtilmekteydi, bkz., Cumhuriyet, "Tazmin ve Tatmin", 2 Temmuz 1932, s.1. Milliyet gazetesinde yazan Ahmet Şükrü ise, İktisat Vekili Mustafa Şeref Bey tarafından hazırlanan anonim şirket aracılığıyla deniz nakliyatı yapma yöntemini, tekel uygulaması ile özel teşebbüsün birlikte kapsaması açısından olumsuzlamaktaydı. Ne var ki, yazara göre vapurcuların anlamsız itirazları sonucunda bu hak da ortadan kalkmış ve tam bir tekel sistemi getirilmişti. Ahmet Şükrü Bey bu fikrini: "Şunu söylemeliyiz ki fırka grubu vapurcuların bu anlamsız ısrar karşısında yapılabilecek olan yegane şeyi yaptı: Deniz nakliyatını münhasıran hükümete terketti." sözleriyle açıklarken, bu sonucun aslında vapurcular açısından olduğu kadar, hükümet açısından da çok olumlu bir konum meydana getirmeyi ve artık yapılabilecek noktanın vapurlara kıymet belirlenirken olabildiğince özel sermayedarların mağdur edilmemesi olduğunu kaydetmekteydi, bkz., Ahmet Şükrü, "Deniz Nakliyatı", Milliyet, 2 Temmuz 1932, s.1.

82) Cumhuriyet, "Yeni bir vekalet", 2 Temmuz 1932, s.1. "Nakliye vesaitinin Tevhidi", 3 Temmuz 1932, s.4. "Deniz nakliyatının inhisarı", 5 Temmuz 1932, s.3.

83) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 9, İnikat 81'e ek, Sıra No:271, s.3 - 4, 6, 8, 10, 12, 14.



Tasarıyı 07.07.1932 tarihinde ele alan bütçe encümeni, geneli itibariyle iktisat encümeninin görüşünü onaylamakla birlikte devletin sefer yapamayacağı limanlara özel vapurların işleyebileceğine yönelik kaydı: "... bir taraftan Devlet idaresi teşkilat kanununun henüz yapılmış bulunmadığını ve diğer taraftan bu şerait altında bu kabil limanlara sefer tertip edecek hususi donatıcıların bulunmayacağını nazarı dikkate alarak bu işi icap ederse hususi gemi sahipleriyle bir anlaşma ile halletmek üzere Hükümetin mesuliyetine terkeylemeği münasip görmüş ve maddeyi tayyeylemiştir."

Bütçe encümeni, ayrıca, vapur sahiplerinden gelen taleplerin de etkisiyle kanunun yürürlüğe girişini yayımlanmasından 61 gün sonraya bırakarak herhangi bir mağduriyetin oluşmasını engellemeye çalışmış ve bazı maddelerde küçük düzenlemeler yaparak tasarıyı kabul etmiştir.<sup>(84)</sup>

Görüldüğü gibi, hükümet tarafından meclis gündemine 22 Mayıs 1932 tarihinde getirilen yasa tasarısı ancak 07 Temmuz 1932 tarihinde bütçe encümeninden geçebilmektedir. Hazırlanan denizcilik kanunu, gerekçesini deniz nakliyatı alanında yaşanan çeşitli sıkıntılardan almakla birlikte çözüm olarak sunulan tekel yöntemi özel sermaye içinde olduğu kadar bürokrasi içinde de muhalefete uğrayan bir yöntem görünümündedir.

Vapurcuların itirazı üzerine şirket modeli bırakılsa da tekel uygulamasından vazgeçilmeyerek deniz nakliyatı işinde devlet idaresi ön plana çıkarılmaktadır. Bu değişikliğin, bir anonim şirket modeline dahi itirazları bulunan armatörlerin çok daha fazla tepkisini çekeceği açıktır. Dolayısıyla, 1932 tarihli kanun tasarısı, getirdiği tekel yöntemi nedeniyle üzerinde çok fazla mutabakatın olmadığı ve özel sermayenin karşı çıktığı bir görünüm sergilemektedir.

84) Aynı Ceride, s.5, 7, 9, 11, 13, 15. İktisat ve bütçe encümeni süreciyle ilgili gazete haberleri için bkz., Cumhuriyet, "Vapur inhisarı kanunu", 6 Temmuz 1932, s. 1 - 2. "Seyrisefainde Hazırlık", 7 Temmuz 1932, s.2. Milliyet, "Deniz posta seferleri umum müdürlüğü", 3 Temmuz 1932, s.1. "Vapurculuk layihası", 5 Temmuz 1932, s.1. "Vapurculuk Layihası Bütçe Encümenine Verildi", 6 Temmuz 1932, s.1, 5. "Vapurculuk Layihası", 7 Temmuz 1932, s.1.



Posta vapurculuğunun hususi müteşebbis armatörlerine yasaklanmasından sonra elkonularak satın alınan armatörlere ait gemiler devlet gemisi haline geldiler. Fotoğraflarda yer alan gemiler Seyyar, İleri ve Tayyar.



## 1932 Tarihli Kanunun İçeriği ve Tepkiler

Önceki sayfalarda aktarılan gelişmelerin ve yapılan encümen değişikliklerinin ardından ortaya çıkan yasa tasarısı, 09 Temmuz 1932 tarihinde "Türkiye iskele ve limanları arasında posta seferleri hizmetinin Devlet idaresine alınmasına dair kanun" tanımlamasıyla ve 2068 kanun numarasıyla kabul edilmiştir.<sup>(85)</sup>

Toplam dokuz maddeden meydana gelen kanunun ilk maddesindeki: "Türkiye iskele ve limanları arasında muntazam posta seferleri yaparak yolcu eşya ve hayvan nakli işi Devlet idaresine alınmıştır."<sup>(86)</sup> cümlesiyle tekelin açıklaması yapılmış ayrıca bu durumun istisnaları sayılmıştır. Buna göre, tekel hükmü genel şilepçiliğe, özel gemilerle yapılan hayvan nakliyatına, liman ve körfezlerdeki iç hat nakliyatına ve devletin düzenli sefer işletmediği iskele ve limanlar ile düzenli sefer yaptığı ve yapmadığı limanlar arasındaki her türlü nakliyata ilişkin durumları kapsamayacaktır.<sup>(87)</sup>

İkinci maddede, posta seferleri hizmetini yürütecek olan genel müdürlüğe ait kanun tasarısının 1933 yılı sonuna kadar hazırlanacağı ve bu süreye kadar olan seferlerin İktisat Vekaleti'nin belirleyeceği çizgi dahilinde Seyrisefain Umum Müdürlüğü'nce yürütüleceği belirtilirken<sup>(88)</sup>, diğer maddelerde özel kesimin elindeki vapurların alınmasına yönelik kayıtlar belirlenmekteydi.

Düzenlemeye göre, satın alınacak vapurların uygun olup olmadıklarının değerlendirmesi yapıldıktan sonra: ".vapurların hali hazır kıymetleri İstanbul'daki İngiliz Loyd mühendisinin iştirakile ikisi İktisat Vekaleti, ikisi hususi vapur sahipleri tarafından müntehap beş kişilik bir ehli vukuf marifetile..."<sup>(89)</sup> saptanacaktı. Bu değerlemelere itiraz edenlere İstanbul Birinci Ticaret Mahkemesi Reisinin hakemliğine müracaat hakkı tanındığı gibi hakemin vereceği kararı da uygun bulmayanlar için vapurlarını yurt dışına satma olanağı verilmekteydi. Diğer maddelerde de, gemi sahipleri, kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki ay zarfında gemilerini satıp satmayacaklarını bir beyanname ile hükümete bildirmeğe mecbur tutulurken, halen Seyrisefain idaresi elinde bulunan tüm deniz araçları ile bu kanun gereğince satın alınacak gemilerin ortalama değerlerinin hisse senetleriyle temsil olunacağı, kanunun yayımlanmasından itibaren 61 gün sonra işlerlik kazanacağı vurgulanmakta ve İcra Vekilleri Heyeti uygulamaya yetkili kılınmaktaydı.<sup>(90)</sup>

Bir dizi tartışma ve değişikliğin ardından kabul edilen tekel kanunu, belirli bir uzlaşmayı sağlamak bir kenara beraberinde yeni tartışmaları getirecektir. Bu tartışmaları, kanunun kabul edilmesi sırasındaki meclis görüşmeleri yanında vapurcuların gösterdiği tepkiden de izlemek olanaklıdır.

09 Temmuz 1932 tarihli meclis oturumunda söz alan İzmir milletvekili Kitapçı Hüsnü Bey, çıkması öngörülen tekel kanunuyla daha önce gemi satın almış bulunan vatandaşların hukuki haklarının zedeleneceğini, gereken yerlere sık seferlerin yapılmasının mümkün olmayacağını ve millet hazinesine bir fedakârlık yükleneceğini ileri sürerek bu kanuna karşı çıkmıştır. Bu

85) Düstur, Cilt 13, Teşrinisani 1931 - Teşrinievvel 1932, Ankara: Başvekalet Matbaası, 1933, s. 1225. Aynı tarihte, "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi teşkili hakkında kanun layihası" da kabul edilmiştir. Bu kanunla, hükümet İstanbul ve Çanakkale boğazlarında meydana gelebilecek gemi kurtarma işlerini tekel kapsamına alma hakkını elde etmiştir, bkz., s. 1229 - 231.

86) Aynı Eser, s. 1225.

87) Aynı Eser, s. 1225.

88) Aynı Eser, s. 1225 - 1226.

89) Aynı Eser, s. 1226.

90) Aynı Eser, s. 1226 - 1228.

gerekçelerin içerisinde özellikle ilkini önemseyen milletvekiline göre, bu kanun ticaret filosunun gelişimini önemli ölçüde engelleyecektir. Bunun yanında, Seyrisefain idaresinin rekabet yüzünden değil yönetimindeki eksiklikler sebebiyle zarar ettiğini de düşünen Hüsnü Bey:<sup>(91)</sup> "... her ne cihetten olursa olsun inhisarlara lüzum yoktur. Vatandaşlar hukuku müktesebeden istifade etmelidirler."<sup>(92)</sup> diyerek kanun tasarısına yönelik eleştirilerini somutlaştırmıştır.

Benzer şekilde, Kocaeli milletvekili Sırrı Bey de kanuna yönelik tepkilerini dile getirmekteydi. Gemi sayısındaki artışın eleştirilecek değil aksine girişimciliğin artması adına övünülecek bir durum olduğunu kaydeden milletvekili, Seyrisefain idaresinin hiçbir zaman gereken gelişimi gösteremediğini, özel gemilerde varolan eksikliklerin hükümetin yapacağı düzenlemelerle ortadan kaldırılabileceğini vurgulamakta<sup>(93)</sup> ve: "...bu kanunun kabulüne müsadif olacak gün, Türk denizciliğinin her sene hatırlayacağı matemli bir gün olacaktır."<sup>(94)</sup> değerlendirmesiyle tekel kanuna itiraz etmekteydi.

Ordu milletvekili Hamdi Bey ise, tasarıda şilepçiliğin kapsam dışına alınmasını devletin işleteceği gemilere yolcunun dışında başka bir şey kalmayacağı gerekçesiyle doğru bulmazken, hükümete hangi iskeleye gemi işleyeceği yetkisinin verilmesinin genel verimlilik açısından uygun olmadığını ve son olarak hükümetin armatörlerle anlaşacak olması sebebiyle onların vapurlarını satın almasının gereksiz bir masraf yaratacağını belirtmekte ve kanunun reddini istemektedir.<sup>(95)</sup>

Bu eleştirilere karşılık, Trabzon milletvekili Raif Bey ile bütçe encümeni başkanı Hasan Fehmi Bey tasarının savunucuları arasında yer almaktadır. Raif Bey, gerek armatörlerin kendi aralarındaki, gerekse armatörlerle Seyrisefain idaresi arasındaki rekabetin yıkıcı boyutlara ulaştığını, bu nedenle bir çözüme kavuşturulması gerektiğini ileri sürmekte, ayrıca Seyrisefain idaresindeki olumsuz mali durumun da düzeltilmesi zorunluluğunu vurgulamaktadır.

Seyrisefain idaresinin salt kötü yönetimden kaynaklanan sorunlar nedeniyle zarar etmediğini, yeni vapur alımının ve idarenin karlı olmayan hatlara sefer yapmaya mecbur tutulmasının ana etkenler olduğunu kaydeden Raif Bey'e göre, bu sonuçtan dolayı hayati önem taşıyan nakliye işlerini resmi sorumluluğu bulunmayan kişilere bırakmayı düşünmek yanlış olduğu kadar devletçilik kavramıyla da bağdaşmamaktadır.<sup>(96)</sup>

Bu bağlamda, Sırrı ve Hüsnü Bey'lerin aksine yeni yasayı tek çözüm yolu olarak görmekte ve kabulünü istemektedir: "...gerek Seyrisefain borçlarından kurtarmak çarelerini bulmak ve gerekse devam eden rekabetin önüne geçmek için zannederim ki bu kabotajı devlet idaresi altına almaktan başka ameli ve fiili hiçbir çare yoktur...Bu kanun bütün ihtiyacımızı tatmin edecek vaziyettir ve vatandaşlarımızın zarara uğramamaları için lazımgelen ahkamı da ihtiva etmektedir. Onun için Heyeti Celilenizden kabulünü rica ediyorum."<sup>(97)</sup>

Tasarının yeniden biçimlenmesinde rol oynayan bütçe encümeni başkanı Hasan Fehmi Bey de benzer düşüncelerden yola çıkarak tasarının yasallaşmasını istemektedir. Denizcilik işini kara taşımacılığında olduğu gibi bir kamu hizmeti olarak değerlendiren encümen başkanı, bu nedenle devletin vatandaşların hak ve menfaatlerini sağlamak şartıyla bu alanda aktif olarak

91) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 9, Ankara: TBMM Matbaası, 1932, s.523 - 524.

92) Aynı Eser, s.524.

93) Aynı Eser, s.525 - 526.

94) Aynı Eser, s.526.

95) Aynı Eser, s.523.

96) Aynı Eser, s.526 - 528.

97) Aynı Eser, s.528.



çalışması gerektiği kanısındadır. Özellikle Hüsnü Bey tarafından tekel sistemine karşı yöneltilen eleştirileri, başta demiryolları olmak üzere kar eden çeşitli tekelleri örnek göstererek haksız olarak nitelerken, vatandaşların hakkının zedelendiği fikirlerini de basit birer demagoji olarak değerlendirmektedir.<sup>(98)</sup>

Raif Bey gibi, Seyrisefain idaresindeki açığı yeni gemilerin alınması ve İskenderiye seferi gibi yeni hatların açılmasına bağlayan Hasan Fehmi Bey, söylenenlerin aksine idareye diğer kurumlara yapılandan fazla bir nakdi yardım yapılmadığını da açıklamalarına eklemekte ve:

“...Türk sularında nakliyatın icrası amme hizmetidir ve bu amme hizmetini ifa eylemek te, Devletin vazifei esasiyesindedir. Devlet; ben bu amme hizmetini bizzat yapacağım dedikten sonra vatandaşın o sahadan çekilmesi tabiidir. Fakat çekilirken vatandaşın, hakkını veriyoruz.”<sup>(99)</sup> tespitiyle yasanın çıkması gerektiğine işaret etmektedir.

Meclis içindeki bu muhalefete karşın yasa tasarınsının kabul edilmesinin hemen ardından yasanın uygulanma hazırlıklarına başlandığını görmekteyiz. Gazetelere yansıyan haberlerde, Seyrisefain idaresi genel müdürü Sadullah Bey’in (Güney) açıklamaları doğrultusunda idarenin yeniden düzenleneceği ifade edilmiş, kanunun uygulanmasına 11 Teşrinisani 1932 tarihinde başlanacağı, milli vapurcuların elinde 61 kadar vapurun, bulunduğu Seyrisefain yönetiminin bunlardan 12 tanesini satın almak istediği, ancak fiyatlar çok düşük olduğu için armatörlerin yabancılarla çeşitli temaslar yaptığı şeklinde bilgiler yer almıştır.<sup>(100)</sup>

Kanunun içeriği ve yaşanan tartışma ortamı, deniz nakliyatı işinin tekel kapsamı altına alınmasının hem bürokrasi, hem de özel sermaye nezdinde rahatsızlık yarattığını göstermektedir. 1930’lu yılların dünya ekonomik krizinin yaşandığı bir dönem olduğunu hatırlarsak, gösterilen tepkinin boyutları biraz daha açıklığa kavuşur. Özel sermaye, kriz ortamında faaliyet alanlarının kısıtlanmasını sakıncalı göyerek kanuna muhalefet etmektedir.

Bürokrasi içinde de bu yaklaşımı destekleyen fikirler göze çarparken, hükümet ise kamu hizmeti mantığı ve verimlilik anlayışını ön plana çıkararak tasarının haklı ve gerekli olduğu düşüncesini taşımaktadır. Böylelikle, devletçilik politikasının ilk uygulama alanlarından birisi sayılabilecek olan denizcilik kanunu ciddi anlaşmazlıklara yol açmaktadır. Dolayısıyla, kanuna yönelik tepkilerin gerisinde devletçiliğin uygulama şekline bir itirazın bulunduğunu söylemek yanlış değildir. Nitekim, kısa bir süre sonra yaşanacak değişim bu düşüncenin doğruluğunu pekiştirecektir.<sup>(101)</sup>

98) Aynı Eser, s.528 - 530.

99) Aynı Eser, s.530.

100) Bu haberler için bkz., Cumhuriyet, “Seyrisefain’de hazırlık”, 11 Temmuz 1932, s.2. “Devlet Vapur nakliyatı”, 16 Temmuz 1932, s.2. “Devlet Vapur Postaları”, 27 Temmuz 1932, s.1, 6. “Devlet vapur seferleri”, 2 Ağustos 1932, s.2. Gazetenin 25 Ağustos 1932 tarihli sayısında çıkan bir haberde, vapurcuların yabancı şirketlerle anlaşma yolunda olduğu yönündeki haberlerin doğru olmadığına değinilmektedir, bkz., Cumhuriyet, “Hususi vapur Kumpanyaları”, 25 Ağustos 1932, s.2. Milliyet gazetesindeki haberler için bkz., Milliyet, “Hükümet posta vapurculuğu inhisarını nasıl işletecek?”, 11 Temmuz 1932, s.1, 4. “Posta Vapurculuğu”, 2 Ağustos 1932, s.1. “Posta Vapurculuğu”, 14 Ağustos 1932, s.1. “Posta Vapurculuğu için her şey hazırlandı.”, 27 Ağustos 1932, s.1. Gazetenin 16 Ağustos 1932 tarihli sayısında yer alan konuşmasında özel vapurculardan İsmail Bey: “Bizim vapurlarımızın ekseriyesi şileptir. Yalnız Sür’at vapurumuz postadır. Buna 60 bin liraya yakın masraf ettik. Eğer verilecek kıymet bizi tatmin etmezse hariçte müşteri aramak veya onu da şilep gibi kullanmak icap edecektir; bunu o zaman düşüneceğiz” demektedir. 25 Ağustos 1932 tarihli sayıda da, Milli Vapurcular Birliği ikinci başkanı Mütercimzâde Hakkı Beyin benzer açıklamaları bulunmaktadır. Bu açıklamalar için bkz., Milliyet, “Vapurcular Ne Yapacak?”, 16 Ağustos 1932, s.1. “Vapurcuların faaliyet sahaları değişiyor”, 25 Ağustos 1932, s.1. Ortaya çıkan durum, armatörler arasında vapurlarını tekel idaresine satma konusunda kesin bir birlik olmadığını göstermesi yanında, kanundan duyulan hoşnutsuzluğa da dolaylı yoldan dikkat çekmektedir.

101) 1932 yılında çıkarılan kanunu değerlendiren Korkut Boratav da özel sermayenin tepkisine dikkat çekmekle birlikte, kriz ortamında fiyatları giderek düşen gemilere devletin nispeten yüksek fiyatlarla ve peşin ödemeye alıcı olmasının bir avantaj olabileceğini vurgulamaktadır, bkz., Korkut Boratav, Türkiye’de Devletçilik, Ankara: Savaş Yayinevi, 1982, s.202.

## 1933 Yılında Çıkarılan Kanunlar

1933 yılında çıkartılan kanun bir başka ekonomik iktisadi bakış açısı özelliğindedir. 1933 Eylül ayında İş Bankası Genel Müdürü Celal Bey (Bayar) İktisat Vekili olunca, devlet tekelliliği kavramında değişiklik hareketi başlayacaktır. Devlet tekelliliğini savunan İktisat Vekili Mustafa Şerek (Özkan) Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından görevden alınmış ve yerine Celal Bayar atanmıştır.

Doç.Dr. Serkan Tuna<sup>(102)</sup>, mezkûr makalesinde "1932 yılı kanunu için meydana getirilen Fırka grubundaki komisyon toplantısında tekel yöntemine karşı çıkan Celal Bey'in İktisat Vekilliği'ne getirilmesi, armatörleri kanunun değişikliğe uğratılması konusunda ümitlendirecek ve bu konuda istekte bulunmak için bir heyet oluşturmalarına zemin hazırlayacaktır. Nitekim, yapılan temaların sonucunda parti grubunda yeni bir toplantı yapılacak ve tekel kanunun yeniden düzenlenmesi ve gemilerin satın alınmaması kararlaştırılacaktır." der ve şöyle değerlendirme yapar; "1932 yılı Temmuz ayında kabul edilen tekel kanunu üzerinden bir yıl geçmeden değişikliğe uğrayacak ve iki yeni kanun çıkarılacaktır. Bu süreçte, yapılan eleştirilerin yanında 1932 yılı Eylül ayında gerçekleşen İktisat Vekaleti değişiminin de etkili olduğunu söylemek olanaklıdır.

Tekel kanununun çıkması sırasında İktisat Vekilliği görevini yürüten Mustafa Şeref Bey (Özkan), bizzat Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal tarafından görevinden alınarak yerine İş Bankası Genel Müdürü Celal Bey (Bayar) atanınca tekel kanununun değişiklik süreci de başlamış olacaktır.<sup>(103)</sup>

1932 yılı kanunu için meydana getirilen Fırka grubundaki komisyon toplantısında tekel yöntemine karşı çıkan Celal Bey'in İktisat Vekilliği'ne getirilmesi, armatörleri kanunun değişikliğe uğratılması konusunda ümitlendirecek ve bu konuda istekte bulunmak için bir heyet oluşturmalarına zemin hazırlayacaktır. Nitekim, yapılan temaların sonucunda parti grubunda yeni bir toplantı yapılacak ve tekel kanunun yeniden düzenlenmesi ve gemilerin satın alınmaması kararlaştırılacaktır.<sup>(104)</sup>

Alınan bu kararın armatörler adına yarattığı olumlu tepkiyi Vapurcular Birliği Umumi Katibi Muzafer Bey: "Hükümetimizin memleket menfaatlerine uygun olan son yüksek kararı hepimizi memnun bırakmıştır. Milli vapurculuğun anonim bir şirketle idaresi bugünkü vaziyeti tamamilen ıslah edebileceği gibi istikbal için de memleket vapurculuğunun inkişafı noktasından çok faydalı olacaktır"<sup>(105)</sup> demeciyle ifade etmekteydi.

102) Doç. Dr. Serkan Tuna - 1972 yılında İstanbul'da doğdu. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Bölümü'nde lisans eğitimini tamamladıktan sonra, 1993 - 2002 tarihleri arasında İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde Yüksek Lisans ve Doktora programlarını bitirdi. 1999 - 2001 tarihleri arasında İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalıştı. 2001'den bu yana aynı Enstitü'de Öğretim Görevlisi olarak hizmet yapmaktadır.

103) Celal Bey'in İktisat Vekilliği'ne atanmasında başta devletçilik olmak üzere hükümet ve iş çevreleri arasında yaşanan ekonomik anlaşmazlıkların etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuda bkz., Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Politikada 45 Yıl, İstanbul: Bilgi Yayınevi, 1968, s.1 16 - 122. Şevket Süreyya Aydemir, İkinci Adam, 1884 - 1938, Cilt:1, 9.b., İstanbul: Remzi Kitabevi, 2000, s.464 - 465. Celal Bey'in vekalet atanmasını sağlayan Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal (Atatürk), Celal Bey'in kendisine gönderdiği teşekkür telgrafına karşılık verirken Celal Bey'e yönelik olumlu ifadelerini belirtmiştir, bkz., Cumhuriyet, "Gazi Hz ve İktisadi Siyasetimiz", 13 Eylül 1932, s.1. İktisat Vekili olmasının ardından bir genelge yayımlayan Celal Bey de, 1931 yılı CHF programını kaynak göstererek bu programın aşırı devletçilik uygulamalarına meydan vermediğini açıklamış ve ılımlı bir karma ekonomi politikasının sinyallerini vermiştir, bkz., Celal Bayar'ın Söylev ve Demeçleri 1921 - 1938, Ekonomik Konulara Dair, Özel Şahingiray (Top.), Ankara: Doğu Ltd. Ortaklığı Matbaası, 1955, s.55 - 58.

104) Bu süreç için bkz., Cumhuriyet, "Posta vapurları inhisarı...", 14 Eylül 1932, s.1. "İktisat Vekili", 30 Eylül 1932, s.1. "Vapurcular Hâlâ Ümitli...", 20 Teşrinievvel 1932, s.2. "Vapurculuk kanununun tadili kararlaştırıldı", 9 Teşrinisani 1932, s.1, 6.

105) Cumhuriyet, "Vapurcular sevinç içinde", 10 Teşrinisani 1932, s.1. Aynı haberde, vapurcuların Başvekil İsmet Bey'e de teşekkürlerini ilettikleri belirtilmektedir, bkz., s.2.



Şirket yöntemine tekrar geri dönülmesi kararının ardından, bu konuda çalışmalara başlanarak bir yandan yeni kanun tasarısı, diğer yandan şirket kurma hazırlıkları devam edecek ve Mart 1933 tarihinde kanun tasarıları ortaya çıkacaktır.<sup>(106)</sup>

Bu bağlamda, 1933 Mayıs ayı sonunda iki ayrı kanun kabul edilerek bir taraftan posta seferleri hizmeti tekrar düzenlenecek, diğer taraftan Seyrisefain idaresi kaldırılacaktır. Bu kanunların ilki olan ve 30 Mart 1933 tarihinde meclise sunulan posta seferleri hakkındaki kanunun gerekçesinde, denizcilik alanında yaşanan rekabetin yanı sıra 1932 yılında çıkarılan yasanın olumsuzluklarına da değinilmektedir.

Kanun gerekçesinde, gerek vapurların ülke ihtiyacını aşması, gerekse dünya ekonomik krizi sebebiyle giderek artan rekabetin nakliye ücretlerini aşırı düşürmek gibi son derece olumsuz sonuçlar doğurmaya başladığı ve bu nedenle 1932 yılındaki 2068 sayılı kanunun çıkarılmak zorunda kalındığı kaydedilmekte<sup>(107)</sup>, ancak: "...2068 numaralı kanuna vaki olan şikayetler bilhassa denizcilikle meluf olan memleketimizde deniz ticareti erbabının bu işlerden uzaklaştırılmaması temenniyatını ihtiva ettiği cihetle... denizcilerimize daha geniş bir çalışma sahası açılmasına lüzum görülmüştür." değerlendirmesiyle de eski kanunun sakıncalarına atıfta bulunmaktadır.

Bu sebepler çerçevesinde hazırlanan tasarı, hem 1932'de kabul edilen yasanın bazı esaslarını koruyarak zararlı olan rekabetin önüne geçecek, hem de nakliyat işleriyle uğraşanlara daha geniş bir çalışma alanı açacaktır. Böylelikle, rekabetin yönü de gemilerin büyüklüğü ve temizliği, servisin düzenliliği ve araç - gerecin gelişim düzeyi gibi olumlu alanlara kayacaktır.<sup>(108)</sup>

15.05.1933 tarihinde iktisat encümeni, 27.05.1933 tarihinde de bütçe encümeni tarafından incelenen tasarıda, hükümetin temel gerekçeleri benimsenecek, yasanın ismi nihai olarak deniz yolları işletmesi kanunu şeklinde kabul edilecek ve diğer bazı değişiklikler neticesinde yasanın çıkması uygun görülecektir.<sup>(109)</sup>

İncelemelerin tamamlanmasını takiben meclis gündemine gelen yasa tasarısı, 29 Mayıs 1933 tarihinde 2239 sayılı yasa olarak kabul edilmiştir. 21 maddeden meydana gelen Deniz Yolları İşletme Kanunu'nun ilk maddesinde: "Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işi Devlet inhisarına alınmıştır. Bu inhisar Denizyolları işletme müdürlüğü tarafından işletilir."<sup>(110)</sup> ifadesi kullanılarak tekel yönteminin devam edeceği vurgulanmış, ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında çeşitli istisnalar getirilmiştir. Buna göre, kanunun dördüncü maddesinde kapsamı belirlenen ve yasanın yürürlüğe girmesinden en fazla altı ay sonra kurulacak olan Türk anonim şirketine de Denizyolları işletmesiyle birlikte düzenli posta seferleri işinde çalışma hakkı verildiği gibi, sekizinci madde çerçevesinde meydana getirilecek diğer Türk Anonim Şirketlerinin de bu işlerde çalışmasına hükümet tarafından izin verilebileceği vurgulanmıştır.<sup>(111)</sup>

106) Bu hazırlık aşamaları için bkz., Cumhuriyet, "Posta Vapurculuğu Kanunu", 11 Teşrinisani 1932, s.1, 5. "Vapurculuk şirketi için tetkikat yapılıyor", 16 Teşrinisani 1932, s.1.

"Vapurculuk İşleri", 21 Teşrinisani 1932, s.1, 4. "Vapurculuk layihası", 23 Mart 1933, s. 1 - 2. Gazetenin 19 Teşrinisani 1932 tarihli sayısında yazan Yunus Nadi de, tekel sistemin zorluklarına işaret ediyor ve: "...Mahmut Celal Beyefendinin inhisar yerine inzibat tesis etmek istiyen düşüncesini ve bu düşüncenin Cumhuriyet Halk Fırkası Grupundaki tasvipkar telakkisini en makul bulduk." sözleriyle desteğini belirtiyordu, bkz., Yunus Nadi, "Resmi ve hususi Türk vapurculuğu", Cumhuriyet, 19 Teşrinisani 1932, s.1.

107) TBMM ZC, Devre IV, Cilt: 15, İnikat 62'ye ek, Sıra No:235, s. 1 - 2.

108) Aynı Eser, s.2.

109) Aynı Eser, s.3 - 7.

110) Düstur, Cilt: 14, Teşrinisani 1932 - Teşrinievvel 1933, Ankara: Başvekalet Matbaası, 1933, s. 1145.

111) Aynı Eser, s. 1145.

Yasanın dördüncü maddesine göre, altı ay zarfında kurulması öngörülen Türk Anonim Şirketi hisse senetlerinin isme yazılı ve Türklere ait olması gereklidir. Ayrıca, şirket sermayesinin en az 500.000 lira olması istenirken, halen posta seferleri yapan Türk armatörlerinin kanunun yürürlük tarihinden itibaren 15 gün içinde bir beyannameyle İktisat Vekaleti'ne başvurmaları şartı getirilmektedir. Görülecek lüzum üzerine, İktisat Vekaleti'nin bu şirketi sermaye artırımına yöneltmesi ve çıkarılacak yeni hisse senetlerinin ne kadarının eski hissedarlara ya da yeni taliplilere satılacağını belirlemesi mümkün kılınmaktadır. Anonim şirkete, o zamana kadar bir şekilde posta seferleri yapmış bulunan vapurların bir komisyonun onayı çerçevesinde aynı sermaye olarak katılması imkanı getirilirken, şirket sözleşmesinin esasları üzerinde kurucuların uzlaşmaması durumunda İktisat Vekaleti'nin belirleyici olacağı ve vekaletin gerek gördüğü taktirde şirketin bu kanunla ortaya çıkan yükümlülüklerine ilişkin çeşitli hükümleri resen sözleşmeye dahil edebileceği belirtilmektedir. Sekizinci maddede ise, posta seferleri yapmalarına izin verilebilecek olan şirketler yasanın yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra asgari bir milyon lira ödenmiş sermaye ile kurulacak olan Türk anonim şirketleri olarak tarif edilmektedir.<sup>(112)</sup>

Bunların dışındaki düzenlemelerde ise, şilepçilik işleriyle çeşitli iç ve dış nakliyat işleri Türkiye sahillerindeki düzenli posta seferlerinden sayılmayarak tekel kapsamına alınmazken, şilepçilik kıstasının da bir tarifi getirilmekteydi. Posta seferleri işini üstlenecek olan kuruluşlara ait gemilerin hükümet tarafından belirlenecek niteliklere sahip olmaları şartı getirilmekte ve İktisat Vekaleti bu konuda denetim yapmaya ve gerekirse seferden menetmeye yetkili kılınmaktaydı. Ayrıca, vekaletle posta seferleri güzergahını tayin etme hakkı da verilmekteydi. Yolcu, eşya ve hayvan nakliyatına ilişkin ücret tarifelerinin yedi kişilik bir heyet tarafından belirlenmesi ve vekaletin onayıyla geçerlilik kazanması uygun bulunurken, seferleri yapacak müesseselerin posta kanunu kapsamında devlet postasını Türkiye sahillerinde bedelsiz taşımaları hükmü açıklanmakta ve yine bu müesseseler sayı ve ücretleri İktisat Vekaleti'nce tespit edilecek olan çeşitli deniz çalışanlarını istihdam etmeye ve staj görmek üzere Yüksek Deniz Ticareti Okulu öğrencilerini öğretmenleriyle birlikte kendi gemilerinde seyahatlerini sağlamaya zorunlu tutulmaktaydı.<sup>(113)</sup>

Denetim açısından, İktisat Vekaleti kanun kapsamında kurulacak müesseselerin tüm işlemlerini denetleme hakkına sahip kılınmış ayrıca kurulacak anonim şirketler için de vekalet tarafından daimi bir denetimcinin tayin edileceği hükme bağlanmıştır. Kanuna uymayanlar hakkında, 100 liradan 10.000 liraya kadar yükselen miktarlarda para cezası yanında gemilerin bir aydan bir yıla kadar süreyle seferden men edilebilmesi kaydı getirilmiştir.<sup>(114)</sup> Son olarak da, 1932 yılında çıkarılan 2068 sayılı kanunun hükümsüz kaldığı, gereken hazırlıkların yapılabilmesi için kanunun 1 Haziran 1933 tarihinden üç ay sonra uygulanmaya başlanacağı ve yürütmede İcra Vekilleri Heyeti'nin yetkili bulunacağı ifade edilmiştir.<sup>(115)</sup>

Celal Bey'in İktisat Vekilliği sırasında hazırlanan yeni denizcilik kanunu, gerek özel sermayenin tepkilerini, gerekse bürokrasi içindeki genel şikayetleri dikkate alan ve tekrar şirket modeline dönülmesini öngören bir içerik taşımaktadır. Böylece, armatörlerin çalışma alanlarının kısıtlanması problemi de giderilmektedir. Ancak, yaşanan bu dönüşümün devletin denizcilik alanına aktif katılımını engellemesi söz konusu değildir. Temelde tekel uygulaması

112) Aynı Eser, s.1146 - 1147.

113) Aynı Eser, s.1145 - 1146, 1147 - 1149.

114) Aynı Eser, s.1149.

115) Aynı Eser, s. 1149. Kanun görüşmeleri sırasında herhangi bir olumsuz görüş beyan edilmemiştir, bkz., TBMM ZC, Devre IV, Cilt 15, Ankara: TBMM Matbaası, 1933, s.417 - 420. Tasarının kabul edilmesi süreciyle ilgili çeşitli gazete haberleri için bkz., Cumhuriyet, "Vapurcular", 8 Mayıs 1933, s.2. "Vapurcular", 11 Mayıs 1933, s. "Meclis vapurculuk layihasını kabul etti", 30 Mayıs 1933, s.1, 5. Milliyet, "Vapurculuk inhisarı", 5 Mayıs 1933, s.1. "Sahillerimizde posta seferleri işi inhisara alındı.", 30 Mayıs 1933, s.1, 5.



devam ettirilerek bu katılım sağlanırken, hükümetin İktisat Vekaleti aracılığıyla kamu dışındaki denizcilik hizmetlerinde de etkinliği sağlanmaya çalışılmaktadır. Böylece, bir yandan devletin hem işletmeci, hem de denetleyici olarak deniz nakliyatı konusunda aktif olması olanağı doğmakta, hem de özel sermayenin bu sektördeki gelişimi teminat altına alınmaya çalışılmaktadır. Başka bir ifadeyle, denizcilik sektöründe ılımlı bir karma ekonomi denemesine girilmektedir.

Elbette ki, bu dönüşümde İş Bankası müdürlüğünden gelen ve tam bir tekel uygulamasına sıcak bakmamasıyla tanınan Celal Bey'in de önemli bir rolü olduğu yadsınamaz.

Önceki satırlarda belirtildiği gibi, bu kanunu tamamlayan bir ikinci kanun çıkarılarak Seyrisefain idaresinin faaliyetlerine son verilecek ve böylece, 1933 yılı Mayıs'ı itibariyle de deniz nakliyatı alanında yeni bir döneme girilecektir. İcra Vekilleri Heyeti'nin 30.03.1933 tarihli toplantısında meclise şevki kararlaştırılan bu tasarı, 03 Nisan 1933'te "Deniz ve hava ticareti umum müdürlüğü ile iç hatlar, dış hatlar ve fabrika - havuzlar teşkilatı hakkında kanun layihası" ismiyle meclis platformuna gelecektir. Kanun gerekçesinde aktarıldığına göre, Seyrisefain idaresinin mali bakımdan zor durumda olmasının nedenlerinden birisi aynı alanlarda faaliyet göstermeleri yüzünden milli vapurcularla yaşanan olumsuz rekabet iken, bir diğeri de idarenin satın aldığı ya da tamir ettirdiği gemilerin yüklediği maddi külfettir. Bunun yanı sıra, idarenin devletin temel mali kurallarına uymak zorunda olması da hareket esnekliğini azaltan ve mali durumu olumsuzlaştıran önemli bir etken olarak yansıtılmaktadır.<sup>(116)</sup>

Bir yandan bütçeye ağır bir yük getiren, diğeryandan sahillerdeki kamu hizmetinin aksamasına neden olan bu durumun bir an önce değişmesi gerekliliğinden yola çıkan hükümet<sup>(117)</sup>, yeni düzenlemeden beklenen amacı: "...milli servetimiz olan bir idarenin ticaret prensipleri ve ticari hesaplarla her türlü zararlardan kurtulabilecek bir şekilde devamı faaliyetini temin etmektir. Bunun içinde, bulunan çare bu idareyi Devlet maliyesinin sıkı usul ve kayıtlarından kurtararak onu bilançosu ile baş başa bırakmaktır."<sup>(118)</sup> şeklinde açıklamaktaydı.

Tasarının kabulünün ardından, Seyrisefain idaresi teşkilatı da diğer bazı devlet müesseseleri gibi kar - zararı daima göz önünde bulunduran ticari bir mantığa göre işleyecek ve böylece hem zaman zaman söz konusu olan devlet bütçesine olan başvuruların önü kesilecek, hem de milli savunma ve kamu hizmeti politikaları daha sağlıklı yürütülebilecekti. Bu doğrultuda, getirilen yeniliklerden birisi de Seyrisefain teşkilatında yapılan değişikliklerdi. Her biri ayrı bir dikkat gerektiren işleri tek bir çatı altında toplamının ticari işleyişi zedeleyeceği dikkate alınarak, Seyrisefain tek bir genel müdürlükten çıkarılarak tüzel kişiliği bulunan üç müdüriyete dönüşmekte, kılavuz ve römorkörcülük ile devlet başkanına ait yatlar işi doğrudan doğruya İktisat Vekaleti yönetimine alınmakta ve postacılık tekeli işinin bağlanacağı güçlü bir deniz ticareti genel müdürlüğü kurulmaktaydı.<sup>(119)</sup>

Sadece devlete ait kamu gemilerinin yolcu taşımacılığı yapmasını içeren kanun Türk özel sektör armatörlüğüne ağır darbe indirirken, birtaraftan da devlet deniz işletmeciliği hakkında kapsamlı çalışmalar devam etmiştir.,

Bu amaçla hazırlanan Kanun tasarısı, 24 Mayıs 1933 tarihinde İktisat encümeni, 27 Mayıs 1933 tarihinde de bütçe encümeni tarafından incelenerek karara bağlanmıştır. İktisat encümeni,

116) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 15, İnikat 64'e ek, s.1.

117) Aynı Eser, s. 1 - 2.

118) Aynı Eser, s.2.

119) Aynı Eser, s.2.



İktisat Vekaleti bünyesinde kurulacak genel müdürlük ile Seyrisefain teşkilatı hükümlerini iki ayrı tasarı olarak değerlendirerek Seyrisefain değişikliğine ilişkin değerlendirmeler yapmış, bütçe encümeni de bu ayrımı benimsemekle beraber kanunun ismini deniz yolları ve A.K.A.Y işletmelerle fabrika ve havuzlar teşkilatı hakkında kanun tasarısı şeklinde değiştirmiştir. Böylelikle encümen, dış deniz yolları işletmesi yerine denizyolları işletmesi, iç deniz yolları işletmesi yerine de bu hatların imtiyaz güzergahı olan Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova ve Yeşilköy bölgelerinin ilk harflerinden oluşturulan A.K.A.Y terimlerini getirmiştir. Encümenlerde, bunların dışında da çeşitli değişiklik ve eklemeler yapılmış ancak tasarımın özü korunarak yeni kanun uygun görülmüştür.



Kaynak - Ressam  
Suavi'nin Akay işletmesi  
için yaptığı Akay  
Posterinin asıl nüshası.  
Osman Öndeş arşivi.



Kanun tasarısı, 24 Mayıs 1933 tarihinde iktisat encümeni, 27 Mayıs 1933 tarihinde de bütçe encümeni tarafından incelenerek karara bağlanmıştır. İktisat encümeni, İktisat Vekaleti bünyesinde kurulacak genel müdürlük ile Seyrisefain teşkilatı hükümlerini iki ayrı tasarı olarak değerlendirerek Seyrisefain değişikliğine ilişkin değerlendirmeler yapmış, bütçe encümeni de bu ayrımı benimsemekle beraber kanunun ismini deniz yolları ve A.K.A.Y işletmelerile fabrika ve havuzlar teşkilatı hakkında kanun tasarısı şeklinde değiştirmiştir. Böylelikle encümen, dış deniz yolları işletmesi yerine denizyolları işletmesi, iç deniz yolları işletmesi yerine de bu hatların imtiyaz güzergahı olan Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova ve Yeşilköy bölgelerinin ilk harflerinden oluşturulan A.K.A.Y terimlerini getirmiştir. Encümenlerde, bunların dışında da çeşitli değişiklik ve eklemeler yapılmış ancak tasarının özü korunarak yeni kanun uygun görülmüştür.<sup>(120)</sup>

Böylece meclis ortamına gelen tasarı, "Denizyolları ve A.K.A.Y. işletmeleri ile fabrika ve havuzlar teşkilatı" adıyla, 31 Mayıs 1933 tarihinde 2248 sayılı yasa olarak meclisten geçecektir. 17 maddeden meydana gelen yasanın ilk maddesinde, Seyrisefain idaresinin kaldırılarak yerine her birinin tüzel kişiliği bulunan Denizyolları işletmesi, A.K.A.Y. işletmesi ve fabrika ve havuzlar müdürlükleri olmak üzere üç yeni idarenin kurulduğu ve ayrıca Seyrisefain yönetimine ait bulunan İstanbul limanında kılavuzluk ve romörkörüçülük ile diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerinin devlet tekeline alındığı vurgulanmıştır.<sup>(121)</sup>

**Deniz nakliyatı inhisarı**  
**İktisat Encümeni mühlet ve takdiri**  
**kıymet için maddeler tesbit etti**

Ankara 4 (Telefonla) — İktisat Encümeni bugün de İktisat Vekili - nin huzur ile toplanarak vapurculuğun devlet tarafından idaresi lâyihasını tanzime devam etmiştir. Münakalât Vekâleti teşkilinden simdilik sarfı nazar edildiği anlaşılmaktadır.

Ankara 4 (Telefonla) — Mec-

idare edilecektir. Vapurculara bu kanun ahkâmınca vapurlarını idareye satmaları için dört ay mühlet tayin edilmiştir. Satın alınacak vapurlar 12 kadardır. Vapur kıymetleri iki hükümet, iki milli vapurcular tarafından ayrılmış murahhas ile Loit Tri -

Bu üç kurumun ticari usullere göre yönetiminin benimsenmesi yanında sermaye ve işlemlerinin muhasebe umumiye, müzayede, münakaşa ve ihalat kanunlarına ve Divanı muhasebatın onay ve denetimine tabi olmadığı belirtilmişti. Denetim açısından, Maliye ve İktisat Vekaleti'nin her kurum için ortak şekilde tayin edecekleri birer denetimci görevlendirilmiş ve İktisat Vekaleti adına her yıl en az bir kez denetim yapılması uygun bulunmuştu. Üç kurumun müdürlerinin de, İktisat Vekaleti'nin seçimi İcra Vekilleri Heyeti'nin kararı ve Cumhurbaşkanı'nın onayıyla belirlenmesi kararlaştırılmış, tüm memurların özel memurlar gibi işlem görecekları kaydedilmiş ve yönetimlere ait mallar devlet malı kapsamına alınmıştı. Yıl sonunda hazırlanacak bilançoların TBMM bütçe, İktisat ve Divanı

Muhasebat encümenlerinden meydana gelecek bir umumi heyet tarafından tasdik edilmesi yöntemi getirilirken, yıllık net karlardan idarelerin gelişimine lazım olan miktarların umumi heyet tarafından ayrılarak kalan kısmın Hazineye aktarılması ve İcra Vekilleri Heyeti'nin yetkisi dahilinde en çok 500.000 liraya kadar uzun vadeli borçlanma yapılması olanağı tanınmıştı.<sup>(122)</sup>

Diğer maddelerde, Seyrisefain idaresinin 1932 yılı sonuna kadar biriken borçlarının nasıl ödeneceği ve çalışanlara yönelik hangi işlemlerin yapılacağı düzenleme altına alınırken, son olarak, yeni teşkilatlara ait hükümlerinin bir ay sonra geçerlilik kazanması kaydıyla kanunun 1 Haziran 1933 tarihinden itibaren yürürlüğe girdiği ve yürütmede İcra Vekilleri Heyeti'nin yetkili kılındığı yazılmıştır.<sup>(123)</sup>

120) Aynı Eser, s.3 - 7. İktisat encümenin yaptığı değişiklik sonrası ortaya çıkan ilk tasarı, daha önce değinildiği gibi 29 Mayıs 1933 tarihinde 2239 sayılı yasa olarak kabul edilmiştir.

121) Düstur, Cilt:14, 1219.

122) Aynı Eser, s. 1219 - 1222.

123) Aynı Eser, s. 1222 - 1224. Cumhuriyet gazetesinde yer alan bir haberden, yeni süreçten özel vapurcuların da memnun olduklarını

Bu kanunun meclis görüşmelerinde de olumsuz bir hava yaşanmamıştır. Yasanın geneli hakkındaki tek konuşmayı yapan Manisa Milletvekili Turgut Bey, bir yandan yaşanan olumsuz rekabetin altını çizirken, diğer yandan 1932 yılında çıkarılan kanunun çözüm üretmediğini: "...bu iş gerek fırkamızın programına ve gerek Heyeti celilenin iktisadi siyasetine muvafık olamadığından..." sözleriyle belirtiyor ve: "...bu işi daha esaslı surette kavrayabilecek hususi teşebbüs sahiplerine bırakmak daha muvafık görüldü."<sup>(124)</sup> sözleriyle de yeni kanunu olumluyordu. Hazırlanan bu iki kanun dolayısıyla hükümeti tebrik eden Turgut Bey, her iki kanunun denizcilik alanında çok faydalı sonuçlar doğuracağına da işaret ediyordu.<sup>(125)</sup>

Bu iki kanunun kabul edilmesiyle birlikte, armatörler şirket kurma hazırlıklarına girişecek, devlet katında da Seyrisefain idaresinin tasfiyesine ilişkin çalışmalara başlanacaktır. Şirket kurulması sırasında armatörler arasında birtakım anlaşmazlıkların yaşandığı dikkati çekerken, 1 Temmuz 1933 tarihinden itibaren Seyrisefain idaresinin yerini yukarıda adı geçen üç kurum alacak ve denizcilik açısından yeni bir dönem başlamış olacaktır.<sup>(126)</sup> Görüldüğü gibi, 1933 Mayıs'ında çıkarılan ikinci kanunla bir taraftan Seyrisefain yönetimi tarihe karışırken, diğer taraftan yeni kurumların ticari işleyişe sahip kılınmalarıyla daha verimli çalışmalarının önü açılmaktadır. Yaşanan gelişim, bu yeni işleyiş biçiminin bürokrasi ve özel sermaye yönünden de genel hatlarıyla kabul gördüğünü ortaya koymaktadır.<sup>(127)</sup>

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun posta vapurculuğu olarak tanımlanan yolcu taşımacılığında silinmesinin nedenlerini görebilmek açısından, TBMM'deki müzakereleri ve verilen kararları aynen nakletmek suretiyle, belgelendirmeyi gerekli gördüm:

TBMM Zabıt Ceridesi  
Posta Vapurculuğu Kanunu  
81. ci İnikat  
9 - VII - 1932 Cumartesi  
Birinci Celse  
Açılma saati: 14. 20

Reis: Kâzım Karabekir Paşa.

Kâtipler: Ruşen Eşref Ünaydın Bey (Afyon Karahisar), Haydar Rüştü Bey (Denizli)

1 - Türkiye Posta Vapurculuğu Anonim Şirketi teşkili hakkında 1/377 numaralı kanun lâyihası ve İktisat ve Bütçe encümenleri mazbataları

öğrenmekteyiz. Vapurcular Birliği Başkanı Lütfi Bey, yeni kanunla yapılacak şirkete bütün vapur sahiplerinin katılacağını söyleyerek bu memnuniyeti dile getirmekteydi, bkz. Cumhuriyet, "Bir ay sonra Seyrisefain de tarihe karışıyor", 31 Mayıs 1933, s.1, 6.

124) TBMM ZC, Devre IV, Cilt 15, Ankara TBMM Matbaası, 1933, s.456.

125) Aynı Eser, s.456 - 457. Görüşmeler sırasında, kurumları Divanı muhasebat denetiminden muaf tutan dördüncü madde ile bilançoların hazırlanmasına ilişkin sekizinci madde Divanı muhasebat encümeni tarafından incelenmiş, dördüncü maddede herhangi bir değişiklik yapılmazken, sekizinci maddeye hükümet tarafından da kabul edilen bir üye eklemesi yapılmıştır. Özellikle dördüncü maddenin önemine işaret eden İktisat Vekili Celal Bey, bu kurumların ticari işleyebilmesi için bu tür kayıtlardan muaf tutulması gerektiğini belirterek kaydın aynen onaylanması gerekliliğini vurgulamış ve sonuçta madde encümen tarafından da benimsenmiştir, bkz., 458 - 459,463.

126) Bu aşamaları genel hatlarıyla izlemek için bkz., Cumhuriyet, "Vapurculuk Şirketi", 8 Haziran 1933, s.4. "Vapurcular Şirketi kuruluyor", 15 Haziran 1933, s.2. "Deniz hatları teşkilatı hazır", 18 Haziran 1933, s.2. "Vapurculuk Şirketi", 20 Haziran 1933, s.4. "Vapurcular Gene İhtilafta", 21 Haziran 1933, s.2. "Dış ve iç hatları faaliyete geçti", 2 Temmuz 1933, s.2. Milliyet, "Yeni Kadrolar Hazırlanıyor", 11 Haziran 1933, s. 1 - 2. "Yeni Kadrolar Yapılıyor", 12 Haziran 1933, s.1. "Vapurcular şirket yaptılar", 13 Haziran 1933, s.1. "Yeni kadrolar Heyeti Vekilenin tastikinden geçecek", 16 Haziran 1933, s. 1 - 2. "Vapurlara kıymet biçecek komisyon teşkil edildi", 19 Haziran 1933, s.1, 6. "Seyrisefainin son günü", 30 Haziran 1933, s.1 - 2. Akşam, "Vapurcular şirketi", 21 Haziran 1933, s.3.

127) 1933 yılında çıkarılan kanunu değerlendiren Korkut Boratav da, İktisat Vekaleti'ndeki değişimin üzerinde durmakta ancak devletin belirleyici olma rolünü de vurgulamaktadır, bkz. Korkut Boratav, a.g.e., s.202 - 204.



Reis - Kanunun müstaceliyetle müzakeresi teklif olunuyor. Müstacelen müzakeresini kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Heyeti umumiyesi hakkında söz isteyen var mı ?

Hamdi Bey (Ordu) - Efendim, kabotaj meselesini halledecek mahiyette Meclisi Âliye takdim olunan bu kanunu maksatla tamamen, taban tabana zıt görüyorum. Kanun tamamen maksadı temin etmiş değildir. Fırkada verilen karar kabotaj meselesini devletleştirmek ve vapurculuğu Hükümetin idare etmesi mahiyetinde idi. Kanunu okudum.

Heyeti umumiyesinden anladığım mânâ şudur: Seyrisefer hususunda Hükümet serbesttir, armatörlerle uyuşabilirler, şilepçilik nakliyatına müsamaha edebilir, istediği iskeleye vapur uğratar. İsteddiği iskeleye vapur uğratmaz, kanunun heyeti umumiyesinden çıkardığım mânâ budur.

Biz Meclisi Âliye bu kadar külfet tahmil edeceğimiz yerde bir maddelik bir kanunla bu salâhiyeti Hükümete verebilirdik ve derdik ki; kabotaj meselesini Hükümet arzusu veçhile halle salâhiyettardır. Şimdi bu kanun evvelâ sahillerimizde şilepçiliğe müsaade ediyor. Halbuki şilepçiliğin mânâsı nedir ve şilepler ne gibi eşya nakledebilirler?

Vakıa İktisat Encümeni'nin tanzim etmiş olduğu maddede şilepçilik bir cins eşyaya hasrediliyor. Bu daha iyi idi. Çünkü bunda bir nevi tahdit vardı. Şilep namı altında armatörler gene iskelelere vapur işletebilirler. Bu doğru değildir ve Hükümetin işleteceği vapurlara yolcudan başka bir şey kalmaz. Biz yolcu ve eşya nakliyatındaki intizamı temin etmek istiyoruz. Şilepçiliğe bu şekilde müsaade edersek doğru olmaz. Bunu maksadımız veçhile tahdit etmeliyiz.

İkincisi, Hükümete salâhiyet veriliyor. Hangi iskeleye vapur işleteceğini tayin edebilecek Hükümete böyle bir salâhiyet vermek doğru değildir.

Hükümet en işlek limanları elinde tutar, ikinci derecedeki limanları armatörlerle anlaşarak onlara bırakır. Belki de memleket bundan mutazarrır olur. Çünkü zaten armatörlerin işlettiği vapurların bu işi yapamadığını gördüğümüzden dolayı böyle bir kanun buraya geldi.

Sonra Hükümet armatörlerin vapurlarını satın alacak. Hükümet madem ki armatörlerle uyuşaktır, böyle bir zahmet ve masrafa lüzum yoktu. Binaenaleyh bendeniz bu kanunun heyeti umumiyesile aleyhindeyim ve reddine taraftarım.

Fakat bu hususta bir takrir verecek değilim.

Salâhattin Bey (Kocaeli) - Niye öyle?

Kâzım Paşa (Diyarbakir) - Peki nasıl reddedeceğiz?.

Kitapçı Hüsnü Bey (İzmir) - Efendim, bendeniz de bu kanunun aleyhinde bulunacağım. Zaten kanunun esbabı mucibesinde o kadar zayıf bir sebep serdediliyor ki bu sebebi başka türlü izale etmek imkânı vardır ve imkân olmasa bile halkın aleyhindedir.

Bu sebep nedir?

Vapur kumpanyaları ile seyrisefain arasındaki rekabet yüzünden millî sermayeyi korumaya lüzum görülmüş ve bu kanunun vazına lüzum hâsıl olmuştur.

Gene esbabı mucibede Hükümet kabotaj hakkını vatandaşlara hasrettiği dakikadan bilitibar bazı vatandaşlarımızın vapurculuğa inkişaf vermeleri için terqip ve teşvikte bulunmuş hatta bazı muafiyetler bahşetmiş. Bu vatandaşlar da bu tertip ve teşvik karşısında, Hükümetin göstermiş olduğu yola imtisal ederek vapur almışlar, tüm imkanlarıyla limanlarımız arasındaki ulaşımı temine çalışmışlardır. Şimdi bu yaptıkları hareketten sonra kendilerine ceza tertip etmek doğru değildir.

Bu kanunun zararlarının birincisi; vatandaşların kazanmış oldukları hukuki haklarını ihlâl etmekten ibarettir;

İkincisi; geniş sahillerimizin icap ettirdiği sık sık seferlerin yapılmasına mâni olacaktır. Üçüncü derecede millet hazinesine bir fedakârlık tahmiline bais olacaktır. İşte bu üç sebepten dolayı bendeniz bu kanun lâyihasını muvafık bulmuyorum. Bunların en mühimmi Türk vatandaşlarının hukuku müktesebelerinin ihlâli meselesidir.

Bizde Balkan harbine kadar Türk aydınları ticaret hayatına çok bigâne idiler. Hepimizin okumaktan yegâne gayemiz, Hükümet memuru olmaktı. Balkan Harbi'nden sonra ve bilhassa Cumhuriyette bir millî uyanış hâsıl oldu, bizden giden anasının yerini feyzi Cumhuriyetle Türkün azmi ve himmeti doldurmuştur. Onların yokluklarını hissettirmeyecek derecede bir çok eserler vücuda getirilmiştir (Bravo sesleri).

Binaenaleyh millî ticareti ben, Cumhuriyetin bir kazancı, lûtfu telâkki ederim. Vatandaşların bu yola dökülmesine saik olan Cumhuriyettir. Her ne suretle olursa olsun bunları bu yoldan geriye döndürmek şiarımızla muvafık değildir kanaatindeyim.

Millî ticaretin en hakikî şekli, en canlı misali deniz ticaretinde görülmüştür. Evvelce Türk ticaret filosundan bahsetmek hatırımıza bile gelmezdi. Fakat bu az zamanda bir taraftan vatandaşlarımızın bu yola dökülmeleri sayesinde, bir taraftan da bütçemizden yapılan fedakârlıklarla temin edilen seyrisefain vapurlarile bu gün medarı iftiharımız olacak derecede bir ticaret filosuna malik olduk ve eğer buhran bize böyle şiddetle çarpmasaydı elbette bu vapurlarımız daha çok olacaktı ve sahillerimiz birbirine daha ziyade yaklaşacaktı. Şimdi bu gayeyi fevtettirecek sebepleri kendi elimizle ihdas etmemek gerektir.

Bizim işimiz ne olmalıdır. Bu filonun tezyidine elbirliğiyle çalışmak ve sancağımızı yalnız sahillerimizde, kendi denizlerimizde değil, hatta daha eniğin denizlerde dalgalandırmaktır.

Bu emelimize nail olmak için zannederim ki hususî sermayelerden göz ardı edecek, küçümseyecek vaziyette değiliz.

---

***"Böyle bir darlık zamanında biz ticareti bahriyemize ne kadar inkişaf verebiliriz ki, hususî sermayelere; "Artık size ihtiyacımız yoktur, Devlet bu işi kendi sermayesile yapacaktır." diyebilelim. Halbuki biz bu vatandaşları teşvik etmenin daha ziyade lüzumlu olduğu bir zamandayız kanaatindeyim."***

**İzmir Milletvekili Kitapçı Hüsnü Bey**

---



Bütçe darlığını her vesilede gerek Hükümet, gerek Bütçe Encümeni ve gerekse diğer vatandaşlarımız söylemişlerdi. Böyle bir darlık zamanında biz ticareti bahriyemize ne kadar inkişaf verebiliriz ki, hususî sermayelere; artık size ihtiyacımız yoktur, Devlet bu işi kendi sermayesile yapacaktır diyebilelim. Halbuki biz bu vatandaşları teşvik etmenin daha ziyade lüzumlu olduğu bir zamandayız kanaatindeyim.

**LİMANIMIZDAN HAREKET EDECEK VAPURLAR**

**Yelkenci ve Sadık zade müttehit vapurları**

1 Eylül'den itibaren Karadeniz hattına her hafta pazar, salı, perşembe günleri olarak üç posta yapılacaktır.

1 Eylül'den itibaren on beş gün zarfında hareket edecek vapurlar

1 Eylül perşembe	Dumlupınar	11 Eylül pazar	Sakarya
4 .. pazar	Erzurum	13 .. salı	Samsun
6 .. salı	inönü		
8 .. perşembe	Vatan	15 .. perşembe	Dumlupınar

Yelkencizâde ve Sadıkcâde Müttehit Vapurları ilanı 1 Eylül 1932 tarihinden itibaren Rize ve Hope'ye (Hopa'ya) Karadeniz Hattı'nda her hafta tarifeli posta vapuru seferleri başlamaktadır. Kaynak: Akşam ve Cumhuriyet Gazetesi, 31 Ağustos 1932.

yaptıkları sefer memleket için ancak kâfi gelebilir. Navlunlara gelince: bunlar için her taraftan şikâyet ediliyor. Bu navlunların fazlalığı vaziyeti ticariyemizi müşkül bir hale sokuyor.

Bir idare şekli kuracağız. Seferleri mi tahdit edeceğiz, yoksa navlunları mı tezyit edeceğiz? Seferleri tahdit edersek istihşalâtımızı istediğimiz yere tam zamanında, süratle gönderemeyeceğiz, eğer navlunları tezyit edersek o vakit de sair piyasalarla rekabet edemeyiz. Bunun her ikisi de iktisadiyatımıza sekte verecektir.

Şuna nazaran tasarruf için hiç bir imkân görülmemektedir. Binaenaleyh buna mahal bırakmaktansa, Hükümet bütçesinden gene Seyrisefaine bir miktar para verelim. Tâ ki mahsulâtı ziraiyemiz para etsin, sonra Meclisimizin bütün gayesinin yalnız buna müteveccih olduğunu, her kanunun müzakeresinde bütün arkadaşlarım izah etmişlerdir. Böyle olduğu halde müstahsilleri zarara sokacak bu gibi kanuna neden teşebbüs ediliyor, bilmiyorum.

Sonra muhterem arkadaşlar; Devlet maliyesine dayanan müesseselerin ne dereceye kadar muvaffakiyet gösterdiklerini Bütçe müzakeresi esnasında öğrendik. Seyrisefain idaresinin vaziyeti uzun boylu teşrih edildi ve orada gördük ki almış oldukları parayı lâyükile kullanan, memlekete faydalı olabilen hiç bir teşekküle maalesef malik değiliz.

Bilhassa Seyrisefain idaresinin bütçesi kanunu müzakere edilirken biliyorsunuz ki o idare birçok arkadaşların tarizine hedef oldu. Varidatında görülen noksanlıklar, idaresindeki noksanlıktan ileri geliyor. Yoksa rekabet yüzünden değildir. Bütçede tahassül eden farkı fahiş sırf idaresindeki noksanlıklardan mütevellittir. Binaenaleyh ne olacaktır, şimdi bizim bir çok tecrübelerle, muvaffakiyetlerini görmediğimiz, bilâkis ehliyetsizliklerini gördüğümüz bir idareye daha geniş bir salâhiyet vermek doğru olabilir mi?

Kabul etmişizdir ki, nakliyatı bahriye bizim için hayati bir meseledir. Çünkü işimiz çiftçiliktir. Mahsulâtı ziraiyemizi bilhassa ihraç iskelelerine ne kadar süratle ve ucuz nakledersek memlekette o kadar faideli bir iş yapmış oluruz. Binaenaleyh nakliyatı bariyeye sekte verecek bir surette istihşalâtımızın pazar yerine şevkini teahhur ettirecek bir şey yapmak; kısa bir zaman için olsa dahi bundan tevakkî etmekliğimiz lâzımdır.

Muhterem arkadaşlarım, varidat ile masarifi karşılaştırmağa ve millî serveti korumağa mecbur

olduğumuz halde böyle bir kanun vazına neden lüzum görüyoruz?

Hali hazırdaki seferlerimiz ancak haddi kifayededir. Yani Seyrisefain vapurlarını, millî vapurların hepsini bir araya toplasak, bunların

Seyrisefain bütçesinin müzakeresinde bir çok arkadaşlar söz aldılar, bir çok meseleleri tenvir ettikleri için söz söylemeğe lüzum görmemiştım. Fakat yalnız bir nokta için dikkati çekme lâzımgeldi. O da; kılavuzluk meselesi idi.

Kılavuzluk Seyrisefain'e ait bir iş olduğu halde memurlarına, yani kılavuzlarına verdiği para yekûnu 79 bin liradır. Mevaddı müstehlike, amortisman ve saire bunda dahil değildir. Buna mukabil getirdiği para 148 bin liradır. Bunun içerisine amortisman, faiz ve daha buna benzer bir çok masrafları da yekûna dahil edecek olursak aşağı yukarı varidatla sarfiyat bir birine ancak tekabül edecek derecede bir rakam ifade eder.

Bu idare fuzulî masraflar yüzünden kendini toplayamıyor, yoksa rekabet yüzünden değildir. Onun için diyorum ki, bu idareye daha büyük işler tevdi edilirse zarar da, verilen işle mepsutan mütenasip olur.

Yeni kanunla teşkil edilecek, vücut bulacak müesseseyi idare edecek zevat kimlerdir? Şayet bu idareyi müsbet bir sahada ilerletecek müdebbir, müdekkik adamlarımız varsa şimdiye kadar Seyrisefain idaresine ne için alınmamışlardır. Seyrisefain idaresinde bulunan idarecilerden baskı kimse yok olmalı ki bu iş bunların elinde kalmıştır. Şuhalde aynı ehil olmayan kimselerden bu teşekkül vücut bulacaktır. Bunların ise şimdiye kadar filî sahada göstermiş oldukları muvaffakiyet veya ademi muvaffakiyet meydandadır. Binaenaleyh bu teşkilâtı tevsi etmek demek, bütçeye bir kat daha yük tahmilinden başka bir şeye yaramaz.

Binaenaleyh arkadaşlar, her ne cihetten olursa olsun inhisarlara lüzum yoktur. Vatandaşlar hukuku müktesebeden istifade etmelidirler. Fakat denecek ki; gemiler Hükümet tarafından alınabilir. Fakat düşünmeli ki hayatlarını bu işe vakfeden bu vatandaşlar bu işten de mahrum edildikleri vakit yeni bir işi nasıl tutabileceklerdir?

Bunlar da tabiatıyla diğer iş bulamıyan zevat gibi ya paralarını bankaya yatıracaklar, yahut gidip İstanbulda bir kaç apartıman satın alacaklardır. Bundan da memleketin mütedavil sermayesi azalacaktır.

Bundan dolayı yalnız bunlar işsiz kalmıyacak, aynı zamanda bu diğer erbabı teşebbüsü de tethiş edecektir, bunlar da, Hükümet her ne vakit isterse her hangi bir kanun vazile bizim elimizdeki işi alabilmek kudretini haizdir zihniyeti hâsıl olacaktır. Onlara iskeleler arasında şilep işletmek hakkını vereceğiz fakat, bu vaziyete bir kere düştükten sonra o adamlar bundan sonra yeni teşebbüsler yapmaya kendilerinde kudret bulabilirler mi?

Sonra memlekette her hangi bir teşebbüs erbabını korkutacak derecede işsizlik vardır. Bir memuriyet açıldığı zaman, 40 - 50 kişinin talip olduğunu gazetelerde görüyoruz. Binaenaleyh yapacağımız kanunla işsizlerin miktarını bir kat daha çoğaltmamak ve esasen kazançlı olan bir takım insanlara, beyhude yere yardım etmemek için bu kanunu vazetmemeliyiz. Bu vatandaşların işlerini yarı yolda bırakacak bir takım işlerle onları tethiş etmemeliyiz. İstirhamatını bundan ibarettir.

Sırrı Bey (Kocaeli) - Bu mühim kanunu da, her zaman olduğu üzere acele karar ile çıkarıyoruz (Gürültüler).

Süleyman Sırrı Bey (Yozgat) - Mühim olduğu için.

Reşit Bey (Gazi Antep) - Nizamnameyi okumadınız zannederim.



Sırrı Bey (Devamla) - Bu kanun lâyihası münasebetile yalnız notu 35 sayfayı bulan bir tahlil yapmış ve huzurunuzda söylemeğe teşebbüs etmişim (Gürültüler, eyvahlar olsun sesleri). Fakat bu ifadatımı telhis ederek sizi yormaksızın mülâhazatımı arzedeceğim (Allah razı olsun sesleri). Geçende de arzettim.

***“Dendi ki, biz de o kadar vapurlar çoğalmıştır, hatta ihtiyacımızın derecesini aşmıştır. Çoğalan vapurlar müteşebbislere aittir. Yani bu Türk kudreti teşebbüsiyesinin tevlit ettiği neticedir ki şükranla görülmeğe lâyıktır, tenkide değil.”***

**Kocaeli Milletvekili Sırrı Bey**

İktisat kanunlarını kendi mülâhazalarım, kendi görüşlerime göre tenkit etmektense, Hükümetin bu kanunlara ilâve ettiği esbabı mucibe lâyihalarını dikkatle okuyarak onda gözükecek tezatları zikretmek ve bir cümleyi öteki cümleye tenkit ettirmek daha kolaydı ve daha ziyade hakikatin tezahürüne bais olurdu. Çünkü bu ifadatı reddetmek de, bizzat kendi ifadelerini reddetmek mahiyetinde olduğu için elbette benim sözlerimi reddetmek kadar kolaylık duymayacaklardır. Binaenaleyh bugün iki saat evvel aldığım kanunun esbabı mucibe lâyihasında gördüğüm cümleleri huzurunuzda okuyacağım :

Dendi ki, bizde o kadar vapurlar çoğalmıştır, hatta ihtiyacımızın derecesini aşmıştır.

Çoğalan vapurlar müteşebbislere aittir. Yani bu Türk kudreti teşebbüsiyesinin tevlit ettiği neticedir ki şükranla görülmeğe lâyıktır, tenkide değil.

Buhran hasebile nakledilecek eşya azalmıştır. Vapur navlunları tenezzül etmiştir. Onun için vaziyeti düşünmeğe mecbur olduk, diyorlar. Hayır, nakledilen eşya kâfidir ve müteşebbisleri doyuruyor, onlara temettü temin ediyor, onlar da kazandıkları paradan bir miktarını Devlet Hazinesine veriyor. Rekabet hâsıl olmuştur. Onun için millî serveti korumak lüzumunu hissettik, diyorlar.

Rekabet vardır; Fakat millî müteşebbisler arasında değil; Fakat millî müteşebbisler heyeti umumiyesiyle Hükümet müessesesi olan Seyrisefain arasındadır ve masrafını korumayan millî müteşebbisler değil, Seyrisefain idaresidir.

Bu kanunun vazı esbabı dolayısıyla bir de deniyor ki; Seyrisefain'in borçlanması tekâmül merhalesi esnasında olmuştur. Hiç olmazsa esbabı mucibe lâyihasında, huzuru âlinizde bütçesinin müzakeresi esnasında cereyan eden müzakeratın vereceği ilham ile olsun bu tekâmül kelimesi kullanılmamalı idi.

Kâzım Paşa (Diyarbakir) - Şimdi değil vaktile.

Sırrı Bey (Devamla) - Muhakkaktır ki Seyrisefain idaresinde hiç bir vakit tekâmül olmamıştır ve borçları bu tekâmül merhalesi esnasında vapur almak için para istikraz edilmesinden değil, fena idare edilmesinden mütevellittir. Bu da netice ile anlaşmıştır. (Her halde rekabet husulü zarara neden olmuştur) deniyor.

Evet müteşebbislerin tarifeleri Deniz işleri müdüriyetinde tetkik ve tesbit edilir. Fakat Seyrisefain mümtaz bir idare olduğu için bu ana kadar kendi tarifelerini kendisi tesbit ederdi. Diğerleri gibi tarifelerini hiç bir zaman Deniz işleri müdüriyetine tevdi ederek müsaade almamıştır. Yalnız son günlerde İktisat Vekâleti buna emir vermiştir. Aradaki rekabeti izale için kanunî hükümler koyamazdık, deniyor.

Hatırlarsınız ki geçen sene bu kürsüde Seyrisefain idaresine ait bütçe müzakere edilirken kendi tespitlerime müstenit olarak ve yakın memleketleri misal getirerek bu rekabet için ve muvazeneyi temin için bir kanuna lüzum vardır demiştim. Fakat o vakit İktisat Vekili Beyefendi "Bu serbest ticarete mânidir, böyle bir takyit yapamayız" demişti. Zabıt mevcuttur. Bugünkü ifade aynı mevzu üzerindeki daha evvelki ifade ile bir tenakuz teşkil ediyor.

Yine bu kanunun sebebi vazı üzerinde Seyrisefain borçlarının itfası dahi düşünülüyor. Olabilir şüphesiz, madem ki Hükümetin himayesi altındadır. Bunun ikmalî Hükümete düşer. Fakat hiç olmazsa bu tedbir vatandaşları sıkıntıya sokacak, zarar ettirecek mahiyette olmamalı idi.

Gayet mühim bir nokta daha; deniyor ki "Biz bu şirkete de rekabet edilerek ıslahına çalışılan bugünkü vaziyetin tekrerrürüne meydan kalmaması diye bunu yapıyoruz."

Yani evvelce Hükümetin daima muavenetine mazhar olan Seyrisefain idaresi müteşebbis vatandaşlarla rekabet sahasında muvaffak olamadı. Eğer onları serbest bırakırsak bu müessese aynı rakabetten gene müteessir olacaktır. Buna mahal kalmaması için inhisar yapıyoruz. Anlamı anlaşılmalıdır, tahlile lüzum yoktur. Bu izahattan sonra nazarımızda iki vaziyet tebarüz ediyor. Birisi yelkencilikten, takacılıktan tedricî tekâmül ile birkaç vapur sahibi olmuş, kendisini geçindirmeğe vüsat hâsıl etmiş, onun sayesinde birçok vatandaşlar daha geçinmeğe başlamış, Devlet Hazinesine bir çok vergiler vermek imkânı hâsıl olmuş ve bundan başka Türk teşebbüsünün daha ilerde, daha büyük denizlerde, daha geniş denizlerde millî bayrağı temevvüç ettirecek ümidini değil, kanaatini husule getirmiştir. Vaziyetin birisi bu. Hiçten vâsıl olunmuş netice.

Bir de yukarıdan aşağıya gelmiş bir vaziyet vardır. O da Seyrisefain idaresidir. Kendisine mükemmel bir idare verilse de, her sene açığı Devlet Hazinesinden kapatılmış, hiç sây ve gayrete ihtiyaç hâsıl olmaksızın İstanbula mücavir iskelelerden gelen hasılat onun borçlarını kapatmış oluyor. Onun her sene idaresinde gün azala azala nihayet bu hale müncer olmuş.

Bu iki manzara karşısında vaziyeti ıslah etmek iktiza ederse bitaraf verilecek bir hüküm ne olabilir? Birisinde teşebbüsünde tamamen muvaffak olmuş bir vatandaş, diğerinde izharı aczetmiş resmî bir müessese. Bunların ortasında bir vaziyet almak iktiza ederse her halde mantık icabı olarak, teşebbüsünde muvaffak olmayan bir müessesenin, teşebbüsünde muvaffak olan bir müesseseye terki mevki etmesi icap eder.

Halbuki burada muvaffak olanlar olmıyanlar için kurban edilmektedir. Şu vaziyette hiç bir zaman Hükümetin müdahalesini istilzam edecek bir cihet yoktur. Yalnız bir nokta vardır ki o da ammeye taallük eden işlerde menafli umumiyeyi gözeterek Hükümet elini uzatabilir.



Acaba burada bu cihet var mıdır, yok mudur, bunu muhakeme edelim. Millî teşebbüslerimiz faaliyete başladıkları günden beri her arzu edilen iskeleye vapur uğratmadılar, deniyor. Pekâlâ emsali diğer memleketlerde olduğu gibi biz de bir kanun yapabiliriz. Falan iskelenin falan iskeleye kadar seyrisefer yapacak vapurlar onun mebdei ile müntehası arasında bulunan falan iskelelere de uğraması lâzımdır, denilebilirdi.

---

***“Cenaze başında mersiye okur gibi geliyor. Yalnız bu kanunun reddi için bir takrir veriyorum. Kabul veya reddetmek kararınıza aittir.***

***Fakat aziz arkadaşlarım; Büyük milletin yüksek vekilleri, düşününüz ki bu kanunun kabulüne müsadif olacak gün, Türk denizciliğinin her sene hatırlayacağı matemli bir gün olacaktır.”***

**Kocaeli Milletvekili Sırrı Bey**

---

Sonra bunların teçhizat itibarile de noksanları varmış; vapurlarda şöyle alât ve edevat olacak, şöyle kaptan bulunacak, şöyle kamaraları olacak, doktoru olacak, eczanesi bulunacak, şöyle olacak, böyle olacak denilebilirdi. Ammeyi düşünmek hususunda Hükümetin kendisine düşen vazifeyi şu suretle yapması icap ederdi. Bunun haricinde Hükümetin müdahalesini istilzam edecek hiç bir sebep yoktur.

Kâzım Paşa (Diyarbakir) - Siz onu Müdafaa-i Milliyeye sorunuz.

Sırrı Bey (Devamla) - Yapılacak kanunda idarî noktalar, askerî mülâhazalar da derpiş edilerek bir ahkâm konabilirdi. Bazı memleketler buna ait kanunlar yapmışlar ve faidelerini de görmüşlerdir. Bu hususta uzun uzadıya söz söylemeğe, fazla izharı teessüre lüzum yoktur. Çünkü cenaze başında mersiye okur gibi geliyor. Yalnız bu kanunun reddi için bir takrir veriyorum. Kabul veya reddetmek kararınıza aittir.

Fakat aziz arkadaşlarım; büyük milletin yüksek vekilleri, düşününüz ki bu kanunun kabulüne müsadif olacak gün, Türk denizciliğinin her sene hatırlayacağı matemli bir gün olacaktır.

Reis - Söz Emin Beyindir.

Emin Bey (Eskişehir) - Sarfınazar ettim.

Raif Orbay Bey (Trabzon) - Gerek Sırrı Bey ve gerekse Hüsnü Bey arkadaşımız bu kanunun kabulünde mantıkî ve zarurî hiçbir sebep olmadığından dolayı kabul edilmemesi ve reddedilmesi lâzım geleceğini mütalea buyurdular.

Hâdiseleri böyle münferiden nazarı mütaleaya almaktan ziyade bugünkü vaziyeti, umumî surette mütalea etmek ve ona göre lâzım gelen hüküm ve kararları vermek daha isabetli bir hareket olur.

Arkadaşlar; bugün ortada halledilmesi, çare bulunması lâzımgelen bir vaziyet vardır. Gerek hususî armatörler ve gerekse Seyrisefain idaresi arasında temadi etmekte olan ve iki seneye karıp zamandan beri denizlerde birbirini boğarcasına, batırırca, imha edercesine devam eden bu vaziyete; velayeti âmme dolayısıyla Hükümetin bir çare bulması lâzım gelir.

### **Rekabetten ne hâsıl oluyor arkadaşlar?**

Rekabet çok zararlar doğuruyor. Bunun nasıl cereyan ettiğini yakından görenler bu vaziyetin çok elim olduğuna ve şimdiye kadar buna niçin çare bulunmadığına hayret ederler. İstaubuldan veya her hangi bir iskeleden yük yükliyecek olan tüccar ve kumpanyalar tarafından tesbit edilmiştir. Herhangi bir sebeple meselâ seyrisefain vapurlarından birisine yük veren tüccarın malını diğer kumpanya almıyor veyahut fahiş fiat istiyor. Bu mütekabilen cereyan etmektedir. Hatta iki vapur yanyana geldiği zaman fiyatları alabildiğine düşürüyorlar. Fakat iskelede başka vapur yoksa evvelki seferlerden çektiği zararın acısını çıkarmak için bu defa fiatları alabildiğine yükseltiyorlar, bırakalım diyorlar, aralarında bu rekabet devam etsin dursun.

Velayeti ammeyi haiz olan, vatandaşların hukukunu muhafaza mevkiinde bulunan Devlete ve Hükümete bu vaziyete çare bulmak lâzım değil mi, bu onun vazifesi değil midir?

Bu bir vaziyettir. Bundan başka çare bulunması lâzımgelen diğer bir vaziyet daha vardır. O da, Seyrisefain idaresinin bu günkü malî vaziyetidir. Fakat arkadaşlar Seyrisefain malî vaziyeti mevzubahs olurken, daima bu idarenin fena idare edilmiş olması hatıra gelir ve daima bunun için bu açığa biz sebebiyet verdik veyahut fena idare edildi, bu yüzden buna çare bulalım diye bir şey varidi hatır olabilir.

Fakat arkadaşlar, ne kadar fena idare edilirse edilsin itiraf etmelidir ki Seyrisefainin bu büyük açığı yeni vapurlar mubayaa edilmiş olmasından ve Devletçe görülen lüzum üzerine kâr getirsin, getirmesin bazı hatlarda işlemeğe onu mecbur tuttuğumuzdan ileri gelmiştir.

Seyrisefain idaresinin yalnız böyle kâr getirmediği halde, idarenin bir hizmeti amme vasıtası olduğu için idamesinde bir fayda mülâhaza edilmiş ve bu hizmetleri dolayısıyla onun açığı iki milyon liraya baliğ olmuştur.

Bundan başka Seyrisefain idaresinin elinde vapurlar yokken, bir kaç sene içinde yeni vapurlar mubayaa edilmiş ve mücadeleyi milliye hitam bulduktan sonra yeni depolar, havuzlar, tesis etmiş eskileri tamir ettirmiş, noksanları itmam ettirmiş ve bugünkü mertebeye gelmiştir ve açığı 5 milyonu bulmuştur. Bu açığın üç milyon liraya kadar olanı tesis ve sermaye açığıdır. Diğer iki milyon lirası da kâr ve zarara bakmayarak, mühim olan hatlarda zarurî olarak sefer yapmak mecburiyeti hasebile hâsıl olmuştur.

Bu itibarla Seyrisefain idaresinin bu günkü bu beş milyon lira açığına bir çare bulmak lâzımdır. Fakat bir an için kabul edelim ki bu açık Seyrisefain idaresinin fena idare edilmesinden ileri gelmiştir, bugünkü mertebeye gelmiştir. Binaenaleyh biz bir çare bulmıyacağız demek mevkiinde değiliz.

Zannediyorum ki ona gene bir çare bulmak vazifemizdir ve bu zaruret karşısındayız. Vaziyet bu olunca, kendi haline bu işi terketmek, rekabet alabildiğine devam etsin, 5 milyon lira açığı da Hükümet bütçesinden karşıyalrm demek nasıl olur?



Hükümet bütçesinden 5 milyon açığı nasıl karşılayacağız. Bütçenin heyeti umumiyesi müzakere edilirken, memleket ihtiyaçlarının nasıl derpiş edildiği ve ona çare bulmak için ne kadar çalışıldığı Heyeti Celilenin malûmudur. Bu 5 milyonu bütçeden karşılamak için yeni bir vergi ihdas etmek, vatandaşlara yeni bir teklif yapmak zaruretinde kalacağız. Böyle bir teklif yapmak, yeniden bir vergi ihdas etmek ve meselâ memurların maaşından seyrisefain hissesi diye % 5 daha tenkis etmek ve bu suretle bir çare bulmak acaba bugün bulunan çare muvacehesinde daha hafif mi gelir?

Hiç şüphe yok ki bugün vatandaşlardan bazılarına sermayelerini vererek onları hiç bir zarara duçar etmiyerek siz bu sermayelerinizi başka sahalarda kullanınız demek, Devlet tarafından vatandaşların umumuna böyle bir teklif yapmaktan daha ehvendir.

Arkadaşlar, rekabet kendi haline bırakılacak ve bu şekilde devam edecek olursa ya Seyrisefain idaresi ortadan kalkacak veyahut Millî Vapurcular ortadan kalkacaktır. Bu rakabetin tevlit ettiği elim netayîç o kadar hafif değildir. Bu şekil bu vaziyette devam ederse bir gün nakliye hidematı sekteye uğrıyacak, bundan çok endişe edilebilir.

Birgün için tasavvur buyurunuz. Nakliye hizmetleri sekteye duçar olursa, memleketin coğrafi vaziyeti itibarile nakliyatımız temin edilmeyecek olursa bunun ıstırabı, bunun acısı çok büyük olacaktır.

Arkadaşlarımız bir çare buluyorlar. İyi tanzih etmediler. Fakat yalnız bir noktaya işaret ettiler, dediler ki eğer bazı iskelelere tüccar vapurları uğramıyorsa Hükümet uğratmağa mecbur etsin. Arkadaşlar, yalnız bu şekilde bir vapuru herhangi iskeleye uğrıyacaksın diye mecbur tutmanın manası yoktur. Ancak bir inhisar, bir şirket vücude getireceğiz ve o zaman bütün halleri tesbit edeceğiz. Aksi takdirde vatandaşlar tamamile serbesttir. İstedikleri iskeleye uğrarlar, istedikleri iskeleye uğramazlar. O halde vatandaşlar serbesttir. Yalnız şu iskeleye uğrayacaksın demek mevzuatı hukukiye ve umumî prensiplerle kabili telif olmayan bir vaziyet olur. İşte gerek Seyrisefain'i borçlarından kurtarmak çarelerini bulmak ve gerekse devam eden rekabetin önüne geçmek için zannederim ki bu kabotajı Devlet idaresi altına almaktan başka amelî ve fiilî hiç bir çare yoktur. Yalnız böyle inhisarın memlekette tevlit edeceği zararlardan ve bunların iyi olmadıklarından bahsetmek bu gün başka bir çare bulamadıktan sonra hiç bir faide vermiyecek şeylerdir.

Tenkit etmek çok kolaydır. Fakat çare bulmak çok müşküldür. Bulunan çarenin zayıf noktalarını tenkit etmek de kolaydır. Fakat ne Sırrı Beyefendi ve ne de Hüsnü Beyefendi tenkit ettikleri bu çarelerin yerine çareler bularak, amelî ve müfit olabilecek bir şekil göstererek müdafaa etmemişlerdir. Yalnız bulduğunuz çare noksandır. Zarar tevlit eder demişlerdir. Arkadaşlar, eğer bu çare tatbik edilir ve kabotaj Devlet idaresi altına alınabilirse bundan ne zarar olabilir.

Hüsnü Bey dediler ki, hakkı müktesep vardır. Vapurcular evvelâ taka ile başladılar ve Hükümetin teşvikile ve şahsî teşebbüslerle bu günki mevki aldılar, fakat bu gün bunlara siz başka sahalarda çalışın demek, bu hakkı müktesebi ihlâl etmektir ve yanlışdır dediler.

Arkadaşlar, Devlet hiç bir zaman böyle ihtiyaçlar baş gösterirse ve umumî vaziyet icap ederse böyle muayyen bir hizmeti ben ifa edeceğim dediği zaman vatandaşların itiraz etmiye hakları olamaz. Bütün vatandaşlar Devlet idaresinde ve Devletin doğru ve dürüst hareket edebilmek için lâzımgelen tedbirleri almasını menedemez. Devlet peşinen bir taahhüt altına giremez.

Yalnız bir hizmeti günün birinde Devlet kendim yapacağım, bu hizmeti kendi elime alacağım dediği zaman, ona karar verdiği zaman meydanda bulunan ve mevcut sermayelerini bu teşebbüs uğrunda dökmüş bulunan vatandaşların maddî ve mevcut zararlarını tazmin etmekle

mükelleftir. Fakat siz bu tesisatı kurdunuz ve bu işlere başladınız, hudutsuz şekilde siz bu işte çalışacaksınız gibi hiç bir Devlet, bir teminat verememiştir ve veremeyecektir.

Yalnız dikkat edilecek nokta, bütün vatandaşların ittihaz olunan ve olunacak tedbirlerden dolayı doğrudan doğruya görmüş oldukları zarardır. İşte bu kanun da o zararları temin etmiştir ve hatta bu kanunun şimdi okunacak olan maddelerinde görülecektir ki yalnız vapurculardan vapur mubayaa etmekle kalınmamış, onların mubayaa edildikleri eski kıymetleri de nazarı itibara alınarak bu günkü düşük fiatlardan alınmıyarak makul bir fiyat kabul edilmiştir ve sonra gene bir takım vecibelere de girişmişlerdir.

---

***Arkadaşlar! Hususî müteşebbisler bu işi güzel idare etmişlerdir. Fakat Seyrisefain İdaresi idare edememiştir. Madem ki güzel idare diyorlar, o halde niçin onların elinden bu vapurları alıp da Devlet idaresine veriyoruz?***

---

Müstahdemlerine yol vereceklerdir. Acentalarıyla bazı vaziyetleri vardır. Binalar kiralamışlardır. Bu kanun, bu vekaibin doğrudan doğruya Devlet uhdesine geçmesini temin edebilecek müeyyideler koymuştur. Bütün bu müeyyideler vapurcuların mevcut haklarını tamamiyle temin ettikten sonra, Hükümet bunların hudutsuz şekilde bu işte çalışacakları hakkında bir taahhüt altına girdiği yolundaki itirazlar amelî ve mantikî bir mütalea teşkil etmez.

Arkadaşlar; Hüsnü Bey arkadaşımız diğer bir noktaya temas ettiler. Çok şayanı dikkattir. Dediler ki - Sırrı Bey arkadaşımız da buna yakın bir şey söylediler – Seyrisefain İdaresi meydandadır.

Hususî müteşebbisler bu işi güzel idare etmişlerdir. Fakat Seyrisefain İdaresi idare edememiştir. Madem ki güzel idare diyorlar, o halde niçin onların elinden bu vapurları alıp da Devlet idaresine veriyoruz?

Arkadaşlar, bu gibi mütalealar, bizce hayatî ehemmiyeti haiz olan nakliye işlerini, resmî mesuliyet altında olmıyan, vatandaşların hayatını kurtarmak için sarıh bir gayeleri bulunmıyan bu vatandaşlara terketmek demektir ki, zannediyorum ki devletçilik mefhumile kabili telif olmıyan şeylerdir ve bu mütaleanın diğer manası da şu olabilir: Seyrisefain İdaresi madem ki iyi idare edememiştir, hususî müteşebbisler bunu daha iyi idare etmiştir. Seyrisefain İdaresi bunu yapamıyor, o halde yeni alacağımız tedbiri nasıl yapacaktır?

Arkadaşlar, Seyrisefain İdaresi bir çok müfettişler tarafından teftiş edilmiştir ve müfettişler raporlarını Hükümete vermişlerdir. Onun üzerine Hükümet de takibatını yapmaktadır. Binaenaleyh bu iş Hükümetin elinden gelmiyor diye Hükümetin deruhde ettiği vazifeleri bırakması mı lâzımgelir? Bittabi çaresi ne ise ona tevessül etmesi lâzımgelir.

Şüphesiz bu çareleri bulmak için çalışmak, zannediyorum ki Heyeti Celilenize ve Hükümete teveccüh eden yegâne vazifedir. Bu itibarla gerek Sırrı Bey ve gerek Hüsnü Bey arkadaşımızın bu hususta buna bir çare bulmadan bunun reddini teklif etmeleri doğru değildir. Bu kanun bütün ihtiyacımızı tatmin edecek vaziyettedir ve vatandaşlarımızın zarara uğramamaları için lâzımgelen ahkâmı da ihtiva etmektedir. Onun için Heyeti Celilenizden bu kanunun kabulünü rica ediyorum.

Bütçe Erkânı Reisi Hasan Fehmi Bey (Gümüşhane) - Muhterem arkadaşlar, bu lâyiha İktisat Encümeni'nce tetkik edildikten sonra Bütçe Encümenine geldi. Meselenin esası doğrudan



doğruya iktisadî bir mevzu olduğu için Bütçe encümeni yalnız bunun ahkâmı maliyesile de kalmıyarak esasları üzerinden dahi tetkikatını geniş mikyasta yapmıştır. Evvelâ şunu arzedeyim ki bu kanunla Hazine için hiç bir malî gaye takip edilmiyor. Mündericatu da gösteriyor ki bununla her hangi bir varidat elde etmek, her hangi bir açığı kapatmak veyahut Devlete yeni bir irat membaı bulmak maksat ve gayesinden uzaktır.

Bu lâyiha bir şeyi istihdaf ediyor, o da; Türk karasularındaki nakliyatı umumiyenin intizam ve inzibat altında olması ve bunun bir elden idaresinin temin edilmesi. Bunu bir iki misal ile huzuru âlinizde tebarüz ettirmek isterim. Bu, bu gün kara nakliyatında muayyen tarifeli vesait, bir kaza dahilinde, bir şehir dahilinde veya bir vilâyet dahilinde işlese dahi idarei umumiyei vilâyat ve belediye kanunları mucibince resmen ruhsat almağa mecbur mudur, değil midir? Mecburdur.

Muayyen tarifeli vesait böyle dar bir sahada dahi Hükümetten resmen ruhsat almağa mecbur olduğu halde, Türkiyenin bütün karasularında şarktan ta garbine ve garbinden dolaşarak cenuptaki son hududa kadar, bu kadar geniş saha dahilinde seyrüsefer edecek gemiler üzerinde ve bilhassa karasularında seyrüsefer edecek gemilerin harekâtında Devlet istediği şekilde bu işi tanzim etmek hak ve salâhiyetini neden haiz olmuyor, fikrimce her zaman haizdir ve bu kanunda da o vazifeyi yapmış oluyor.

Bir iş amme hizmeti addedildikten sonra; bunun üzerinde bazı zihinlerde ve fikirlerde kökleşmiş (*Fert var Devlet yok*) düsturu artık bu asrın zihniyetine sığmaz. Devlet vardır, ferdin hak ve menfaati o mefhumda dahildir ve onunla beraber mütalea olunur, amme menfaatile ferdin menfaati de telif edilir.

*“Türk gemiciliğinin öldüğü tarihî bir gündeyiz ve cenaze başındayız”* gibi belki de şuurla, muhakeme ile işi teemmül etmiyecek olanların veyahut pek cüzi miktarda istikbale ait mevhum menfaatlerle mahmûl olanların hoşuna gidecek olan bu iptidâî sözleri, hiç bir zaman akli şuuru ve muhakemesi yerinde olan Türk camiası, doğru ve dürüst bir fikrin mahsulü ad ve telâkki edemez ve etmiyecektir (Bravo sesleri, şiddetli alkışlar).

Arkadaşlar, Harbi Umumi'den çıktık. İstiklâl Harbi devam ederken bizim elimizde, Türk bayrağı taşıyan gemilerin adedi çok mahduttu ve belki de işimizi göremeyecek derecede harap ve perişan idi. Efendiler, bu siyasi toplumun, yaptığı muavenetler, gösterdiği müsaadelerle ve açtığı kredilerle, gümrük muafiyetlerle muhacirinin nakli için serbest sahada işleyenler de dahil olmak üzere, Türk gemilerine verdiği vasi mikyastaki avanslarla, vaziyeti kısa bir zamanda bu hale getiren bu camiai siyasiye, elbette bunları bugün de dünkü kadar düşünmekte, alâkadarların hak ve menfaatlerini temin eylemek şartile Devlet vezâifini ifa ettirmektedir.

Hizmetin içeriği dolayısıyla Devlet, *“Bu amme hizmetini, ben nazaretim altında yaptıracağım”* demek hakkını her zaman haizdir. Alelhusus ki ferdin maddî zararları da tamamen telâfi edilmiş oluyor.

1336 (1920) tarihinde Büyük rehberin işaretile Ankara'da toplanan Büyük Millet Meclisinin ve Büyük Gazi Mustafa Kemal'in kurduğu idare hiç bir şeyi öldürmemiş, bilâkis ölmüş olanlara can vermiş, herşeyi yaşatmış, ölmek istidadını gösterenleri diriltmiş ve daima istikbale, atıye doğru süratli bir inkişaf ile yürütmekte azami surette muvaffak olan bir idareye, *“Öldürüyorsunuz, cenaze karşındayız”* diye amiyane, avamfiribane sözlerle hitap etmekle bu millet aldatılamaz (Bravo sesleri, alkışlar).

Her teşebbüsümüz yaşatmaya matuftur. Şayet herhangi bir yeni şekiller veriyor isek, basit düşünenler onu tazyik addedebilir. Fakat emsaliye sabittir ki netice daima daha kuvvetli yaşatmak ve onu daha esaslı surette yürütmek ve yeni kuvvetle, yeni memba larla yeni kudretle takviye ederek meydana çıkarmaktır. Yalnız Türk karasularına değil, belki ihracat eşyamızın satış pazarlarile nakliyemizi temin edecek bir ticaret filosu meydana getirmek azminde olduğumuzu takdir edemezler. İstikbal kendilerini ikaz edecektir (Bravo sesleri).

Vatandaşların hak ve menfaatlerini gözetmekte herhangi bir mebusun diğerlerinden daha yüksek bir düşünce ve salâbet iddiasını asla kabul edemeyiz (Alkışlar).

Her Türk mebusu vatandaşların hak ve menfaatlerini elbette düşünür ve elbette onun müdafaası ile mükelleftir, kürsü açıktır. Birbirimizi maddî ve müsbet delillerle ikna edelim. Yoksa böyle adeta çocukların hissiyatını tahrik edecek mahiyetteki basit sözlerle beyhude efkârı bulandırmayalım. Çünkü karşımızda mugalataya kapılacak bir millet yoktur (Bravo sesleri, alkışlar).

Arkadaşlar, fazla sizi tasdi etmiyeceğim; kanunun müdericatına ait bazı noktalara da kısaca temas edeceğim: Bir mütaleaya göre seyrüseferi bir elden idare etmek demek ve bilhassa Devletleştirmek demek, umumî iskelelere, iş olsun olmasın bilâkaydüşart gemi uğratmak şeklinde telâkki edilmek değildir.

Deniliyor ki, bu lâyiha her iskeleye gemi uğratmak mecburiyetini tahmil etmiyor ve keza yine deniliyor "Milli şilepçilik niçin inhisara alınmadı?"

Hamdi Bey (Ordu) - Devlet idaresine alınmadı değil, tahdit edilmedi dedim.

Hasan Fehmi Bey (Devamla) - Arkadaşlar, bugün de Devlete ait muhtar bir müessese tarafından işletilen postalarla eşhasa ait olan ve istediği yerde seyrüsefer eden gemiler, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Ege denizinde en küçük iskelelere varıncaya kadar vapur uğratmağı temin etmiş değildir ve maddeten de buna imkân yoktur.

On beş haneli birçok köylerimiz vardır ki bunlar iskeledirler ve gayet cüzî muamelâtı ticariyeleri olur. Şimdiye kadar olduğu gibi bundan sonra bunların nakliyatını temin eden yelkenli takalardı. Şimdi ise daha ziyade buharlı küçük vesaittir. Bunlar yolcu ve eşyayı büyük limanlara getirerek büyük posta gemilerine aktarma ederler. İdarenin birelde olmasını, devletleşmeği lâalettayın her nereden bir duman çıkıyorsa oraya gemi uğratmak manasında almak da zannederim doğru olamaz.

Küçük iskelelerden icap eden mahallere gemi uğratmak lâzım ise ve Seyrisefain oralara gemi uğranmazsa Seyrisefain mülhak bütçe ile idare olunduğuna ve hesabı her sene huzuru âlinize geldiğine, ve keza her hangi bir iskelede bir hizmet ihmal edildiği zaman arkadaşlarımızın sual ile, istizha ile Hükümetin nazarı dikkatini celbetmekle ve idareye ait muamelâtı daima kontrol ettirmeğe hak ve salâhiyetleri vardır. Binaenaleyh kanunda her iskeleye gemi uğratmak mecburiyeti tahmil edilmediğinden dolayı bendenizce endişeye düşmeğe mahal yoktur, işin icabına göre nakliyat varsa idare zaten kendisi oraya vapur uğratır, şayet iş var da uğratmazsa Meclisi Âli bunu kontrol ile temin eder.

Şilepçiliği devlet tekeline alıp almamak meselesi: Arkadaşlar, malûmu âliniz şilebin tarifini tam ve kâmil olarak yazmak bizim için mümkün olmadı. Bu deniz ticareti ıstılahının tam ve kâmil olarak tarifini Bütçe encümeninden, maliyecilerden beklemeyiniz.



Şilep mefhumu neyi ifade ediyorsa, ondan ibarettir. Tam tarifi ehli erbab yapsın. Türk limanları arasındaki münakalât bir cins eşyaya şamil dahi olsa bunları da bu idareye vermekte ati için belki bir mahzur çıkabilirdi.

Şilepçiliği Türk limanlarıyla ecnebi limanları arasındaki münakalâtı teshil edecek mahiyette inkişafa müsait ve geniş bırakmakta iktisadî faide de mülâhaza edilmiştir. Serbest sahada gemiciliğin inkişafına medar olur ümidi vardır. Fakat Türk limanları arasındaki münakalat, diğer bir mütaleaya göre devletleştirilen idarelerin hiçbirisi muvaffak olamamıştır, hepsi zarar etmiştir. Bunlar Devlet bütçesinden bir çok yardımlar görmüştür, tarzında mütalea beyan edilirken hepsi zarar etmiştir denilmiştir. Fakat misal olarak yalnız Seyrisefain idaresi gösterilmiştir. Eğer bu hususta muvaffak olamayan yalnız Seyrisefain idaresi ise, Seyrisefain idaresi muvaffak olamamıştır demek lâzımgelirdi. Hiçbirisi muvaffak olamamıştır dedikten sonra bu fikrin sahibi olan zatın, bunları tadat etmesi lâzımgelir, yapmadılar.

Münakalâta şilepçiliği de bir inhisar altına alırsak, düşündük ki limanlarımızla diğer limanlar arasında eşya nakliyatı üzerine inkişaf edecek olan bu nevi nakliyatın belki inkişafına mâni oluruz endişesinde bulunduk. Bu itibarla şilepçiliği hariç bıraktık. Fakat şilepçiliğin tarifini de, dünya nasıl tanımış ise bizde de öyle tatbik edilmesini düşündük.

Eğer bu hususta muvaffak olamayan yalnız Seyrisefain idaresi ise, Seyrisefain idaresi muvaffak olamamıştır demek lâzımgelirdi. Hiçbirisi muvaffak olamamıştır dedikten sonra bu fikrin sahibi olan zatın, bunları tadat etmesi lâzımgelir, yapmadılar. Bendeniz de ilk hatırıma gelenleri sayacağım ve muvaffak olup olmadıklarını da kısaca tahlil edeceğim.

Evvelâ şunu söylerim ki, muhtar idarelerin hemen hepsi muvaffak olmuştur. Meselâ, Demiryolları idaresi bu güne kadar Devlet bütçesinden on para muavenet almadan ve bir açık vermeden kendisini idare etmiştir.

Gazetelerde okuduğumuz veçhile ecnebi memleketlerde imtiyazla işliyen bir çok demiryollarının senelik blânçolarını görüyoruz. Evet zarar edenler çok olduğu gibi belki kâr edenler de vardır. Fakat tazminat alarak veya ihtiyat sermayelerile veyahut istikrazla açığını kapatanlar eksik değildir. Halbuki bizim memleketimizde nüfusun azlığına ve sahanın geniş olmasına rağmen şimdiye kadar demiryollarımız on para bile tazminat istememişlerdir. Hatta nüfusu daha ziyade eksik bulunan yerlerde işliyen ve yeni inşa olunan demiryollarımızın ve yeni işlemeğe başliyan hatlarımızın açığını da, nüfusu ziyade olan ve evvelce maliyenin garantisi altında işliyen hatlarımız Devlet idaresine geçtikten sonra teminat almadıktan başka, diğer hatların açığını dahi kapatmaktadır. İşte Devlet idaresinde bulunan demiryollarımızın hakikî tahlili.

Keza muhtar müesseselerden Hudut ve Sahiller Sıhhiye idaresi de Hükümet bütçesine hiç yük olmamıştır. Kendi varidatı ile hem deruhte ettiği hizmeti yapmış ve hem de fazla varidatı ile vazı aslisine uygun diğer sıhhi hizmetlere dahi yardım etmektedir. Sonra Tahlisiye İdaresi; bu idare de Devlettten hiç yardım almamıştır. Bu da deruhte ettiği hizmetleri kendi hasılatı ile yapmış ve ayrıca da vaizi mahsusile münasip tâli işlere de yardım etmiştir.

İnhisarlar; tütün, müskirat ve saire; malî gayeleri istihdaf eden bu idarelerin şirket elile idare edildiği zaman ile bugün Devlet elile idare edildiği zamandaki hâsılat farklarını gösteren rakamlara bakarak biraz insaf ile mukayese ederlerse Devlet elinde nasıl inkişaf ettiği ve millete ne büyük varidat vererek halkımızın vergi külfetlerine ne mühim miktarda kolaylık temin ettiği görülür.

Diğer misaller; meselâ Uşak Şeker Fabrikası şirket vaziyetinde iken mühim zararlar verdi. Fakat muhtar bir Devlet müessesesi haline geçtikten sonra vaziyetini kurtardı.

Gene böyle muhtar müesseselerden daha aklıma gelmediğinden dolayı izah edemediğim bir çok müesseseler vardır. Bunlar şirket halinde bulunduğu zaman zarar etmiş, fakat Devlet elile idare edildikten sonra zarar etmek şöyle dursun, Devlet ondan üste kâr almış ve daha muntazam bir şekilde işlemeğe muvaffak olmuştur. Hiç olmazsa Heyeti Celilenizin bütün teferruatına kadar işlerini tetkik ve murakabe etmesine imkân hazırlamıştır ki bu da amme hizmetleri için ayrıca faideler verir.

Devlet elile yapılan işler zarar diyor nakaratı kavli mücerrettir. Hele hepsi zarar ediyor maliyeden yardım, alıyor. Bunlar saçma ve efkâr yanlıtan sözlerdir. Amma isim zikrediniz denince yalnız Seyrisefain söyleniyor. O halde hakikati söylemek şiarları ise, niçin yalnız Seyrisefain zarar etmiştir denmiyor da devlete ait muhtar müesseseler açık veriyor şeklinde hakikatler tağyir ediliyor?

Seyrisefain bütçesinde açık vardır. Evet arkadaşlar vardır, ve bu açık bütçe müzakeresi esnasında çok sarıh olarak size izah eylemiş idim. Seyrisefain idaresi yeni gemiler mubayaa etti. Bankaya borçlandı. Bu borçlarını yavaş yavaş verecektir.

Sonra İskenderiye seferini açtılar iktisadî mülâhazalar dolayısıyla bu lâzım olan bir seferdir. Fakat Seyrisefain için belki bugün zararlı olabilir. Seyrisefain açık veriyor, devlet bütçesinden kapatılıyor. Hayır arkadaşlar, ben böyle bir şey bilmiyorum. Seyrisefain bütçesinin açığını bütçeden kapattığımızı hatırlamıyorum. Bütçeler neşir ve ilân edilmektedir. Seyrisefaine yardım faslı nerede ise gösterebilir. Çıksın bir şahadet parmağı da bunun yerini gösterebilir. Yalnız Kümeli'den gelen muhacirlerin nakli için Seyrisefaine bir hesap açılmıştı. Fakat bu hesap yalnız Seyrisefain'e değil, öteki serbest gemicilere dahi daha vâsi sermayelerile mütenasip olmayacak surette hesaplar açılmıştır ve avanslar verilmiştir. Binaenaleyh Seyrisefain'e diğerlerinden fazla hiç bir nakdî yardım yapılmamıştır.

Arkadaşlarım, kıymetli dakikalarınızı fazlaca zayi etmiyeyim. Bendenizce bu lâyiha alâkadarların hak ve menfaatlerini icabı veçhile tahtı emniyete almıştır. Devlete kendi vazifesini bizzat kendi tarafından idare etmesi külfetini tahmil ve şeraitini gösteriyor.

Gene tekrar ediyorum; Türk sularında nakliyatın icrası amme hizmetidir ve bu amme hizmetini ifa eylemek de, Devletin vazifei esasîyesindedir. Devlet; ben bu amme hizmetini bizzat yapacağım dedikten sonra vatandaşın o sahadan çekilmesi tabiidir. Fakat çekilirken vatandaşın, hakkını veriyoruz. Başka zamanlarda belki çok az düşünülen ve hatta eski idarelerde hiç düşünülmiyen vatandaş hakkı, gemicilerin hakkı, ve bu işten mütevellit bilûmum vecibelerini Devlet kendi tarafından ödeyecek tedabir ve taahhüdatta bulunuyor. Binaenaleyh vatandaş hakkının korunması için bundan daha fazla bir şey yapılamaz. Bundan daha fazla bir şey yapmak, diğer vatandaşların haklarına tecavüz olur ki bu da doğru olamaz.

Binaenaleyh lâyihanın Bütçe Encümeninin tadili veçhile heyeti umumiyesinin kabulile maddelere geçilmesini rica ediyoruz. Lâyiha; Devletle beraber alâkadarların hak ve menfaatlerini de gözetmiştir. Fakat ne yapalım ki görüşlerimiz bu gün bir iki arkadaşımızla ittihat edememiştir. Bunu da samimiyetimize ve kendileri kadar bu memleketi düşündüğümüze ve hak bilen olduğumuza bağışlasınlar.



Yüksek Reisliğe - Kanunun heyeti umumiyesi hakkında müzakere kâfidir. Maaddelerin müzakeresine geçilmesini teklif ederiz.

Mersin Milletvekili Ahmet Hamdi,  
Artvin Milletvekili Mehmet Ali,  
Kütahya Milletvekili Mehmet.



Özel sektör posta vapurlarının devlete intikali sonucunda meydana gelen duruma ait çarpıcı bir Denizbank ilanı; Mersin Postası olarak çalıştırılan Tarı vapuru, Vapurculuk TAŞ'ın tasfiyesi sonrasında devlete intikal etmiştir.

## Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet idaresine alınmasına dair Kanun

Sıra No 271  
Türk Vapurculuğu Anonim Şirketi Teşkili hakkında 1/377  
Numaralı Kanun Lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları  
T.C.  
Başvekâlet 22 - V - 1932  
Muamelât müdürlüğü  
Sayı: 6/1353  
B. M. M. Yüksek Reisliğine

Türk Posta Vapurculuğu Anonim Şirketi teşkili hakkında iktisat vekâletince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetinin 18 - V - 1932 tarihli içtimasında Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun lâyihası esbabı mucibesile birlikte takdim olunmuştur.

Muktazasının ifasına müsaade buyurulmasını rica ederim efendim.

Başvekil  
İsmet

### Esbabı mucibe

Türkiye ticareti bahriye filosunun mevcudiyeti hiç şüphesiz ki kabotaj seferlerinin bayrağımıza hasrolunduğu tarihten başlar. O tarihe kadar elde bulunan gemiler kemiyat ve keyfiyat itibarile sırf askerî maksatlarla alınmış olan birkaç nakliyeden ve Seyrisefain idaresile bir kaç müteşebbise ait mahdut gemilerden ibaret bulunmuştur. Lozan muahedesinin akti akabinde ise Hükümet bütün sahil nakliyatımızı ecnebilere ihtiyaç messettirmeden başarabilecek kudrette bir ticareti bahriye filosuna malik olmak mecburiyeti muvacehesinde kalmıştır. Memleket hayatı umumiyesinin bu cepheden bir sarsıntıya maruz kalmaması endişesiledir ki bir tarafta Seyrisefain idaresi yeni bir teşkilâta tâbi tutularak büyütülmüş ve diğer taraftan da armatörlerimize gemi almalarını teshil edecek bazı muafiyetler bahşolunmuştur. O günden bu güne kadar güzeran olan zaman ise bir tekâmül ve taazzuv devresi olmuş ve hâlen Seyrisefain idaresile armatörlerimize ait vapurların miktarı ihtiyacımızı bile aşmıştır.

Son dünya buhranı dolayısıyla memleketimizde de hissedilen iş azlığı ve eşya fiatlarındaki sukut yüzünden nakliye ücretlerinin tenakusu da bu fazlalığa inzimam edince bu defa da millî teşekküllerimiz arasında şedit ve yakıcı bir rekabet baş göstermiştir.

Salifülârz tekâmül merhalesi sıralarında Seyr-ii Sefain idaresi tarafından borçlanılarak bir takım yeni gemiler alındığı gibi havuzlar, taşkızaktaki tamirat fabrikaları ve diğer bazı tesisat mezkûr idareye tevdi olunmuştur. Halbuki bütçe kuyudat ile idare olunan mezkûr idare hesaplarında sinini muhtelifede tahmin edilen varidat ile buna göre tutulmuş olan masarifat bir sureti merbut bulunan cetvellerde görüleceği veçhile tekabül edememiş ve binnetice idare tahmin edilen varidat fazlalığı yerine her sene açık vererek hâlen müfredatı merbut 4.600.000 kûsur lira borçlu bir vaziyete düşmüştür.

Bu iki netice muvacehesinde evvelâ rekabetin belli başlı armatörlerle seyrisefain arasında hususî itilâflarla veya bir kanunu mahsusla meni derpiş kılınmış ise de bu misilli itilâfların pek kısa yaşadığı bittecrübe anlaşılmış ve diğer taraftan kanunî hükümler vazı suretile de bu halin esaslı ve daimî bir şekilde önüne geçilemeyeceği diğer memleketlerdeki mümasil vaziyetler tetkik memul bulunmadığından, ancak yapılagelen muavenetin tezyidine bağlı bulunmaktadır ki bu gün için buna da imkânı maddî görülememektedir.

Şu halde millî sermayeyi korumak ve iktisadî tealimizle pek yakından alâkadar bulunan deniz nakliyatımızı tahtı intizama almak vazifesinin yine Hükümete terettüp ettiğine kanaat edilerek umum postacılık işleri yeni bir esasa göre tanzim edilmiştir. Bu esasa göre Seyrisefain'e ve hususî amatörlere ait olup posta seferleri yapabilecek gemilerin takdir olunacak kıymetleri üzerine bir şirket teşkili ve bu vazifenin işbu şirkete hasrolunması düşünülmüştür ki bu suretle evvelâ iktisadiyatımıza sıkı bir rabıtası bulunan postacılık işlerinin bu iki yapıp yapamamak ihtiyarına malik olan hususî müesseselere terki yerine Hazinenin de hissedar olacağı bir tek hususî müessese ikame edilmiş bulunacak ve saniyen bu şirkete de rekabet olunarak ıslahına çalışan bu günkü vaziyetin tekerrürüne meydan kalmıyacaktır. Bu şirkete ithali mukarrer sefainin ve sahiplerinin isimleriyle heyeti umumiyelerinin takribi kıymetlerini gösterir hususî bir liste merbuttur.

Memleketimizin coğrafi vaziyet ve şekline nazaran umumî nakliyatımızın büyük bir kısmı deniz yolu ile yapılmakta olduğundan bu işin Hükümet murakabesi altında ve memleketin umumî iktisadî şartlarına uygun bir surette cereyanını temin için teşkili teklif olunan şirketin kendi sularımızdan bağılıyarak haricî seferler icrasına da muktedir olacağı şüphesiz görülmektedir.



Kanun lâyihasının birinci maddesi sahillerimizde posta vapurculuğu işlerinin inhisar altına alınması ve bunun için bir anonim şirket teşkili hakkında Hükümete mezuniyet vermekte ve ikinci maddesi inhisarın hudut ve şümulünü tarif etmektedir .

Üçüncü maddesi şirketin sermayesini seyrisefain idaresine ve hususî donatanlara ait vapurların ve idareye ait bazı mebaninin madde mahsusasına tevfikan kıymetleri biçilerek sermayeyi aynıyeyi teşkil edeceğini ve hisse senedatının sureti takdim ve ihracını ve sermayenin miktar ve sureti tezyidini göstermekte ve dördüncü maddede müesseselerin hüviyetleri beyan olunmaktadır. Beşinci madde ötedenberi vapurculuğu meslek ittihaz etmiş olan donatanların şirket işleriyle daha yakından alâkadar olmalarını teminen ikame olunmuştur. Altıncı madde şirket sermayeyi iptidaiyesi olarak konacak gemilerin sureti muayene ve tefrikini gösterir. Yedinci madde ise şirkete aynı sermaye olarak girecek gemilere ne suretle takdiri kıymet olunacağını bildirmektedir.

Sekizinci madde şirketin seyrüsefer programlarının ve ücret tarifelerinin tanzim ve tasdiki hakkını Hükümete vermekte ve Seyrisefain idaresince yapılagelmekte ve haricî olan seferlerin devamını âmir bulunmaktadır. Dokuzuncu madde temettüün ve müessis hisselerinin tevzii esaslarını göstermektedir.

Onuncu maddede şirket esas mukavelesinin tanzimi zamanını tayin, on birinci maddede Maliye ve İktisat Vekâletlerince şirketin komiserler marifetile sureti murakabesile bunların ücretlerinin tarzı tesviyesini tesbit eylemektedir.

On ikinci madde seyrisefaince şirkete devrolunacak vapurlarla diğer bazı mebaninin Hazinesinin şirketteki hissesini teşkil edeceğini ve gerek bununla ve gerekse indelicap Hazinece alınacak diğer hisselerle hâsıl olacak temettüatın Seyrisefain idaresinin borçlarının tesviyesine tahsis edileceğini natık bulunmaktadır.

On üçüncü, on dördüncü maddeler vazı mutat olan nihaî hükümleri ihtiva etmektedir.

#### **İktisat Encümeni Mazbatası**

T. B. M. M.  
İktisat Encümeni 6 - VII - 1932  
Karar No. 48  
Esas No - . 1/377

Yüksek Reisliğe

Memleketin coğrafi vaziyeti itibardle nakliyatımızın kısmı mühimmi deniz yolile icra edilmekte olmasına binaen iktisadî faaliyetimizle daha yakından alâkadar olarak seferleri memleketin iktisadî icap ve şartlarına uygun şekilde tanzim etmek maksadile Türkiye Posta Vapurculuğu Anonim Şirketi teşkiline dair Hükümet tarafından tanzim edilip encümenimize tevdi edilen 1/377 numaralı kanun lâyihası tetkik ve müzakere edildi.

Encümende hazır bulunan İktisat Vekili Şeref Beyefendinin verdikleri izahata nazaran kanun lâyihasının tanziminden evvel şirket teşkiline muvafakat eden hususî vapur sahiplerinin bilâhare rücu ettikleri anlaşılmış olduğundan lâyihanın esaslarında tadilât icrası suretile yeniden tanzimine zaruret hâsıl olmuş ve umumiyetle tebellür eden kanaatlere göre bu işin ancak Devlet elile icrasının mümkün olabileceği anlaşılmış olduğundan encümenimiz bu esasa göre bir Devlet idaresi teşkilât kanununun tanzimi lüzumunu mütalea etmiş ise de gerek bu

kanunla Devlet idaresine tevdi olunacak vezaif ve hizmetlerin tayini ve şekli idarelerinin tesbiti ve gerek Devlet idaresinin derimde edeceği bu hizmet ve vazifelere göre teşkilâtlandırılması zamana mütevakkıf olduğu ve halbuki geçecek işbu zaman zarfında deniz nakliyatının keşmekeş vaziyette bırakılması yüzünden iktisadî sarsıntılara meydan verilmiş olacağı İktisat Vekili Bey tarafından beyan olunması ve encümenimizce de bu mütalea varit ve muvafık görülmesi üzerine esas teşkilât kanun lâiyhası Hükümetçe ihzar edilinceye kadar işlerin tanzimini ve arzadan vikayesini temin maksadile lâiyhayı kanuniye Vekil Beyin huzurlarile aşağıda yazılı şekilde tebdil ve tanzim edilmiştir.

Lâiyhanın birinci maddesi, Türkiye liman ve. iskeleleri arasında posta vapurculuğu işinin ancak Devlet elile icra edilmesini göstermekte ikinci maddesi, posta vapurculuğu ile şilepçiliği tarif ve tavzih etmekle beraber Devletleştirilen posta vapurculuğu işinin dairei hudut ve şumulünü tayin etmektedir.

Üçüncü maddesi Devlet idaresinin seyrisefer programını tanzim ve ilân etmek lüzumunu göstermekte ve program haricinde kalanlarla Devlet idaresinin program dahilinde olduğu halde muntazam seyrisefer yapamadığı yerlerde hususî vapurların seyrisefer ahkâmını zikretmektedir.

Dördüncü maddesi, esbabı mucibede beyan edildiği üzere teşkilât kanununun hemen tanzim ve tatbiki imkânsızlığına binaen mezkûr kanun lâiyhasının Hükümetçe muayyen bir zamanda ihzar ve Meclisi Âliye arzı lüzumunu zikretmekte ve Meclisi Âlinin kabulüne iktiran ve meriyete vaz dilinciye kadar bu kanunla Devletleştirilmiş posta seferleri hizmetinin muvakkaten seyrisefain umum müdürlüğünce ifasını temin etmektedir.

Lâiyhanın beşinci maddesi, Türkiye limanları arasındaki posta seferlerinin Devletleştirilmesi dolayısıyla işleri men ve tahdit edilen hususî donatıcıların bu işte kullandıkları vapurların Devletçe satın almak mecburiyeti hâsıl olmuş ve fakat buhranı hazır dolayısıyla gemi fiatlarının halen fevkalâde tenezzül etmiş bulunmasından mezkûr gemilerin yalnız takdir edilecek hali hazır kıymetlerle mubayaası vapur sahiplerinin mağduriyetini mucip olacağı mülâhazasile, vapurların esas mubayaa kıymetlerini ve işbu kanunla Devlet tarafından mubayaa tarihine kadar geçen zaman zarfında temin ettikleri intifa miktarlarını dahi hesap etmek suretile, mubayaa kıymetinin haddi makul ve makbule ircamı temin edecek hükümler vazedilmiştir.

Altıncı ve yedinci maddede gemilerini satmak isteyen donatıcıların işlerini tasfiye edebilmeleri için iki aylık bir mühlet verilmesi lüzumuna işaret edilmiş ve Hükümetin mubayaasına mecbur olacağı miktarın biran evvel anlaşılabilmesine medar olacak hüküm vazedildiği gibi mubayaa muamelesinin süratle tekemmül ettirilmesini temin için müeyyedeler konulmuştur.

Sekizinci maddesi, Hükümetin satın alacağı gemi bedellerinin bilâ teahhur tediye edilebilmesi için hisse senetleri ihracı lüzumu hakkındaki Vekil Beyin teklifleri muamelenin süratle ifasını temin edeceği gibi vapur sahiplerinin zatî muamelelerinin selâmeti noktasından dahi faydalı olacağı mülâhazasıyla kabul edilmiş olduğunu göstermektedir.

Dokuz ve onuncu maddeler usulen vazedilmekte olan nihaî hükümleri ihtiva etmektedir.

Bermucibi havale Bütçe encümenine tevdi olunmak üzere Yüksek Reisliğe takdim kılındı.

İktisat Encümeni Reisi M. Rahmi, BMM Kâtibi Aydın Fuat, Aza Maraş Milletvekili Nuri, Aza Aksaray Milletvekili Yaşar. Aza Ankara Milletvekili Eşref Aza İstanbul Milletvekili A. Hamdi, Aza



Gümüşane Milletvekili Edip Servet, Aza Bolu Milletvekili Şukrî, Aza Kastamonu Milletvekili Tahsin, Aza Eskişehir Milletvekili Emin.

### **Bütçe Encümeni mazbatası**

T. B. M. M.  
Bütçe Encümeni 7 - VII - 1932  
M. No. 194  
Esas No. 1/377

### **Yüksek Reisliğe**

Türk posta vapurculuğu anonim şirketi teşkili hakkında İktisat vekâletince hazırlanan ve icra Vekilleri Heyetinin 18 Haziran 1932 tarihli içtimamda Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun layihasıyla esbabı mucibesinin takdim edildiğine dair Başvekâletin 22 Mayıs 1932 tarih ve 6/1353 numaralı tezkeresiyle İktisat Encümeni'nin bu lâyiha üzerindeki tadilatı ve ashabı mucibesi encümenimize havale buyurulduğundan iktisat vekili Beyin huzurile mütalea ve tetkik olundu.

Alâkadarların şirket teşkili hususundaki muvafakatleri esasına müsteniden Hükümetçe hazırlanan lâyiha bilâhara bu muvafakatin geri alınması ve halbuki hizmetin hiç bir suretle inkıtaa uğramaması Devletçe, bilhassa memleket iktisadiyatı noktai nazarından ehemmiyeti mahsusa ile sıyanet edilecek bir mevzu teşkil eylemesi dolayısıyla teklif lâyihası İktisat encümenince posta vapurculuğu hizmetini Devlet idaresi altına almak esasına göre tadil edilmiştir. Encümenimiz de teknik encümenin bu baptaki mütaleasına istinaden hazırlanan lâyihanın esasını kabul eylemiş ve maddelerin müzakeresine geçmiştir.

Lâyihanın birinci ve ikinci maddeleri tesisi ve istisnaları ifade eylemektedir. Lâyiha bu günkü şekliyle daha ziyade bir intikal devresindeki muamelât ve faaliyetlerin tarzı cereyanını tesbit eder mahiyette bulunduğu için encümenimiz muhtelif hususiyetler 1933 senesi gayesine kadar ihzarı meşrut olan teşkilât kanununda bertafsil derpiş edilmek üzere bu iki maddenin birleştirilmesini münasip görmüştür. Bundan başka İktisat encümeninin metninde tarif edilmiş bulunan şilepçiliğin bu tarifi üzerinde ihtilâf hâsıl olduğundan ve bu hususta belirgin ve uluslararası kurallardan alınmış bir tanımlama bulunsa dahi bu tarifin memleketimizin hususiyetlerine ne dereceye kadar intibak edip bütün bu hususiyetleri ihtiva edebileceği meşkûk olduğundan encümenimiz bu tarifi kanunun metnine derceylemekten içtinap etmek lüzumunu görmüş ve bir taraftan beynelmilel teamülleri, diğer taraftan da bu teamüllerin memleketimizin iktisadî ihtiyaçlarına derece intibakını nazarı dikkate alarak memleketimizin ihtiyaçları esas tutulmak üzere şilepçilik hakkında bir karar ittihazını şimdilik Hükümete terkeylemiştir.

İktisat Encümeni'nin önerisindeki üçüncü madde Devlet idaresinin muntazam seferler yapabileceği limanların ilân edilmesini ve bunlar haricinde kalacak limanlarla bunlar dahilinde olupta idarenin muntazam sefer tesis edemeyeceği limanlara hususî vapurların işliyebileceği hakkında bazı hükümleri ihtiva etmektedir.

Encümenimiz bir taraftan Devlet idaresi teşkilât kanununun henüz yapılmış bulunmadığını ve diğer taraftan bu şerait altında bu kabîl limanlara sefer tertip edecek hususî donatanların bulunmayacağını nazarı dikkate alarak bu işi icap ederse hususî gemi sahipleriyle bir anlaşma ile halletmek üzere Hükümetin sorumluluğuna terkeylemeği münasip görmüş ve maddeyi tayyeylemiştir.

İktisat Encümeni'nin teklifindeki beşinci madde cüzî tadilâtle kabul olunmuştur. Yalnız bu maddenin D (Bütçe Encümeni teklifinde F fıkrası) fıkrası mucibince tayin edilecek mubayaa bedeli hakkında bazı mülâhazat serdeylemeği faydalı addediyoruz: Bu mubayaa bedellerinin tayininde satın alınmalarını müteakip seyrüsefere başlamadan evvel vapurlarda esaslı tamirat ve tadilât yapılmış ise bunların dahi vesaike müstenit maliyet bedelinin mubayaa bedeline ilâvesini adalet icabından telâkki eylemekle beraber ilk mubayaa bedellerinin tayinin de senedi bahriden ziyade hakikî mubayaa bedelini daha büyük bir sıhhatle gösterecek vesaikin esas ittihaz edilmesini de bir lâzimei hak addediyoruz. Tatbikatta esasen bu yolda hareket edileceği hakkında İktisat Vekili Bey tarafından verilmiş bulunan teminatı bu maksadın husulü için bir zaman mahiyetinde buluruz.

Bu maddeye muhtelif muamelelerle mubayaadan dolayı yapılacak masarif ile verilecek harç ve resimlerin Seyrisefain idaresi bütçesinden verilmesini natık bir fıkra da ilâve edilmiş yalnız hakeme müracaat vapur sahiplerinin ihtiyarı dahilinde bulunan bir keyfiyet olmak itibarile hakem masrafı bu hükümden istisna edilmiştir. Altı ve yedinci maddeler üzerlerinde zikre şayan tadilât yapılmaksızın kabul olunmuştur.

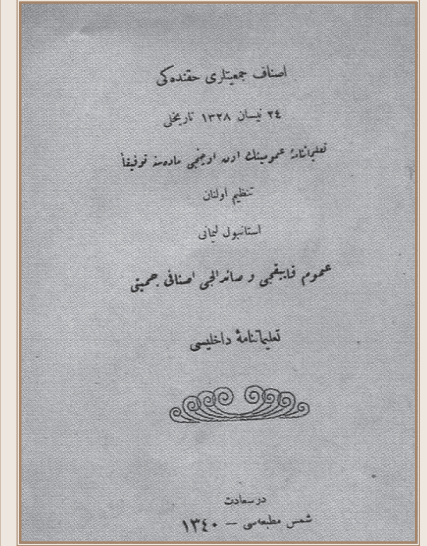
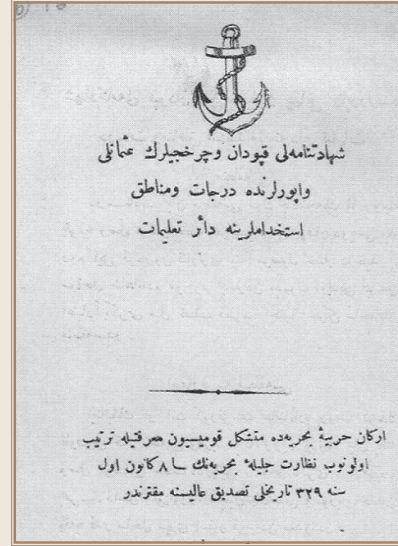
Sekizinci maddenin son fıkrası hüküm itibarile tadile tâbi tutulmuş ve satın alınacak gemilerden başka halen Seyrisefain idaresinin elinde bulunan bilcümle deniz vesaitinin dahi üçüncü madde olarak kabul eylediğimiz maddenin E fıkrasına göre tayin olunacak vasatî kıymetlerinin tayin edilmesi esasî ithal edilmiştir.

Bu suretle Devlet idaresine geçecek bütün vesaitin vasatî hesabî kıymetleriyle bu günkü hakikî kıymetleri taayyün etmiş olacaktır ki bu netice vaziyeti umumiyenin sarahaten görülmesine ve teşkilât kanununun tetkikinde efkân tesbit eylemeğe medar olacaktır.

Bundan başka vapur sahiplerinin satacakları gemilere ait ve bunlarla alâkadar vecaibinin dahi ne gibi ahkâma tâbi tutulacağını göstermek üzere lâyhaya bir madde ilâve edilmiştir. Nihayet her türlü mağduriyetlere mahal bırakmamak üzere kanunun meriyeti neşrinden 61 gün sonraya bırakılmıştır. İşlerinin tasfiyesi ve müşkül vaziyete düşürülmemeleri için kanunun meriyete girmesi hususunda muayyen bir müddet bırakılması hakkında vapur sahiplerinden müracaat telgrafları gelmiştir.

Encümenimiz kanun lâyihasında bu hususta yaptığı tadilât ile bu taleplerin tatmin edilmiş bulunduğuna kail olarak bu telgrafları mazbatamıza raptten Umumî heyetin takdirine arzeyler. Bu suretle tadilen ihzar eylediğimiz lâyihayı Umumî heyetin Yüksek tasvibine arzederiz.

Reis - Gümüşhane H. Fehmi, Reis Vekili - Konya K. Hüsnü, Kâtip - Konya K. Zaim, Aza - Tokat Süreyya, Aza - Afyon Karahisar Ali, Aza - Aksaray A. Süreyya, Aza - Bursa Dr. Galip, Aza - Erzurum Aziz, Aza - İsparta Mukerrem, Aza - Kayseri A. Hilmi, Aza - Kırklareli Şevket, Aza - Manisa M. Turgut.



Solda; Şahadetnameli Kaptan ve Çarkçıların Osmanlı Vapurlarında Derecât ve Menâtik-i İstihdamlarına Dair Talimat yayınlandı. İstanbul Bahriye Matbaası, 1329 (1912) 8 sayfa.  
Sağda; Umum Kaykıcı ve Sandalcı Esnafı Cemiyeti Talimname-i Dahiliyesi "Ç Tüzük". İstanbul Şems Matbaası, 1340 (1924), 15 sayfa.



## Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne giden yolda gelişmeye engel olma kanunu

Tarihi süreci sırasıyla naklederken, okura bir özet metinle anlatım yapmak istiyorum. Amacım Türk armatörünün örgütlenerek, ülkenin deniz ticaretindeki sıkıntılarını işaret etmek, çözüm yollarını göstermek, mücadeleye etmek adına nedenli çaba sarfettiğini bu özet metinle vermek. İleriki sayfalar da ise, olaylar tarih akışı içinde daha ayrıntılarıyla devam etmektedir;

**Vapur İhisarı kanunu**  
Ayrıca teşkilât kanunu çıkıncıya ka-  
lar ihisarı Seyrisefain idare edecek

**İktisat Encümeni son  
teklifi dün tesbit etti**

Ankara 5 (Telefonla) — Vapur-  
cular lâyihası iktisat encümeninden  
çıkıncıya ka-  
lar ihisarı Seyrisefain idare edecek

1 — Türkiye iskele ve limanları  
arasında muntazam posta seferleri  
yaparak yolcu, eşya ve hayvan nak-  
li işi devlet idaresine alınmıştır.

2 — Birinci madde hükmü alelü-  
num şilepçiliğe, posta halinde ol-  
mayıp bir veya müteaddit liman  
ve iskelelerden bir cins mal alarak  
diğer liman ve iskelelere getirmek  
veya tertibatı mahsusayı haiz va-  
curlarla yalnız hayvan taşımak,  
limanlar ve körfezlerdeki dabili



Lâyihası hazırlayan İktisat Encümeni Reis  
Rahmi Bey (İzmir)  
nin muntazaman vapurlar işletme-

Türkiye iskele ve limanları arasında muntazam posta seferleri yaparak, yolcu, eşya ve hayvan taşıma işini devlet tekeline alan kanun tasansı İktisat Encümeni Başkanı İzmir Merbusu Rahmi Bey tarafından hazırlanmıştır.

hatlarının navlun ücretleriyle, Hükümetçe vapurculardan alınacak navlun resminin kaldırılması hakkında görüşlerini açıklayacak ve önerilerde bulunacaktır.

Ayrıca tanzim olunan Milli Vapurcular Birliği ana tüzüğünde tadilat yapılacak ve yeni bir tüzük hazırlanacaktır.

Diğer taraftan Milli Vapurcular arasındaki anlaşmazlıklar ve haksız rekabetin kaldırılmasına çalışılacak ve Seyrisefain ile Vapurcular arasındaki anlaşmazlığın çözülmesi için de çaba sarfedilecektir.

Milli Vapurcular'ın büyük çoğunluğu gemileriyle Karadeniz'e 2 liraya yolcu, 2 liraya eşya taşınmaktadır. Hatta bazen parasız yolcu taşıdığı da görülmektedir.

Bundan başka aynı hatta aynı günde üç posta kaldırılması anlaşmazlığa ve haksız rekabete neden vermektedir. Milli Vapurcular Birliği bu sorunlarla da meşgul olacaktır."

Bu tarihte dış hatlara çalışabilecek vapurların navlun gelirlerinin Sterlin üzerinden hesap edilmesine dair çelişkiler üzerinde de görüşleri ortaya konulmaktadır. Nitekim İngiliz Lirası Borsası'nda 1025 kuruştur. 5 Ocak 1930 akşamına kadar 20.000 Sterlin alım satımı yapılmasına rağmen değeri ancak 20 para artmış ve akşam yeniden 1025 kuruşa gerilemiştir.

Türk Armatörlerinin birlik kurmak yönündeki ilk teşebbüsleri 1930 yılı Temmuz ayında daha da şekillenmeye başlamıştır.

Ekim 1930'da Milli Vapur İdareleri arasında birlik kurma kararı verilmiş ve bu birliğin yönetim kurulu da 5 Kanunsâni (Ocak) 1930 tarihiyle tesis edilmiştir.

Birliğin başkanlığına Sadızkâde Vapur İdaresi sahiplerinden Sadızkâde Ruşen, İkinci Başkanlığa Sofuzâde Sofu, üyeliklere Kırzâde Hafız Bey, Kalkavanzâde Mustafa, Yelkencizâde Lütfü, Adnan Barzılay seçilmiştir.

Milli Vapurcular Birliği Başkanı Sadızkâde Ruşen Bey basına yaptığı açıklamada; " Bundan bir ay kadar evvel Milli Vapur İdareleri Deniz Ticareti Müdürlüğü'nde toplanarak Anadolu hattındaki navlunları tespit için inceleme yapmış ve bir birlik teşkiline karar vermiştir. Yakında resmen çalışmalarına başlayacak olan Milli Vapurcular Birliği bilhassa Karadeniz ve Akdeniz



## Milli Vapurcular Birliği üyeleri ayrıca Levazım (İkmâl) Kooperatifi kuruyorlar

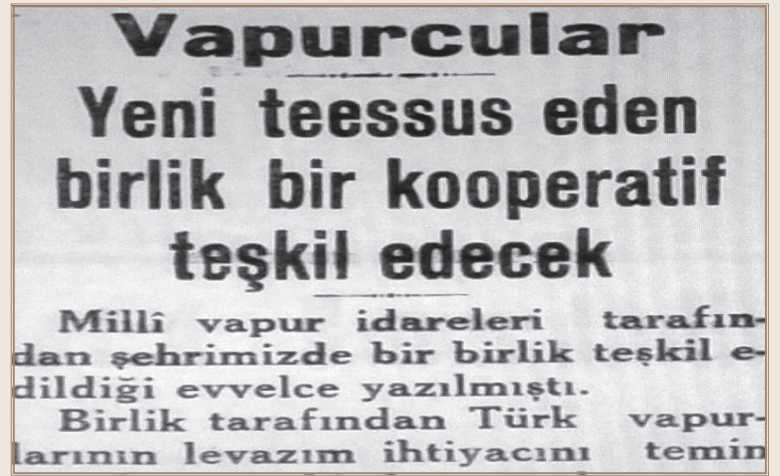
Milli Vapur idareleri tarafından kurulmuş olan Milli Vapurcular Birliği 9 (Ocak) 1930 tarihinde bukez ticarî örgütlenmeyi esas alan bir atılım daha yaparak Türk vapurlarının levazım ihtiyacını bir elden karşılamak amacıyla bir levazım kooperatifi kurmak kararını almıştır.

Bu kooperatif Türk gemilerinin sigorta işlerini de üstlenecek ve yabancı sigorta şirketlerine para vermek için Milli Vapurcular arasında milli bir sigorta şirketi kuracaktır.

Milli Vapurcular Birliği ayrıca nakliyat sorununun ve haksız rekabetin kaldırılmasına yönelik çalışmalarına devam edecektir.

Milli Vapurcular Birliği İkinci Başkanı Sofuzâde Sudi Bey yaptığı açıklamada; "Milli Vapur idareleri arasındaki haksız rekabetin çözülmesi hakkında geçen sene Ankara'da İktisat Vekaleti'nde bir komisyon toplanmıştı. Bu komisyona Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey ve Deniz Ticaret Umum Müdürü Zeki Bey ile milli Vapurcular da iştirak etmişlerdi.

Bu komisyon tarafından tespit edilen, fakat daha sonra göz ardı edilen karar uygulamaya konulursa, vapurcular arasındaki haksız rekabet sorunu çözümlenecektir.



Türk vapurları biri postacılık ve diğeri şirketçilik olmak üzere iki surette nakliyat yapmaktadır. Şirketçilik'te o kadar rekabet yoktur. Rekabet daha ziyade postacılıkta görülmektedir.

Ayrıca her sene bu mevsimde Rusya'dan limanımıza getirilen kömürün tonu 30 kuruşa taşınırken 1930 yılında 140 - 200 kuruş alınmaktadır. Daha bunun gibi vapurcuları ve dolayısıyla Türk Deniz Ticaretinin inkişafını gelişmesini ilgilendiren bazı meseleler vardır ki bunların çözümlenmesi için Milli Vapurcular Birliği olarak teşebbüste bulunulacaktır." demiştir.

### Yolcu Salonu'ndaki zorluklar

Milli Vapurcular Birliği posta vapurları ve yolcular konusunda basına defalarca yansıyan şikayetler üzerinde de ciddi gayretler göstermiştir.

Nitekim yapılan şikayetler hakkında yazılan yazılarda ülke ekonomisini yükseltmeye gayret edilen bir dönemde tüccarlarımızı ve ticaretimizi zor sokan ve milli haysiyetimizi yabancılar karşısında rencide eden engelleri kaldırmamız gerektiği vurgulanmaktadır.

Basında yeralan haberlere göre; "Ötedenberi Gümrükler ve Yolcu Salonu hep eleştirilere ve şikayetlere neden olmaktadır. Bazı düzenlemelere rağmen yükler hâlâ hammalların tekelinde bulunmaktadır. Çoğunlukla hamal ve sandalcı kahyaları keyfi şekilde hareket etmektedirler. Vapura binmek veya vapurdan inmek isteyen yolcular birsürü hamalın ve sandalcının hücumuna maruz kalmakta, bunlar yolcuların çantasını, paketini, bavulunu kapmakta, şaşkına dönen ve çaresiz kalan yolcular eşyaları başka başka hammalın elinde kalan eşyasını kurtarabilmek için kendisine musallat olan bunlara ayrı ayrı para vermek zorunda kalmaktadır.



Hatta hamallar verilen parayı yeterli bulmayıp bağırışmaya başladıklarında zavallı yolcular müracaat edecek bir resmî makam da bulamamaktadırlar.

Yolcu Salonu'nda yaşanan yolsuzluğa gelince; Yolsuzluğu anlamak için Gümrük karşısındaki bir mahalden salona kadar eşya nakleden hamalın hafif bazı eşya için 40 kuruş ve salon kapısında vapura kadar olan 5 - 10 metrelik mesafe için yeniden 40 kuruş hamaliye aldığını söylemek yeterli olacaktır."

## Milli Vapurcular Birliği Gümrük Resmî'nin Kaldırılmasında ısrar ediyor

Milli vapur idareleri sahiplerinden Nemlizâde Mustafa Faik Bey Ticaret Odası kongresine ayrıca bir dilekçe vererek yeni Gümrük Kanunu'nun deniz ve hava taşıma araçları hakkındaki 682 ve 683'üncü maddelerin iptal edilmesini talep etmesi üzere beş kişilik bir komisyon teşkil edilmiştir.



Milli Vapurcular Birliği  
Başkanı Yelkencizâde  
Lütfü Bey  
(Soldan birinci)  
Tarife Komisyonu  
toplantısında.

Bu komisyon toplanmış ve neticede yurtdışından satın alınacak gemilerden alınacak ağır gümrük vergisinin iptal edilmesi gerektiğine karar vermiştir.

Yeni gümrük tarifesine ve kanununa göre hariçten satın alınacak bir gemi için ağır gümrük vergisi vermek gerektiği belirtilen açıklamada şöyle denilmektedir; *"Halbuki bu vergi devlete gelir temin etmekten ziyade hariçten gelecek eşyadan memlekette aynı olan eşyanın dahilden korunması içindir.*

*Hariçten alınacak geminin memlekette inşa edilmesi mümkün değildir. Bunedenle Gümrük Kanunu'ndaki bu maddelerin bu açıdan iptal edilmesi teklif edilmiştir.*

*Ayrıca ticaret gemilerimiz birçok güçlüklerle ve külfetlerle karşılaştıkları halde hükümetten yardım görmemişlerdir. Buna karşın dışarıdan satın alınan gemilerin bir de muamele vergisi vardır ki; bu vergi gümrük vergisinden de ayırdır!*



Çünkü Gümrük Vergisi geminin tonajı üzerinden alındığı halde Muamele Vergisi geminin satın alınma bedeli üzerinden alınmaktadır. Mesela 20 yaşında 5.000 tonluk bir gemi için 10.000 lira Gümrük Vergisi verildiği halde, Muamele Vergisi olarak geminin satın alma değeri üzerinden 25 - 30.000 lira daha vergi vermek gerekmektedir. Bu vergiler kaldığı suretçe, bir gemi almak demek, o geminin satın alma fiyatsından da çok fazla vergi vermek anlamına gelmektedir.

*Komisyon raporunda bu hususlar işaret edilmiş ve Türk deniz ticaret filosunun güçlenmesi için öncelikle bu vergilerin kaldırılması, sigortaların ıslah edilmesi talep olunmuştur."*

### Posta vapurları Avrupa'ya sefer yapamaz

Posta vapurcularının Türkiye iskeleleri arasında sefer yaptıkları 1930'lı yıllarda, Milli Vapurcular Birliği, posta vapurları sahipleri arasında kıran kırana rekabet yaşandığını, buna bir de Seyrisefain'in rekabeti eklendiğinde sonucun ağır kayıplara dönüştüğünü her vesile ile belirterek, çözüm yollarını aramış, muhtelif toplantılara katılmıştır.

Yine posta vapurlarının Avrupa'ya sefer yapamamalarının en önemli nedeni, bu gemilerin son derece yaşlı ve küçük olmalarıdır. Oysa, Batı dünyasında 45,000 tonu aşan Atlantik aşırı lüks yolcu gemilerinin inşa edildiği görülmektedir.

Türkiye'nin Avrupa ile yolcu taşımacılığı demiryolu taşımacılığı dışında yolcu vapurlarıyla olmaktadır. Mesela Fransa'ya seyahat edecekler için Messageries Maritimes ve Compagnie de Navigation Paquet<sup>(128)</sup> Vapurculuk şirketleri verdikleri ilanlarla her hafta İstanbul'dan Marsilya'ya ve Napoli'ye muntazam seferler uyguladıklarını duyurmaktadırlar.

Messageries Maritimes vapuruyla İstanbul - Marsilya Birinci Sınıf 110 Lira, İkinci Sınıf 80 Lira, Üçüncü Sınıf 47 Lira'dır.

İstanbul – Napoli Birinci Sınıf 81 Lira, İkinci Sınıf 51 Lira, Üçüncü Sınıf 27 Lira'dır.



128) Compagnie de Navigation Paquet filosundan 1863 - 1913 yılları arasında altı yolcu gemisi (posta vapuru) Türk armatörleri tarafından satın alınmıştır.

1861 inşa olan 552 grt.'lik Astrologer isimli gemi, 1863'de İstanbul'lu levanten armatör/tacir V.F.Guistiani tarafından satın alınmış ve "Maroc" adı verilmiştir. Bu gemi 1871'de Mazagan yakınlarında batmıştır.

1869 inşa olan 1056 grt.'lik "Nero" 1905'de Wilson Sons & Co. filosundan İstanbul'lu tacir Stadion'a satıldı.

1885 inşa olan 277 grt.'lik "Torpedo" Wilson Sons & Co. filosundan 1905'de İstanbul'lu tacir Levantis'e satıldı ve "Byron" adı verildi.

1901 inşa olan 2539 grt.'lik ilk adı "Zafiro" olan posta vapuru 1915'de Filipinli Philippines Steamship Co.'ya satılmış ve "Souirah" adı verilmiştir.

1931'de Yelkencizâde ve Mahumlan tarafından satın alınmış ve "Erzurum" adı verilmiştir.

1908 inşa olan 4,025 grt.'lik posta vapuru "Frankenwald", I.Dünya Harbî'nde Fransızların eline geçmiş, 1920'de geri alınmış ve "Tadla" adı verilmiştir.

1934'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tarafından satın alınmış ve "Tan" adı verilmiştir.

1913 inşa olan 2531 grt.'lik posta vapuru "Arcturus", 1914'de Almanların eline geçmiş, 1922'de yeniden Fransızlarca satın alınmıştır. 1950'de satılmış ve "Çelikel" adı verilmiştir.



Compagnie de Navigation Paquet vapurlarıyla Marsilya'ya Birinci Sınıf 92 Lira, İkinci Sınıf 67 Lira, Üçüncü Sınıf 40 Lira'dır.

### Şilepçilerin gemileriyle Avrupa'dan yük taşınması alışılmış bir uygulama değil

Hâlâ 1930 yılındaki Vapur kelimesi bağlantılı haberleri incelediğimizde, Türk Deniz Ticaret filosunun Avrupa Kontinent hatlarında çalışabilecek kapasitede gemisi bulunmadığı görülecektir.

Sovyetlerin fiyatları düşürüp rekabeti artırmaları karşısında İngilizlerin Cardiff kömürü fiyatları da aşağı çekilmiştir. Sovyetler Kanada'ya antrasit kömürü ihraç ettiğinden İngiliz kömür ihracatı zorda kalmıştır. Sovyet kömürleri 4 ilâ 7,000 tonluk gemilerle sevkedilmektedir. Kömür ve kerese ihracatı için Sovyet şilepleri yeterli olmadığından İngiltere'den 20 şilep kiralamışlardır. Türk deniz ticaret filosundan Avrupa ve Kanada istikametli kömür veya kereste taşımalarına verilebilecek gemi bulunmamaktadır.

**Millî vapurcular Mısır'a sefer tertibini düşünüyorlar**  
Hidiviye vapur kumpanyaları Mısır ve İskenderiye seferlerini tatil etmişlerdir. Millî vapurcular ve Seyrisefain idaresi bu seferleri temin etmeği düşünmektedirler.  
Hidiviye kumpanyası zarar ettiği için seferleri tatil ettiğinden, Seyrisefain idaresi ve millî vapurcular bu seferlerin bir kâr temin edip etmeyeceğini tetkik etmektedirler. Millî vapurcularımız şimdiye kadar Mısır ve İskenderiye'ye 50-60 sefer yapmışlar 900 ton kibrit götürmüşlerdir.

Hususi teşebbüs olarak yolcu gemileri armatörleri yine de her imkanı zorlayarak, Akdeniz'de diğer ülke limanlarına tarifeli seferler yapmayı denemişlerdir. Nitekim Milli Vapurcular Birliği üyesi olan bazı armatörler gemileriyle bu limanlara seferler yapmaktaydılar. Bukez Hidiviye hattı için çalışma başlatılmıştır ki Hidiviye Kumpanyası'nın zarar ettikleri gerekçesiyle Pord Said ve İskenderiye seferlerini durdurması üzerine bu hatta talip olmaları önemli bir adım olarak görülmelidir.

Mısır hattı konusunda çalışmaların yapıldığı sırada o tarihlere kadar bazı hususi teşebbüs armatörü vapurlarının 50 - 60 sefer gerçekleştirdikleri ve ayrıca toplamda 900 ton kibrit taşıdıkları açıklanmıştır.

### Milli Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfü

Yelkencizâde Lütfü Bey kısa bir süre sonra Milli Vapurcular Birliği Başkanı seçilmiştir. 23 Haziran 1930 tarihli bir haberde Yelkencizâde Lütfü Bey'in Pire'de İstanbul'a döndüğü duyurulmaktadır.

Yelkencizâde Lütfü Bey, Milli Vapurcular Birliği üyelerinin eşit hisselerle katılmak şartıyla satın almak istedikleri bir vapuru konusunda görüşmek üzere Pire'ye gitmiştir. Bu vapur gayet elverişli ve süratli olacak ve hatta ecnebi memleketlere dahi sefer yapabilecek niteliklere sahip olacağı gibi 1,000 dwt'dan aşağı da olmayacaktır. Geminin satın alınması için derhal harekete geçilecektir.



### Türk armatörlerinin tek resmi adresi; "Milli Vapurcular Birliği"

Resmî konularda veya sorunlarda devlet makamlarının ve haliyle deniz ticareti konularında Seyrisefain'in Türk armatörleri için görüşme yaptığı tek adres; Milli Vapurcular Birliği olmuştur. Bu toplantılardan biri Haziran - Temmuz 1930 sürecinde yapılmış ve Karadeniz hattında çalışacak gemilerle ilgili olarak bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma uyarınca gemilerin çalışacakları hatlar ve yük ve yolcu taşıma tarifeleri tespit edilmiştir. Bu anlaşma hükümlerini ihlal edenler tazminat ödeyeceklerdir.

Karadeniz hattında 17 posta vapuru sefer yapmaktadır.



### Sadıkzâde Fehmi Bey'in Milli Vapurcular Birliği üyelerine çağrısı



Sadıkzâde Fehmi ve Dumlupınar vapuru.

Sadıkzâde Vapurlarının sahiplerinden ve Milli Vapurcular Birliği üyesi Sadıkzâde Fehmi Bey, Dumlupınar, Sadıkzâde ve Sakarya vapurlarının armatörü olarak Seyrisefain'in bir devlet müessesesi olarak son derece kırıcı bir rekabet yaptığını ve arkasında devlet olması nedeniyle sermaye sıkıntısı da bulunmadığını işaret ederek; *"Biz ise kendi sermayesiyle yükselmeye çalışan bir ticaret şirketiyiz. Bunedenle Seyrisefain'in kırıcı rekabetinden ağır zararlar görüyoruz. Bununla beraber Seyrisefain de zarar görmüyor değil! Çünkü onun vapurlarının da masrafı çoktur.*

Milli Vapurcular Birliği Yelkencizâde Lütfü Bey (Oturamlar soldan dördüncü) Başkanlığında toplantı halinde. Beşinci kişi Sadıkzâde Fehmi Bey. Arka sırada sağdan ikinci pozisyonda olan Müezzinzâde Ali Fuat Bey'dir.



Vapurculukta benim gördüğüm bu şekilde devam etmenin imkansız olduğudur. Birbirimize rekabet ede ede mahvolacağız. Bunun en iyi çaresi bütün vapurları birleştirmek, kumpanyaları bir şirket şemsiyesi altına almaktır. Aksi takdirde birbirimizin mahvına çalışacağız ve rekabet daha da hızlanacak. İki tarafta da kusur bulunmaktadır.” demiştir.

### Kalkavanzâde İsmail Bey Avrupa limanlarına yük ve yolcu seferleri yapmak için müracaat ediyorlar

Kalkavanzâde İsmail Bey 1931 yılı son aylarında Avrupa limanlarına yük ve yolcu seferi yapmak için resmî makamlara müracaat etmişlerdir. 16 Ocak 1932 tarihli duyuruda limanlarımızla bütün memleket limanları arasında sefer yapmak üzere Hükümete müracaat edildiği belirtilerek, yapılan müracaatın İktisat Vekaleti tarafından İstanbul Ticaret Odası'na havale edildiği ve Kalkavanzâdeler'in bu talebinin olumlu karşılandığı bildirilmektedir.

## Kalkavanzâde İsmail Bey tüccar vapurlarının devlet tekeline alınması kararına isyan ediyor

Milli Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu üyelerinden Kalkavanzâde İsmail Bey, tüccar vapurlarının devlet tekeline alınması kararına isyan ederek hemen her adrese bunun yanlış olacağını duyurmaya çalışmıştır.

Bu yazılarından biri de 17 Şubat 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ne gönderdiği mektuptur ve şöyle demektedir; “Milliyet Gazetesi'nde Seyrisefain İdaresi ile hususi vapurcuların mukayesesi neticesinde mevcut tüccar vapurlarının iş görmedikleri için satın alınarak deniz nakliyat ve ticaretinin devlet tekeline alınması hakkındaki yorumu okudum. Böylesine bir değerlendirme tamamıyla yanlıştır.



Çünkü bir taraf Devlet bütçesine, diğer taraf da şahsi sermayeye istinat etmektedir. Ayrıca Seyrisefain tüccar vapurcularının sahip olduğu birçok başarıya mazhar bulunmaktadır. Elbette bu kadar müstesna olan bir müessesenin mükemmel olması lazım gelir.

Seyrisefain ile kıyaslanamayacak kadar az bir sermayeye sahip olduğumuz halde ve devlete Seyrisefain'in yükümlü olmadığı birçok vergileri de ödemekte olmamıza rağmen, biz on seneden beri Karadeniz'deki limanlarla limanlarımız arasında, Rus limanlarıyla İtalya ve Fransa limanları arasında vapur çalıştırmak suretiyle milletimizin şerefli sancağını yabancı sularda da dalgalandırmakta ve her gittiğimiz limanda takdir görerek çalışmaktayız.

Seyrisefain'in bütçesinin dörttebirine sahip olsam bütün Avrupa limanlarına sefer yapacak gemi, teşkilat ve vesai temin edebilirim.

Seyrisefain Avrupa limanlarına sefer yapmak suretiyle limanlarımızı Avrupa limanlarına bağlamayı düşünmelidir ki bu idarenin yapılması gereken önemli bir iştir!

Seyrisefain'in milli limanlarımızdan elini çekmesini talep edecek kadar katı bir düşüncede değilim. Ancak Seyrisefain'in vazifesi hususi teşebbüs vapurcularımızla rekabet değildir. Aksine

belki muayyen bir program dahilinde muayyen bir navlun tespit ederek,hiçbir rekabetle bunu değiştirmeyip vapurculara bir intizam ve mükemmeliyet örneği olmasıdır.

Vapurcular para kazanırsa, hepimizin candan arzu ettiğimiz intizam ve mükemmeliyeti kendiliklerinden yaparlar; bu kendi menfaatleri icabıdır. Her kazanan müessesese eskidikçe gelişme gösterir. Kazanamazsa hususi teşebbüs vapurları batar!

Kazandığımız takdirde Karadeniz hattında Seyrisefain'in malik olmadığı gemileri de tedarik edip çalıştırmamız işten bile değildir. Çünkü Avrupa piyasasında bugün kredi ile pek mükemmel gemileri satın alıp çalıştırmamız işten bile değildir. Evlerir ki meydan bulunsun!"

### **Milli Vapurcular Birliği Başkanı Muzaffer (Pehlivan) "Tartışmayı bile gereksiz bulurum"**

1932 yılında Milli Vapurcular Birliği Başkanı olarak görev üstlenen Muzaffer (Pehlivan) Bey "Deniz nakliyeciliğinin devlet tekeline alınması fikri ciddi ve makul sebeplere istinat edemez. Bu husustaki söylentiler bile ciddiyetten uzaktır ve kabul edilemez" diyerek şöyle devam etmiştir; "Milli vapurcuların arasında devlet tekeline olumlu bakılması beklemek biraz tuhaf olur. Bu nedenledir ki biz Milli Vapurcular Birliği yönetim kurulunda böyle bir fikri münakaşa etmeyi bile lüzumlu görmedik." demiştir.

Gümrük Vergisi'nden ileri gelen anlaşmazlık sonunda mahkemeye intikal etmiştir. Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesinin önünde büyük bir engel teşkil eden Gümrük Vergisi uygulamalarına isyan eden Milli Vapurcular Birliği üyesi vapurcular sonunda teker teker Gümrük idaresini mahkemeye vermişlerdir.

Bu hususta her kumpanya ayrı ayrı dava açmıştır. Davalar Beşinci Hukuk Mahkemesi bakacaktır ve Milli Vapurcular Birliği üyelerin savunmasını eski Adliye Müsteşarı Dava Vekili Arifi Bey üstüne almıştır.

### **Gümrük İdaresi satın alınan her gemi için satın alma bedelinin altı misli vergi almak istiyor**

Gümrük idaresinin kendi ihmalinden ve hususi teşebbüsü hemen bütünüyle devlet müessesesi haline dönüştürmek gibi acıip yaklaşımından dolayı hususi müteşebbis vapurcuların altı sene evvel aldıkları vapurlardan bile satın alma bedelinin altı misli vergi almaya kalkışması tam bir isyana neden olmuştur.

Milli Vapurcular Birliği 28 Şubat 1932 günü Ankara'da olmak üzere aralarından bir heyet seçmiştir. Bu heyet büyük millet Meclisi üyelerine birer rapor ulaştıracaktır. Heyet bir hafta süreyle Ankara'da kalacaktır ve üye olan tüm vapurcular tarafından verilmiş yetkiyle donatılmış bulunmaktadır.





Milli Vapurcular Birliği 6 Mart 1932 günü Ankara'dan avdet eden heyetin edindikleri bilgileri dinlemek üzere Birlik merkezinde toplanmıştır. Ankara'da verilen karara göre küçük kabotaj hakkı devlet tekeline alınmayacaktır. Seyrisefain ve hususi müteşebbis vapur kumpanyaları eskiden olduğu gibi çalışmalarını tamamen bağımsız şekilde sürdürecektir.

### **6 Temmuz 1932, Çarşamba Devlet Tekelciliği Kanunu.**

Milli Vapurcular Birliği heyetine Ankara'da verilen sözler tutulmayacak, aksine İktisat Encümeni Reisi İzmir Mebusu Rahmi Bey'in başkanlığında hazırlanan tasarı son şeklini alacaktır.

TBMM'den kısa bir süre sonra onaylanarak yürürlüğe girecek olan yasa tasarısına göre;

Madde 1 - Türkiye iskeleleri ve limanları arasında muntazam posta seferleri yaparak yolcu, hayvan ve eşya nakli işi devlet tekeline alınmıştır.

Madde 2 - Birinci Madde hükmü alelumum şilepçiliğe, posta halinde olmayıp bir veya müteaddit liman ve iskelelerden bir cins mal alarak diğer liman ve iskelelere getirmek veya özel donanımı haiz vapurlarla yalnız hayvan taşımak, limanlar ve körfezlerdeki dahili hatlar nakliyatını ve devlet idaresinin muntazaman vapurlar işlettiği limanlar arasında makineli, makinesiz deniz vasıtasıyla nakliyat icrasına şamil değildir.

Madde 3 - Devlet idaresi sefer yapacağı liman ve iskelelerin adlarını tespit ve ilan eder.

Madde 4 - Hükümet geçen 3.cü maddede mahiyet ve sınırları tespit olunan posta vapurları hizmeti görececek olan umum müdürlüğün teşkilat kanun layihasını 1933 senesine kadar Büyük Millet Meclisi'ne arz eder. Ancak bu layihanın Meclisce onaylanmasıyla yürürlüğe girmesine kadar yukarıda beyan edilen posta vapurları seferleri hizmeti Seyrisefain vapurlarıyla yapılır.

Madde 5 - Türk limanları arasında posta vapurlarıyla sefer yapılması işi, devletleştirilmesi sebebiyle şimdiye kadar bu işi yapmakta olan hususi vapurculuk şirketlerinin vapurları belirtilen yazılı koşullar dahilinde satın alınır.

Madde 6 - Gemi sahipleri işbu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki ay içinde gemilerini satın satmayacaklarını bir beyanname ile hükümete bildirmeye mecburdurlar. Verdikleri beyannameye ilk satın alma bedelini gösteren resmi evrakın noterlikçe tasdikli kopyalarını ekleyeceklerdir.

### **Milli Vapurcular Birliği İhrakiye Vergisi'ne karşı çıkıyor; "Ecnebi vapurların imtiyazı mı var?"**

Gümrükler yalnız Türk bayraklı gemilerden İhrakiye Vergisi aldığından Milli Vapurcular Birliği adına Hakkı Denizaşan Türk armatörlerini harekete getiren bu çelişki hakkında şunları söylemiştir; *"Gümrük Tarifesine ait kanun Türk limanları arasında sefer yapan gemilere aittir. İşin bu yönü Gümrükler Umum Müdürlüğü tarafından yapılan resmî duyuruyla zamanında düzeltilmiştir. Halbuki Gümrük İdaresi 1935 yılındaki kararıyla büyük kabotaj yapan gemilerin Türk limanlarına uğramasını, Türk limanları arasında sefer yapmak olarak değerlendirmektedir.*

*Eğer bu değerlendirme esas alınırsa, Kabotaj Kanunu gereğince, limanlarımız arasında sefer yapmak sadece Türk gemilerine verilmiş bir hak olduğundan büyük kabotajda çalışan ve limanlarımıza uğrayan ecnebi gemilerinin sahillerimizde işleyememesi gerekir.*

Kaldı ki, bu iş başka türüdür; Bir ecnebi limandan bir başka ecnebi limana sefer yapan gemilerin yaptıkları sefere Büyük Kabotaj denir. Bunun Gümrük Kanunu'nun beşinci maddesiyle bir alakası yoktur. Şuhalde bu gemilerin Türk limanlarına uğraması dahili nakliyat addedilemez. Mesele, büyük kabotaj yapan Türk vapurlarından ecnebi bandıralı gemilerden alınmayan İhrakiye Vergisi'nin istenmemesindedir.

**Hücumlara cevap!**  
İnhisar faydalı ise, gemilerimizi derhal terke amadeyiz, fakat...

**Vapurcular Birliği**  
**Mukabele ediyor**

Tamamen haklı oldukları bir meseleden dolayı Milli Vapurculara karşı bir mücadele açıldığı malumdur. Gümrük idaresinin kendi ihmal ve tesevvübünden dolayı sekiz on sene

kin bir tarife üzerinden almak istemesi kadar aşikâr bir haksızlığa maruz kalan Milli Vapurculardan dünkü kendilerine vaki olan hücumlara cevap olmak üzere bir mektup aldık. Vapurcuların bu meselede tamamen haklı olduklarını gördüğümüz için, gönderdikleri cevabı aynen derce ediyoruz:

**Vapurcuların mektubu:**

İşin bu durumunda deniz ticaretimiz zarar görmektedir. Çünkü Türk vapurcuları navlunları İhrakiye Vergisi'ni dahil ederek hesaplamaktadırlar ve buyüzdün ecnebi vapur kumpanyalarıyla rekabet imkanları kalmıyor. Bunun neticesi olarak Türk vapurcuları işlerini giderek ecnebi vapur kumpanyalarına terk etmeye başlamışlardır.

Türk sancağını taşıyan vapurlarımız yabancı limanlar arası taşımalar yaparak

memlekete önemli döviz kazandırmaktadırlar. Yanlış bir değerlendirme yüzünden bu kapı da kapanmaktadır. Bu vaziyet anayasaya aykırıdır. Çünkü Türk vapurları kendi sularında sebepsiz yere ecnebi vapurlarından daha ağır ve zararlı kayıt ve şartlara maruz bırakılmaktadırlar.

Acaba gümrüklerimizde ecnebi vapurların ayrıcalığı devam mı ediyor?

Türk vatanında ecnebilerin Türk vapurlarından daha imtiyazlı tutulmaları yüzünden birçok seferimizi ecnebilere terk etmek mecburiyetinde kaldık.

Hariçten döviz getirmek ve hariçten kazanılan parayla birçok vatan evladını geçindirmek ve yine bu para ile vatan dahilinden birçok alımlarda bulunmak ve ihracatımızı çoğaltmak tedbirlerine yardımcı olmak gibi yurda iyi hizmetler etmeye çalışırken, Gümrük İdaresinin bu yanlış değerlendirmesi ve uygulaması yüzünden işlerimizi bırakmak zorunda kalıyoruz.

Bizi çok zarar sokan bu uygulama nedeniyle durumu Ekonomi Bakanlığı'nın dikkatini çektik Ayrıca durumu Şurayı Devlet'e şikayet ediyoruz."

**Türk Armatörleri Birliğinden :**

İstanbul Vilâyetince tescil edilen (Türk Armatörleri Birliği) idare heyeti intihabı için 10/8/939 perşembe saat 16 da Galatada Rıhtım caddesinde Kefeli Hüseyin hanında 10 numaralı dairede umumî heyet içtimaı yapılacağından müessis azaların işbu toplantıya teşrifleri rica ve ilân olunur.

İstanbul Vilayeti tarafından tescil edilen "Türk Armatörleri Birliği"nin 10 Ağustos 1939 tarihli Umumi heyet toplantısı ilanı. Dikkat edilmesi gereken bir husus şudur; İstanbul Vilayeti tarafından tescil edilmiş olan isim "Türk Armatörleri Birliği"dir. Fakat "Türk Armatörler Birliği" değildir. Osman Öndeş'in notu.



## Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne

Milli Vapurcular Birliği, 1935 yılında daha da örgütlü hale gelmiş ve resmî olarak kayda alınmak üzere Milli Vapurcular Birliği yerine "Türk Armatörleri Birliği" adını almak üzere Vilayet'e müracaat etmişlerdir.

Bilindiği üzere "Birlik" adı kullanılmasına karşın, yeniden teşkil olan yarı resmî kurum bir dernektir ve Vilayet'teki resmî kaydında "Türk Armatörleri Birliği" olarak geçmektedir.

Türk Armatörleri Birliği'nin ilk genel merkezi Galata Rıhtım Caddesi Kefeli Han'daki 10 Numaralı Daire olmuştur.

Dikkat edilmesi gereken çok önemli bir husus şudur; Dil bilgisi temelinden değerlendirildiğinde "Türk Armatörler Birliği" hatalı bir anlatımdır. Nitekim İstanbul Vilayeti tarafından tescil edilmiş olan isim "Türk Armatörleri Birliği"dir. Fakat "Türk Armatörler Birliği" değildir.

### Özel Sektör Posta Vapurculuğunun Ölüm İlanı:

*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*

*MADDE 3 - Türkiye limanları arasında posta seferleri yapmak işinin Devlet idaresine alınması dolayısıyla şimdiye kadar bu işte çalışmakta olan hususî vapur sahiplerinin vapurları aşağıda yazılı şerait dahilinde Hükümet tarafından satın alınır. Yıl 1932*

## Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun

**MADDE 1** - Türkiye iskele ve limanları arasında muntazaman posta seferleri yapacak yolcu, eşya ve hayvan nakli işi Devlet idaresine alınmıştır.

Ancak işbu hüküm alelûmum şilepçiliğe, tertibatı mahsusayı haiz gemilerle hayvan nakliyatına, limanlar ve korfezlerdeki iç hatlar nakliyatına ve Devlet idaresinin muntazam vapurlar işletmediği iskele ve limanlar arasında ve işlettiği iskele ve limanlarla işletmediği iskele ve limanlar arasında makinalı ve makinasız deniz vasııtalı ile her nevi nakliyat icrasına şamil değildir.

**MADDE 2** - Hükümet, birinci maddede mahiyet ve hududu tesbit olunan posta seferleri hizmetini görecektir olan umum müdürlüğün teşkilât kanun lâyihasını 1933 senesi gâyesine kadar Büyük Millet Meclisine arzeder. Ancak bu teşkilât kanununun meriyete gireceği tarihe kadar yukarıda beyan edilen posta seferleri hizmeti İktisat Vekâleti'nin vereceği veçhe dahilinde Seyrisefain Umum Müdürlüğü tarafından görülür.

**MADDE 3** - Türkiye limanları arasında posta seferleri yapmak işinin Devlet idaresine alınması dolayısıyla şimdiye kadar bu işte çalışmakta olan hususî vapur sahiplerinin vapurları aşağıda yazılı şerait dahilinde Hükümet tarafından satın alınır:

A) Satın alınacak gemiler evvelemirde yolcu ve yük taşımaya ve muntazam posta seferleri yapmaya elverişli evsafa bulup bulunmadıkları noktai nazarından bu hususta mevcut usul ve teamülüne tevfikân tasnif olunur.

B) Tasnif neticesinde yolcu ve yük taşımaya ve muntazam posta seferlerine el verişili olarak ayrılanların seyrüsefer kabiliyetleri derecesi tayin edilmek üzere muayeneleri yapılır. Muayene neticesinde vapurların vaziyeti umumiyesi mevcut envanterleriyle beraber tesbit olunur.

Tespit edilen gemilerin Hükümetçe mubayaasında esas tutulmak üzere D fıkrasında yazılı heyet tarafından hali hazır kıymetleri takdir olunur.

D) Mubayaa edilecek vapurların hali hazır kıymetleri İstanbuldaki İngiliz Loidi mühendisinin iştirakile ikisi İktisat Vekâleti, ikisi hususi vapur sahipleri tarafından müntehap beş kişilik bir ehli vukuf marifetile takdir olunur. Ancak işbu mukadder kıymetlere itiraz edenler İstanbul birinci ticaret mahkemesi reisinin hakemliğine müracaat edilebilirler.

Hakemin vereceği kararlar katidir. İşbu kararı kabul etmeyenler vapurlarını harice satabilirler.

E) C ve D fıkralarına göre kıymetleri takdir olunan gemilerin hali hazırdaki sahipleri tarafından satın alındıkları tarihlerdeki mubayaa bedellerini (mubayaa akabinde yapılmış tamirat ve yenileme kuralları da dahil) gösteren resmî ve musaddak vesaik Hükümetçe tetkik edilerek bu bedeller ayrıca tayin ve tesbit olunur. Bu suretle tayin olunan mubayaa bedellerinden, mubayaa tarihinden itibaren geçen her sene için % 5 amorti tenzil olunur. Tenzilden sonra elde edilecek bakiye ile takdir edilip kesinlik kazanmış olan hali hazır kıymeti yekûnunun yarısı her geminin Hükümet tarafından satın alınma bedeli olarak sahibine tediye olunur. Ancak bu yekûnun yarısı ne olursa olsun gemi sahibine tediye olunacak miktar yukarıda yapıli şerait dahilinde takdir olunacak hali hazır kıymetinden dun olamaz.

F) Yukarıdaki fıkralarda şeraiti yazılı olan tasnif, muayene, takdiri kıymet ve Hükümetçe satın alınma muamelelerinde, takdiri kıymet itirazlarından mütevellit hakem ücreti hariç olmak üzere, yapılacak bilcümle, masarîf ile harç ve resimler seyrisefain idaresine ait olup bu idarenin 1932 malî senesi bütçesinin ikinci faslının 7. nci maddesinden verilir.

**MADDE 4** - Gemi sahipleri işbu kanunun meriyete girdiği tarihten itibaren iki ay zarfında gemilerini satıp satmayacaklarını bir beyanname ile Hükümete bildirmeğe mecburdurlar. Verecekleri beyannameye gemilerinin kendileri tarafından mubayaasına ait mubayaa bedelini gösteren resmî evrakın noterlikçe musaddak suretlerini raptedeceklerdir.

Beyannamenin onayı tarihinden itibaren azamî bir ay zarfında Hükümetçe, her türlü muamele tekemmül ettirilerek mubayaa ve tesellüm şeraiti ihzar edilir.

Bu müddet, zaruret halinde, İcra Vekilleri Heyeti kararıle temdit edilebilir.

Birinci fıkrada yazılı iki ay zarfında beyannamesini vermemiş olanların gemileri satın alınmayacağı gibi muahharen vaki olacak müracaatlar dahi kabul olunmaz.

**MADDE 5** - Bu kanunun üçüncü ve dördüncü maddelerinde yazılı muameleleri tekemmül ettirilip mubayaa ve tesellüme amade bulundurulmuş gemilerin bedelleri nakten tediye olunur. Bu bedeli kabulden istinkâf edenlerin gemilerine vaziyet edilerek bedel alâkadarlar namına bir bankaya tevdi olunur. Bedellerinin nakten tediyesine kadar gemilerin seyrüseferine devamı caizdir.

**MADDE 6** - Halen Seyrisefain idaresinin elinde mevcut bulunan bilcümle deniz vesaitile bu kanun mucibince satın alınacak gemilerin üçüncü maddenin (E) fıkrası mucibince hesap olunacak vasatî kıymetleri hisse senetleriyle temsil olunur.



İşbu hisse senetlerinin, mülhak bütçeli idarelerin ihtiyat akçelerinden ve bu idareler namına mubayaasına İcra Vekilleri Heyeti mezundur.

**MADDE 7** - Mubayaası takarrür eden gemi sahiplerinin bu gemilere ait ve aşağıda yazılı menşelerden:

- 1 - Satın alınacak gemilerdeki müstahdeminden ;
- 2 - Satın alınacak gemilerin işletme ve tamirine ait her nevi mevat ve malzemesinden;
- 3 - Gemi sahiplerinin idarehanelerde müstakil ve münhasır acentahanelerinin satın alma muamesesi tarihinden sonraki kira bedellerinden mütevellit vecaibi biri Seyrisefain İdaresi ve diğeri alâkadarlar tarafından müntehap iki kişilik bir heyet tarafından tetkik ve tefrik olunur. İhtilâf zuhurunda İktisat Vekili'nin hakemliğine müracat olunur. Vekilin vereceği karar katidir.

Bu suretle Seyrisefain idaresine intikali takarrür edecek vecaip idare bütçesinin mümasili hizmetlerin ait oldukları fasıllarından ifa olunur.<sup>(129)</sup>

**MADDE 8** - Bu kanun neşri tarihinden 61 gün sonra muteberdir.

## Armatörler gemilerini devlete satmak zorunda kalıyorlar

Yolcu taşımacılığını devlet yapar anlayışı sonucu gelişmekte olan Türk Hususi Teşebbüs Posta Vapurculuğuna ağır bir darbe indirmiştir. Seyrisefain idaresinin tanzim ettiği itilafnamenin bazı maddelerini vapur sahipleri kabul etmemek suretiyle son safhaya kadar direnmişlerdir.

Sadıkzâde Rıza Bey, Akşam Gazetesi muhabirine yaptığı açıklamada<sup>(130)</sup> şöyle demiştir: "Seyrisefain idaresinin bizi kontrol etmek istemesine mukabil, bizim teklifimiz, ancak hem vapurculardan hem de idareden müşterek bir heyetin bu kontrol işini yapmasıdır.

Seyrisefain İdaresi'nin bizden istediği teminata da itiraz ediyoruz. İtilafnamedeki maddeye göre, Seyrisefain İdaresi bizden istediği banka mektubu şeklindeki teminatı kendisi muhafaza edecek ve bir yolsuzluk zuhurunda teminatımızı bir hayır cemiyetine verecektir. İşte biz bunu da kabul etmiyoruz. Biz teminat mektubunu Seyrisefain İdaresi'ne değil, ya Ticaret Odası'na veya Ticareti Bahriye müdürlüğüne verebiliriz.

Bu satırlara kadar naklettiklerim Türk özel sektör armatörlüğüne indirilen darbeyi anlatmaktadır. Bu uygulama ile Türk posta vapurculuğu, daha geniş anlamda gelecek yılların turistik yolcu gemiciliğinin umudlarını da silerek yok etmiştir.

129) Zonguldak Milletvekili Celâl Sahir Bey itirazlarına bir madde daha ilave ederek Reis'ten söz ister ve şöyle der; "Efendim, gerek Devletçe teşkil olunacak idare tarafından satın alınacak gemilerde ve gerek elverişli bulunmayan gemilerde çalışan kaptan çarkçı, atesci gibi birçok mürettebat vardır. Bu yedinci maddenin birinci fıkrası bunlardan mukaveleye merbut olanların istihdamlarını t'emin ediyor, halbuki mukaveleye merbut olmıyanlar açıkta kalıyor. Madde, bunların açıkta kalmalarını temin edecek bir şekilde değildir. Binaenaleyh bunların mağduriyetlerine meydan vermemek üzere bunların da yeni idare tarafından - tabii ehliyetleri takarrür ettiği takdirde - aynı veyahut mümasil hizmetlerde istihdamını düşündük. Alınmayan vapurlar da açıkta kalanların münhallere tercihan tayinini istihdaf eden bir fıkra ilâvesini istirham ediyoruz ve buna dair de bir takrir veriyoruz."

Celal Sahir Bey'in Erzurum Milletvekili Dr.Hakkı Şinasi ile verdikleri önerge, İktisat Vekili Mustafa Şeref Bey tarafından "Satın alınmamış olan gemilerin sahipleri onları istediği gibi kullanmakta muhtar olduğundan onlar hakkında da bir fıkra koymağa lüzum yoktur. Binaenaleyh maddenin olduğu gibi kabulünü rica ederim." yorumuyla reddedilmesini talep etmiş ve verilen önerge reddedilmiştir.

130) Akşam, 31 Ekim 1932, Sf.3

Kaptan Refik Akdoğan'ın "Altmış Yılın Hesabı"<sup>(131)</sup> başlıklı anı eserinde yazdıkları çok anlamlıdır ve der ki; "İnebolu'dan, Zonguldak ve Ereğli'sinden de Rizeliler kadar olmasa da armatörler çıkmıştır. Örneğin Zihni denizciliğin kurucusu olan Asaf Güneri ve Cerrahoğulları gibi. Buna karşın Ordu, Giresun, Samsun gibi Karadeniz kentlerinden diyebilirim ki hemen hemen pek armatör çıkmamıştır.

Bu da gösteriyor ki gemi sahibi olmak için kıyı kentli olmak yeterli olmamaktadır. Ayrıca zaman zaman Haşim Mardin, Yolaç, Pehlivanlar, Çelikel, Meserretçioğlu, Aldıkaçtı ve Ali İpar gibi armatörler görünmüşse de bunlar denizcilik işlerini en kısa zamanda bırakmışlardır.

Denilebilir ki Akdeniz'den, Ege'den, Marmara Denizi'nden Orta Anadolu'dan hemen hemen hiç armatör çıkmamıştır Ancak doğuştan denizci olan Rizeliler ise hâlâ gemilerini çalıştırmaya devam etmektedirler.

Çünkü ister armatör ol ister gemide çalışan olsun, denizcilik zenaatı zor bir iştir. Irk olarak bu işe uygun doğmamışsan, çevrenden bu kültürü almamışsan ve bu işe uygun yetiştirilmemişsen gerçek anlamda denizcilik yapmak mümkün değildir demek, biraz abartılı görünüyorsa da bazı konularda gerçek payı da vardır.

...Deniz ticaret filomuzun gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri de, 1936 yılında sayıları bir hayli fazla olan Karadeniz'de yolcu taşıyan armatör gemilerinin devlet tarafından devletleştirilmesi olmuştur. Yukarıda bu gemilerin adlarını belirtmişsek de burada bir kez daha yazılmasında büyük yarar görmekteyim: 1936 yılında Vapurculuk Sosyetesinden alınıp devletleştirilen gemiler:

<u>Sadıkzâde</u>	1.650 grt.	<u>İnönü</u>	1.737 grt.
<u>Tarı</u>	4.026 grt.	<u>Bartın</u>	741 grt.
<u>Aksu</u>	3.905grt.	<u>Kemal</u>	710 grt.
<u>Güneysu</u>	3.845 grt.	<u>Millet</u>	1.728 grt.
<u>Dumlupınar</u>	1.991 grt.	<u>Vatan</u>	3.379 grt.
<u>Sakarya</u>	2.612 grt.	<u>Erzurum</u>	2.639 grt.
<u>Saadet</u>	819 grt.	<u>Bursa</u>	929 grt.
<u>Tayyar</u>	388 grt.	<u>Uğur</u>	211 grt.
<u>Seyyar</u>	719 grt.	<u>Saka</u>	254 grt.

1936 yılında iyi niyetle deniz taşımacılığına verilmek istenen düzenleme ve iyileştirme hareketi körü körüne devletleştirmeye yenik düşünce, Türk girişimcilerin denize yatırım yapma cesaretini kırdığından Türk Ulusu denizi sadece seyretmekle, ona şiir yazmakla yetinmeyi yeğlemiştir."

131) Akdoğan, Kaptan Refik, Altmış Yılın Hesabı, 2008, s.174



## Bütün Vapurlar yenibaştan muayenede ediliyor

### Bütün vapurlar yeni baştan muayene ediliyor

Bu karara «Nihat» isimli bir vapurun çürük olduğunun anlaşılması sebebiyet verdi



Bir armatörünün devlet vapurlarının çalıştığı iskelelere de vapur çalıştırmaya kalkışması tepkilere neden oluyor.

Haziran 1934'de tüm posta vapurlarının denize elverişlilik durumlarının belirlenmesi amacıyla yeniden muayene edilmesine karar verilmiştir. Bu karara neden ise "Nihat" isimli vapurun muayenesi sonunda çürük bir halde olduğunu anlaşılmasıdır.

Denizyolları İşletme Kanunu gereğince posta vapurculuğu özel sektör posta vapurları işletmelerinden alınınca, bir armatör devlet vapurlarının uğrak yapmadığı küçük iskelelere sefer yapmak üzere İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü'ne müracaat etmiş ve müsaade verilmiştir.

Bu armatörün Milli Vapurcular Birliği üyelerinden olmasına rağmen, kurulan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne dahil olmayışı dikkat çekicidir.

Bu armatör haftada iki ve bazen üç spota seferi yapılan bu hat üzerideki küçük iskelelere muntazam posta seferleri yapmaya başlamış, fakat devlet vapurlarının uğrak yaptığı iskelelere de uğrak yapmaya başlayınca, durum süratle değişmiştir.

Zira Denizyolları İşletmesi Kanunu ile ortadan kaldırılmış olan ve şimdiye kadar denizciliğimizi gerilemeye sürükleyen rekabeti yeniden ihdasa teşebbüs etmiş ve bunun üzerine Vekalet bu teşebbüsü derhal men ile kanunun bahsettiği müsaadenin ancak muntazam posta seferleri yapılan hattın üzerinde herhangi uğrak bir iskelenin civarında kalan ve uğranılmayan küçük iskelelerin bu ana iskele ile münakale ve irtibatına ait bulunduğunu tebliğ etmiştir.

Bunun üzerine mezkûr armatör Devlet Şurası'na müracaatla Vekalet aleyhine idarî dava açmış ve tazminat talebinde bulunmuştur.

Esasen Devlet Şurası'nda dava açılmazdan evvel bu armatörün sahibi olduğu "Nihat" isimli vapurun muayene zamanı gelmiş ve yapılan muayenesinde can ve mal emniyet ve selametine uygun olmayacak şekilde çürük olduğu ortaya çıkmıştır. Bu geminin hiçbir şekilde sefer yapmasına müsaade edilmeyeceği açıklanmıştır.

Vekalet gerek devlet denizcilik tekel işletmelerine, gerek bilumum hususi armatörlere ait gemilerin yeni baştan ve muayene tarihlerini beklemeksizin sıkı bir surette muayene tâbi tutulması ve bunlardan denize elverişli olmayanlarla halkın can ve malının taşınmasının menedilmesi hakkında alakadarlara duyuru yapılmıştır.

#### Kocaeli Vapuru Armatörü Rıza Hakkında Bir Gazete Haberi

13 Haziran 1933

Bu sene geçen seneye nazaran posta vapurlarının seferleri artmıştır. Muhtelif haftalarda 15 gün zarfındaki sefer adetleri şunlardır:

Karadeniz'de Rize'ye kadar	10,
İnebolu'ya	4,
Ege mıntıkasına	12,
Akdeniz'de Mersin'e kadar	4,
Pire ve İskenderiye'ye	2,
Marmara ve İzmit'e	4 vapur.

Buarada Kocaeli Vapuru Armatörü Rıza, Millî Vapurcular Birliği heyetine seçilmiştir. Birliğin başkanı Yelkencizâde Lütfü Bey olmuştur.

## Millî vapurculuk Ölüme doğru gidiyor!

### Sadıkzadeler bütün vapurcuların bir şirket kurmasını istiyorlar

[Şeyrisefa in ile millî vapurcular arasındaki reketin nasıl had ve yıkıcı bir safhaya dahil olduğunu anlatmış, bu memleket derdine çare araştırmak maksadı ile iki tarafı da dinlemeğe başlamıştı.]

Bugün «Dumlupınar», «Sadıkzade», «Sa-



Vekalet muayene vakti gelmese bile bütün vapurların yeniden muayenesi emrini verdiği için posta vapurları İstanbul'da toplanmaya başlıyor. Sadıkzadeler Millî vapurculuğun ölüme mahkum edildiğini söylüyor.



## Geçmiş zaman olur ki.

**19 Ağustos 1934**

**\*Vapurculuk şirketine dair bir dava**

Vapurculuk Şirketi Müdürü Ruşen Bey'le diğer zanlılar hakkında 8.inci İhtisas Mahkemesi tarafından verilen karar Temyizce bozulmuştur.

Yeni başlatılan dava mahkemesi 20 Ağustosta kararını verecektir.

\*Evvəlki akşam başlayan Karayel fırtınası Karadenizi allak bullak etmiştir. Başbakanı Zonguldak ve Ayancık'a götürmekte olan Gülcemal Vapuru çok zor anlar geçirmiştir.

**10 Mart 1935**

**Yunanistan'da ayaklanma**

Ayaklanan Yunan Donanması Atina – Selanik hattını, hükümete ait teyyareler Serez ve Girit'i bombardıman etti. Asiler 18 sınıfı seferber ettiler. Kuzey Makedonya'da taarruz için hazırlıklar yapıyor. Asilerden 50'si öldürüldü. Yunan Başbakanı Çaldaris "Havalar düzeler düzalmaz Makedonya'daki asilerin kendiliklerinden silah bırakmalarını halinde bunlar yok edilecektir" dedi.

**\*Asi Yunan Filosu Türk ticaret gemilerini çevirdi.**

Köstence'den yüklediği 5,447 ton mazot ve benzini Girit'deki asilere ait gemilere götürdüğü anlaşılınca Çanakkale'de durdurulan Yunan bayraklı Atlas isimli gemi bu sabah Haliç'e sokulacaktır. Cuma günü köprü açılmadığından gemi Sirkeci rıhtımında tutulmuştur. Yunan ticaret gemilerinin Akdeniz'e geçmelerine müsaade edilmemekte, bunlar geçici olarak limanımızda bekletilmektedir.

Trabzon, Giresun, Zonguldak limanlarındaki Yunan gemileri boğazlar geçişe müsaade edilmediği acenteleri tarafından öğrendiklerinden limanlardan hareketlerini tehir etmişlerdir. Cuma günü İskenderiye'den gelen Ankara vapuru yolcuları, Asi kruvazör Averof'un Midilli Adası önlerinde olduğunu Sakız ve Limni Adalarında seyrederek buradan geçecek Yunan gemilerinin önlerini kesmektedir. Averof Hüseyin Avni'ye ait Altay vapurunu da durdurmuş, flamalarla bazı sorular yöneltmiştir. Gemideki Türk bayrağı nedeniyle bir şey yapmamıştır.

Asilerin Türk gemilerini durdurdukları söylentisi üzerine Denizyolları İdaresi'ne ait İzmir ve Konya vapurlarından alınan telsiz mesajlarında, İzmir vapurunun Girit Adası açıklarında Yunan muhriplerine rastladığı, muhriplerin yaklaşmalarına karşın, Türk bayrağını görünce çekip gittikleri bildirilmiştir. Konya vapurunun ise İzmir - Mersin seferini salimen sürdürdüğü öğrenilmiştir.

Söylentiler nedeniyle Vapurculuk Şirketi İdare Meclisi Reisi Ruşen, Deniz Ticaret Müdürlüğü'ne müracaat ederek Mersin'e hareket etmesi gereken İnönü vapuru için durumu öğrenmek istemiştir. Türk bayraklı *Antares* vapuru armatörü Mütercimzâde Hakkı da Deniz Ticaret Müdürlüğü'ne bir dilekçe vererek bugün Köstence'de mazot yüklü olarak limanımıza gelecek ve İskenderiye'ye devam edecek vapurunun yoluna devam etmesinde bir sakınca olup olmadığını sormuştur.







### Tüccar Vapurları Haliç'te toplanıyor ve çalışmaları men ediliyor

Posta Vapurları Kanunu gereğince armatörlerin gemilerini Denizyolları inhisarına terketmeleri 1 Eylül 1933 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bu yasa uyarınca armatörler gemilerini seferlerden alarak birer ikişer Haliç'e getirip şamandıralara bağlamışlar veya kıçtankara etmişlerdir. Karadeniz'e, Marmara'ya Ege ve Akdeniz'e ve oralardaki iskelelerden diğer iskelelere ve özellikle İstanbul'a olan yük ve yolcu seferleri durma noktasına gelmiştir!

Bu inhisar Denizyolları İşletme İdaresi'yle kurulması beklenen Vapurcular Anonim Şirketi tarafından işletilecektir. Bu kanunla rekabet ortadan kaldırılmış olacaktır.

Vapurcular şirketi henüz kurulamadığı için gemilerin işletilmesini Denizyolları İşletmesi yapacaktır. İdare bu maksatla kendi vapurlarından ayrı olarak on tüccar vapurunu da kiralamıştır. Bu vapurların dışında kalan armatör vapurlarının çalışmaları menedilmektedir!

Diğer taraftan Vapurculuk Şirketi'nin teşkili için tüccar vapurlarının kıymetini takdir eden komisyon, raporunu 30 Ağustos akşamı İktisat Vekâletine göndermiştir.

Tüccar vapurlarına konulan kıymetler şunlardır:

Cihat	: 14,646 TL	Güzel Bandırma	: 7,585 TL
Sakarya	: 55,346 TL	Nilufer	: 15,082 TL
Vatan	: 57,807 TL	Kemal	: 14,922 TL
Bülent	: 26,666 TL	Cide	: 11,151 TL
Dumlupınar	: 33,455 TL	Asya	: 7,363 TL
İnönü	: 29,931 TL	Şerefınur	: 2,186 TL
Millet	: 25,877 TL	Bursa	: 39,892 TL
Sadıkzâde	: 29,782 TL	Erzurum	: 19,331 TL
Adana	: 18,485 TL	Tayyar	: 14,585 TL
Adnan	: 51,477 TL	Yeni Dünya	: 5,344 TL
Firuzan	: 19,977 TL	Mudanya Zaferi	: 7,250 TL
Samsun	: 23,442 TL	İzmir	: 5,911 TL
Kerze	: 21,334 TL	Feyyaz	: 9,241 TL
Saadet	: 21,193 TL	Kırlangıç	: 7,720 TL
Seyyar	: 18,103 TL	Uğur	: 10,362 TL
Bartın	: 22,984 TL	Selâmet	: 9,336 TL

Bu vapurlara konulan kıymetlerin yekunu (707,260) lira tutmaktadır.

### Vapurların kıymet takdirinden çıkan anlaşmazlık

Armatörlere ait bütün vapurların kıymetini takdir eden komisyon üyelerinin Vapurculuk Anonim Şirketi'nden 25 bin lira hazuru hakkı talep etmesi üzerine, anlaşmazlık mahkemeye intikal edecektir. Sonunda kıymet takdiri komisyonu bir rapor yazarak İktisat Vekaleti'ne gönderecektir.



## Cumhuriyet Gazetesi yazarı Abidin Daver'in ibret dolu makalesi

*"Bugün, 1 Temmuz bayramını kutlamak hakkımızdır, ama 1923'ten beri bir servet, refah ve döviz kaynağı olan Türk deniz ticaretini inkişaf ettirmek yolundaki çalışmalarımızla iftihar etmek hakkımız değildir.*

*Devlet Denizyolları'nı inhisarını himaye eden ve Türk deniz ticaretinin gelişmesini durduran bu aşırı devletçilik zihniyeti, en son darbesini de 1850'de kurulmuş olan Şirket-i Harbiye'ye indirdi. İlk Türk denizcilik şirketi ve aynı zamanda ilk Türk şirketi olan bu müessese Yedinci Büyük Millet Meclisi tarafından ve bir de General Ali Fuat Cebesoy'un Ulaştırma Bakanlığı zamanında çıkarılan bir kanunla yok bahasına satın alınarak, bütün vapurları, iskeleleri ve binaları ve Hasköy Onarım Atölyesi'yle Devlet Denizyolları'na devredildi.*

*Sayın General Ali Fuat Cebesoy'u ve Cumhuriyet Halk Partisi iktidarını bu yola sevkedenlerin isimlerini, Türk denizcilik ve özel teşebbüs tarihi herhalde hayırla yâdetmeyecektir."*

Sivil Amiral unvanıyla ün yapmış olan Abidin Daver, 1 Temmuz 1950 Denizcilik ve Kabotaj Bayramı münasebetiyle "Türk Deniz Ticaret Filosu" başlıklı bir makale yazmıştır.<sup>(132)</sup>

Bu makalesinde İstiklâl Harbi'nde kahraman ordumuzun ve fedakâr milletimizin kazandığı askerî zaferi, çetin bir siyasi ve diplomatik zaferden sonra tamamlayan Lozan Barış Zaferi, Kabotaj hakkını Türk bayrağına sağlamadan önce Türk limanları arasında daha çok yabancı bayraklı

Vapurcular Şirketi kuruluncaya kadar çalışmaları menedilen tüccar vapurlarından bazıları Haliç'te şamandıralara bağlanıyor. Bazıları da Kalafatyeri'nde veya Tersane'de onarıma alınıyor.

132) Abidin Daver, 1 Temmuz Denizcilik Bayramı Münasebetiyle, Türk Deniz Ticaret Filosu, Cumhuriyet, 1 Temmuz 1950 S.2



gemiler işlediğini belirterek, *"İstanbul gibi büyük limanlarımızda Yunan bayraklı römorkörler bile çalışıyor, Çubuklu'daki gaz depolarından İstanbul'a petrol taşıyan küçük yelkenli teknelerde dahi çeit çeşit, renk renk yabancı bayraklar dalgalanıyordu."* der ve şöyle devam eder; *"Bütün bu yabancı gemilerin ve vasıtaların şiddetli rekabeti karşısında Türk deniz ticareti gelişemiyordu. Yalnız rahmetli Şirketi Hayriye Boğaziçi'nde vapur işletmek imtiyazını almış ve deneyimli ellerde başarıyla çalıştığından maruz kaldığı birçok güçlükler rağmen gelişme sağlayabilmiştir.*

*...Kabotaj hakkını kullanmaya başladıktan hemen sonra, Türk deniz ticareti gelişme yoluna girdi. Devlet tonajı ve yoktan varolan özel sektör tonajı tedricen artma yoluna girdi... Fakat hadisatın garib ve acı bir cilvesiyle 1 Temmuz 1933 günü 2239 Sayılı Kanun uyarınca Türkiye sahillerinde yolcu ve çeşitli eşya taşımak tekeli Devlet Denizyolları'na verildi. O tarihten itibaren de Deniz Ticaret filomuzun bir kolunun, yani armatörlüğün gelişmesi durdu.*

Armatörlerin kendi aralarındaki şiddetli rekabeti önlemek ve muntazam posta seferleri yapmak gibi bir maksatla neşredilen bu tekel yasası hakikatte Devlet Denizyolları İdaresi'ni himaye gayesini güdüyordu. Filvaki armatörler yolcu taşımaktan men edildikten başka şilepçilik de çok ağır kısıtlamalara maruz bırakılmıştı.

Armatör şileplerinin İstanbul limanına naklettikleri yük tek cinse indirilmişti. İstanbul limanı dışında olmak kaydıyla en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına azami üç sins eşyanın taşınmasına müsaade edilmişti. Ama memlekete ticaretinin belkemiğini teşkil eden İstanbul limanı istisna edildiğinden bu müsaadenin uygulamada hiçbir faydası olmadı.

Böylece Lozan anlaşmasıyla yabancılardan kurtarılıp Türk bayrağına intikal eden kabotaj hakkı 1933 denizcilik kavramında Devlet Denizyolları tekeline verilmiş oluyordu. Bu tekelin yolcu taşımacılığına ait kısmı halen devam etmektedir!

Armatörün elini kolunu bağlayan yalnız tek cins eşya nakli inhisarı Sekizinci büyük millet meclisi tarafından geçenlerde kaldırılmıştır.

Devlet Denizyolları' inhisarını himaye eden ve Türk deniz ticaretinin gelişmesini durduran bu aşırı devletçilik zihniyeti, en son darbesini de 1850'de kurulmuş olan Şirket-i Harbiye'ye indirdi. İlk Türk denizcilik şirketi ve aynı zamanda ilk Türk şirketi olan bu müessese Yedinci Büyük Millet Meclisi tarafından ve bir de General Ali Fuat Cebesoy'un Ulaştırma Bakanlığı zamanında çıkarılan bir kanunla yok bahasına satın alınarak, bütün vapurları, iskeleleri ve binaları ve Hasköy Onarım Atölyesi'yle Devlet Denizyolları'na devredildi.

Sayın General Ali Fuat Cebesoy'u ve Cumhuriyet Halk Partisi iktidarını bu yola sevkedenlerin isimlerini Türk denizcilik ve özel teşebbüs tarihi herhalde hayırla yâdetmeyecektir.

1933'den sonra armatörlüğün gelişimi durduğu gibi Devlet Denizyolları da İkinci Dünya Harbi'nin sonuna kadar topallayıp durdu. 1937 senesinde Alman tezgahlarına sipariş edilen 4 yolcu ve 3 Marmara tipi ve 2 Şehirhattı tipi vapuru - bir yolcu gemisi hariç - geldi. O sıralarda kurulan Denizbank'ın ismarlamak üzere olduğu vapurların siparişi, dedikodu yüzünden uzayıp gitti ve İkinci dünya Harbi çıktığından geri kaldı. Daha önce Alman tezgahlarına sipariş edilmiş olan üç büyük yolcu vapurunun teslimi birkaç ay gecikeceği için mukavele feshedildi. Bu gemiler sonra bir başka Alman firmasına sipariş edildiyse de harbin başında ikmal edilmiş oldukları halde bir miktar safra taşıyacakları bahanesiyle feshedildiler!

Harb için eski ve daima onarıma muhtaç, sayı ve tonaj bakımından yetersiz bir ticaret filosuyla büyük sıkıntı ve ıstırap çekildi.

Türk armatörlerinin gemileri Ulaştırma Bakanlığı'nın emrinde fena bir şekilde idare edildi. Çok yüksek ücretler verilmek suretiyle İngiliz eski birkaç şilep kiralandı.

Nihayet 1946 sonlarında devlet tonajını artırmak üzere girişim yapılarak İtalyan Ansaldo Tersanesi'ne 8 gemi, Hollanda tezgahlarına da 6 şehir hattı vapur ısmarlandı. Ansaldo bu vapurları inşa etmedi. Sonra gemiler dörde indirildi. Bu İtalyan tersanesi iki Marmara tipi gecikmeyle son zamanlarda teslim edebildi. Fuad Zincirkıran heyeti İsveç'ten 2, Amerika'dan 17 yolcu, yük gemisi ve tanker satın aldı. Ortaya çıkarılan dayanaksız dedikodular yüzünden bu gemilerden 10 tanesinin, bilhassa 6 yolcu vapurunun onarımları ve tadilleri uzayıp gitti ve memleket milyonlarca lira zarara uğratıldı. Bunun sorumluluğunu soran olmadı.

Bu ara Türk armatörüne hiçbir himaye ve yardım yapılmıyordu. 1946'da Recep Peker kurmayı vaad ettiği Denizcilik Bankası – gayesi armatörlere kredi sağlamaktı - unutulup gitti.

Nihayet armatörlere 1948 - 1949'da gemi almaları için döviz müsaadesi verilebildi. Armatörlerin sermaye durumu yeterli olanlar bugüne kadar 30 küsur gemi aldılar ki, aralarında 7,500 tondan 11,000 tona kadar olan büyük şilepler vardır. Bu da gösteriyor ki eğer özel teşebbüs Devlet Denizyolları'nı himaye için baltalanmamış olsaydı, Türk deniz ticaret filosu 1933'den bunaya büyük bir gelişme gösterecekti.

...Türk denizciliğinin Cumhuriyet devrindeki tarihçesi bundan ibarettir. Bugün 1 Temmuz bayramını kutlamak hakkımızdır, ama 1923'ten beri bir servet, refah ve döviz kaynağı olan Türk deniz ticaretini inkişaf ettirmek yolundaki çalışmalarımızla iftihar etmek hakkımız değildir.<sup>(133)</sup>

*Deniz Yolları İşletmesi ve Akay Müdürlüğü 1938'de İktisat Vekaletine bağlı olarak Deniz Bank adıyla birleştirildi 1 Temmuz 1939'da Deniz Bank kapatılarak Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü kuruldu.*

*Haliç Vapurları Şirketi ile Şirket-i Hayriye'yi devralarak İstanbul Boğazı ve Haliç de vapur işletme hakkına sahip oldu.*

*16 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı kanunla hükümete verilen yetkiye dayanılarak 1 Mart 1952 yılında Denizcilik Bankası T.A.O. kuruldu. Kuruluş kanununda bankacılık, Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat, şehir hatları, liman işletmeleri, deniz de can ve mal güvenliği işleri, deniz de gemi kurtarma işleri, tersane, fabrika ve havuzlar işleri olmak üzere 20 kadar işletmeyi bünyesinde toplamak suretiyle yetkilendirildi.*

133) 1933 yılı Temmuz ayında devletleştirme anlayışıyla; Seyrisefain İdaresi iptal edilerek kara sularımızda sürekli posta seferleri yapmak üzere İktisat Vekaletine bağlı Deniz Yolları İşletmesi ile Akay Müdürlüğü kuruldu. Deniz Yolları İşletmesi 1 Temmuz 1933'den itibaren kabotaj seferlerinin tekel hakkını kazanmış olarak 17 vapur satın almak kadrosunu genişletti. Trabzon hattına haftada 3, Bartın hattına haftada 2, İzmit hattına haftada 3, Mudanya hattına yazın 6 kışın 4, Karabıga hattına haftada 2, Bandırma hattına haftada 4, İmroz hattına haftada 1, Ayvalık hattına haftada 2, İzmir hattına haftada 2, Mersin hattına yazın 2 kışın 1 seferler düzenlemiştir. Bu dönemde ki gemilerin isimleri şunlardı; Ege, İzmir, Ankara, Karadeniz, Cumhuriyet, Konya, Anafartalar, Çanakkale, Mersin, Antalya, Bandırma, Kocaeli, SadıkHzâde, Tayyar, Bartın, Kemal, Uğur, Seyyal, Tan, Güneysu, Aksu, Vatan, Erzurum, Bursa ve Yüzbaşı Murat Bey'di.



# Deniz yolları teşkilâtı

Vapurculuk şirketi faaliyete geçiyor - Deniz ve  
Hava idaresi kadrosu tamamlandı



*Dün idare meclisini seçen Vapurculuk şirketi müessisleri*

Millî vapurcular dün toplanarak,  
tesis etmiş oldukları şirketin idare

şalar olmuş, bu arada bir firma,  
tihabın takdiri kıymetten sonra y

Denizcilik örgütlenmesini gösteren çok nadir bir gazete haberi ve fotoğrafı. Türk armatörlerinin hemen tamamının yer aldığı Vapurculuk Türk Anonim Şirketi üyeleri ilk yönetim kurulu üyelerini seçtikleri toplantıda bu fotoğrafı çektiler.



**Müteferrik**  
**Vapurcuların hazırlıkları**  
 Yeni Vapurculuk Türk Anonim şirketi hazırlıklarıyla meşgul olmak üzere şirket müessisleri aralarında Yelkencizade Lûtfi, Sadıkhzade Ruşen, Tavilzade Hafız, Paşabahçeli Cemal ve Naim Beylerden mürekkep beş kişilik bir heyet ayırmışlardır. Bu heyet bugün toplanarak şirketin nasıl çalışacağını, Vekâlet nezdinde yapılacak teşebbüsleri tesbit edecek, ihtilâfı mucip olan acentalık gibi işlerin alâkadarları tatmin edecek şekilde halledilmesi hususunu görüşmektedir.

**Hali tasfiyede bulunan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tasfiye heyetinden**  
 Aşağıda yazılı hususatin müzakere ile karara bağlanması için sayın hissedarların 9/9/1937 tarihine tesadüf eden perşembe günü saat on beşte tasfiye muamelâtının görülmekte olduğu Galatada Muradiye hanında üçüncü kattaki 20 - 21 numaralı dairede hazır bulunmaları rica ve ilân olunur.  
 Tasfiye memurları

Vapurculuk Türk Anonim şirketi'nin ömrü çok kısa olacak ve devletleştirme uygulamaları sonucu tasfiye edilecektir.

## Vapurculuk Şirketi Feshediliyor... Dört yıl süren direniş boşuna!

Ulus Gazetesinin 22 Ocak 1936 tarihli nushasında Vapurculuk Şirketi'nin feshedildiği haberi yer almıştır. Bu haber zamanın tüm gazetelerinde de yer alır. Vapurculuk Şirketi Umumi Heyeti 21 Ocak 1936 günü toplanmış, şirketin feshine, vapurlarının Deniz Yolları İdaresi'ne satılmasına karar vermiştir. Şirket bu amaçla bir tasfiye heyeti seçimi yapmış, ayrıca açıkta kalacak memurlarına birer maaş ikramiye vermeyi kararlaştırmıştır.<sup>(134)</sup>

### Vapurların Devri

Vapurculuk şirketine ait vapurların Denizyolları İdaresi'nce satın alınması hakkındaki Vekiller Heyeti kararnameyi tebliğ edilmediyse de, kararnamenin gönderilmesi halinde hazır olan satış mukavelesi iki tarafça derhal imzalanacak ve tasdik edilmek üzere İktisat Vekâleti'ne gönderilecektir.<sup>(135)</sup>

İktisat Vekâleti tarafından mukavele onaylanır onaylanmaz, şirket seferlerini durduracak ve vapurların devir ve teslimine başlanacaktır.

Küçük vapurların teslim ve devralınması her biri için yirmi dört saat sürecek, büyük vapurlar da birer birer, ancak bir iki günde devredilebilecektir. Bu vaziyete göre teslim ve devralınma işlemleri şubat ayına kadar sürecektir.

134) Ulus, 21 Ocak 1936 Sf.3.

135) Ulus, 23 Ocak 1936 Sf.3.



Satış mukavelesine göre vapurların 900,000 lira tutan bedelinden 200,000 lira şirketin borçlarına karşı bankada açık tutulacak, diğer 200,000 lirası sözleşmenin imzasından sonra verilecektir.



Geri kalan 500,000 lira da Denizyolları İdaresi'nce bir sene içinde ödenecektir. Şirketin tasfiyesi dolayısıyla kırk kadar memur açıkta kalmaktadır. Denizyolları İdaresi memura ihtiyacı oldukça tercihen bu memurları alacak, hariçten başka memur almayacaktır.

### Vapurcular toplandı

**Satış Sözleşmesi kabul olundu.**

**Bir tasfiye heyeti seçildi.**

**Şirket 25 Ocak 1936 tarihinde vapurlarının devrine başlıyor.**

Vapurculuk Şirketi umumi heyeti 24 Ocak 1936 günü saat şirket merkezinde toplanmış ve akşam saat beşe kadar süren görüşmelerde bulunmuştur. Toplantıda evvela şirketin Denizyolları İdaresi'yle yaptığı satış sözleşmesi okunmuş ve hissedarlar tarafından uygun bulunmuştur.<sup>(136)</sup>

Zaten yapacakları başka bir çözüm imkanı kalmadığından, bundan sonra, şirketin vapurlarının hükümete devir ve teslimi ile umumi işlemler ve hesapların tasfiyesi için bir heyet seçilmesi kararlaştırılmıştır. Bu heyete Şirket Müdürü Mustafa, İşletme Müdürü Rıza, Sümer Bank Umum Müfettişi Serkis Nihad, Vapurculuk Şirketi Avukatı Cevdet Fahri seçilmiştir.



Tarihi bir fotoğraf - Neyazıktır ki, baskı kalitesi çok düşük. Fakat bu fotoğrafta görülen armatörler ellerinden giden gemilerine karşın kurdukları vapurculuk şirketinin son toplantısı görülmekte. Bu fotoğraf şirketin kuruluş toplantısı sırasında çekilmiştir. Yıl 25 Ocak 1936  
Kaynak - Ulus Gazetesi.

136) Ulus, 23 Ocak 1936 Sf.3.



Gazetelerdeki habere göre, bundan sonra şirket memurların vaziyeti görüşülmüş, işletmeye dahil olan bütün memurların ve müstahdemlerin Denizyolları İdaresi kadrosuna geçmekte olduklarından bunların şirketin tasfiyesi dolayısıyla mağduriyetleri mevzuu bahis olamayacağı nazarı dikkate alınarak merkez bürosunda bulunan ve açıkta kalacak olan diğer memurlara birer maaş nisbetinde ikramiye verilmesi karar altına alınmıştır.

Şirket vapurlarının Denizyollarınca satın alınması hakkındaki kararname Vekiller Heyetinden çıkmıştır. Bu karar İktisat Vekâleti'nce Denizyolları İdaresi'ne tebliğ edilir edilmez, sözleşme imzalanacaktır.

Kararın 25 Ocak 1936 günü tebliği ve sözleşmenin de derhal imzalanması beklenmektedir.

Vekiller heyetinden karar çıktığına göre vapurların devir ve teslim işine de derhal başlacaktır. Evvela İstanbul limanında bulunan vapurlar iki taraf temsilcileriyle Deniz Ticaret Müdürlüğü Fen Heyeti üyelerinden oluşan bir komisyon vasıtasıyla teslim edilecektir.

Şirketten hükümete geçen kaptan, çarkçı ve mürettebat aybaşından itibaren maaşlarını Denizyolları İdaresi'nden alacaklardır.

#### Devlet Denizyolları Kadrosu

31 Ocak 1936 tarihinden itibaren Türk Vapurculuk Şirketi vapurlarını da işletmeye başlayacak olan Devlet Denizyolları idaresinin kadrosuna ve bütçesine ilaveler yapılmıştır.

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi vapurlarının Devlet Denizyolları tarafından satın alınma işinin sözleşmeye bağlanması ve 1 Şubat'tan itibaren şirkete ait vapurların da Denizyolları tarafından işletilmesinin, idare bütçesinde gerekli kıldığı yeni gelir ve masrafla memur ve tayfa ve kadroya ilave edilmiştir.

Akay idaresinin onaydan geçmiş olan kadrsonunda unutulmuş 120 lira ücretli bir makinistin ilavesi, Akay vapurlarında İstanbul Vali Muavini, Belediye Reis Muavinleri, Donama ve Harb Filosu, İhtiyat Filo Kumandanları, Nakliyat komiseri ile Akay İşletmesi'nin emeklilerinin ve memurlarının öğrenci olan çocuklarının da parasız seyahat edecekler listesine alınması kabul edilmiştir.<sup>(137)</sup>

### Vapurcular beyanname verdiler

Vapur inhisarı kanununun alâkadarlara verdiği mühlet dün bitmiş ve millî vapurcular vapur inhisarı kanununun tadiline intizar etmekle beraber evvelce neşrolunmuş bulunan kanuna muga-yir hareket etmemek için vapurlarını satmak istediklerine dair Ticareti Bahriye müdiriyetine beyanname vermişlerdir. Maahaza kendileri vapurlarını satmak fikrinde olmadıklarını, ancak mevcut kanunun tecziyeyi âmir ahkâmından kurtulmuş olmak için beyanname verdiklerini söylemişlerdir.

137) Ulus, 30 Ocak 1936 Sf.1



## Devlet Denizyolları filosuna geçen gemilerin adları değiştirilmiyor

Özel sektörden biranlamda elkonularak devleştiren gemilerin adları korunmak suretiyle çalıştırılmalarına devam edilmiştir. Bu bakımdan 1939 yılında "Sadızkâde vapurunun karaya Oturması" haberi, Sadızkâde Biraderler Şirketi'yle ilgili değil, Denizyolları ile ilgilidir.

31 Mart 1939 tarihli Cumhuriyet gazetesi dahil diğer gazetelerde de yeralan habere göre Akdeniz'de hakim olan şiddetli fırtına yüzünden 22 Mart 1939 günü Finike yakınlarında karaya oturan Denizbank'ın Sadızkâde vapurunu kurtarmak için kaza mahalline giden Hopa tahlisiye vapuruyla ve banka şeflerinden geminin durumu hakkında ilk rapor ulaştırılmıştır.<sup>(138)</sup>

Kazazede geminin durumuyla ilgili olarak incelemede geminin kurtarılmasının imkansız olduğu anlaşılmıştır. Geminin oturduğu mahal gayet kayalıktır.

Fırtına yüzünden karaya şiddetle bindiren geminin makine dairesiyle ve diğer bölmelerde saçlar yırtılarak, gemiye kayalar dahi girmiş ve her tarafı parçalamıştır. Bu nedenle Hopa tahlisiye gemisi limana dönmek üzere kaza mahallinden ayrılmıştır.

Gemideki malları hukuken değerlendirmek üzere çalışmalar devam ederken, geminin yükü Konya gemisine nakledilmektedir. Sadızkâde şilebinin kurtarılma imkanı olmadığından olduğu yerde parçalanması, işe yarar kısımların alınmasını takiben, diğer kısımlarının hurda değeri üzerinde satılması kararlaştırılmıştır.

### Hali Tasfiyede olan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin tasfiye işlemleri 1939 yılı sonlarına kadar devam etmiştir. Başlangıçta kurulmuş olan Tasfiye Heyeti şirketin hisse senedleri dahil sahibi olduğu gemileri hangi durumda iseler ona göre değerlendirerek, batmış veya karaya oturmuş olanları da açık artırmayla satışı çıkartmıştır.

Yine hissedarlara düşen paylar 1 Mayıs 1939 tarihinden itibaren her hafta Perşembe ve Pazartesi günleri Saat 10.00 - 14.00 arası Galata'da Muradiye Hanı 3.cü kattaki Tasfiye heyeti tarafından sürdürülmüştür.

Borsa ve Osmanlı Bankası Komiserliği ise Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tarafından çıkartılmış ve bedeli tamamiyle ödenmiş, her biri itibari olarak 1000 lira kıymeti haiz 700 hisse senedini, tasfiye halindeki şirketler aksiyonları arasına kaydedilmek üzere Borsa Kotu'na dahil etmiştir.

Hali tasfiyede bulunan  
**Vapurculuk**  
Türk Anonim Şirketi  
Tasfiye Heyetinden:  
Karadenizde Karaburun mevkiinde  
karaya oturtulmuş olan Gerze vapuru  
nakazının bulunduğu hal ve mevkide  
çık arttırma suretile satılmasına ka  
ar verilmiş olduğundan talib olanların  
hale günü olan 23 mayıs 936 cumartesi  
günü saat onda Liman hanında dairei  
mahsusındaki şirket tasfiye memur  
larına müracaat evlemleri ilân olunur.

Hali tasfiyede bulunan  
**Vapurculuk**  
Türk Anonim  
Şirketi  
Tasfiye heyetinden:  
Heyeti umumiye kararile yapılacak  
ilan tevziat için sayın hissedarların  
/5/939 tarihinden itibaren her hafta  
ün perşembe ve pazartesi günleri saa  
ndan in ikiye kadar Galatada Muradiye  
hanında üçüncü kattaki dairei mahsus  
ında tasfiye heyetine hisse senedlerle  
birlikte müracaatleri rica ve ilân olunur

138) Sadızkâde Vapurunun tahlisine imkan bulunamadı, 31 Mart 1939 Cumhuriyet, s.2

### İstanbul Limanı'nın yıllar süren ilkel yapısından ileri gelen sorunlar

Tüm Türkiye liman kentleri gibi, çağlar boyunca birinci derece önem taşımış olan İstanbul

## Borsa ve Osmanlı Bankası Komiserliğinden:

Tasfiye halinde bulunan «Vapurculuk Türk Anonim Şirketi» tarafından çıkarılmış olan bedeli tamamen ödenmiş her biri itibarî bin lira kıymeti haiz «700» hisse senedi, tasfiye halinde bulunan şirketler aksiyonları arasına kaydedilmek suretile Borsa kotuna kabul olunmuştur. (2060)

Borsa ve Osmanlı Bankası Komiserliği'nin gazetelerdeki duyurusu.

limanı, ilkel yapıda kaldığından gemilerin yanaşabilecekleri rıhtımların inşaatı, gerçek yük ve yolcu limanının gerçekleşmesi de Cumhuriyet Türkiye'sinde dahi sorun olmaya devam etmiştir.

Salıpazarı rıhtımları tamamlanmaya kadar, İstanbul Limanı'nda gemilerin hâlâ ya şamandıralara bağlandığı veya Sirkeci'de olduğu üzere baştan çifte demir atarak, kıçtan karaya halatlarla bağlandığı bir manzara mevcuttu. Gerek yükleme ve yük tahliyesi ve gerekse yolcuların gemilere binmesi veya gemilerden ayrılmaları büyük müşkülâtlarla olabilmekteydi.

Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan haber türü bir makalede şöyle denilmektedir;<sup>(139)</sup> "Karadan gemiye, gemiden karaya gitmek için halkın vapurlara çıkış ve inişini tanzim ve sandal fiyatlarını kontrol etmek lazım.

Deniz seyahatinin zorlukları başlıklı bir yazımda deniz seyahatine çıkmanın güçlüklerinden bahsetmiştim. Ben bütün güçlükleri bilerek yine de yola çıktım. Çıktım diyorum amma, bu da kolay olmadı. Sirkeci'de bineceğim gemi rıhtıma dikine bir vaziyette lduğundan sandala binip gitmek gerekiyordu. 'Dolmuşa bir adam' diye çağırarak beni de sandala aldılar. Sandala binmemle vapura yanaşmamızın arasında ancak iki üç dakika geçti. Fakat sandaldan vapura çıkmamız on dakikadan fazla sürdü. Sinirlenme, korku ve hiddet dolu on dakika!

Herşeyden evvel, sandal parası olarak 25 kuruş vermek lazımdı. Bir kişi olsanız, beş veya on kişilik bir aile olsanız on para bile tanzilat yok. Adam başına 25 kuruş. Bu parayı vermek istemezseniz ya vapura yüzerek gitmeye veya hiç binmemeye mahkûmsunuz.

Şöyle bir hesapladım; Üç dakika 25 kuruş yarım saatte yüzotuz kuruş. Bir saatte beşyüz kuruş. Çok şükür vapurlar bu tarifeye dahil değil. Yoksa gideceğim yer 14 saatlik bir mesafe olduğuna göre, 20 lira vermekliğim icab ederdi. Yine de denize düşmediğinize şükrediniz!

Belki üstünüz, başınız kirlenmiş, lekelenmiş, hatta parçalanmıştır. Fakat yine sağ ve salim merdiven denilen bu sarkık sırat köprüsünün üst başına vardığınız zaman bir polis memuru görür ve hayret edersiniz! Evet, bütün bu kavga, şamata, itiş kakış, üst tavada durmakta olan

139) V.Birson, Deniz Yolculuklarının Zorluğu, Karadan Gemiye, Gemiden Karaya Gitme İşleri, Cumhuriyet Gazetesi, 24 Ağustos 1936.



polis memurunun gözü önünde cereyan eder. O, hiçbir şeye karışmaz. Galiba, karışmadığını gördüğü için halk da ona hiçbir şikayette bulunmaz.

**Cumhuriyet**  
Yayın Tarihi : 25.06.1935  
Sayfa : 5

## Vapurcuların ihtilâfı

### Dünkü toplantıya bir kısım hissedarlar girmede, iki aza idare meclisinden çıkarıldı



**Vapurculuk Şirketinin dünkü kongresi**

Vapurculuk şirketi umumî heyeti dün öğleden sonra fevkalâde surette bir toplantı yapmıştır. Toplantıya eski Sadıkzade firmasına dahil olan hissedarlar iştirak etmişler, hissedarlardan Tavilzade, Kocaeli şirketi, Mudanya Zafer vapuru sahibi, Alemdarzade Mehmed firması ve Hacı Yakubzade Ahmed müessesesini temsil eden hissedarlar girmemişlerdir. Bu durum idare işlerinde çıkan bir anlaşamamazlıktan ileri gelmiştir.

İdare meclisi azalarından bir kısmı şirketin idare ve hesap işlerinde yolsuz gördükleri noktalar hakkında 12 maddelik bir tahrir vermişlerdi. Şirkette sermaye ekseriyetini haiz olanlar bu tahriri verenleri idare meclisinden çıkararak şirketle alâkalarını kesmek için ekseriyeti kendilerinde olan umumî hissedarlar heyetini toplantıya çağırmayı muvafık görmüşlerdir. Dünkü umumî heyette işte bu dedikodulu tahrir görüşülmüştür.

Evvelâ idare meclisine verilmiş olan bu tahririn gazetelere verilmiş olması üzerinde müzakereler cereyan etmiş, tahriri vermiş olan dört idare meclisi azasından Hantalzade Tayyar ile Sadıkzade Aslanın tahririn harice verilmesi işle alâkadar olmadıkları anlaşıldığı için bunların azalıklarının bırakılması, diğer Alemdarzade Mehmed ve Hacı Yakubzade Ahmedin idare meclisinden çıkarılması kararlaştırılmıştır. Bunun üzerine meclisi idareden çıkarılan bu iki aza yerine Mustafa Necati ve Muzaffer seçilmiştir.

Bundan sonra şirket işleri görüşülmüş ve muamelâtin yolunda gittiği sonuncuna varılmıştır.

Dünkü umumî heyete iştirak etmeyen hissedar sosyetedeki hükümet komiserine ortak bir tahrir göndermişlerdir. Hisse-darlar bu tahrirde şirketin istikbali ve işlerin selâmeti için verdikleri tahriri boş bulmayanların umumî heyeti toplanarak rey ekseriyetile kendilerinin alâkalarını kesmeğe çalıştıklarını, ekalliyet hissedarlarının hukukunu siyanet için bir şekil bulunması yolunda hükümete müracaat ettiklerini, bu müracaatin neticesini beklemekle beraber kanunî yollardan yürümeğe devam edeceklerini bildirmişlerdir.

Gerçekten vardığımız limanda vapur yine iskeleye yanaşmadığından binerken çektiklerimizin hepsini bir daha, yani vapurdan çıkarken de çekersiniz. Şu farkla; Ben her sefer sabredemedim. Polis memurunun merdivenden inerken ve çıkarken halkın maruz bulunduğu tehlikeyi gösterdim. Derhal harekete geçti; 'Yahu! Ne yapıyorsunuz? Ne acele ediyorsunuz! Herkes çıkmadan ve binmeden vapur kalkmaz ki.' tarzında sözler söyledi. Fakat hepsi bu kadar. Hiçbir şey değişmemiş gibi boğuşma bütün şiddetiyle devam etti.

Çıkarken 40 kuruş talep ettiler. Haklıydılar, zira bu motorlu bir sandaldı! 40 yerine 30 kuruşa sulh olduk."

**24 Haziran 1935 - Vapurculuk Şirketi Umumi Heyeti toplantısı yapıldı**

Türk Vapurculuk Şirketi tasfiyeye giden kısa çalışma yıllarında yeni yatırımlar için de büyük gayret sarfetmiştir. Şirketin Umumi Heyeti 24 Haziran 1935 günü öğleden sonra olağanüstü bir toplantıyla bir araya gelmiştir. Toplantıya Sadıkzade firmasına dahil olan eski hissedarlar katılmışlar, hissedarlardan Tavilzade, Kocaeli Şirketi temsilcisi, Mudanya Zafer Vapuru sahibi, Alemdarzade Mehmed firması ve Hacı Yakubzade Ahmed müessesesini temsil eden firmalar girmemişlerdir. Bu durum idare işlerinde çıkan bir anlaşamamazlıktan ileri gelmiştir.

İdare Meclisi azalarından bir kısmı idare ve hesap işlerinde usulsüzlük gördükleri noktalar hakkında 12 maddelik bir tahrir vermişlerdir. Şirkette sermaye çoğunluğunu haiz olanlar bu tahriri verenleri idare meclisinden



çıkartarak, şirketle ilişkilerini kesmek için çoğunluğu kendilerinde olan umumi hissedarlar heyetini toplantıya çağırmaı tercih etmişlerdir. Toplantıda umumi heyette hayli çalkantılara neden olan bir takrir görüşülmüştür.

Başlangıçta idare meclisine verilmiş olan bu takririn gazetelere de verilmiş olması üzerinde müzakereler cereyan etmiş, takriri vermiş olan dört idare meclisi azasından Hantalzâde Tayyar ile Sadızkâde Aslan'ın takririn harice verilmesi işiyle alâkadar olmadıkları anlaşıldığından, bu kişilerin üyeliklerinin aynen kalması, diğer Alemdarzâde Mehmed ve Hacı Yakubzâde Ahmed'in idare meclisinden çıkartılması kararlaştırılmıştır. Bunun üzerine idare meclisinden çıkartılan iki üye yerine Mustafa Necati ve Muzaffer seçilmiştir. Bunu takiben şirket işleri görüşülmüş ve işlemlerin yolunda gittiği sonucuna varılmıştır.

Umumi Heyet toplantısı'na iştirak etmeyen hissedarlar, Sosyete'deki hükümet komiserine ortak bir takrir göndermişlerdir. Hissederlar bu dilekçelerinde şirketin geleceği ve işlerin selâmeti için verdikleri dilekçeyi hoş bulmayanların umumi heyeti toplayarak rey çoğunluğuyla kendilerinin ilişkilerini kesmeye çalıştıklarını, azınlık hissedarlarının hukukunu sıyanet için bir şekil bulunması yolunda hükümete müracaat ettiklerini, bu müracaatın neticesini beklemekle beraber, yasal yollardan yürümeıe devam edeceklerini bildirmişlerdir.

Cumhuriyetin ilanından sonra savaş nedeniyle harap olan yedek parçaların bulunamaması nedeniyle yenilenemeyen filoyu güçlendirmek amacıyla; Karadeniz, Marmara, Mersin, Antalya, Çanakkale, Zonguldak, Kocaeli, Anafarta, Ankara(Çorum), Ege, İnebolu, İzmir, Bandırma (Ülgen), Konya Sinop, Büyükkada vapurları satın alınmış Heybeliada ve Kalamış vapurları Fransa'da yeni inşa ettirilmiştir.

1936 yılında 1929 krizi nedeniyle zor durumda olan özel sektör gemilerini satın alarak filoyu genişletmiştir. Özel sektör armatörlerine ait olduğu halde aslında elkonularak devletleştirilen ticaret gemileri şunlardır; Sadızkâde, Aksu, Tari, Güneysu, Dumlupınar, Sakarya, Saadet, Tayyar, Seyyar, İnönü(Tunç), Bartın, Kemal, Millet, Vatan, Erzurum, Bursa, Uğur, Saka ve Bülent gemileridir.

Millî Vapur İdaresi tarafından İstanbul'da teşkil edilen birlik, Türk vapurlarının levazım ihtiyacını temin üzere bir levazım (İkmal) kooperatifi tesis edecek ve gemilerin sigorta işlerini de temin etmek ve yabancı sigorta şirketlerine para vermemek için vapurcular arasında bir de millî bir sigorta şirketi vücuda getirecektir. Millî Vapurcular Birliği ayrıca nakliyat meselesinin düzenlenmesi ve rekabetin kaldırılması için de teşebbüste bulunacaktır.

**VAPURCULUK**

**TÜRK ANONİM ŞİRKETİ**

**İstanbul Acentalığı**

**Liman han, Telefon: 22925**

**Galata şubesi Tel: 43663**

---

**TRABZON YOLU**

**TARI vapuru 8 birincikâ -**

**nun P A Z A R saat 20 de**

**RİZEYE kadar.**

Gemilerini Vapurculuk TAŞ çatısı altında toplayan hususi teşebbüs (özel sektör) armatörleri devletleştirmeye kadar başarılı çalışmalar gerçekleştirdiler.



Devletleştirmeye birlikte, özel sektöre ait posta vapurculuğu süratle sönmeye yüz tutmuştur. Bu kısıtlamadan etkilenen armatörlük firmalarından biri de Hacı Yakupzâde ve Şeriki Vapur işletmesidir. Hacı Yakupzâde Gerze vapuruyla, Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu, Gerze, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Mapavri ve Pazar iskelelerine azimet ediyor ve avdette aynı iskelelere uğruyordu.

Adresi Sirkeci'de Yalıköşkü Caddesi'nde Küçük Kırzâde Han'daydı ve telefonu: 3118'di.

Yine en güçlü armatörlük şirketleri olan Yelkencizâde ve Sadızkâde'lerin ortaklığı olan "Müttehit Vapur" seferleri duracaktır. Değil ki, Karadeniz hattında Dumlupınar, Erzurum, İnönü ve Vatan gemileriyle Pazar, Salı, Perşembe günleri Rize ve Hopa'ya Sirkeci bağlantılı seferler yapıyorlardı.

Her iki şirketin müracaat adresi; Sirkeci'de Yelkenci Hanı'nda ve Meymenet Han'daydı.

Devletleştirmeden daha ağır biçimde etkilenen küçük armatörlük firmalarından olan Galata, Küçük Rıhtım Han 4 - 5, Karaköy'deki Mustafa Cemal'a ait Mustafa Cemal Vapurları'nın Nilüfer gemisiyle sürdürdüğü Sirkeci çıkışlı Alaplı, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Cide, İnebolu, Evrenye, İlişe, Abana iskelelerine azimet ve aynı iskelelere uğrayarak Sirkeci'ye avdet olarak devam eden seferleri susacaktır.

Ancak Milli Vapurcular Birliği 11 Haziran 1933'den itibaren faaliyete geçecek olan ve hemen tamamı yük taşımacılığına yönelik yeni şirket için hazırlıklara başlamışlardır.

Birlik namına Yelkencizâde Lütfü ve Sadızkâde Ruşen Beylerden mürekkep bir heyet şirket için mübayaa edilecek yeni vapurları mahallinde tetkik etmek üzere Yunanistan'a gitmişlerdir.

Vapurcular kanununun çıkmasına intizaren aralarında hususi surette anlaşmışlar ve yolcu nakliyatı yapan bütün posta vapurları sahipleri şirkete girmeye muvafakat ettikleri gibi yeni vesait temini hususunda da anlaşmaya varmışlardır.<sup>(140)</sup>

## Ortaya atılan bir söylenti

Oysa 1937 yılı başlarında özel sektöre ait gemilerin gemilerinin devletleştirileceği söylentileri yayılmaktadır. "Devletleştirmek" kavramı bütünüyle ekonomik kalkınma modeli olarak algılandığından, rekabete açık olan özel sektör armatörleri de bir düzene sokulmak istenmektedir. Bunun en doğru çözüm şekli olarak "Devlet Tekeli" yeniden midir?

Başbakan İsmet İnönü Şubat 1937'de gemiyle İzmir'e bir inceleme gezisine çıkmıştır. Bu gezisinde büyük merasimlerle karşılanmak istememiş "O güzel şehre sade bir vatandaş gibi girmeyi daha doğru bulmuştur." Onun için vapurlarla, sandallarla kendisini karşılamak isteyen İzmir halkına babaşkanın isteği telsizle bildirilerek, zahmet etmemeleri istenmiştir.

Ege vapuruyla yaptığı bir seyahatte sabah saatlerinde Midilli Adası'nın önünden geçerken limanda yatmakta olan Averof kruvazörü (Yunan donanmasının sancak gemisi) 21 pare top atışı yapmıştır. Bu selam salvosu İsmet İnönü için değil, fakat o dakikalarda Midilli'ye gelen Yunan Kralı içindir. Ve hoş bir rastlantı olmuştur!

Ne de olsa Midilli asırlarca Türk adası olarak yaşamıştır!

140) Cumhuriyet, 11 Mayıs 1935.

İsmet İnönü sabahleyin kamarasından çıkınca yine etrafından ilgililerle deniz işlerimiz hakkında görüşmelere başlamıştır.

Bu seyahate katılan Cumhuriyet Gazetesi başyazarı Abidin Daver *"Müsaade buyurursanız dün akşamdan beri görüştüğünüz ve kararlaştırdığınız işler hakkında memleketi aydınlatmanızı rica edeceğim"* dediğinde, İsmet İnönü mütebessim ve iltifat dolu bakışlarla kendisini dinlemeye devam etmiştir.

Abidin Daver devamla *"Demiryollarını yaptınız. Memleketi demir ağlarla ördünüz. Demiryollarımızın taşıdığı malları ihraç etmek için vapurlara ve bu vapurların rahat çalışabilmesi için de limanlara ihtiyaç var. Vapurların bir kısmını sipariş ettiniz. Şilepler, limanlar ve umumiyetle deniz ticaretimizi için bir açıklama lütfetmenizi rica edeceğim. Türk denizcilerine ve tacirlerine ilk müjdeyi ben vermek istiyorum."* der.

Başbakana *"Beyanat almak için ısrar ederek sizi rahatsız etmek istemem, efendim"* diyen Abidin Daver *"Fakat demiryollarıyla vapurlar ve limanlar bir bütündür. Birini yaptığımız gibi diğerlerini de pek yakında yapacağınız muhakkaktır. Müsaadenizle bu müjdeyi yazacağım"* demiştir.

Vapur İzmir'e yaklaşırken denizden, denizcilikten, vapurdan, limanlardan bahsedilmeye devam edilmiştir. Başbakana o saatlerde daha ziyade limanlar sorunu meşgul etmektedir. Denizyolları İşletmesi Umum Müdürü Sadettin bilhassa Karadeniz'de limansızlıktan çekilen sıkıntıları etkin ve ayrıntılı bir şekilde şöyle anlatmıştır:

- Mesela, Samsun için yolcu aldınız. Hava fırtınalıdır, çıkartamayız; tâ Hopa'ya kadar götürürüz. Dönüşte de yine fırtına varsa yolcuyu yine çıkartmadan yeniden İstanbul'a geri götürürüz. Sonra bir başka postayla, haliyle hiçbir ücret almadan yolcuları yeniden Samsun'a göndeririz. Bazen bu yolcular fakir işçilerdir. Onları, İstanbul'da iase etmeye çalışırız. Taşıdığımız eşya da böyledir efendim!

İsmet İnönü limansızlıktan çekilen zahmetleri, edilen masrafları ve kaybedilen servetleri teessürle dinliyordu.

Umum Müdür Sadettin şöyle devam eder: *"Bizim için liman demek, dalgakıran demektir. Evvela birer dalgakıran yapalım. Vapurlarımız bunların arkasında fırtınaya yakalanmak korkusu olmadan, rahat ve emin, yolcuları ve eşyayı indirip bindirsinler. Sonra yavaş yavaş ihtiyaç nisbetinde modern liman donanımları, son sistem yükleme ve tahliye donanımları yapılır. Denizcilerimizin, tüccarların ve yolcuların öncelikli ricaları bunlardır. Limanlarımızda biran evvel dalgakıranlar, mendirekler yapılması."*

Abidin Daver şöyle yazmıştır: *"Başbakanımızın yüzünden limanlarımızı yaptırmaya kesinlikle karar verdiği anlaşılıyordu. Çehresinin çizgileri azim ve karar ifade eden bir sertlik almıştı:*

- Mutlaka yapacağız, hem de çabuk yapacağız gibi başını salladı.

Sonra açıklama yapmamasından müteessir olduğumu düşünerek gönlümü almak ister gibi: *"İzmir'de ağaçlar çiçek açmış diyorlar. Şimdi çiçeklenmiş ağaçlar göreceğiz Abidin Daver"* dedi.

- Güzel yurdumuzun her köşesinde ayrı bir iklim var efendim.

- Hakikaten öyledir.



Öğle yemeğinde vapurumuz Çamaltı Tuzlası'nın tuz yığınları önünden geçiyor. Tuzlar, karlı tepeler gibi sıra sıra dizilmiş duruyorlar.

Başbakan kendisine tuz yığınlarını gösteren İstanbul Milletvekili Edip Servet'le şaka ediyor.

- Gidip bu tuzlada inceleme yapacaksınız değil mi?
- Sizden ayrılmak niyetinde değilim sayın başbakan.
- Hazır Abidin Daver de inceleme yapacağınızı gazeteye yazar.
- Emredersiniz efendim, diyorum.

Edip Servet yalvarıyor:

- Aman İsmet İnönü, gazeteciler şakaya gelmez. Bakınız emredersiniz diyor. O yazacak, ben gidemeyeceğim. Garib bir şey olacak!

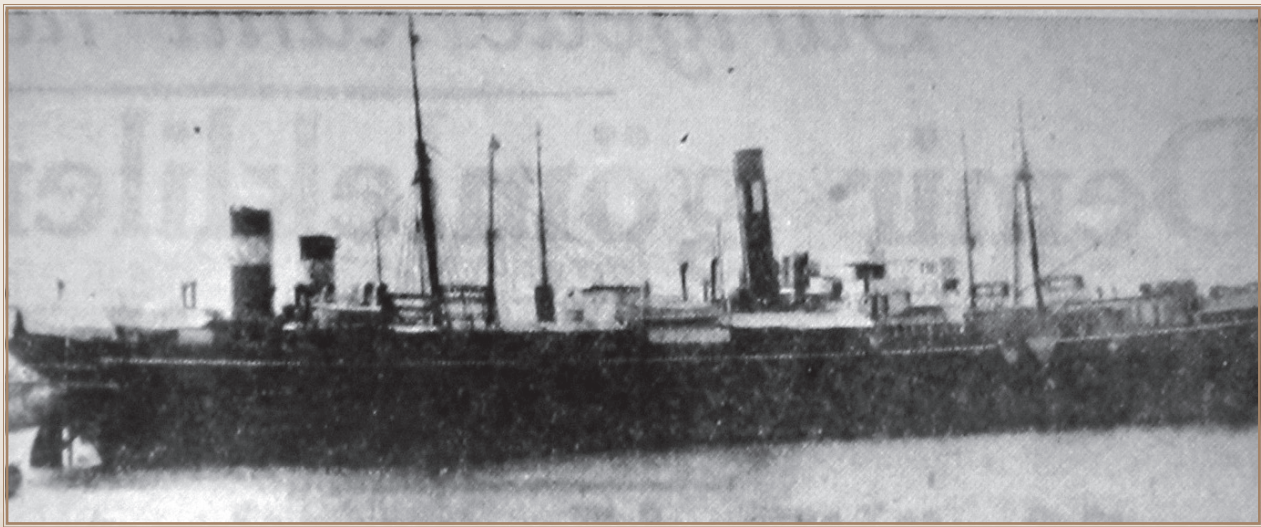
- Demek siz tuz yığınlarını uzaktan seviyorsunuz!

Ege vapuru döndü, metruk ve topları çıkartılmış tabyanın önündeki şamandıralar arasındaki dar geçitten süzülerek İzmir'e doğru yol verdi. Sancakta uzanıp giden kıyıda badem ağaçları çiçek açmıştı. İsmet İnönü baharın karşısında içinden gelen coşkuyla: "Bakınız ağaçlar hakikaten çiçek açmış, ne güzel diye seviniyordu."

Ege, İzmir'e yaklaşınca başbakan badem çiçeklerini ve İzmir'in güzel manzaralarını bırakarak hemen İzmir limanı meselesini incelemeye başladı. Genel Kurmay'a ait dairelerde hazırlanmış haritalar, planlar üzerinde olduğu kadar, muharebe meydanlarında, arazi üzerine çalışmaya alışmış bir kumandan olduğu için her şeyi bir defa da yerinde görmek istiyordu.

Mevcut limanın darlığını, buraya girip çıkmanın zorluğunu dinledi. Yeni limanın nerede yapılmak istendiğini alakadarlardan ve İzmir liman müdüründen sorup öğrendi.

Bu arada Said Kaptan çok ustaca bir manevrayla Ege'yi rıhtıma dikey olarak yaptırılan ahşap iskeleyle yanaştırdı. Vapurlar geldikçe üstü düz dubalarla uzatılan bu iskele yolcuları sandallara yolcuları vapurlara girip çıkmak derdinden kurtarmıştı."



Devlet tekeli kurulacağı rivayetleri üzerine Haliç'e bağlayan Türk armatörlerine ait şileplerden birkaçı. Yıl 1937.



Başbakan İsmet İnönü'nün İzmir gezisi sırasında basın mensubu olarak yeralan Abidin Daver'in öğrendiğine göre<sup>(141)</sup>, hükümet 16 milyon liralık sermayeyle<sup>(142)</sup> bir ticaret gemisi inşa ettirmek ve bu gemi inşa edilinceye kadar ikinciel şilep almak kararındadır.

Bu haber genellikle denizcilik çevresinde bilhassa alâka ve sevinç uyandırmıştır. Cumhuriyet hükümetinin denizcilik işlerine verdiği önem bütün denizcileri sevindirmiştir. Filhakika şilepçiliğimizi hükümetin de yardımıyla geliştirmek fikrinin millî ekonomimiz açısından ne kadar önemli olduğu gün kadar aşikârdır.

Komşumuz Yunanistan'ın deniz ticaret filosu 200,000 tondur. Bizim tonajımız bunun yarısı kadar bile değildir.

## Cumhuriyet Türkiye'si'nde inşa edilen ilk özel sektör ticaret gemisi



Posta vapurculuğu, tersaneler ve liman işletmeleri devletleştirilirken Cumhuriyet Türkiye'si'nde inşa edilmiş ilk özel sektör gemisi 27 Şubat 1937 günü denize indirilen "Belkis" isimli gemidir.

141) Cumhuriyet, 28 Şubat 1937

142) Haberde "Yüzbin tonluk" diye yazılıdır!



Bu geminin armatörü Avukat Ethem Bey'di. Gemiye kızı Belkıs'ın adını vermiştir.

Başbakan İsmet İnönü memlekette hükümet eliyle tersaneler kurmaya ve büyük vapurlar inşa etmeye karar verildiği bugünlerde vatandaşların özel olarak milli vapurculuk sanayini tesise iştirak etmelerinden memnun olduğunu söylemiştir.

Haliç Kalafatyeri'nde olan İstanbul Onarım Tersanesi'nin inşa ettiği bu çelik sac kaplı 70 kadem boyunda, 13 kadem genişliğinde, 6.5 kadem derinliğe sahip ve azami seyir sürati 10 knots olan Belkıs vapurunun her biri ayrı cins yakıt alabilen motorlu tulumlarla donatılmış üç yakıt tankı bulunmaktadır.

Belkıs adını almış bu geminin Widdopp marka son sistem dizel motoru Avrupa'dan getirilmiş, pervanesine varıncaya diğer parçaları İstanbul'da imâl edilmiştir.

Armatör Avukat Ethem Bey'in kızı Belkıs geminin başında şampanya şişesini kırmış ve köpükler saçılırken Belkıs Gemisi süzülerek denize indirilmiştir.

Adını ilk yerli inşa gemiye vermiş olan Belkıs Hanım, bu geminin uğurlu gelmesini dilemiştir. Bu arada Haliç'te 450 tonluk bir gemi daha yapılacağı öğrenilmiştir.

## Posta vapurculuğu devlet tekeli altına alındıktan sonra

Bizde şilepçilik bilhassa son iki sene içinde gelişme göstermeye başlamıştır. Posta vapurculuğu devlet tekeli altına alındıktan sonra, evvelce posta vapurculuğu yapmakta olan armatörler Denizyolları'na sattıkları vapurlarının paralarıyla şilepler olarak bu yolda çalışmaya başlamışlardır. Bu vaziyet şilepçiliğimizin ilerlemesinde önemli bir neden olmuş, evvelce 15 olan şileplerimizin sayısı 30'a yükselmiştir. Fakat bu miktar da çok azdır ve memleketin ulaştırma ihtiyacını karşılayamamaktadır. Nitekim bu nakliyat mevsiminde gemi buhranı olmuş ve mallarımızı bin zorluklarla yabancı bayraklı gemilerle taşımak gerekmiştir.

Hükümetin yeni yük gemileri inşa ettirmek kararı bu ihtiyaçtan ileri geldiği gibi, Türk armatörleri de kabotaj hatlarımızda ve civar memleketlerdeki nakliyat hatlarında çalışabilmek için yurtdışından ikinci el gemiler satın almak üzeredirler.

Yalnız, hükümetin yeni gemiler inşa ettirmek ve satın almak konusundaki olumlu kararı denizcilik çevrelerinde, henüz doğruluğu ve yanlışlığı öğrenilemeyen bir söylentiye neden olmuştur.

Şilepçilik (Yük gemisi) taşımacılığı da devlet tekeli haline gelecekmiş! Bu söylenti yurtdışında gemi satın almak kararında olan armatörlerimizi tereddüde düşürmüştür. Son günlerde dört vapurcu İsveç, Norveç, İngiltere ve Almanya'dan 8, 10, 12 yaşlarında ikinci el yük gemileri almak üzere görüşmeler yapmaktaydılar. Bu firmalar arasında eski vapurculuk şirketlerinin en büyük hissedarlarından olup halen beş gemilik filosu bulunan ve beş gemi daha satın alacak olan Sadıkzâde firması da vardır.

Yapılan incelemeye göre, hükümetin şilepçiliği tekeli altına almak gibi bir kararı yoktur. Devlet parasıyla inşa ettirilecek yük gemileri devletin tuz, kömür ve saire gibi resmî taşımalarında, bir de ihracat mevsiminde ihraç mallarımızın taşınmasında kullanılacaktır.

Hükümetin şilepçiliğimizi inhisar altına almayarak, Şilepçiliğimizin gelişmesi için bu sahada çalışan armatörlere bütün yardımları yapacağı kanaati mevcuttur.

Bununla beraber, armatörlerimiz meydana gelmiş olan belirsizliğin aydınlanmasını beklemektedirler. Tanınmış armatörlerimizden biri şunu söylemiştir:

- Kabotaj hatlarında devlet inhisarı kurulduktan sonra, tüm Türk armatörleri şilepçiliğe başladı. Son üç sene içinde yurtdışında ondan fazla gemi satın aldık. İlçemizde 3 - 4 gemi birden satın alacak sermayeye sahip müteşebbislerimiz var. Fakat şilepçilik için de devlet tekeli kurulursa, bizim gemilerimiz posta vapurlarımız gibi devlet tarafından satın alınacak mıdır?

Şimdi Avrupa'da ikinci el gemi fiyatları yüksektir. On beş yaşından büyük gemileri satın almak yasak olduğundan, daha genç ve pahalı gemiler satın almak istiyoruz. Fakat kuşkular ortadan kaldırılmadıkça, harekete geçme imkanını bulamıyoruz."

Şilepler durumu öğrenmek üzere alakalı makamlara müracaat edeceklerini söylemişlerdir.



## Geçmiş zaman olur ki.

**Mersin vapuru Galata rıhtımına yanaşıyor.**

Posta vapurlarının devletleştirilmesiyle birlikte hususi müteşebbis armatörlerin vapurları devlet malı haline gelmiştir.

**13 Haziran 1936**

**Eminönü'ndeki Liman Hanı satılıyor**

İstanbul Ticaret Odası, Liman Şirketi Tasfiye heyeti tarafından satışa çıkartılmış olan Liman Hanı'nı satın almaya karar vermiştir. Vakıa önümüzdeki ay yapılacak olan artırmaya Uyuşturucu Maddeler İhisanı girmek istemektedir. Ancak en güçlü aday İstanbul Ticaret Odası'dır.



**Deniz Müsteşarı İstanbul'da**

Evvelki gün şehrimize gelmiş olan Deniz Müsteşarı Sadullah Güney dün şehrimizdeki denizcilik kurumlarını ziyaret etmiştir.

Sadullah Güney'in Deniz Ticaret Mektebi'ni ıslah etmek üzere İstanbul'a geldiği söylenmektedir.

**10 Nisan 1937**

**\*Şehrin çöpleri Marmara'ya nasıl dökülecek?**



Çöpler, İodos'ta Karadeniz'e, diğer havalarda Marmara'ya dökülecek.

Şehrin çöplerinin yeniden Marmara'ya dökülmesi kararlaştırılmıştır. Bu hususta yapılan müşterek tetkiklere göre çöplerin hangi zamanlar ve nerelere dökülmesi uygun olacağı noktalar tespit edilmiştir.

Verilen karara göre çöpler, hergün Ahırkapı'nın beş buçuk mil açıklarında denize dökülecektir. Yalnız İodos havalarda Marmara'ya çöp dökülmesi uygun bulunmamıştır.

Çünkü o zaman çöpler akıntıyla limana, Boğaz sahillerine sürüklenmekte, buraları pislendirdiği gibi, derin kokulara neden olmaktadır. Bunun için İodos havalarda Boğazdan çıkılarak Karadeniz'e dökülmesi düşünülmektedir.

Belediye şehrin çöplerini denize dökmek için Temizlik İşleri İdaresi'ne 30 mavnaya tedarik edecektir.

## Karadeniz, limansızlıktan nice yıllar ıstırap denizi oldu

Limanlar olmadığından nice canlara mâl oldu;  
Nice gemiler karaya gitti, ya da azgın denizlerde  
kayboldu.



Ereğli Liman'ı önlerindeki evvelki fırtınalarda batmış ve Ocak 1939'daki faciayla karaya sürüklenen, karaya oturan ve batan gemilere ait şema





Karaya düşen vapurlardan Sümer

# Cumhuriyet

Yeni yıl sayısız çıktı  
Foto magazin, Türkiye'de en çok okunan modern, aykırı san'at mecmuasıdır

Milli bankaların 936-37 hesapları  
Bu mütesseslere aid bilançolar kabul edildi

Çek - Macar ihtilâfi hal yoluna giriyor  
Son hadiselerin sebebi araştırmak üzere teklif edilen mühtelâ bir komisyon, dün ilk toplantısını yaptı

Daladye, Fransaya döndü  
Fransız Başvekili, bu sabah Yüksek Harb Şurasında Akdeniz ve Şimali Afrika tetfisiyle etrafında izahat verecek

Gazetecinin vafatı  
Dünya'da en çok okunan ve en etkili gazetesinin birisi olan Cumhuriyet'te gazetesinin vafatı...

Daladye'nin mühim bir nutku  
Bazı devletler, Akdenizde Fransaya tevârih hülyasına kapıldılar. Memleketimize birtik mevcud oğulları her halde idpat etmeye...

Büyük bir sahtekârlığın tahkikatı ilerliyor  
Eleren Künk altında bir Haricive ve Milli Müdafâ Vekâletlerinin mühterlerini taldik edere İspanyaya tayyâr kâçırarak ittidid...

7 kânuunusinde telkar iktidâ edilecek  
İktidâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî...

Tekvifandeki cinayetin muhakemesi  
Makul Kurucun Bekir'in ölümüne katkıda bulunmuş bir şahıs hakkında katilin ileri sürüldü iddiaları sübut bulundu

Ereğli faciâsinâ aid resimler  
Faciadın kurtulan iki denizcinin anlattıkları

Kaplan, Zonguldak, Galata şipileri kurtarılamıyor  
Büyük bir sahtekârlığın tahkikatı ilerliyor

7 kânuunusinde telkar iktidâ edilecek  
İktidâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî...

Tekvifandeki cinayetin muhakemesi  
Makul Kurucun Bekir'in ölümüne katkıda bulunmuş bir şahıs hakkında katilin ileri sürüldü iddiaları sübut bulundu

Ereğli faciâsinâ aid resimler  
Faciadın kurtulan iki denizcinin anlattıkları

Kaplan, Zonguldak, Galata şipileri kurtarılamıyor  
Büyük bir sahtekârlığın tahkikatı ilerliyor

7 kânuunusinde telkar iktidâ edilecek  
İktidâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî...

Tekvifandeki cinayetin muhakemesi  
Makul Kurucun Bekir'in ölümüne katkıda bulunmuş bir şahıs hakkında katilin ileri sürüldü iddiaları sübut bulundu

Ereğli faciâsinâ aid resimler  
Faciadın kurtulan iki denizcinin anlattıkları

Kaplan, Zonguldak, Galata şipileri kurtarılamıyor  
Büyük bir sahtekârlığın tahkikatı ilerliyor

7 kânuunusinde telkar iktidâ edilecek  
İktidâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî...

Tekvifandeki cinayetin muhakemesi  
Makul Kurucun Bekir'in ölümüne katkıda bulunmuş bir şahıs hakkında katilin ileri sürüldü iddiaları sübut bulundu

Ereğli faciâsinâ aid resimler  
Faciadın kurtulan iki denizcinin anlattıkları

Kaplan, Zonguldak, Galata şipileri kurtarılamıyor  
Büyük bir sahtekârlığın tahkikatı ilerliyor

7 kânuunusinde telkar iktidâ edilecek  
İktidâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî, âle de Ad-İstisnâ Bânesi Şâhî...

Tekvifandeki cinayetin muhakemesi  
Makul Kurucun Bekir'in ölümüne katkıda bulunmuş bir şahıs hakkında katilin ileri sürüldü iddiaları sübut bulundu

## Ereğli faciâsinâ yeni tafsilât

Kurtulanlar anlatıyor: «Sat 7 olmuştuk, kapları karaya yaktık»

Son fırtınadan sonra Ereğli'de...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...

Baronun dünkü içtiği...



Karadeniz’de limanların olmayışın dolayı meydana gelen faciaların hemen hiçbiri denizci kusuru değil, ama, limanları olmayan Karadeniz’de insanların ve Türk deniz ticareti teşebbüslerinin insan ve varlık unsurlarıyla kurban edilmesi olmuştur.

Osmanlı’da liman kavramında inşaat hareketleri Sultan II. Abdülhamid zamanında gerçekleşmeye başlamıştır. Buna karşın Karadeniz sahilleri batıdan doğuya sadece sahiller ve varsa koylar halinde kalmıştır. Liman kentleri desek de, kentler sahilde olmalarına karşın korunaklı limanları olmayan liman kenti olmaya devam etmişlerdir.

Buyüzdendir ki, Karadeniz gibi son derece hırçın bir deniz, zaman zaman büyük facialara neden olmuştur. Bu facialar senelerce hep tekrarlanmıştır. Ta ki, limanlar inşa edilinceye kadar! Ondandır gayrisi açık denizde seyrederken denizin hışmına kurban olmuş gemilerdir.



Karadeniz sahillerinde limanların nasıl ihmal edildiğini, ne gibi facialara neden olduğunu göstermek bakımından, bu eserin sınırları olan 1914 yılından 1939 yılına gelerek, Ocak ayında Zonguldak ve bilhassa Karadeniz Ereğlisi’nde meydana gelen deniz faciasını gözler önüne sermek amacıyla o günlerin Cumhuriyet Gazetesi’ndeki haberleri aldım.

Bu haberlerde görülecektir ki, Türk deniz ticaret filosunun çok önemli bir kısmı limansızlıktan bir gecede karaya düşmüş, batmış, parçalanmış ve nice denizci yaşamlarını kaybetmiş, nice ocaklar sönmüştür. Hem de bir hiç bahasına.

#### **Karadeniz’de bitmeyen facialara bir yenisi daha Millet Vapuru Ereğli önünde batıyor**

1 İkcikanun (Ocak) 1939 tarihli gazeteler Karadeniz’deki faciayı birinci sayfalarından duyurmaya başlamışlardır.

Cumhuriyet’in “Karadeniz’deki Facia” başlıklı manşet haberi Ereğli limanındaki felâketin onbeş dakika zarfında olduğunu bildirmektedir. Aslında Karadeniz Ereğlisi’nde liman yoktur. Gemiler Bababurnu ile Ereğli kasabası arasındaki koya demirlemektedirler ki, bu koy tüm kuzey rüzgarlarına açıktır.



3 İkincikanun 1939 tarihli gazeteler Karadeniz'deki faciayı birinci sayfalarından vermişlerdir.

Cumhuriyet Gazetesi'ndeki manşet haber<sup>(143)</sup> Millet Vapurunun Ereğli önünde bir gemi enkazına çarparak parçalandığını ve 20 tayfanın boğulduğunu bildirmektedir.

Bu ilk haber sonra düzeltilecektir. Zira tayfalardan biri daha önce Zonguldak Limanı'nda gemiyi terk etmiştir. Denize atlayanlardan iki kişi kurtulmuştur.

Bu facianın ilk kurbanı Millet vapuru Barzılay - Benjamin kumpanyasının malıdır. 1800 tonluk bir şileptir. Süvarisi Giridli Besim Kaptan'dır. Mürettebatı felaket sırasında 19 kişidir. 1888 senesinde inşa edilmiş olan vapur 41 yaşındaydı.

Millet şilebi demir mahallinden demir kesmiş, Bababurnu'nu, dolayısıyla batı karayeli arkaya almak üzere hareket etmiştir. Fakat tahmin edildiğine göre rüzgarın şiddetinden rotasını tutturamayan Millet şilebi Çobançeşme deresi açığında bulunan batık bir Yunan şilebinin leşi üzerine düşmüştür.

Bu şilep 1936 senesinde batmış ve sahilden 300 metre kadar açıkta yatmaktaydı. Sudan 1.5 metre kadar aşağıda olan şilebin battığı mahal ise 4 kulaçtı. İşte, bu leşin üzerine düşen Millet şilebi, sert havanın etkisiyle kendini kurtarmamış, tekne orta kısmından delindikten sonra, deniz tarafından dövüle dövüle parçalanmış ve süratle batmıştır.

Fırtına yüzünden telefon ve telgraf haberleşmeleri inkıtaa uğramış, Karadeniz'de karayel devam etmektedir. Kaplan, Suat ve Refah gemilerinden haber alınmamaktadır.

**Çok korkunç fırtınada Ereğli koyunda, Şadan, Galata, Zonguldak, Mete, Samsun, İkbal, Millet, Atilla, Tan, Nemikos ve Sümer şilepleri karaya düşmüştür.**

Mete ve Samsun şilepleri Alaplı istikametindeki sarıkumluğa sürüklenirken, biraz daha aşağıda kayık iskelesine yakın bir yerde Şadan, Galata, Zonguldak, İkbal şilepleri, Çobançeşme ağzında Tan şilebi, biraz ötede Atilla şilebi ve Yunan bandıralı Süper ve Nomikos şilepleri karaya düşmüşlerdir.

Karaya düşen gemilerden Galata şilebi 1800, Zonguldak şilebi 1400 tonluktur. Her ikisi de kırzâdelere aittir. Vaziyetlerinin çok tehlikeli olduğu gelen haberlerden anlaşılmaktadır.

Mete Vapuru 5,500 tonluktur, ve Kalkavanlarıdır. Sarıkumda karaya oturan vapurun vaziyeti - eğer hava uygun giderse tehlikeli değildir.

Samsun vapuru, Aldıkaçtıoğulları'nındır ve 1,700 tonluktur. İkbal şilebi 5,300 tonluktur ve Benjamin - Barzılay kumpanyasıdır. Şadan şilebi Sadıkzâdelere aittir ve 3,300 tonluktur.

Yelkencilerin olan Tan şilebi 3,700 tonluktur. Çobançeşme Deresi ağzında oturmuştur. Bu şilep su tanklarını su ile doldurup karaya vurmıştır. Atilla şilebi 1,800 tonluktur. Yunan şileplerinden Nomikos 3,800 tonluktur. Denize açılan vapurların da tehlikeli vaziyette oldukları anlaşılmaktadır. Vatan vapuru imdad istemektedir.

Yine gazeteler " Liman nerede yapılacaksa, kestirip atmalı ve hiç vakit kaybetmeden işe başlanmak esbabı da tacil olunmalıdır" demektedir.

143) Karadeniz'de bir Facia, Millet vapuru, Ereğli önünde bir gemi enkazına çarparak parçalandı, 20 kişi boğuldu, 3 Ocak 1939, Cumhuriyet Gazetesi

Cumhuriyet'teki köşesinde Yunus Nadi şöyle yazmıştır; "Karadenizi karıştıran şiddetli fırtına Ereğli limanından yeni facialara mâl olmuştur. Fırtına ani bastırılmış olduğundan Ereğli limanındaki gemilerin hepsi önlem almaya vakit bulamayarak kasırganın elinde oyuncak olmuşlar ve bunlardan birçoğu sürüklenerek karaya düşmek suretiyle batmışlardır.

**İlkağızda Millet vapuru mürettebatından tamamının kaybolduğu acı haberi yayılmıştır.**

Bir yıl öncesinde Hisar vapuru faciası olmuş ve millette herkesin yürekleri sızlamıştı. Gerçi Hisar vapuru Ereğli'de kazaya uğramamış, Karadeniz'in korkunç şiddetlerle bazen kuduran dalgalarına kurban gitmişti. Fakat öyle de olsa Karadenizin çok amansız şiddetine karşı vapurların sığınabilecekleri limanlarımız olmadığını hatırlatmaktan haliyle geri kalmamıştık. Bununla beraber daha on, on iki yıl önce böyle bir fırtınanın Zonguldak Limanı'nı allak bullak ederek oradaki gemilerin altlarından girip üstlerinden çıkmış olduğunu unutmamak.

Fırtınaya tutulan gemilerin iki felâketi olur; Kara ve büyük dalga. Eğer dalgalar ufaktefek gemileri yutamazlarsa, onları karaya sürüklerler ve kayalara çarparak paramparça ederler. Nekadar büyük olursa olsun herhangi geminin sıklet merkezinde patlayacak o gemi kadar büyük bir dalga onu yıkar ve yutar.

Karadeniz'de can mal selâmeti için limanlara ihtiyacımız var. Aynı zamanda bu limanlar kendi hinterlandlarının iktisadî faaliyetleri için de gayet emin bir giriş çıkış, alışveriş yerleri olacaktır. Hususiyle Türk şimendiferleri Erzincan'a kadar uzamış olduktan sonra artık Samsun'da bir liman yapılması en kesin zaruret olmuş olduğunu anlamamazlık edemeyiz.

Trabzon'un daha uzun müddet limansız bırakamayız. Hele büyük izabe fırtınalarıyla bize çağdaş medeniyetin karargâhlığını yapacak Karabük tesisatından sonra Ankara - Filyos hattının Karadeniz hatlarında kömür havzamızın ihtiyaçlarına da cevap verecek limanı biran evvel vücuda getirmek hususunda daha ziyade vakit kaybetmemeliğimiz icap ettiğini son kasırga olan şiddet ve faciasıyla bize ihtar eylemiştir.

Bu liman nerede yapılacak? Bu bahiste fikirlerin ve arzuların çok değişik olmasına rağmen biz, devletçe elbette en doğru yerin şimdiye kadar tayin ve tespit edilmiş olduğunu tahmin ediyoruz. Zonguldaklılar limanın, mevcudun islahı suretiyle Zonguldak'ta yapılmasını istiyorlar. Ereğliler limanın kendi memleketlerinde yapılması için birçok deliller ve gerekçeler sayıp döküyorlar. Yalnız işin icabını düşünen tarafsız devlet çevrelerinde şimdiye kadar Çatalağzı birinci mevki muhafaza ediyordu. Nihayet liman nerede yapılacaksa kestirip atmalı ve hiç vakit kaybetmeden işe başlamak için yasal gerekçeler tamamlanmalıdır.



1 İncincikanun 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi birinci sayfasında yer alan gemilerimize ait facia haberi



*Zonguldağın sanki bir limanı vardır. O zamanki fırtına bu limanın bir salaşa benzeyen mendireğini hiçe sayan ve hiçe indiren bir kudurganlık göstermemiş miydi? Şu hale göre bugün için Zonguldak'ta dahi kelimenin Avrupalı mânâsıyla emin bir liman bulunmadığına tereddüdsüz hükmetmekliğimiz en zarurî bir netice olur."*

Tarih 8 Ocak 1939

Ereğli faciasından Kurtulanlar anlatıyor:



3 İncikcanun 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi birinci sayfasında yer alan gemilerimize ait facia haberi

harekete geçtik. Yunan şilebi de harekete geldi. O aksine saldı, biz aksine saldı. İşte o sırada çarpıştık. Pek az yol almıştık. Bir tayfa '4 numara, su yapıyor!' diye bağırdı. Hemen süvariye haber verdim.

O da serdümene komut verdi: Sancak alabanda!

Fakat dümen gemiye hakim olamıyorduk. İskeleyle sürükleniyorduk. O tarafa gittik. 700 - 800 metre mesafede karaya oturduk. Bu esnada saat 05.30'du. Su 15 kulaç kadardı. Dört numaralı

"Ereğlide Saat 7 olmuştu, kaptan karaya yakın olduğunuzu, tehlike kalmadığını söyledi, fakat..."

Karadeniz Ereğlisi'nde vukua gelen deniz faciasından, kurtulabilen Ahmed Abidin ve Sabri San, dün sabah şehrimize (İstanbul) gelmişlerdir. Bu iki cesur ve talihli denizci, dün Barzılay kumpanyasına giderek kazayı anlatmışlardır. Kendilerine elbise ve para verilen denizciler, müteakiben Haliç'de bulunan Doğan vapuruna yerleştirilmişlerdir.

Nasıl kurtuldular?

"Millet" vapuru faciasını en yakından yaşayan, yanı başlarındaki arkadaşları Karadenizin korkunç sularına gömülürken talihin lütfuna uğrayan bu denizcilerden güverte lostromosu Ahmed Abidin dün vapurdan çıkar çıkmaz görmeğe gittiği arkadaşları arasında, Çeşmemeydanı'nda bir kahvede muharririmize faciayı şöyle anlatmıştır: "Saat 4.15'ti. Fırtına bütün şiddetiyle denizi altüst etmeğe başlamıştı. Büyük bir felâketin kopacağını hepimiz anlamıştık. Ben kaptan küpeşesinde, tahlisiye yeleşti arkamda duruyordum. Hepimizde tahlisiye vardı. Arkamızda Yunan şilebi bulunuyordu. Fırtına kopunca, kaptan, zincir bırakması için, magafonla Yunan şilebine işaret verdi, fakat sesimizi duyuramadık. Düdük çektik. Onu da duymadı. Bu vaziyette ergeç çarpışacağımızı anlamıştık.

Kaptan hareket emrini verdi, demir aldık. Tam

ambar suyla dolduğundan geminin kıcı batmış vaziyetteydi. İkinci kaptanla beraber 13 kişi baş tarafta, biz süvariyle beraber altı kişi davlumbazdaydık. Karaya oturduğumuzdan dolayı kalbimiz rahattı. Fakat akbetimiz ne olacak diye düşünüyorduk. Bulduğumuz yeri deniz mütemadiyen dövüyordu.

### Saat 7 ye doğru...

Saat 7 ye geliyordu. Şiddetli bir dalgayla yıldırım çarpışa döndük. Yüksekliği on metreden aşağı olmayan ikinci bir dalga bizi davlumbazla beraber aldığı gibi denize fırlattı. O dalgayla beraber ben de denize uçmuştum. Gözümü açtığımda kendini suların içinde davlumbazın altında böyle hapsadilmiş vaziyette buldum. Koca yığın başıma vurmuştu; yaralanmıştım. Biz, denizci insanız. Hemen derine daldım. İçeriden giderek davlumbazın dışına çıktım. O vakit süvariyle baş çarkçı, ateşçi İzzet ve Dursun, kamarot Davut'un da denize döküldüklerini anladım.

Onların yanına gideceğim esnada bir dalga geldi, hepsi gözden kayboldu. O esnada elime bir simid geçti. Rastgele yüzmeye başladım. Dalgalar beni yükselttikçe Millet'in başarafında el'an gemicilerin durduğunu görüyor ve "Ah, ben de onların birinde olsaydım" diyordum. Bu esnada yolumun üstüne bir vapur çıktı. Baktım; Sadıkzâdelerin Şadan vapuru' Beni görmüş olacaklar ki, bir çıma attılar. Hemen yakaladım. Beni vapura doğru çekiyorlardı. "Artık kurtuldum" diyordum. Hemen çarmıh sarkıttılar. İlk basamağa ayağımı atınca çarmıh koşturdu ve basamaklardan biri boğazıma geçti. Belimdeki tahlisiye yeleği de boğazıma kadar çıkmıştı. Asılan adam vaziyetindeydim. Bu durumdan kendimi güçlkle kurtardım. Elbisem ağır gelmeye başladı. Elbisemi, belimdeki kemerimi söküp attım.

### Son Gayret

Artık araya yaklaşmıştım. Son bir gayret daha gösterip sahile doğru kendimi sürükledim. Kumsala çıktığım zaman gözüme bir kulübe ilişti. Gözümü kan kapamıştı. Etrafı göremiyordum. İnliyerek yere düştüm. Biraz sonra iki kişi beni kolumdan tutarak kaldırdılar. Bunlar Kireççi Mustafa Kaptan ile oğluydu. Beni kucaklarına alıp evlerine götürdüler. Tesadüfe bakın ki, orada da bir cenaze vardı. Kaptanın kaynanası ölmüş! Ben bir kenara yığıldım. Kaptan çocuklarına: "Bakın deniz kenarını iyice arayın." dedi.

Biraz sonra bu hamiyetli delikanlıların Sabri'yi getirdiklerini gördüm. O da benim yanıma yattı. Delikanlılar, çok sonra geldiler. Onların söylediklerine göre Amasralı Ahmed de yüzerek kıyıya gelmiş, fakat tam yakalayacakları sırada gelen büyük bir dalga zavallıyı alıp götürmüş...

Karadeniz Ereğlisi'nde vukua gelen deniz faciasından, kurtulabilen Ahmed Abidin ve Sabri San, dün sabah şehrimize gelmişlerdir. Bu iki cesur ve talihli denizci, dün Barzılay kumpanyasına giderek kazayı anlatmışlardır. Kendilerine elbise ve para verilen denizciler, müteakıben Haliç'de bulunan Doğan vapuruna yerleştirilmişlerdir.

Samsun vapurundan kendisiyle görüşen muharririmize Barzılay demiştir ki: "Bu kazada bizim gemimiz gitti. Fakat, biz, bundan ziyade bu fakir ve fukara gemicilerimizin maruz kaldığı felaketten çok üzgünüz."

Ateşçi Sabri felaketi şöyle anlattı; Zonguldak ve Kaplan vapurları üstüste bindirdiler. Süvari, davlumbazdan "Çocuklar, şimdi emniyetteyiz" diye seslendi. Onların yanına gideceğim sırada bir büyük dalga içinde kaldık. Davlumbazdan çıkmaya uğraşıyordum ki, zavallının üstüne tam dalga geldi. Hepsi gözden kayboldu.



Yıldız poyraz gece saat 3'te şiddetlenmişti. Saat 4'de karayele çevirdi. Bu, bir saat kadar devam etti. Saat beşte Karadeniz görülmemiş şekilde kudurmaya başladı. Süvari bir taraftan "Funda demir" kumandasını verirken, diğer taraftan da gemiyi sancak iskeleye almaya çalışıyordu. Bu esnada süvarinin: "Makine lostromosu, iskele ve sancak beş kilid kaloma" emrini verdiği duyuldu. Biz kaloma verdikçe rüzgar şiddetlendi. Yunan şilebi yerinde duruyordu. Saat 6 sularında üç kilid iskele demiri kesildi. Kaldık sancak üzerinde. Ona magafonla kaloma vermesini söyledik. İşte tam bu sırada Yunan şilebiyle kıçtaki dört numara üzerinden çarpıştık. Geminin lostromosuna bir tayfa "Batıyoruz. dört numaralı ambarda su var" diye bağırdı. Süvari derhal sancak alabanda etti. Gemi almadı. İskele alabandaya gittik. Sahile 600 metre yaklaşmıştık ki, bir hayli batmış kıç taraf karaya oturdu. Baştaraf biraz daha yukarıya kalktı.

### **Çocuklar emniyetteyiz**

Tahlisiyeleri alarga ettik, fakat içine binmek kısmet olmadan kuvvetli bir dalga aldı, hepsini götürdü.

Süvari davlumbazdan seslendi:

- Çocuklar şimdi emniyetteyiz. Karaya yakınız, kurtulacağız.

Biraz sonra bizi, yorulduğumuz için başaltında dinlemeye gönderdi. Onbeş dakika burada ııııı. Biraz sonra süvari de yanımıza geldi. On dakika geçmedi ki suların başltına hücum ettiğini gördük. Hemen dışarı fırladık. Süvari davlumbaza koştu. Arkasında gidenler de oldu.

İkinci kaptan, ikinci çarkçı Murad, makine lostromosu Bahaeddin, Halid, Hasan, ateşçi Osman, Hasan, İsmail, Ali, marangoz Osman, aşçı hüsnü ve ben beş üstüne çıktık. Saat 7'ye geliyordu. Bir dalga içinde kaldık. Davlumbazdan çığlıklar yükseldi. Güzümüzü açıp baktık. Oradakiler denize uçmuştu. Süvari ile iki kişi bir ağaç parçası üstünde, diğeri de denizde yüzüyordu.

Ben bu sırada çarmıha tırmandım. Bir arkadaş kendini denize attı. Biraz sonra baktım, ikinci kaptanımız baygın bir halde ağız açık yatıyordu; boğulmak üzereydi. Pek az sonra kendini sulara verdi.

### **Hakkınızı helâl edin**

Arkama döndüm: "Arkadaşlar, vaziyeti görüyorsunuz. Allah böyle yazmış! Denize atlayalım! Kısmeti olan kurtulur, benimle gelecek var mı?" dedim. Bunları söylerken bir taraftan da ağlıyordum. Onların da gözyaşı döktüklerini gördüm. İçlerinden birkısmı dua ediyorlardı. Baktım ki benimle gelecek kimse yok, hepsine: "Allaha ısmarladık, hakkınızı helâl edin!" dedim ve kendimi sulara bıraktım. On dakika kadar geminin etrafındaki sulardan kurtulamadım. Bu hâl beni çok yordu. Biraz sonra sahile doğruldum. Önümde benden evvel atlayan tayfa Ahmed'in yüzmekte olduğunu gördüm. Ona doğru gittim. Zavallının takati bitmişti. Artık kulaç atamıyordu: "Bitiyorum!..." diye inledi. Ben: "Yaklaştık; gayret et!" dedim. Fakat o benim bileğime yapıştı. Tutunmaya uğraşıyordum ki, zavallının tamamen kesildiğini anladım. Biraz sonra eli gevşedi, ben sahile yaklaşmıştım. Bir dalga yardımıyla kıyıyı buldum.

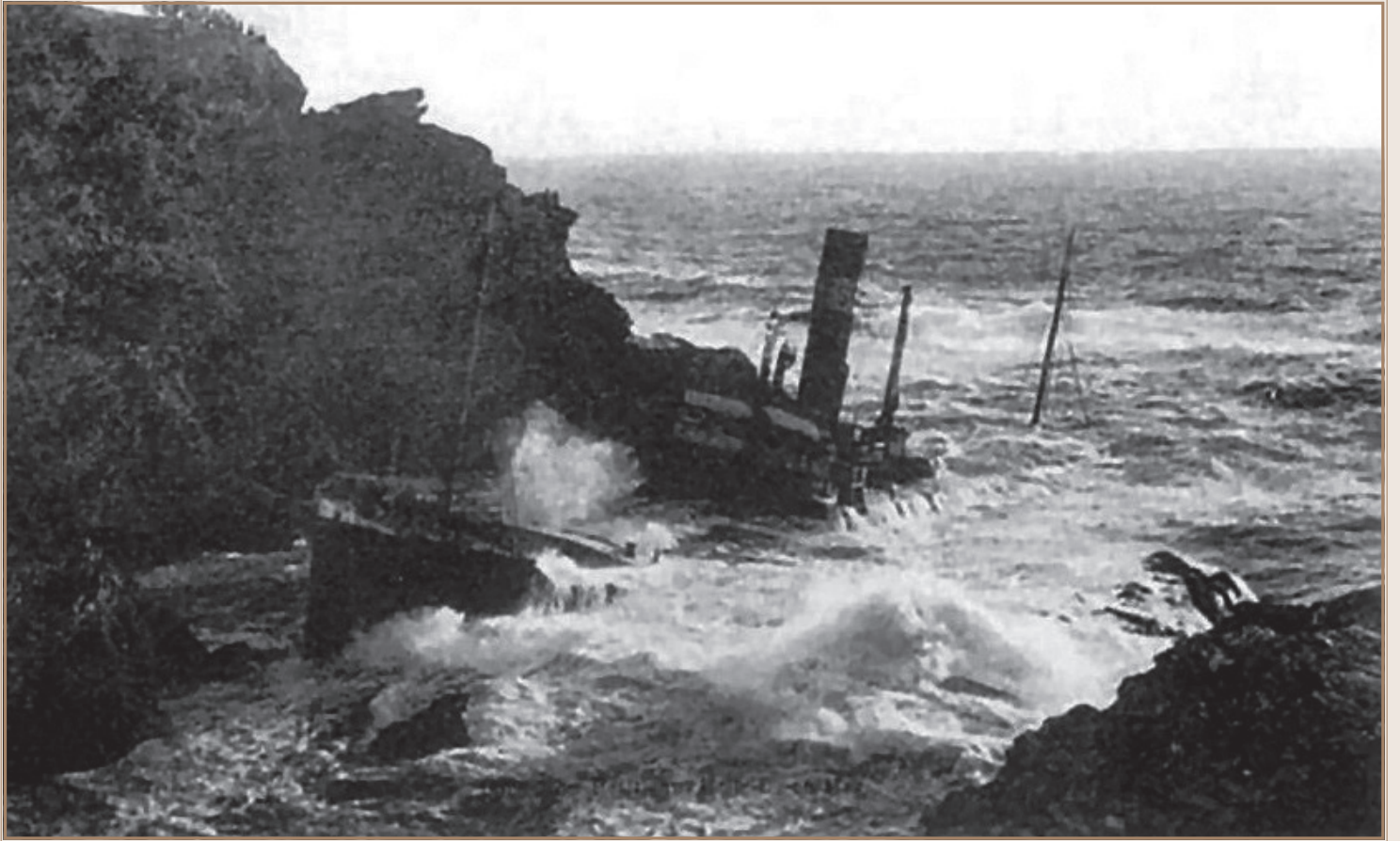
Bir kulübe gözüme ilişti. Yürümek istedim. Ayaklarım beni çekmiyordu. Beş adım gittim, yere yıkıldım.

### Bir hiss kabl-el vuku (Önsezi)

Cumhuriyet Gazetesi'nin 8 Ocak 1939 tarihli nushasında şu haber vardır; Millet vapurunun tayfa kadrosu 20 kişiyken, sonradan kaza esnasında gemide 19 tayfa bulunduğu öğrenilmişti. Şehrimizde bir türlü çözümlenemeyen bir muammayı, dün felâketten kurtulup gelen tayfalar çözmüştür. Gemi, Zonguldak'a doğru seyrederken, tayfadan Amasyalı Ahmed fırtınayı görünce artık gemiden ayrılmaya ahdetmiş; "Bu deniz ne vakit olsa bizim yakamızı bırakmayacak. Zonguldağa varırsam, çıkıp doğruca memleketime gideceğim" demiştir. Süvari Besim Kaptan'ın bu fena propagandaya hayli canı sıkılmış, Ahmed'i ikna etmeye çalışmışsa da Ahmed karadan vazgeçmemiş, filhakika Zonguldak'ta gemiden ayrılp memleketine gitmiştir.

### Ereğli'de vaziyet

Dün Ereğli'de Şadan vapurunun kurtarılmasına çalışılmıştır. Kaplan, Zonguldak ve Galata şilepleri, Gemi Kurtarma şirketi mütehassısları tarafından muayene edilmiş, üçünün de yaraları tetkik edilerek kurtulmalarına imkan bulunmadığı neticesine varılmıştır. Geyve tahlisiye gemisi, Mete şilebinin kurtarılması için çalışmaktadır.



Limanların olmayışından nice gemiler denizin azgın dalgalarına dayanamayarak karaya düştüler.





İkbal ve Bartın Şilepleri

### Tüccar Sadeddin diyor ki.

Ereğli'de Millet vapurunun batması, müteaddid vapurların karaya oturması, birçok motörlerin parçalanmasıyla neticelenen deniz faciasını mahallinde gören Ereğli'de kömür ticareti yapan Sadeddin de bu acıklı hikâyeyi şöyle anlatmıştır:<sup>(144)</sup>

- Böyle felâketli anlarda vapurlar karaya giderken düdüklarını gemilerin direklerine bağlayarak bunu daimi surette öttürürler. Beşi çeyrek geçe ilk düdük sesi başladı. Bu Millet vapurunun düdüğüydü. Sonra Şadan, Kaplan, Yunan bandıralı Nimikas vapurları da düdüklarını öttürmeye başladılar. Millet vapuru düdük öttürerek kalkmak istedi. O sırada yüklü olarak civarında bulunan Nimikas vapuruna bindirdi. Besim Kaptan arkadaşımıdır. Akşam beraberdik. İhtiyatlı bir kaptandır. Kendisi biraz da rahatsızdı. Kaptan bu tehlikeli komşuların yanından kalkıp daha açıklara demirlemek istiyor, fakat o sırada geminin kıçüstü gittiği fark ediliyor.

Besim Kaptan hemen geminin muayenesini emrediyor; Üç ve dört numaralı ambarların yarıya kadar suyla dolduğunu, suların kazan dairesine girmekte olduğunu fark ediyor. Boğulmamak için karaya bindirmek üzere vapuru çeviriyorlar. Fakat maalesef gemi karaya 500 metre kadar mesafedeyken birdenbire batıyor.

Sabahın alaca karanlığında onun yalnız bacasıyla direği gözükiyordu. Bilahare Sümer vapuru da gelerek karaya bindirdi. Bunları Mete ve İkbal şilepleri takip etti. Yalnız başka yerler varken tayin edemediğimiz bir sebepten dolayı Zonguldak vapuru da Kaplan vapurunun yanına

144) Ereğli Faciasından Yeni Ayrıntılar, 8 Ocak 1939, Cumhuriyet Gazetesi

geldi ve orada karaya oturdu. Busuretle Şadan ve Kaplan vapurları, dalgaların tesiriyle birbirine çarparak harap oldular.

Tan vapuru dün kurtarıldı. Mete vapuruyla İkbal vapurunun kurtarılmasına çalışılıyor. Faciadan evvel limanda Bakır ve Anadolu şilepleri vardı. Bunlar fırtına koparken kalktılar. Şule, Sakarya ve Samsun kaldılar. Samsun gitmek istedi, fakat Bababurnu açıklarından geri döndü. Boğulanlardan yedisinin cesedi bulundu.”

### **Zonguldak'ta**

Ereğli'de bu facia cereyan ederken Zonguldak'ta da sert hava bütüm hızıyla limanı altüst etmiştir. Fırtına esnasında burada Sadızkâde Aslan Kaptan'ın Sakarya, Barzılay'ın Refah ve Sadızkâdeler'in Suad şilepleri bulunuyordu.

Hava patlayınca süratli ve mukavemetli bir vapur olan Sakarya derhal denize açılmış ve havayı Açık denizde karşılamıştır. Suad ve Refah'ın akıbetleri hakkında bir haber yoktur. Kaplan ve Atilla şileplerinin akıbeti hakkında da kesin bir bilgi bulunmamaktadır.

### **Adeniz'deki şileplerimiz**

Akdeniz'de Müttefiklerde kalan dört vapurumuzdan tam haber alınmıştır. Bunlardan Demir ve Mete şilepleri Barcelona'da, Tan ve İnal da Afrika Loran'da bulunmaktadır. Demir krom, Mete çimento, Tan da muhtelif eşya yüklü olup, İnal boştur. Bu şilepler bir iki güne kadar yola çıkacaklardır.

Evvelki gün limanımıza gelen Şadan şilebi katile haricinde Afrika'ya seyrederken kabileyi kaçırmış ve tek başına seyrederken yolu üzerinde bir İngiliz muhribine tesadüf etmiştir.

Türk bayrağı taşıdığından dolayı İngiliz Muhribi gemiyi tanıyınca, kendisini takip etmesi işaretini vererek Sicilya açıklarından geçirmiş ve Ege Denizi'nde bırakmıştır. Geminin telsiz lambaları yandığı için, Şadan şilebi'nden ancak Çanakkale'ye vardıktan sonra haber alınabilmiştir.<sup>(145)</sup>

### **Karadeniz'de bir facia;**

#### **Vapurun mürettebatından hiç kimsenin kurtulamadığı haber veriliyor.**

Şimdiye kadar 2 cesed bulundu.

Sinop 25 (A.A.) – Tuz yüklü olarak Trabzon'a gitmekte olan Kızılırmak vapuru evvelki akşamki fırtınada Sinop yarımadasının Çukurbağı civarında kayalara çarparak parçalanmıştır. Mürettebatından hiçbiri kurtulamamıştır.<sup>(146)</sup>

Kaza şu suretle meydana gelmiştir; Sinop civarında avlanmaya çıkan bir avcı sahilde vapurun enkazına benzeyen bazı cisimler görerek durumu Sinop Liman Başkanlığı'na haber vermiştir. Liman Başkanlığı tarif edilen yere derhal müfreze göndererek inceleme yaptırmış ve bu enkazın Kızılırmak şilebine ait olduğunu meydana çıkartmıştır.

Vapur baştarafı yukarıda olmak üzere kayalara bindirerek batmış halde bulunmuştur. Keyfiyet derhal İstanbul Liman Başkanlığı'na bildirilmiştir.

145) Akdeniz'de Şileplerimiz, 2 Temmuz 1940, Yeni Sabah, S.4

146) Karadeniz'de bir Facia, Kızılırmak Vapuru Sinop Civarında Kayalara Çarparak Battı, 26 - 27 Aralık 1939, Akşam Gazetesi, s.1 - 5 ve 1 - 10.



### Vapurun uğradığı son iskele

Kızıllırmak, İnhisarlar İdaresi namına İzmir'de Çamaltı Tuzlası'ndan tuz yükleyerek muhtelif Karadeniz limanlarına götürmek üzere on gün evvel İzmir'den hareket etmişti. Son olarak ayın 21'inde İnebolu'dan bir az ötedeki Meset İskerlesi'ne tuz çıkartmış, buradan 22 Aralık akşamı Catalzeytin'e ve Ayancık'a uğramak üzere ayrılmıştır.

Fırtınanın şiddetinden adanın Feryad Burnu civarında dik kayalıklarla çevrili sahile çarparak batan Kızıllırmak vapunun mürettebatından dört tayfanın cesedi Fenere giden patika yolu kenarında bulunmuş ve cesedler hastaneye kaldırılmıştır. Bunların, dalgalarla pençeleşe pençeleşe yardımsızlıktan ve soğuktan öldükleri zannedilmektedir. Deniz bir sükûnet bulunduğu motörlerle kaza mahalline gidilerek araştırmaya başlanmıştır.

Öğrendiğimize göre batan Kızıllırmak vapuru Kırzâde firmasına aittir. 4,500 grt'dir. Vapurun Birinci Kaptanı Hasan Şakir, İkinci Kaptanı Yusuf Mehmed, Birinci Çarkçısı da Şevket Hasan'dır. Vapurun 20 mürettebatı olduğu bildirilmiştir.

Ölenlerin isimleri şöyledir: Süvari Hasan Şakir, İkinci Kaptan Yusuf Mehmed, Birinci Çarkçı İbrahim Yeşilkaya, İkinci Çarkçı Şevket Hasan, Güverte lostromosu Mehmed Memiş, Gemici Hakkı Memiş, Büyük Mithat, Hürşit Ömer, Hasan İsmail, Ali Mustafa, Makine lostromosu Refik Kaya, Yağcı Ali Rifat, Ateşçi İsmail Salih, Hasan Muharrem, Ali İsmail, Numan İsmail, Lütfi Mehmed, Kömürcü Mehmed Ali, Hasan Ali, Necmeddin Abdullah.

Geminin süvarisi Hasan Şakir eski ve tecrübeli kaptanlardandır. Balat'ta, Pastırmacı Yokuşu'nda İkinci Kaptan Ahmed Yusuf, Kandilli'de Yeni Mahalle'de, Baş makinist İbrahim Yeşilkaya Samatya'da Etyemez'de Sultan Çeşmesi semtinde, tayfadan İsmail ile Muharrem ise Çeşmemeydanı'nda oturmakta idiler.

### 200 bin lira zarar

Kızıllırmak vapuru, Denizyolları acentesi tarafından Türk Şilepçilik Şirketi'ne satılmıştı. 4,500 tonilato olan vapur, bir defasında 40 bin, bir defasında 60 bin olmak üzere 100 bin liralık onarıma tâbi tutulmuştur. Gemi sigortasızdı. Şirketin en büyük şileplerinden biri olduğu, İnhisarlar namına Karadeniz'e tuz sevkine tahsis edilmişti. Kızıllırmak şilebinin yüküyle birlikte kıymeti 200 bin Türk lirası olarak hesap edilmektedir.

Kızıllırmak Vapuru mürettebatından dört gemicinin cenazeleri başta Vali olmak üzere Sinop halkının omuzlarında ebedî istirahatgâhlarına götürülmüştür.

## Deniz Ticaretinde Devlet Armatörlük Şirketi Sosyete Şilepçilik A.Ş.'nin satın alınma işi

1938 senesinde Sosyete Şilepçilik adıyla bir şirket teşkil edilmiştir. Bu şirket, Denizbank, Etibank, Türk Ticaret Anonim Şirketi esas hissedar olmak üzere kurulmuş ve bir kaç şahıs da hissedar yapılmıştır ve bu üç büyük hissedar ceman 750 bin lira koymuşlardır.



1940 yılı ortalarında ise şirketin satın alınmak suretiyle feshine karar verilmiş ve şirketle ilgili Büyük Millet Meclisi'nde hayli fırtınalar kopartan tartışmalar ve Encümen toplantıları cereyan etmiştir.

Karaköy - Galata  
rhtımları  
Kaynak - Photo  
Français

Münakalât Vekâleti'nin kararıyla satın alınmasına karar verilen Sosyete Şileb A.Ş.'ye ait vapurların satın alma işlemleri, 2 Temmuz 1940 tarihli habere göre<sup>(147)</sup> Devlet Denizyolları İdaresi tarafından geliştirilmekteydi.

147) Sosyete Şilebin Satın alınma İş, Yeni Sabah, 2 Temmuz 1940 S.2



Şirkete ait gemilerden Demir şilebi Akdeniz'den gelir gelmez Sosyete Şilebçilik İdare Meclisi bir toplantı yaparak teklif edilen fiyat üzerinde görüşülecek ve kuvvetle tahmin edildiğine göre şirketin feshine karar verilecekti.

Gazetelerdeki haberlere göre; Şirketin en yeni ve en büyük gemisi olan Bakır şilebinin son günlerde Midilli civarında karara oturarak hasara maruz kalması yüzünden geminin teslim işinin bir müddet gecikeceği zannedilmektedir. Denizyolları İdaresi gemiyi onarım yapılmadan teslim alması halinde genel kıymet değeri üzerinde bir miktar onarım ücreti derecesinde tenzilat yapılacaktır.

TBMM Bütçe Encümeni 21 Mart 1940 günkü toplantısında fesh kararını görüştü ve "Bütçe Encümeni Mazbatası" hazırlandı.

Bu mazbata şöyleydi:

*T. B. M. M.  
Bütçe Encümeni 21 Mart 1940  
Mazbata No. 44  
Esas No. 1/273*

Yüksek Reisliğe

Devlet Denizyolları İşletme umum müdürlüğü 1939 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılması hakkında Başvekâletin 17 Ekim 1939 tarih ve 6/5923 sayılı tezkeresiyle Yüksek Meclise sunulan kanun lâyihası encümenimize tevdi buyurulmakla Münakalât Vekâleti müsteşarı ve Maliye vekâleti namına Bütçe ve Malî Kontrol Umum Müdürü hazır oldukları halde okundu ve konuşuldu.<sup>(148)</sup>

Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'nün senevi 150 bin tona varmakta olan ihrakiyesini temin için kömür naklettirecek elinde gemi bulunmamasından hususî şilep sahiplerine yüksek navlunlar ödemekte olduğundan gerek bu ihtiyacını daha ehven şeraitle temin ve gerekse ticaret emtia ve hamulesi nakliyatında kullanmak ve ileride Devletin teşkil edeceği şileb filosunun esasını kurmak gibi faide ve maksadları husule getirebilmek üzere Sosyete Şileb A.Ş. adıyla ve 3 milyon lira sermaye ile kurulmuş olan Türk anonim şirketinin ve sermayesinin nominal kıymetleri üzerinden satın alınması derpiş edilmiş ve bu maksadla mezkûr Umum Müdürlük bütçesine icab eden tahsisatın konması için bu lâyihanın hazırlandığı anlaşılmıştır.

Encümenimizce yapılan tedkiklere ve alınan izahlara nazaran adı geçen şirketin hissedarlarını mülga Denizbank, Etibank, Türk Tecim Anonim Şirketi'yle üç hakikî şahıs teşkil etmekte ve hissedarlarca sermayenin dörtte biri tamamen ödenmiş bulunmakta olup mülga Denizbank'ın hisseleriyle yine Denizbank tarafından ödenmiş ve anonim şirketlerinin teşkili hakkında ticaret kanununun hissedarların miktarı hakkındaki hükmün yerine getirilmesi maksadıyla üç şahıs namma muvazaa suretile kaydedilmiş bulunan hisseler 3633 sayılı Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları Umum Müdürlükleri teşkilât ve vazifelerine dair olan kanun mucibince Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne intikal etmiş ve İcra Vekilleri Heyetince ittihaz edilen bir karar ile Etibank'a aid hisselerin de mezkûr müdüriyete usulü dâiresinde intikali temin edildiği görülmüştür.

148) TBMM Tutanakları, T. B. M. M. Bütçe Encümeni 21 Mart 1940

Türk Tecim Anonim Şirketi'nin hisselerine gelince: Bu şirketin de esas hissedarı İş Bankası olup bu şirketin hakikî şahıslar elindeki hisse senedlerinin muvazaalı olduğu, bunların hâmil oldukları hisse senedleri de halen İş Bankası'nın elinde mahfuz bulunduğu anlaşılmış ve bu hisselerin mubayaasında da bir müşkülâta, tesadüf edilemeyeceği izah edilmiş olduğundan Encümenimiz 3633 sayılı kanunun 32.nci maddesine tevfikân ihraç edilecek bonolar hasılından 520,780 lirasının mezkûr müdüriyetin 1939 malî yılı bütçesine varidat ve tahsisat kaydı suretile satınalma işinin teminini muvafık görmüş ve teklif edilen layihanın aynen kabulüne karar vermiştir.

Umumî Heyetin tasvibine arz edilmek üzere Yüksek Reisliğe sunulur.

Reis  
Kırklareli Milletvekili  
B.Denker

Encümende verilen izahata nazaran: Sosyete Şilepçilik Türk Anonim Şirketinin hissedarlarından biri de Türk Tecim Anonim Şirketi olup bunun azamî hissesi İş Bankası'na, bakiyesi şahsan İş Bankası Yönetim Kurulu üyesi ve milletvekili olan Fuad Bulca, Muammer Eriş ve Bedri Bey'e aitti.

**25 Mart 1940 günkü TBMM toplantısında "Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanlan lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/273)" tartışılarak karara bağlandı.**

**"Görüşmelerin en hararetli geçen safhasını Sosyete Şileb Şirketine yönelik eleştiriler oluşturdu."**

Şirket hakkında söz alan Minasa Milletvekili Refik İnce şu değerlendirmeyi yaptı; "Devlet bir zamanlar lüzum görmüş Sosyete Şilep diye bir tesis vücude getirmek istemiş. Denizbank'ın bütçesine para koymuş, Etibank'ın bütçesine para koymuş, Türk Tecim Anonim Şirketi diye bir şirketle hissedar olmuş, diğer üç şahsiyeti de iştirak ettirmek suretile anonim şirketlerin istemiş olduğu kanunî beş kişilik kadroyu doldurarak Sosyete Şilep diye bir maksadı mahsus etrafında toplanan müesseseyi vücuda getirmiştir. Bu, 1938 senesi başlarında olmuş. Arkasından Denizyolları İşletme Kanunu çıkmış. O teşekkülün yapacağı vazifeyi, bu kanunla, Devlet Denizyolları'nın yapmasının daha muvafık ve kabil olacağı görülmüş. Fakat orta yerde yine kanunla teşekkül etmiş bir şirket vardır. Onu da kanunla bozmak lâzım gelmiş. Binaenaleyh mevzuatı kanuniye ile telife medar olmak üzere bu kanun Büyük Millet Meclisi'ne sevk edilmiş.

Bu kanunun leh ve aleyhinde söz söylemekten ziyade bilhassa tebarüz ettirmek istiyorum ki, bu Sosyete Şilep meselesi iktisadî ve ticarî bir mevzudur. Hiç şüphe etmiyorum ki, bu kanunun esasî bidayeten tedvin edilirken tabiatile Bütçe encümeninden geçmiş olacağı gibi iktisad encümeninden de geçmiştir. Tabii bunun tadili ve tefsiri hallerinde de evvelce hangi encümenlerden geçmişse tadil ve tefsirin de o encümenlerden geçmesi lâzımdır.

Bu bakımdan yalnız Bütçe encümeninin hesaba taallük eden ihtisasından başka ayrıca taalluk ettiği ihtisas encümeninin de ihtisasından istifade edilmesi dolayısıyla müsaade ederlerse bir defa da iktisad encümenine gitsin. Zaten dahilî nizamname mucibince ihtisas encümeninden geçmesi lâzımdır.

Maruzatım dahilî nizamnamece de müeyyed olduğu için ayrıca taksir vermeğe lüzum görmedim."



Kocaeli Milletvekili Salâh Yargı, bu eleştirel konuşma üzerine itirazda bulunarak, söz almış ve şunları söylemiştir; “ Hükümetten gelen lâyiha, Münakalât Vekâleti bütçesinde değişiklik yapılmasına daırdır. Yoksa Sosyete Şilebin ne tasfiyesi ne ortadan kalkması, ne de işletilmeyip bu kanunla Devlet Denizyollarına devrini doğrudan doğruya istihdaf eder bir kanun değildir. Ulaştırma Bakanı sorumlu bakan odur.

Devlet Denizyolları işletme bütçesinden bir tahsisat istiyor. Devlet Denizyolları İşletme İdaresi'nin kanununda bono ihracına salâhiyeti vardır. Bu salâhiyete atfen, 500 küsur bin liralık bir tahsisatın, cari yıl bütçesine konulması bu kanunla isteniyor. Fakat bu paranın istenmesinin esbabı mucibesi; Sosyete Şilep diye bir anonim şirket var, bu şirket buyurdukları gibi, bizim mazbatamızda ve Hükümetin esbabı mucibe lâyihasında da izah edildiği veçhile, eski Denizbank ve Etibank ile İş Bankası'nın tesis ettiği Türk Tecim Anonim Şirketi tarafından ve bir de ticaret kanunu hükmünü yerine getirmek için diğer üç şahsı müşahhas tarafından bir anonim şirket kurulmuş. Görülüyor ki bu şirketin, çıkan kanunla, Denizbank hissesi, Deniz Yolları İşletmesi'ne intikal etmiştir.

Etibank hisselerini de bu idareye vermeğe karar vermiş. Hususî bir şekilde elde edilen malûmata veyahud bir nevi karara göre Tecim Anonim Şirketi de nominal kıymet üzerinden kendisinin hisse senedlerini ve nihayet bu şirketin elindeki vaporları buraya devredecek ve bu şirket ortadan kalkacak. Şimdi şu izaha göre vehleten hatıra gelecek cihet; İktisad Encümeni neyi tezekkür edecek?

Sosyete Şilep Anonim Şirketi devam mı etsin diye karar verecek? Bu bir anonim şirkettir. Bu şirketin sermayesinin bir kısmı eski Denizbank'a ve bu gün makamına kaim olan Denizyolları İşletmesine aıdır. Bu müessese, devredeceğim diyor. Bir kısmı Etibank'ındır; O da devredeceğim diyor.

Üçüncü mühim sermayedar olan Tecim Anonim Şirketi de oraya vermeği isterse, bunlara rağmen İktisad Encümeni, devam etsin diye karar verirse bu karar, bu anonim şirketin devamı faaliyetini icap ettirir mi?

Bu itibarla bu mesele bir tahsisat talebine mütedairdir ve bu iş de gerek dahilî nizamname gerek yıllarca cereyan eden muamele itibarıyla, teamülen sırf Bütçe Encümenini alâkadar eder. Bütçe Encümeni bu tahsisatın şu maksadla Devlet Denizyolları İşletmesi idaresinin bu seneki bütçesine konmasını tasvib etmiştir?

Tasvibi âlinize arzedilen cihet de bundan ibarettir. Bu salâhiyet alındıktan sonra olabilir ki, bu Sosyete Şilep Anonim Şirketi alınır veya alınmaz, böyle şeyler de hadis olabilir. Yoksa bu kanunun çıkmasıyla bu tahsisatın konmasıyla bu şirket hemen ortadan kalkacak demek değildir. Amma tahsisatın istenmesine saik olan sebebler bu şekilde izah edilmiştir. Biz bu sebebleri varid görüyoruz ve Encümen bu tahsisatı kabul ederek yüksek tasvibinize arz ederiz diyor. Binaenaleyh, işin diğer Encümene gitmesine taraftar değiliz.”

Tartışmalar ve yorumlar bir süre devam ettikten sonra, Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya söz alarak şu değerlendirmeyi yapmıştır; “1938 senesinde Sosyete Şilep adıyla bir şirket teşkil etmişler. Bu şirket Denizbank, Etibank, Türk Ticaret Anonim Şirketi esas hissedar olmak üzere kurulmuş ve bir kaç şahıs da hissedar yapılmıştır ve bu üç büyük hissedar ceman 750 bin lira koymuşlar.

Devlet Denizyollarına intikal eden kısım 251, 500 liradır. Diğer üç hissedar da 240, 250'şer lira koymuşlardı. Fakat eşhasa aid olarak da Denizbank Müdürü, aynı zamanda İş Bankası'nın müdürlerinden biri daha bir aza ki, üç hakikî şahsı da hissedar olarak yapmışlardır. Bir meclisi idare de kurmuşlar ve bu şirketin idaresini bu meclisi idareye vermişlerdir.

Şimdi hatırlarsınız Ulaştırma Bakanlığı teşekkül ettikten sonra ulaştırma işlerinin Devlet idaresinde yeniden tanzim edileceğini ve yeni bir hayata gireceğini buradan, bu kürsüden izah etmiştim. Yani münakalât vasıtalarının birleştirilerek işletilmesi bir zarurettir...

Bu meyanda Denizbank'ın, bir idare meclisi teşkil ederek ayrıca işletmekte olduğu bu Sosyete Şilep'in vaziyetini de tedkik ettik. Evvelce Gemi Kurtarma Şirketi vardı. Bu da ayrıca bir idare meclisi teşkil etmişti. Böyle bir takım vaziyetler vardı; tabiatıyla bunları tanzim etmek ve yeni bir nizama bağlamak mecburiyetinde idim."

Antalya Milletvekili Rasih Kaplan bu devlet armatörlük şirketi anlayışı en sert şekilde eleştiren bir milletvekili olmuş ve şöyle demiştir; "Arkadaşlar, münakaşa mevzuu bir kaç safha arzetti. Fakat millet cephesinden arzettiği safhalar pek acı, oraya hiç temas edilmedi."

#### **On senedir ne yaptık?**

#### **On senedir özel şirketleri tasfiye ettik!...**

Şirket kalacakmış, kalmıyacakmış, vapur şirketi imiş, şilep şirketi imiş, onu bırakalım. Fakat 15 senedenberi bu kürsüde mîllete verdiğimiz bir söz vardır; "Denizyolları işini halledeceğiz." 15 senenin 4 - 5 senesini Millî Mücadele senelerine ayıralım. On senedir bu hususta ne yaptık arkadaşlar? On senedir özel şirketleri tasfiye ettik!

Devlet elindeki vapurlar ihtiyacı temin edecek şekle girmedi. Bu sene kışın ben hepiniz namına, Yüce Meclis namına Antalya limanında hicab duydum arkadaşlar.

Şimdi bu şilep şirketinden bahsedilirken utancım daha çok arttı. Bir şirket teşekkül ediyor. Konulan para 750, 000 liradır, amma Maliye Vekâleti 100, 000 küsur Sterlin. (Döviz sesleri) döviz istiyor. Sonra bir meclisi idareden bahsediliyor ki bilmiyorum arkadaşlar, kaç şilebi var bunun?

(Üç şilebi sesleri).

Üç şilebi varmış arkadaşlar, kaç sene olmuş teşekkül edeli? Ya bir sene, ya iki sene. Masraf nedir arkadaşlar? Encümenin birisi yüz bin liraya çıkardı, öteki 30 bin lira dedi. Biri de 80, 000 liraya çıkardı.

Para kimin? Denizbank milletin, Etibank milletin, Sosyete Şilep, o da milletin. Anonim bir şirket olan bir banka, o da milletin. Onun da üzerinde âmme hakkı noktasından murakabe hakkımız vardır, söz söyleyebilir.

Arkadaşlar Denizbank, Sümerbank, Etibank kanunlarının ortaya çıkardığı böyle küçük küçük şirketler var.

Arkadaşlar, bu şirketler faydalı bir amme hizmeti görmüş olsaydı en küçüğünü bile öper, başımıza koyardık. Fakat kurulmuştur, idare meclisine şu şu şu muayyen adamlar aza olmuş, yüz binlerce lira hakkı huzur verilmiş gitmiş, amma ortada ne vapur, var ne şilep!



Bu memleketin nakliyata ihtiyacı var arkadaşlar. Biz nakliyatın teminini istiyoruz. Ne hakla memleketin, milletin parasını meclisi idareye hakkı huzur olarak dağıtıyorlar?

Bu memlekette hiç mi denetleme yok; bu adamlar Meclisten, Meclisin yaptığı kanunlardan da mı korkmuyorlar?

Arkadaşlar demin de arzettim, Antalya'da hicab duydum. Halk haftada üç defa eşyasını rıhtıma indiriyor, vapur bekliyor, gelmiyor. Kışın limana az vapur giriyor, dalga kıran yapamadık, onun için halk rıhtımda kalıyor. Böylece eşyasını orada bırakamıyor, vaziyeti fecidir, yağmur yağıyor, fırtına kopuyor, alıp götürüyor, onun için eşyasını tekrar şehire taşıyor.

Sayın Ulaştırma Bakanı burada vaziyeti çok acı olarak ifade edemediler. Nasraddin Hoca'nın bir hikâyesi vardır. Ulaştırma Bakanımız onu söylemek istediler.

Nasrettin Hoca'nın ailesi ölmüş, mezarının başında demişler ki;

- Nasıl bilirsiniz?

Hoca:

- Onu ben bilirim, gömün! demiş (Gülüşmeler).

Ulaştırma Bakanımız da diyor ki; 80 bin lira hakkı huzur verildikten sonra, kanunu kabul edin, iş çok fecidir!

Devlet Denizyolları İşletme Müdürlüğü 1939 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılması hakkındaki kanun oylamasına, 429 üyeden 293'ü katılmış ve oy birliğiyle kanun değişikliği kabul edilmiştir. Böylece Sosyete Şileb Şirketi tarihe karışmış olmaktadır.<sup>(149)</sup>

## Milli Vapurcular Birliği'ne ait 1940 yılı haberleri

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, zaman zaman Milli Vapurcular Birliği üyeleri arasındaki anlaşmazlıklardan olumsuz şekilde etkilenmiş ve sorunların incelenmesi ve çözümü için inceleme komisyonları kurmuştur. Bunlardan 1936 tarihli Encümen seçimlerinde, Standardizasyon Encümenine Fortonzâde Murat, Abdülkerim, Müderris Zühtü, Hüsnüzâde Şinasi, ve Habipzâde Ziya Beyler oybirliğiyle seçilirlerken, Teşviki Sanayi ve Muamele Vergisi Encümeni'ne Mehmet Ali, Tefvik Nizamettin, Şinasi, Kâzım, Aynizâde H. Tahsin ve Kâzım Ziya Beyler seçilmiştir.

Yine ötedenberi "*Ticaretî Bahriye firmalarını pek rahatsız eden ve zarara neden olan vapurcular arasındaki manasız rekabet sorunları gibi sorunları incelemek üzere*" kurulan encümene de Velizâde Mustafa Faik, SadıkHzâde Şevket, Ticaretî Bahriye Müdürü Zeki, Yelkencizâde Lûtfü ve Seyrisefain İşletme Müdürü Burhanettin Beyler seçilmiştir.

Vapurcular arasında zaman zaman ortaya çıkan anlaşmazlıklar ve anlaşmalar müteakip yıllarda da basında yer almıştır.

Akşam'daki "*Türk Armatörleri dün toplanarak bazı kararlar verdiler*"<sup>(150)</sup> ve "*Vapurcular Anlaştılar*"<sup>(151)</sup> başlıklı haberde; "*Uzun zamandan beri deniz nakliyatının bir elde idaresi etrafından yapılan müzakereler olumlu neticeye varmıştır. Vapurcular, esas itibarıyla Türkiye limanları arasında yapılacak deniz nakliyatının bir elden idare edilmesini kabul etmişlerdir.*"

149) TBMM Tutanaklar, 25 Mart 1940 Cilt 9, 1.ci İçtima, 31.ci İnikad TBMM Zabıt Ceridesi.

150) Türk Armatörleri, Hatay Vapuru, Akşam 10 Nisan 1940

151) Vapurcular Anlaştılar, Akşam 7 Mayıs 1940, s.2

*Bu sayede, bazı limanlarda yük almak bahanesiyle muattal vaziyette günlerce bekleyen vapurların, diğer hatlara sevk edilmesi mümkün olacaktır.*

*Vapurcular, Vekâletten takip edilecek hattı hareket hakkında talimat almak maksadıyla dün akşam Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir. Heyet, Armatörler Birliği Başkanı Rıza Sadıkoğlu, üyelerden Mustafa Umman, Ali Sohtorik, Muzaffer Pehlivan, Hüseyin Taviloğlu'dan ibarettir."*

### **Hatay Vapuru Tevkif ediliyor**

Bu haberle aynı sütunda Karadeniz'de bulunan Hatay vapurunun Zonguldak'tan sonra Köstence'ye sefer yapması üzerine geminin tutuklanması kadar giden bir olayın haberi yer almaktadır.

Hatay vapurunun acentesi alâkadar makama müracaat ederek Hatay'ın Köstence'de mal yüklediğini, bu malları transit olarak İstanbul limanından geçirecek Hayfa'ya götüreceğini bildirmiştir.

Özel kararnameye göre, yabancı sulara sefer yapacak bir türk vapurunun limanda teşekkül eden komisyon vasıtasıyla Münakâlat Vekâleti'nden (Ulaştırma Bakanlığı) müsaade alması gerekmektedir.

Hatay vapurunun böyle bir müsaadeyi hâlâ almadığı anlaşılmıştır. Gerek Beşinci Şube, gerekse Liman Kontrol Teşkilâtı, kendilerine bilgi vermeden yabancı limanlardan yük alması nedeniyle Hatay'ın tutuklanması için emir almışlardır!<sup>(11)</sup>

### **Bakır Şilebi Marsilya'ya gitti**

Birdiğer haberde Münakâlat Vekâleti'nin Bakır şilebinin Türk suları dışına sefer yapmasına izin verdiği belirtilerek, Bakır şilebinin Marsilya'ya müteveccihen hareket ettiği belirtilmektedir.

### **Boğazdan geçerken durdurularak tahkikata başlandı**

Türk vapurların harice sefer yapması için Hükümetten izin alması lâzım gelirken Hatay Şilebi müsaade almadan Köstence'den Hayfa için mal yüklediğinden, Boğazdan geçerken durdurularak soruşturmaya başlanmıştır.

Bu olay etrafında zabıtaca yapılan inceleme henüz sonuçlanmamıştır. İnceleme bittikten sonra sevrak müddeiumumiliğe verilecek ve vapurun limanda tutuklanması icap ederse, bunun için sulh ceza mahkemesine müracaat edilerek tutuklama kararı alınacaktır.

Dün müddeiumumilikten yaptığımız inceleme nazaran, belirttiğimiz şekilde vapurun tutuklanması için henüz adliyece bir teşebbüste bulunulmamış ve mahkeme kararı alınmamış olduğu cihetle, Hatay vapuru halen tutuklu değildir. Ancak içindeki yükü yabancı limanlara götüremez. Evrakın bugün Adliye'ye verilmesi beklenmektedir.<sup>(152)</sup>

152) Boğazdan Geçerken Durdurularak Tahkikata Başlandı, 25 Nisan 1940, Akşam Gazetesi



### Hatay Vapuru Sahibinin Muhakemesi

Hatay şilebi sahibi ve kaptanı Osman Marmara'nın dün Asliye Yedinci Ceza Mahkemesi'nde başlanan davasında, iddianameye nazaran Osman Marmaralı, İzmir Esnaf ve Ahali Bankası'na ait pamukları Köstence'ye götürüp, oradan Sümerbnk'a ait selülozları İzmit'e götürmek şartıyla yabancı limana sefer yapmak üzere Münakalât Vekâleti'nden müsaade alarak, pamuk yükünü Köstence'ye götürmüş, fakat oradan selüloz yükleyeceği yerde başka bir şirkete ait keresteyi Hayfa limanına götürmek üzere hareket etmiş ve İstanbul limanı'nda tevkif edilmiştir. Bu suretle hareketine uyan Milli Koruma Kanunu'nun 36.cı Maddesi uyarınca cezalandırılması isteniyordu.

Sanık Osman Marmaralı mahkemede kendisine isnad olunan suçu reddederek:

- Ben yasalara aykırı hareket etmedim. Verilen müsaade ve muntazam evrakla İzmir'den aldığım pamuk yükünü köstence'ye götürdüm. Orada bir müddet beklediğim halde Sümerbank'ın selülozları gelmedi. Daha evvel anlaşma yaptığım şirket de beni sıkıştırdığı için o şirkete ait keresteleri vapuruma yükleyip İstanbul'a geldim. Buradan Hayfa'ya gitmek üzere müsaade alacaktım, fakat vermediler.

Ben de kesreteleri bir türk limanı olan İskenderun'a götürüp tahliye ettim. Sellülozları getirmemek yüzünden Sümerbank'la aramızda çıkan anlaşmazlık hühkuki bir meseledir. Hareketimde yasalara aykırı bir taraf yoktur, demiştir.<sup>(153)</sup>

### Türk Armatörleri Birliği ile Ulaştırma Bakanlığı arasındaki anlaşma

Türk limanları arasında yapılacak taşımacılığın tek elden idare edilmesi için Türk Armatörleri Birliği ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 1940 yılı başlarında sürdürülen görüşmeler olumlu bir şekilde tamamlanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı, armatörler heyetine, böyle bir teşebbüsün Türk vapurculuğu için iyi netice vereceğinin ümit edildiği bildirdiğinde heyet İstanbul'a döner dönmez, yapılan görüşmeler hakkında birlikteki armatörlere açıklama yapmışlardır.

Bu arada armatörler arasında anlaşmazlık çıktığı hakkındaki söylentilerin asılsız olduğu da beirtilerek, nakliyatın tek merkezden idaresini esas itibarıyla kabul ettiklerinden, uygulamaya başlanmıştır.

İlk iş olarak Türk Armatörleri Birliği, Denizyollarının ihrakiye taşımacılığı yapabileceğini ilan etmiştir. Denizyolları İdaresi'nin senelik kömür nakliyatı yıllık 200,000 tondur.<sup>(154)</sup>

**Sakarya Vapuru'ndan elân haber yok!  
İtalya ve İngiliz makamlarına da resmi müracaat yapıldı.  
Gemi Sadızkâde firmasına aitti.**

Güney limanlarımızda birikmiş olan ticarî eşyayı getirmek üzere bundan on beş gün önce İstanbul limanından ayrılmış olan Sadızkâdelerin Sakarya vapurundan hiçbir haber alınamamıştır. Gemi önce Çamaltı Tuzlası'na gitmiş ve bir miktar tuz yükledikten sonra 30 Ağustos günü Güney limanlarına müteveccihen hareket etmiştir. Geminin şimdiye kadar İskenderun'a varıp yükünü boşalmış olması beklenmektedir.

153) Hatay Vapuru Sahibinin Muhakemesi, 21 Mayıs 1940, Akşam Gazetesi

154) Armatörler, Denizyollarının kömürlerini nakledecekler, Akşam, 19 Mayıs 1940.

İtalyan ve İngiliz makamlarına müracaatı yapılan geminin süvarisi Ahmed Kaptan'dı. 3,300 tonluk olan gemi sahipleri sigortalı değildir ve gemi hayli yaşlıdır.<sup>(155)</sup>

## Türk Armatörleri Birliği'nin çalışmaları

Türk armatörleri ticarî rekabete rağmen, daima birbirlerine destek olan ve yardıma koşan bir toplum olduğunu her vesile ile ispat etmiştir.

Özellikle felakete uğrayan gemi personeline yardıma koşarlardı.

1937 Kasım ayında batan Hisar Vapurunun personeli için de Cumhuriyet Gazetesinde bu şekilde bir kampanya açılmıştı.

29 Birincikanun 1937 haberde bu kampanyayla ilgili yardımların son durumu liste halinde verilmektedir.

### Etkin olan armatörler kimlerdi

Hisar vapurunun batmasıyla meydana gelen felaket üzerine gemiyle vefat eden gemi personelinin ailelerine yardımda bulunmak üzere Cumhuriyet Gazetesinde başlatılan kampanyaya Hakkı Denizaşan başkanlığında kurulu komite vasıtasıyla para yardımları gelmiştir.

Bir süre devam eden kampanyanın 29 Birinci Kanun 1937 günkü sonuçlarına göre;

Armatör Kalkavanoğulları .....	500 lira
Armatör Benjamin ve Armatör Barzilay .....	250 lira
Armatör Hakkı Taviloğlu .....	100 lira
Kömür tüccarı Van der Zee .....	100 lira
Armatör Hakkı ve eşi Neriman Denizaşan .....	100 lira
Zonguldak Vapurculuk şirketi .....	100 lira
Türkiye Şeker Fabrikaları direktörlüğü .....	100 lira
Armatör Mustafa Cemal ve oğlu .....	50 lira
Tüccar Hayri Araboğlu .....	50 lira
Deniz Müteahhidi Yakub Yıldırım .....	150 lira
Zonguldakta Deniz Müteahhidi Zihni .....	45 lira
Kömür tüccarı Paskalidis .....	45 lira
Komisyoncu Şevket Manioğlu .....	100 lira
Fehmi Sadıkoğlu .....	10 lira
Mustafa Şenses .....	5 lira
Asım Tezcan .....	5 lira
Mavnacılar Cemiyetinden Mehmet Duru.....	1 lira
Yüksek Mühendis Mektebi profesörleri ve talebesi .....	34,37 lira

155) Sakarya Vapurundan elân bir haber yok 12 Eylül 1940, Yeni Sabah Gazetesi



### Türk Armatörleri Birliği'nin Kongre haberleri

Türk Armatörleri Birliği dahil, Türk ticaret gemilerine ait haberlerin 1920 - 1950 gibi yıllar boyunca gazetelerde birçok kereler birinci sayfalardan verilmesi dikkat çekicidir. Basının denizciliğe böylesine önsıralardan önem vermesinin bir nedeni, karayolu ulaşımının çok yetersiz olduğu Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığı için tek ulaşım imkanının gemiler olmasına ileri gelmekteydi.

Türk Armatörleri Birliği yaptığı toplantıları basına yansıtıyor veya kongreleri gerek haber olarak ve gerekse resmi ilanlarla gazetelerde yerliyordu.

### Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Şubat 1940 Olağanüstü İdare Heyeti toplantısı



Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Şubat 1940 günkü Olağanüstü İdare Heyeti Toplantısı'nda 5 olan yönetim kurulu üyesi sayısının 7'ye yükseltilmesine karar verilmiştir.

Asil ve yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şöyledir:

Başkan	: Rıza Sadıkoğlu
Muhasib	: Ali Sohtorik
Kâtib	: Vehbi Aldıkaçtı
Üye	: Abdi Vehbi Dural
Üye	: Mustafa Umman
Üye	: Adnan Barzılay
Üye	: Muzaffer Pehlivan
Yedek Üyeler	: Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan, Şevket Manioğlu, Faik Zeren.

Bu toplantıdan ikigün sonra, yani 16 Şubat 1940 günü Olağan Genel Kurul Kongresi yapılmış asil ve yedek idare heyeti seçimi sonunda Abdi Vehbi Dural, Rıza Sadıkoğlu, Vehbi Aldıkaçtı, Rıza Sadıkoğlu, Adnan Barzılay, Muzaffer Pehlivan, Mustafa Umman, Ali Sohtorik asil üyeliklere; Ahmet Behçet Müezzinoğlu, Ferit

İnal, Faik Zeren, Şevket Manioğlu, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan yedek üyeliklere ve Lütfü Yelkenci murakıplığa seçilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Temmuz 1940 tarihinde birkez daha senelik genel kongresi yaptığı görülmektedir. Kongreyle ilgili haberler 6 Ağustos 1940 tarihli gazetelerde yer almıştır.

Türk Armatörleri Birliği'nin bu Kongresi'nde asil ve yedek idare heyeti seçimi sonunda Başkan - Rıza Sadıkoğlu, Başkan Vekili - Hüseyin Tavil, Katib - Ali Sohtorik, Muhasib üye - Muzaffer Pehlivan, Üyeler - Adnan Barzılay, Lütfü Yelkenci, İsmail Kalkavan, Abdi Vehbi Dural murakıplığa seçilmiştir.





### 21 Temmuz 1941 Türk Armatörleri Birliği Toplantısı

Türk Armatörleri Birliği heyeti umumiyesi Birlik Merkezinde toplanmıştır.

Armatörler arasında bir müddetten beri bazı dedikodular olduğundan bu toplantıya büyük önem veriliyordu. Bu nedenle toplantıya katılım yüksek olmuştur.

Başkanlık divanı seçiminden sonra Birliğin kömür tahmil ve tahliyesi işinin tacili için girişimde bulunulduğu ve yüksek derecede olumlu netice alındığı ve nöbet yönteminin değiştirilmesine vesile verildiği, navlun tarifesinin yerine geçmek üzere teşebbüs yapıldığı fakat henüz bir sonuç alınmadığı, dış seferlere devam etmek için müsaade alındığı gözönüne konulduktan sonra, bilhassa vapurlarda üçüncü zabıt bulunmasındaki müşkülât üzerinde durulmakta ve bunun için hyapılan girişler anlatılmıştır.

Kömür nakil ve yük işleri hakkında açıklamanın yer aldığı raporda, bilhassa bunker fiyatlarının artması dolayısıyla navlunlara yapılacak zammın yakında onaylanacağı da açıklandı.

İdare Heyeti karasularımız dışındaki II. Dünya Harbi koşulları nedeniyle karasularımızda sefer yapacak gemilerin dahi harb sigortası yapmakla yükümlü kılınmasının ilgili makamlara önerilmesine karar verildi.

Rapor konusunda söz alan iki armatör idare heyetini eleştirerek daha etkili çalışma yapmalarını söylemişlerdir.

Kozluca Han'da yapılan 21 Temmuz 1941 tarihli Türk Armatörleri Birliği toplantısı. Ortada görülen kişi Lütfü Yelkenci, sağındaki Hüseyin Tavil. En sağdaki Rıza Sadıkoğlu.



Müteakiben yeni yönetim kurulu seçimi yapılmış ve Ali Sohtorik, Rıza Sadıkoğlu, Hasan Mete, İsmail Kalkavan, Hüseyin Tavil seçilmişlerdir.<sup>(156)</sup>

### 26 Temmuz 1941

#### Türk Armatörleri Birliği'nin Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 21 Temmuz 1941 günkü Olağan İdare Heyeti Toplantısı'nda intihab edilen asil ve yedek azalarla hesap murakabının isimleri ve Nizamnamemizin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şöyledir:

Başkan - Lütfü Yelkenci	Başkan Vekili ve Muhasib - Ali Sohtorik
Kâtib - Muzaffer Pehlivan	Üye - Rıza Sadıkoğlu
Üye - Hüseyin Tavil	Üye-İsmail Kalkavan,
Üye - Hasan Mete	Murakıb - Hamdi Selimoğlu,

Yedek Üyeler - Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Abdi Vehbi Dural, Faik Abdüşef, Ferid İnal, Faik Zeren, Şükrü Uzuner, Fehmi Sadıkoğlu

1941'den 1948 yılına kadar basın sayfalarında Türk Armatörleri Birliği'ne ait enazından Kongreleriyle ilgili haberlerde bir duraksama görülmektedir.

#### Türk Armatörleri Birliği'nin 1949 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 12 Eylül 1949 günü yıllık genel kongresi yapılmış asli ve yedek idare heyeti seçimi sonunda Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı asli üyeliklere seçilmişlerdir.

#### Türk Armatörleri Birliği'nin 1950 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 1950 yılı Olağan Yıllık Kongresi 31 Temmuz 1950 günü yapılmış ve İdare Heyeti Asil ve Yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü basında bir ilanla açıklanmıştır.

Bu dönemde İbrahim Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin Başkanı seçilirken, Başkan Vekili - Vehbi Aldıkaçtı olmuştur.

Adnan Kalaycıoğlu, Muhasib; Şevket Manioğlu Kâtib üye seçilmişler ve görevlendirilmişlerdir.

Üyeler; Hamdi Selimoğlu, Ali Sohtorik, Suat Sadıkoğlu; Yedek Üyeler - Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Faik Zeren, Mustafa Umman; Denetçi - Adnan Dede'dir.

#### Türk Armatörleri Birliği'nin 1954 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 1954 yılı Olağan Yıllık Kongresi 23 Temmuz 1954 Cuma yapılmış ve basında yeralan duyurulara göre Olağan Yıllık Kongresi İdare Heyeti Asil ve yedek azalarla yapılan iş bölümü şöyle olmuştur:

Reis - Kemal Sadıkoğlu	Reis Vekili - Bülent Sirmen
Kâtip-İrfan Cerrahoğlu	Üye - Şevket Manioğlu
Üye - Fuat Sadıkoğlu	Üye - Reşit Eskin

156) Kaynak - Cumhuriyet 22 Temmuz 1941.



## Resmi Yazışmalar

İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nün İstanbul Valiliği'ne yazmış olduğu 27 Haziran 1941 tarihli yazıda:<sup>(157)</sup>

"Yüksek Valiliğe,

*Sefaini Ticariye Eshap ve Müstahdemini Cemiyeti infisah etmiştir. Yeniden teşkiline müsaade istenilen (Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği) nin gayesine müşabih ve deniz işlerine ait (Deniz Küçük Nakliye Esnafı Cemiyeti) (Türk Armatörleri Birliği) (Ecnebi Seyrüsfain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti) mevcuttur. Tetkik ve gereği için Hukuk İşleri Müdürlüğüne havale buyurulmasını arz ederim."* denilmektedir. 27.6.1941 tarihli bu yazı Türk Armatörleri Birliği'nin mevcut olduğunu teyid etmektedir.

Hatırlanacağı üzere Türk Armatörleri Birliği'nin Kooperatif ile birlikte bastırıldığı Takvim ve Ajandalarda "Kuruluş" olarak 1941 yılı görünmekteydi. Bu tarihî yanığı Türk Armatörleri Birliği

Liman olmayışından dolayı ticaret gemileri Dolmabahçe önlerine kadar şamandıralara bağlanmak zorundaydılar. Cihangir Yangını sonrası tepelerden Karaköy Koyu'na bakış. Kaynak - Photo Français

157) İstanbul Vilayeti'ndeki ilgili resmi belgelerin tamamı Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Erol Yücel'in çabalarıyla temin edilmiştir.



Başkan Yardımcısı Erol Yücel'in İstanbul Vilayeti arşivinden sağlanan resmî belgeler ışığında 1939 yılı olarak değiştirilmiştir.

Resmî belgelere göre; 17 Mart 1941 tarihinde "Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği" kurulmuştur. Bu birliğin adresi: Galata, Kara Mustafa Caddesi No. 52 idi.



Fotoğraftakiler:  
(Soldan - Oturanlar)  
İsmail Kaptanoğlu,  
Mehmet Ali Çakmak,  
Kâzım Kaptanoğlu.  
(Arka sıra - Soldan)  
Adil Göksu,  
Ziya Kalkavan,  
Muzaffer Divan,  
Mehmet Kaptanoğlu,  
Nuri Baltacıoğlu,  
Lütfi Tekiner,  
Mehmet Şekerci.

Kurucuları: Salih Bağcı, Mehmet Uzunoğlu, Mehmet Kumcuoğlu, Mehmet Kumcu, Mustafa Akıntürk, Mustafa Yazgan, Osman Kumcuoğlu, Hüseyin Öztürk, Cafer Tansel, Ahmet Başer'di. Mehmet Uzunoğlu da başkan seçildi.

"Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği" 24 Mayıs 1945'de adres değişikliği yaptı ve Galata, Yağkapanı Arap Kayyum Sokak Kasap Han No. 2 adresine taşındı.

"Türk Deniz Motorcuları Birliği" ünvanında yer alan "Birlik" kelimesini Dahiliye Vekaleti uygun görmediği için, ünvan değişikliği yapılması zorunlu hale geldi.

24 Şubat 1945 günü Mustafa Akıntürk başkanlığında yapılan Umumi Heyet Toplantısı'nda "Motorlu Ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" adı kabul edildi.

### **Türk Deniz Motorcuları Birliği**

Birlik 17 Mayıs 1944'de Umumi Heyet toplantısı yaptı ve *"Türk Deniz Motorcuları Birliği"* adını aldı. Bu toplantıda Mehmet Uzunoğlu yeniden Reis/Başkan seçildi. Salih Bağcı, Reis Vekili, M. Kadri Topaloğlu - Muhasip oldu. Cemal Uzunoğlu, Osman Çelik, Hasan Yılmaz, Ali Aktaş, yönetim kurulu üyesi, Mustafa Akıntürk, Mehmet Oğuzkan, Mustafa Yazgan yedek üye oldular.

Ünvanında yer alan **"Birlik"** kelimesini Dahiliye Vekaleti uygun görmediği için Ünvan değişikliği yapılması zorunlu hale geldi. 24 Şubat 1945 günü Mustafa Akıntürk başkanlığında yapılan Umumi Heyet Toplantısı'nda *"Motorlu Ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti"* adı kabul edildi.

Bu unvanla ilk Umumi Heyet Toplantısı 25 Mayıs 1945 günü Lütfi Coşkun başkanlığında yapıldı. Başkan Vekili Salih Yağcı, M. Kadri Topaloğlu Muhasip üye idi.

Mustafa Yazgan, Mustafa Işıklar, Ali Aktaş asil üye; Mustafa Akıntürk - 1. Yedek, Cemal Çelik - 2. Yedek, Cemal Pehlivan - 3. Yedek üye idi.

22 Mayıs 1948 günkü Umumi Heyet Toplantısı'na Mustafa Işıklar başkanlık yaptı. Yönetim kuruluna Osman Azmi Karavelioğlu ilkkez bu toplantıda yönetim kurulu üyesi olarak katıldı.

22 Mayıs 1949 tarihli Umumi Heyet Toplantısı üyeler ve yedek üyeler bakımından hayli kabarıktır ve özellik içerir. Bu toplantıda Mehmet Ali Çakmak - Reis, Mahir Dökmecibaşoğlu - Reis Vekili olmuştur.

Azalar ise; Veysel Okan, Ömer Alişoğlu, İbrahim Kalkavan, Mehmet Kaptanoğlu, Şaban Kasar, Şükrü Göksu, Muzaffer Pehlivan, Mehmet Uzunoğlu, Halil Uzuner, Hamdi Savaşkan'dır. Yedek Azalar: Şevki Pırlant, Muharrem Taviloğlu, Aziz Azizoğlu, Şükrü Deniz, Ahmet Mete, İsmail Turan, Osman Azmi Karavelioğlu, Süleyman Kalkavan, Mustafa Işıklar, Hasan Ömeroğlu, Lütfi Koşkun, Naif Tengiz'den oluşmaktadır. Bu tablo Türk Armatörleri Birliği'nin oluşumuna ışık tutması bakımından ciddi bir önem taşımaktadır.

Cemiyet 11 Ekim 1949'da Galata, Ömer Abed Han Kat. 4 No. 21 - 22'ye taşındı ve Telefonu 440452 oldu.

### **Ziya Kalkavan Başkan oluyor**

Cemiyet 27 Haziran 1965 günü Umumi Heyet toplantısı yaptı ve Ziya Kalkavan'ı Başkan olarak seçti. Bu dönemde; Mustafa Aliş, Orhan Deval, Adil Göksu, Kazım Kaptanoğlu, Mehmet Kaptanoğlu, Mustafa Kurtuluş, Muhittin Yenigün, Şükrü Deniz, Fikri Selimoğlu, Hakkı Uzunoğlu, Lütfi Tekiner üye ve Mehmet Şekerci, Tahsin Memişoğlu, Sefer Yağcı, İsmail Kaptanoğlu, Ahmet Aksu, Mehmet Yıldırım, Nusret Pırlant, Ali Pandür, Fikri Karakaya, Muzaffer Divan, Şükrü Aykaş, Osman Cebeci Yedek üye oldular.

*"Motorlu Ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti"* ünvanındaki Cemiyet/Birlik deyimini 34 - 17/072 Kod ile *"Dernek"* olarak değiştirildi.



## Geçmiş zaman olur ki.

**5 Ekim 1938**

### **Bir vapura haciz kondu**

Bir borçtan ötürü Şilepçilik Türk Anonim Şirketi'ne ait İzmir şilebine Boğaz'da elkonulmuştur.

**25 Nisan 1939**

### **Denizyolları İdaresi'nin yeni forsu**

Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne devredilecek deniz nakil vasıtalarının bacalarında "D.B." harflerinden mürekkep karakadırga forsu kalkacaktır. Bu forsun yerine eski Seyrisefain armasının yeniden kullanılması beklenmektedir.

**14 Kasım 1939**

### **Barzılay Şirketi'ne ait Ayakapu römorkörü battı**

Kılavuzluk İdaresi'nin römorkörü dün tophane önünde seyretmekteyken, Barzılay Vapur Acentesi'ne ait Ayakapu römorkörüne bindirmiştir. Müsademe çok şiddetli olduğundan Barzılay'ın römorkörü parçalanmış ve hemen batmıştır. Kaza ani olduğundan içindeki mürettebat denize dökülmüş, etraftan yetişen kayıklar sayesinde zayıat olmamıştır.

### **Millet Vapurunu Batıran Nomikos İstanbul'da**

Karadeniz'de evvelki hafta çıkan fırtınada Ereğli limanında 19 vatandaşın hayatına mâl olan Millet vapuru faciasının sorumlusu Yunan bandıralı Nomikos isimli vapur birkaç gündür İstanbul limanında bulunmaktadır. Gemide müsademedi dolay çok büyük rahne açılmış olup, yaralarının tamiri için bir müddet limanımızda kalacaktır. Geminin tamiri bittikten sonra Deniz Ticaret Müdürlüğü Fen Heyeti tarafından muayene edilecek ve hareketine o zaman müsaade edilecektir.

**12 Kasım 1939**

### **Batık Rize ve Şahin vapurlarının leşleri çıkartıldı.**

İktisat Vekaleti'nin birkaç aydan beri temizletmekte olduğu Amasra Limanı'ndaki ameliye tamamlanmış olup, batıkları temizleyen heyetin başındaki uzman Celal Bey İstanbul'a dönmüştür.

Amasra limanında evvelce fırtına sonucu batan Rize ve Şahin vapurları, yine fırtına nedeniyle limana sığınmak isteyen vapurlara mâni oluyorlardı. Böylece mendireğin karaya yakın olan kısmı tamamiyle temizlenmiş olmaktadır.

### Armatörler Derneği adının iptal edilmesi

Arşivde "34 - 17/072 KOD" numarasına kayıtlı bulunan *Armatörler Derneği*' nin, 17.6.1977 tarihinde yapılan nisapsız genel kurulunda alınan karar uyarınca ve yine Arşivde "34 - 12/122 KOD" numarasında kayıtlı olduğu üzere, "*Türk Armatörleri Derneği*" ne iltihak ettiği anlaşılmıştır.

Türk armatörleri 1926'da başlayan Millî Vapurcular Birliği'nden sonra daima teşkilatlanmak için çaba sarfetmişler ve "*Türk Armatörleri Birliği*" ni takiben ticarî amaçlı dernek veya kooperatifleşme ile etkinlik alanlarını genişletmişlerdir.

İstanbul Vilayeti evrak arşivinde yer alan resmi yazışmalar ve sair belgelerden daha önem arz edenler, bu eser vasıtasıyla kayda geçmesi ve gelecek kuşaklar için araştırma kaynağı olması açısından tarih sırasına göre değerlendirelmştir.

Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği Nizamnamesi 17 Mart 1941 tarihi itibarıyla İstanbul Vilayeti kaydına girmiş ve onaylanmıştır.

Bu Nizamnamenin Birinci maddesine göre "Beş rüsum tonilatodan elli rüsum tonilatoya kadar (50 rüsum tonilato hariç) yük taşıyan buharlı, motorlu ve yelkenli deniz vasıtaları sahibi kimselerden isteyenler derneğe üye olabilmekteydiler."

Beşinci Madde'de kurucular isimleriyle verilmekteydi. Bu maddeye göre; Salih Bağcı, Mehmet Uzunoğlu, Mehmet Kumcuoğlu, Mehmet Kumcu, Mustafa Akıntürk, Mustafa Yazgan, Osman Kumcuoğlu, Hüseyin Öztürk, Cafer Tansel, Ahmet Başer kurucu üyelerdi.

İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nün 4 Temmuz 1941 Tarih ve 26245 Hususi kayıtlı belgesinde şöyle denilmektedir:

"Yüksek Valiliğe,

*Sefaini Ticariye Eshap ve Müstahdemi Cemiyeti infisah etmiştir. Yeniden teşkiline müsaade istenilen (Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği)'nin gayesine müşabih ve deniz işlerine ait (Deniz Küçük Nakliye Esnafı Cemiyeti), (Türk Armatörleri Birliği), (Ecnebi Seyrüsefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti) mevcuttur. Tetkik ve gereği için Hukuk İşleri Müdürlüğü'ne havale buyrulmasını arz ederim.*

Emniyet Müdürü Yardımcısı  
Burhanettin Tüzün"

362

KÜÇÜK DENİZ MOTORLARI NAKLIYAT BİRLİĞİ NİZAMNAMESİ

E S A S L A R

Madde - 1. İşbu nizamnamede yazılı esaslar dahilinde kalmak üzere beş (dahil) rüsum tonilatodan elli (haric) rüsum tonilatoya kadar yük taşıyan buharlı, motorlu ve yelkenli deniz vasıtalarına sahip kimselerden arzu edenler Birliğe girebilirler.

Madde - 2. Cemiyetin adı : (Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği)dir .

Madde - 3. Birliğin merkezi : Yalnızca İstanbulda olup başka yerlerde şube açılmayacaktır .

Madde - 4. Birliğin mevzuatı ve gayesi : Birliğe dahil giren üyelerinin deniz ticaretlerine inkişaf ettirmek için her türlü imkân zarafatı bulunarak üyelerinde kalmak, meslekdaşları arasında daimî tevânin ve tesanüdü temin etmek, ellerinde bulunan vasıtalar ile rezaî ve hususî nakliye ihtiyajlarının temininde delâlet etmek, beraber üyelerinin bilicinde hukuk ve menfaatlarını saklamak üzere hususî mevzuat ve tarafların muvafakatile meslekî ihtilaflarına hak etmek gibi deniselleri alikadar eden her türlü hususât hakkında çalışmaktır.

Madde - 5. Mütessis asaların :

Adı, Soy adı	Baba adı	Doğum yeri, tarihi	Yaş	Ehliyeti, işi	Adresi
Salih Bağcı	Mehmet	İnebeli	324	Türk, motor sahifli, Boğazın Vapur işleri	İskenderiye S. 52
Mehmet Uzunoğlu	Salih	**	308	**	Galata Kara- S. 52
Mehmet Kumcuoğlu	Mustafa	**	315	**	Boğazın Vapur işleri S. 52
Mehmet Kumcu	Ahmet	**	301	**	Boğazın Vapur işleri S. 52
Mustafa Akıntürk	Hüseyin	**	303	**	Galata Kara- S. 52
Mustafa Yazgan	Osman	**	314	**	Galata Kara- S. 52
Osman Kumcuoğlu	Mustafa	**	306	**	Boğazın Vapur işleri S. 52
Hüseyin Öztürk	Mehmet	**	313	**	Galata Kara- S. 52
Cafer Tansel	Mehmet	Ercineon	309	**	Galata Kara- S. 52
Ahmet Başer	Yakup	İnebeli	315	**	Galata Kara- S. 52



### İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nün 4 Temmuz 1941 Tarih ve 26245 Hususi kayıtlı belgesi

Yüksek Valiliğe,  
Ek - 32

İSTANBUL VİLAYETİ  
Emniyet Müdürlüğü

Eki: 3 Nizamname  
3 Kurumelâli evrak

Suber:  
Hususi: 26245  
Umumi: 28717

yüksek Valiliğe .

Sefaini ticariye eshâp ve Müstah-  
demini cemiyeti infisah etmiştir . yeniden  
teşkiline müsaade istenilen (Küçük deniz mo-  
törleri nakliyat birliği) nin gayesine müga-  
bin ve deniz işlerine ait (Deniz Küçük Hakkı-  
yetesizleri cemiyeti) (Türk Armatörler birliği)  
(Ecebeli Seyrüsefain şirketleri ve Armatörler  
cemiyeti) mevcuttur . Tetkik ve gereği için  
Hukuk işleri müdürlüğüne havale buyrulmasına  
arz ederim . 27/6/1941

Emniyet Müdürü Y.  
Burhanettin Tüzün

M. C. 26245 M.  
İSTANBUL VİLAYETİ HUKUK İŞLERİ  
MÜDÜRLÜĞÜ KAYIT NUMARASI  
C. 941/50 27/6/41  
4. 7. 1941

Yeniden teşkiline müsaade edilen (Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği) nin nizamnameleri Hukuk İşleri Müdürlüğü'nce tasdik edilmiş ve Münakâlat Vekâleti'nce de tescili muvafık görülmüşse de ilişik dosya meyanındaki istidaları üzerinde yazılı olan partinin (Menfi) işareti bulunmasına ve Mıntika Ticaret Müdürlüğü'nün mütaleasının alınmamış olmasına göre tescil vesikası verilir verilmeyeceğinin emrû iş'arına müsaade buyrulmasını arz ederim

Emniyet Müdürü Yardımcısı  
A. Demir

Aradayeralan muhtelif yazışmalara ait evraklardan sonra 1 Ekim 1942'de İstanbul Vali Yardımcı imzasıyla Beyoğlu Kaymakamlığı'na gönderilen elyazısı evrakta "Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği Nizamnamesi'ne 31 kuruşluk damga pulu yapıştırıldıktan sonra iadesi" istenmektedir!

### İstanbul Vilayeti Umuru Hukukiye 18 Temmuz 1942 Tarih ve Cevabî 941/50 kayıtlı belgesi

Yeniden teşkiline müsaade edilen (Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği) tamamen 3512 sayılı cemiyetler kanunu şumulü içinde görülmekle nizamnamesi tasdik kılınmış ve mezkûr cemiyet hakkında her ne kadar Partice menfi karar verilmişse de, keyfiyetin bilahare Münakalât Vekâleti'ne arzı üzerine alınan cevapta mezkûr cemiyetin tescilinin lüzumlu ve faideli olacağı bildirilmesi hasebiyle tescilinde bir mahzur görülmemiştir.

Tasvip burulduğu takdirde evrakın Emniyet Müdürlüğü'ne havalesini arz ederim.  
Hukuk İşleri Müdürü Kemâl Özlü.

Not: Muvafıktır.

T. C. DAHİLİYE VEKÂLETİ  
Emniyet Umum Müdürlüğü

15. IX. 1942

Öz: Küçük Deniz Motorları nakliyat birliği ana nizamnamesi TK

Şube	Dosya	Numara
1	30-44	40864

Istanbul Vilâyetine

C: 31 / 7 / 194 2 gün ve emniyet 30333 - sayılı yazıya.

34032

Faaliyetine müsaade edildiği bildirilen Vilâyetlerinde müteakik küçük Deniz Motorları nakliyat birliği nizamnamesi ne ait nizamnamenin 3512 sayılı Cemiyetler kanunu hükümlerine uygun olduğu görülmüştür.

Bilgi edinilmesi rica olunur.

Dahiliye Vekili Y.

Emniyet Müdürlüğüne

18 Eylül 1942

6708

Tarih	İstanbul Emniyet Müdürlüğü Evrak Numarası
11.9.42	5407

21.9.42

### 15 Eylül 1942 tarihi itibarıyla Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği Nizamnamesi onaylanıyor.

Dahiliye Vekaleti'nin İstanbul Vilayeti'ne gönderdiği 15 Eylül 1942 tarih ve 40864 Sayılı evrakıyla, Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği Nizamnamesi'nin 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu hükümlerine uygun olduğu belirtilerek onaylanmıştır. Derneğin merkezi, Galata, Karamustafa Paşa Caddesi 52'dir. Resmi yaşama geçiş tarihi veya kuruluş tarihi 17 Temmuz 1941'dir.

T. C. MÜNAKALÂT VEKÂLETİ  
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği

28 / 8 - / 1942

Şube : Kabotaj İş.

Sayı : 7362

9287

Istanbul Valiliğine

8.8.942 gün ve 8990/9799 sayılı yazımızla gönderilen ve tasdikten sonra iadesi istenilen nizamnamenin acele gönderilmesini rica ederim.

Münakalât Vekili

T. C. İSTANBUL VİLÂYETİ

6703

2/9

### Münakalât Vekaleti'nden İstanbul Vilayeti Yüksek Makamına

Konu: Umuru Hukukiye Müdürlüğü İfadesiyle Gelen 25 Ağustos 1941 Tarih ve 941/50 Sayılı Yazı.

İstanbul Limanından deniz nakil vasıtaları için müteaddit teşekküller varsa da, taşraya sefer eden 5 - 50 rüsum tonilatosa kadar motorlu merakip için birlik veya cemiyet mevcut değildir.

Bu sebeple (Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği) nâmı altında teşkili istenilen birliğin teşkili Münakalât Vekâleti'nce de muvafık görülmüş olduğundan tasdik ve tesciline müsaade buyrulmak üzere bu babdaki muamale-i evrakın takımıyla iadeten takdim kılındığı arz olunur.

İstanbul Mıntıka Liman Reisi Vekili  
İ. Bolayır





Kayıt edilmiştir

No: 17  
Tarih: 28/7/1942 Defter No: 464  
T. C. 464

İSTANBUL VİLAYETİ

Cemiyetin Adı	Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği
Mükessit Teşekkülü	Birliğe dahil gemi sahiplerinin deniz ticaretini inkişaf ettirmek için her türlü ihzaratta bulunarak üzerlerinde çalışarak, meslekdaşlar arasında daimi teavün ve tesanüdü temin etmek ve ellerinde bulunan vasıtalarla resmi ve hususi nakliye ihtiyaçlarının teminine delalet etmek ve bilcüme hukuk ve menfaatlerinin makamata iadesi nezdinde korumak ve tarafların muvafakatıyla mesleği ihtilaflarını hal ettirmek.
Müessis veya Hey'eti İdare Esamisi	Salih Bağcı, Mehmet Uzunoğlu, Mehmet Kumcuoğlu, Mehmet Kumcu, Mustafa Akıntürk, Mustafa Yazgan, Osman Kumcuoğlu, Hüseyin Öztürk, Cafer Tansel, Ahmet Beşer
Teşekkül tarihi	17/3/1941
İdare Merkezi	Galata Karamustafa Caddesi No.52
Şubesi	Yoktur.

Yukarıda adı ve kuruluş maksadı yazılı cemiyetin Vilâyete tevdi olunan Ana Nizamnamesi 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu hükümlerine uygun görüldüğünden dolayı Kanunun 4.cü maddesine tevfi kan faaliyette bulunmasına izin verilmiş olduğuna mübeyyin ilmi mühaberdir.

## İstanbul Vilayeti

### Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği İlmühaberi No:377, Defter No: 464, Tarih: 28 Temmuz 1942

Cemiyetin adı: Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği

Maksadı teşekkülü: Birliğe dahil gemi sahiplerinin deniz ticaretini inkişaf ettirmek için her türlü ihzaratta bulunarak, üzerlerinde çalışarak, meslekdaşlar arasında daimi teavün ve tesanüdü temin etmek ve ellerinde bulunan vasıtalarla resmi ve hususi nakliye ihtiyaçlarının teminine delalet etmek ve bilcüme hukuk ve menfaatlerinin makamata iadesi nezdinde korumak ve tarafların muvafakatıyla mesleği ihtilaflarını hal ettirmek.

Müessis veya Hey'eti İdare Esamisi: Salih Bağcı, Mehmet Uzunoğlu, Mehmet Kumcuoğlu, Mehmet

Kumcu, Mustafa Akıntürk, Mustafa Yazgan, Osman Kumcuoğlu, Hüseyin Öztürk, Cafer Tansel, Ahmet Beşer.

Teşekkül tarihi: 17 Mart 1941

İdare Merkezi: Galata, Karamustafa Caddesi No.58

Şubesi: yoktur.

Yukarıda adı ve kuruluş maksadı yazılı cemiyetin Vilâyete tevdi olunan Ana Nizamnamesi 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu hükümlerine uygun görüldüğünden dolayı Kanunun 4.cü maddesine tevfi kan faaliyette bulunmasına izin verilmiş olduğunu mübeyyin ilmi mühaberdir.

### Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği'nden

İstanbul Vilayeti'ne

Tarih:24 Haziran 1943

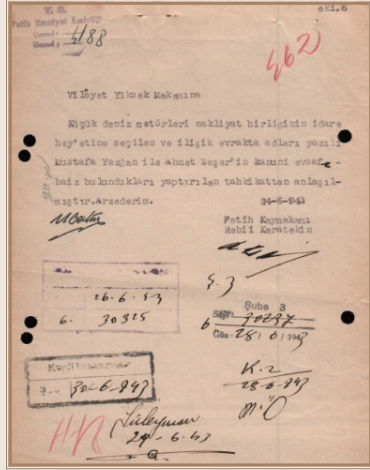
Sayı:19/33

Adres: Galata,Yağkapanı Kasap Han No.2

Birliğimizin 21 Haziran 1943'de yapılması ilan edilen senelik umumi heyet toplantısında ekseriyet hasıl olmadığından; toplantının 29 Haziran 1943 Cumartesi günü Saat 15'de Galata Yağkapanı Kayyum Sokak Kasap Han 2 No.'da yapılacağından, gereken muamelenin ifasını saygı ile rica ederim.

Reis - Mehmet Uzunoğlu.



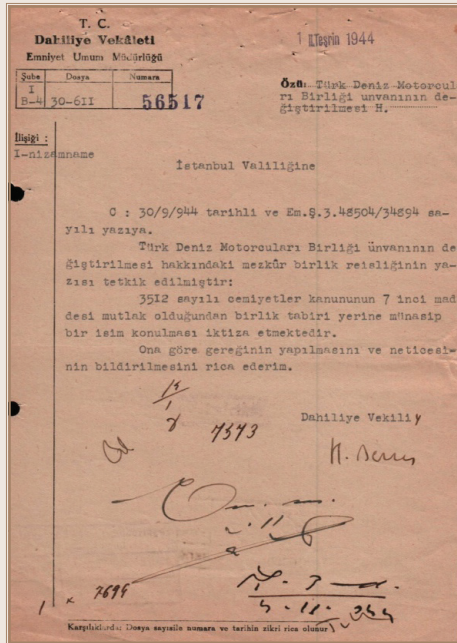


### İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nün 26 Haziran 1943 Tarih ve 4188 Hususi kayıtlı belgesi

İstanbul Vilâyet Yüksek Makamına

Küçük Deniz Motörleri Nakliyat Birliği'nin idare heyetine seçilen ve ilişik evrakta adları yazılı Mustafa Yazgan ile Ahmet Beşer'in kanunî evsafı haiz buldukları yaptırılan tahkikattan anlaşılmıştır. Arz ederim.

Fatih Kaymakamı  
Rebi Karatekin.



### Dahiliye Vekâleti'nden İstanbul Valiliği'ne 5 Eylül 1944 Tarih, 45585 Numaralı yazı.

Özü: Türk Deniz Motorcuları Birliği'ne ait Nizamnamedeki noksanın ikmal ve iadesi hakkında

Cevap: 20 Haziran 1944 tarihli ve Em.Ş.3.28724/22806 Sayılı yazıya.

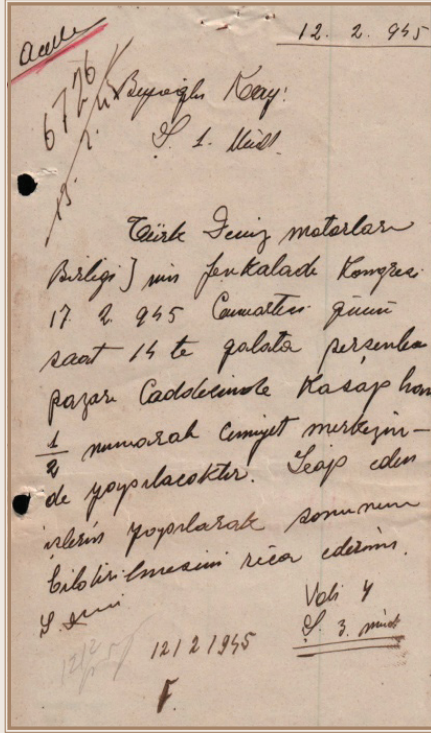
17 Mayıs 1944 tarihli toplantıda ana nizamnamesi tadil edilmek suretiyle (Türk Deniz Motorcuları Birliği) adını aldığı bildirilen cemiyete ait ana nizamname tetkik edilmiştir:

Cemiyet isminin Türkiye Deniz Motorcuları Birliği olarak değiştirilmesinde Cemiyetler Kanununa aykırı bir cihet görülmemişse de kanunun 7.ci maddesi, Birlik tabirini müteaddid cemiyetlerin birleşmesinde hasıl olan teşekküle itlak ettiğiinden, "Birlik" tabiri yerine münasip bir kelimenin konulması muvafık görülmektedir.

Ona göre gereğinin ifasıyla neticenin bildirilmesini rica ederim.

Dahiliye Vekili Yerine H.Acun

Emniyet Genel Müdürlüğü'nden İstanbul Vilayeti'ne gönderilen 1 Kasım 1944 tarihli yazıda yeniden "Türk Deniz Motorcuları Birliği" ünvanının değiştirilmesi hakkındaki mezkûr birlik reisliğinin yazısı tetkik edilmiştir.3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu'nun 7.ci maddesi mutlak olduğundan birlik tabiri yerine münasip bir isim konulması gerekmektedir.



Artık Türk Deniz Motorcuları Birliği olarak dernek genel kurullarını zamanında yapmaktadır. 1945 yılı ilk genel kurul toplantısı 12 Şubat 1945 Perşembe günü Saat 14.00'de Perşembe Pazarı Kasap Han'daki merkez adresinde yapılmıştır.

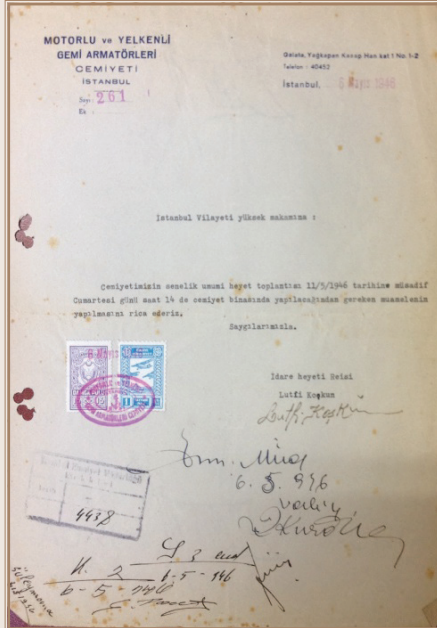
Galata, Yağkapanı Kasap Han K. 1 No.1 - 2'deki dernek 1945 yılı itibarıyla "Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" olarak hüviyet değiştirmiş ve 1946 yılı genel kurul toplantısını 11 Mayıs 1946 günü cemiyet merkezi'nde saat 14'de dernek başkanı Lütfü Keşkun başkanlığında gerçekleştirmiştir.

24 Mayıs 1947 tarihi itibarıyla "Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" genel merkez binasında yıllık genel kurul toplantısını yapmış ve idare heyeti şu şekilde teşkil edilmiştir:

Reis - Lütfi Koşkun,  
Reis Vekili - Hasan Yılmaz,  
Muhasip - M.Kadri Topaloğlu,  
Aza - Mustafa Işıklar,  
Aza - Ali Aktaş,  
Aza - Mehmet Tek,  
Aza - Nuri Öztürk,

Yedek Azalar - Mustafa Taviloğlu, Salih Bağcı, Mustafa Yazgan.

İstanbul Valiliği'nin 21 Ağustos 1947 tarih 31344 sayılı evrakında "Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" idare heyetine seçilen kişilerin adlı tahkikatlarının yapıldığı, ve görevlerine engel bir hususları olmadığı belirtildiği gibi, seçilen üyeler isimleriyle listelenmiştir.





Bu listeye göre seçilen üyeler şöyledir:

MOTORLU ve YELKENLİ  
GEMİ ARMATÖRLERİ  
CEMİYETİ  
İSTANBUL

Sayı: 336  
E.:

Genel Yürütme Kuruluna No: 1-2  
Tarih: 40452  
İstanbul, 25/5/1947

İstanbul Valiliği Yüksek Makamına

Cemiyetimizin senelik umumî heyet toplantısı 24/5/1947 Cuma günü saat 14 de Galatada Ünerabit hanında Dördüncü katta No 21-22 nolu Cemiyet merkezinde yapılabacağından gereken muamelelerin ifasını rica ederim.

Saygılarımla  
Reis  
Lütfi Koşkun

Em. M. H.  
30.5.47  
T. M. H.

Yanışma Adı soyadı:	Baba adı:	Doğum yer ve T.	Adresi:
Reis Lütfi Koşkun	Halit Selânik	1311	Sahrayı Cedit köyü No.11 Erenköy
Reis V. Hasan Yılmaz	Mehmet Şile	1306	Kasımpaşa Kadimehmet S.No.20
Muhasip M.Kadri Topaloğlu	Eşref İnebolu	1318	Fatih Tetümmeler sokak No.13
Asa Mustafa Işıklar	Hüseyin Rodos	1312	Pangaltı Zafer Sokak No.20/5
Asa Ali Aktaş	İbrahim Şile	1310	Kasımpaşa Kadimehmet S.No.20
Asa Mehmet Tek	İsmail İnebolu	1316	Arapcamı Bergamut S.3.Galata
Asa Nuri Öztürk	Mehmet İnebolu	1338	Fatih Sofular Caddesi No.132
Birinci yedek Mahmut Taviloğlu	Muharrem Hise	1338	Fatih Park Karşısı Tan Apt.
İkinci " Salih Bağcı	Mehmet İnebolu	1324	Beşiktaş Yıldız Caddesi No.58
Üçüncü " Mustafa Yazgan	Osman İnebolu	1324	Fatih Binaemini sokak No.8/1

S. No: 2225  
Tarih: 24.5.1947  
Em. M. H.  
30.5.47

30.5.47  
2941

1311 Selanik doğumlu ve Halit oğlu Lütfi Koşkun (Adresi - Sahrayı Cedit Mah. Kozyatağı No.11 Erenköy),  
1323 Şile doğumlu ve Mehmet oğlu Hasan Yılmaz (Adresi - Kasımpaşa, Kadimehmet Sokak No.20),  
1318 İnebolu doğumlu ve Eşref oğlu, M. Kadri Topaloğlu (Adresi - Fatih, Tetümmeler Sokak. No.13),  
1312 Rodos doğumlu ve Hüseyin oğlu Mustafa Işıklar (Adresi - Pangaltı, Zafer Sokak No.20/5),  
1310 Şile doğumlu ve İbrahim oğlu Ali Aktaş (Adresi - Kasımpaşa, Kadimehmet Sokak. No.20),  
1316 İnebolu doğumlu ve İsmail oğlu Mehmet tek (Adresi - Arapcamı, Bergamut Sokak No. 3, Galata),  
1336 İnebolu doğumlu ve Mehmet oğlu Nuri Öztürk (Adresi - Fatih Sofular Cad. No.132),  
1338 Rize doğumlu ve Muharrem oğlu Mehmet Taviloğlu (Adresi - Fatih, Park Karşısı, Tan Apt.)  
1324 İnebolu doğumlu ve Mehmet oğlu Salih Bağcı (Adresi - Beşiktaş, Yıldız Cad. No.58),  
1314 İnebolu doğumlu ve Osman oğlu Mustafa Yazgan (Adresi - Fatih, Binaemini Sokak No. 8/1).

1947 - 1948 dönemi üyelerine ait liste İstanbul Vilayeti evraklarında ev adresleri dahil olmak üzere yer almaktadır. Bu evrakta belirtilen üyeler şöyledir:

MOTORLU ve YELKENLİ  
GEMİ ARMATÖRLERİ  
CEMİYETİ  
İSTANBUL

Sayı: 336  
E.:

Genel Yürütme Kuruluna No: 1-2  
Tarih: 40452  
İstanbul, 15-5-950

İstanbul Valiliği Yüksek Makamına

Cemiyetimizin senelik umumî heyet toplantısı 30/5/950 Cumartesi saat 14 de Galatada Ünerabit hanında Dördüncü katta No 21-22 nolu Cemiyet merkezinde yapılabacağından gereken muamelelerin ifasını rica ederim.

Saygılarımla  
Cemiyet Başkanı  
Mehmet Ali Çakmak

Em. M. H.  
15.5.950  
V. V.  
T. M. H.

15  
30.5.950  
16.5.950

6572  
Tarih: 16.5.950

Reis - Mustafa Işıklar,  
Reis Vekili - Mustafa Yılmaz,  
Muhasip Üye - M.Kadri Topaloğlu,  
Azalar - Mehmet Tek, Ali Aktaş, Osman Azmi Karavelioğlu, Ahmet Topal.

"Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" 23 Ocak 1950 tarihi itibarıyla Nizamnamesinin C ve D maddelerinden değişiklik yapmış ve 3 Haziran 1950 tarihinde yapılan yeni idare heyeti seçiminde Mehmet Ali Çakmak Başkan olmuştur.

Mehmet Ali Çakmak, Sinop'lu Hüseyin Efendi ve Fatma Hanım'ın oğlu olarak 1306 yılında Sinop'ta dünyaya gelmiştir. İş adresi - Galata, Halil Paşa Sk. No.28'dir.

Başkan Vekili Mahir Dökmecibaşoğlu'dur.

1320 İstanbul doğumlu ve Hüsniye Hanım ve Hayri Bey'in oğlu olan Mahir Dökmecibaşoğlu'nun iş adresi - Galata, Kefeli Hüseyin Han K. 1'dir.



"Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" 1950 yılında merkezini Nisan ayında Galata, Ömer Abed Han Kat.4 No.21 - 22'ye nakletmiş ve Beyoğlu Kaymakamlığından bu mahal için onay almıştır.

Bu adreste ilk senelik umumi heyet toplantısını derneğin başkanı Mehmet Ali Çakmak başkanlığında 20 Mayıs 1950 Cumartesi günü saat 15.00'de yapmıştır.

25/5/1950

Üyelerin tasnif tutanağı

Yeni sene için seçilecek idare Heyeti asıl ve Yedek Üyelerinin tasnifini tasnif için Genel Heyet tarafından mevrur edilmiş olan tasnif tutanağında seçilmiş ve kanoniklikleri sayılarak mütareki yazılı -- 10 kişilik asıl asıl ve 10 kişilik Yedek asıl seçilmiş üyelerin bittas-nif anlaşılmış olanların igtis tutanak tasnif ve isma edildi.

1- Muzaffer Pehlivan	85	oy
2- Mehmet Ali Çakmak	84	"
3- Ömer Selimoğlu	83	"
4- Osman Azmi	81	"
5- Hakkı Divan	77	"
6- Fevzi Karagöz	74	"
7- Mustafa Kuruluş	73	"
8- Halil Uzuner	73	"
9- Şevki Pırlant	68	"
10- Mehmet Kaptanoğlu	65	"
11- Şaban Kasar	64	"
12- Mahir Dökmecibaşı	64	"

Yedekler

1- Veysel Okan	56	"
2- Rifat Murteza	54	"
3- Ahmet Mete	53	"
4- Mehmet Tıgılı	51	"
5- Şükrü Göksu	50	"
6- Sabri Karakaya	45	"
7- Ziya Yılmaz	44	"
8- Raif Tengiz	44	"
9- Mehmet Uzunoğlu	44	"
10- Reşit Kalkavan	40	"
11- İbrahim Kalkavan	33	"
12- İbrahim Kalkavan	27	"

Tasnif tutanağında 66 üyenin reya iştirak etti anlaşılmıştır.

Tasnif mevrur Cemiyet Üyesinde

1- Kasım Topunoğlu

2- Sabri Karakaya

(Asıl azalıklara seçilenler)

İsmi ve soy adı:	Baba Adı,	Ana Adı,	Doğum Tarihi,	Adresi
Reis: Mehmet Ali Çakmak	Hüseyin	Fatma	Sinop 1306	Galata Halil paşa S. 25 NO.
Reisvekil: Mahir Dökmeci- Başıoğlu...	Hayri	Hüsnüye,	İstanbul, 1300	Galata keşefi hüseyin han 1 inci katta
Asıl: Mehmet Kaptanoğlu,	Mehmet	fatma,	Rize, 1301	Galata kara mustafa paşa S.iktisat H.141
: Şaban Kasar	Sabit	:	1300	Galata yağkapanı musafa Hilmi Han.
: Muzaffer pehlivan	Hakkı	:	K.Eregli, 1316	Galata Ümerahit Han- Kat 4 No.19,20
: Halil Uzuner	Yakup	:	Sürmene, 1310	Şeküdar kişikli sarı kaya Kışkılı C.114No
: Ömer selimoğlu	Hüseyinavni,	:	Rize, 1300	Fatih sinanağa M.hat tat issot3. 5 NO.
: Osman azmi karaveli- oğlu.....	Hakkı	:	İnebolu, 1318	Galata yağkapanı 25N
: Hakkı Divan	Yusuf	:	Ayige Hopa 1309	Ortaköy taşbasamak13
: Fevzi Karagöz	Rasim	:	Hatice, rize 1313	Fatih okumuş adem S. 2/3 NO.
: Mustafa Kurtuluş	Yakup	:	Ayige, Sürmene, 1317	Kuruçeşme kireçhane- 2x yokugu NO.7/5
: Şevki Pırlant	Dursun	:	Neime, Rize, 1306	Beşiktaş yeni hamam S NO. 15

Yapılan oylamada; Muzaffer Pehlivan 85 oy, Mehmet Ali Çakmak 84 oy, Ömer Selimoğlu 83 oy, Osman Azmi Karavelioğlu 81 oy, Hakkı Divan 77 oy, Fevzi Karagöz 74 oy, Mustafa Kuruluş, Halil Uzuner 73 oy, Şevki Pırlant 68 oy, Mehmet Kaptanoğlu 65 oy, Şaban Kasar 64 oy, Mahir Dökmecibaşı 64 oy almıştır.

Cemiyet yaptığı tüzük değişikliğini içeren yeni nizamnamesini bastırmıştır.

3 Haziran 1950 tarihli yazı ekinde ise Asil üyeliklere seçilenler ve adresleri verilmektedir.

Bu liste, üyelerin şirketlerinin hangi adreste olduğunu göstermesi bakımından önem taşımaktadır.

Veysel Okan, Rifat Murteza, Ahmet Mete, Mehmet Tıgılı, Şükrü Göksu, Sabri Karakaya, Ziya Yılmaz, Raif Tengiz, Mehmet Uzunoğlu, Reşit Kalkavan, İbrahim Kalkavan yeniden üye seçilmişlerdir.

"Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" 1951 yılı senelik umumi heyet toplantısını 12 Mayıs 1951 Cumartesi günü saat 14.00'de Galata, Ömer Abed Han Kat.4 No.21 - 22'de yapmıştır.



Yeni idare heyeti seçiminde Mehmet Ali Çakmak yeniden başkan ve Mahir Dökmecibaşoğlu yeniden Başkan Vekili seçilmiştir.

24 Mayıs 1952'deki seçimde Şevket Manioğlu'nun en fazla oyu alarak (83 oy) başkan seçildiği, Osman Azmi Karavelioğlu'nun da ikinci başkan (75 oy) seçildiği görülür.

Bu seçimde Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu (60 oy) alarak dördüncü sıradan asli üye olmuştur.

İlginç bir değerlendirme ortaya çıkmıştır ki, bu seçimde önceki başkan Mehmet Ali Çakmak en düşük (14) oy alarak en son sırada yedek üye olmuştur.

24/5/1952

Yeni sene içinme İntihap edilen asil ve yedek azaların isimleri ile aldıkları rey adedini gösterir listedir.

ASİL AZALARIN İSİMLERİ	Rey adedi.
1- Abdurrahman Manioğlu	83
2- Osman Azmi Karavelioğlu	75
3- Mustafa Varol	65
4- Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu	60
5- Mustafa Kurtuluş	59
6- Rifat Esen	54
7- Adil Taşlıoğlu	53
8- İsmail Duran	51
9- Halil Umnel	49
10- Saban Kaşar	47
11- Alaettin Bekin	42
12- Mahir Dökmecibaşoğlu	40

YEDEK AZALARIN İSİMLERİ	Rey adedi.
13- MEHMET KAPTANOĞLU	37
14- Ziya Sönmez	35
15- Şükrü Göksu	35
16- Şevki Fırlant	30
17- Nazım Gülerman	24
18- Ahmet Özsen	23
19- Sabri Karakaya	22
20- Mustafa Aliş	21
21- Osman Cebeci	20
22- Ahmet Mete	19
23- Ömer Tektaş	15
24- Mehmet Ali Çakmak	14

24/5/1952 Tarihinde Toplanan Motorlu ve yelkenli gemi armatörleri cemiyetinin Umumi hey'et toplantısında hey'eti umumiye tarafından reylerin tasnif için tayin edilmiş olduğumuzdan tarafımızdan yepelan tasnif neticesinde 87 Oyunda reylerle iştirak ettiği anlaşılarak yukarıda isimleri yazılı ve aldıkları rey adedleri yazılı asil ve yedek azalar tasnif neticesinde tesbit edilmiş olduğunu bildirir iş bu tutanak tarafımızdan tanzim kılınıdır.

24/5/1952

Eyüp Tuna  
İmza

Fikri Selimoğlu  
İmza

Dursun Hantal.  
İmza

Aslı gibidir.

Yedek üyeler oy sıralamasıyla;

1321 Rize doğumlu ve Mehmet ve Fatma oğlu Mehmet Kaptanoğlu (İşadresi - Galata, İktisat Han. No.141),

1337 Kdz.Ereğli doğumlu ve Hilmi ve Münire oğlu Ziya Sönmez (Adresi - Göztepe, İstasyon Cad. No.17),

1320 Bartın doğumlu ve Mustafa ve Ümmi oğlu Şükrü Göksu (Adresi - Beşiktaş, Şair Nedim Bey Cad. No.31),

1306 Rize doğumlu ve oğlu Dursun ve Naime Şevki Fırlant (Adresi - Beşiktaş Yeni Hamam sokak No.15),

1320 Kdz. Ereğli doğumlu ve Hakkı ve Fatma oğlu Nazım Gülerman (Adresi - Galata Karamustafa Paşa Sokak Marmara Han. K.1),

Şile doğumlu ve Abdullah oğlu Abdullah Gözen (Adresi - Galata Karamustafa Paşa Sokak No.55),

1325 İnebolu doğumlu ve Eyüp ve Hatice oğlu Sabri Karakaya (Adresi - Galata, Yağkapanı No.25),

1330 Bartın doğumlu ve İbrahim ve Fatma oğlu Mustafa Aliş (Adresi - Beşiktaş, Yıldız Cad. No.45),

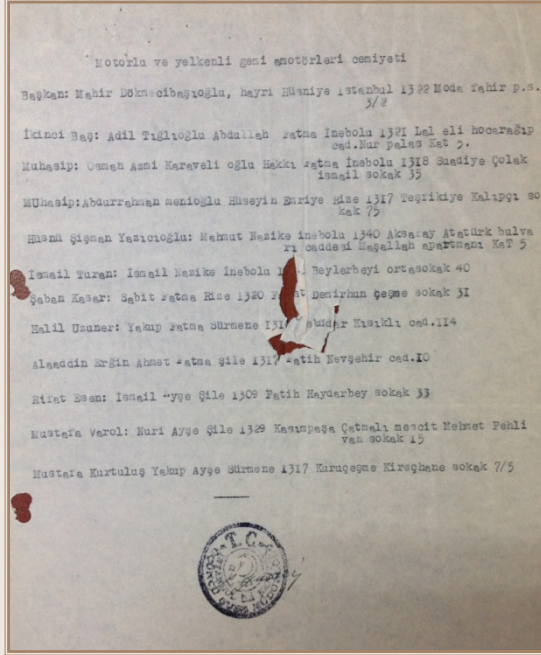
1327 İnebolu doğumlu ve Mehmet ve Hatice oğlu Osman Cebeci (Adresi - Galata, Yağkapanı No.25),

1320 Rize doğumlu ve Ömer ve Fatma oğlu Ahmet Mete (Adresi - Galata, Muradiye Han K. 2),

1321 Rize doğumlu ve Mehmet ve Ayişe oğlu Ömer Tektaş (Adresi - Beşiktaş, Yıldız Caddesi No.15),

1306 Sinop doğumlu ve Hüseyin ve Fatma oğlu Mehmet Ali Çakmak (Adresi - Galata, Halil Paşa Sokak No.28).

24 Mayıs 1952 seçim tasniflerinde Motorlu ve Yelkenli Gemi Motörleri Cemiyeti Başkanı Mahir Dökmecibaşoğlu ve İkinci Başkan Adil Tıglioğlu'dur. Muhasip Üye Osman Azmi Karavelioğlu ve Abdurrahman Manioğlu olmuştur.



Üyeler: Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, İsmail Turan, Şabak Kasar, Halil Uzuner, Alaaddin Ergin, Rifat Esen, Mustafa Varol, Mustafa Kurtuluş'tur.

### "Erol Yücel Tasnifi" Resmi Belgeler

"Erol Yücel Tasnifi" olarak kayda geçmesi gereken bu son derece önemli belge taraması ve tasnifi kayıtlar, artık digital ortamda koruma altına alınmış bulunmaktadır. Bu tesniften hareket ederek İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nün 27 Ekim 1964 tarih ve 17848 sayılı bir evrakını naklederek, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti konusundaki belge özetlemesini tamamlamış oluruz.

Belgelerin tamamına "Erol Yücel Tasnifi" kayıtlarından ulaşılabilecektir.

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti 1964 yılı genel kurul toplantısını Karaköy, Ömer

Abed Han K.4 No.2122'de genel merkezlerinde Nisap temin edilirse 4 Kasım 1964 günü, Nisap temin edilemezse 6 Kasım 1964 günü Saat 14.00'de yapacaktır.

Türk Armatörleri Birliği ise 20 Temmuz 1964 tarihi itibarıyla Umumi Heyet toplantısı yapmış ve seçimler sonucu yeni idare heyetini belirlemiştir.

Bu seçimde;

1314 İstanbul doğumlu ve Hüseyin oğlu Şevket Manioğlu Başkan seçilmiştir (Evrakta Reis yazılıdır). Bu tarihteki şirket adresi Galata, Şarap İskelesi Sokak Fazlı Han K.1'dir.

Reis Vekili 1322 Trabzon doğumlu ve Nazım Sadıkoğlu oğlu Fuat Sadıkoğlu olmuştur. Bu tarihteki şirket adresi - Galata Muradiye Han. K.3'dür.

1337 Kdz. Ereğli doğumlu Hilmi oğlu Ziya Sönmez Muhasip üye olmuştur. Şirket adresi Şevket Manioğlu gibi Fazlı Han K. 2'dir.

1926 Samsun doğumlu ve Mustafa oğlu Rüştü Aldıkaçtı Katip üye seçilmiştir. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Kefeli Han K.3'dür.

Üyeler ise; Şükrü Göksu, Vehbi Aldıkaçtı ve Suat Sadıkoğlu'dur.



**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Kadıköy Han, kat 1 No. 6-7-11-12  
İSTANBUL

İSTANBUL, 20 Temmuz 1964  
Tepel Adresi: ARMATÖRLER  
Talefon : 4434 00

Say: 3684  
Ek: *Sureti*

20 temmuz, 1964 Pazartesi günü yapılan umumî hey'et toplantısında idare hey'eti azalıklarına seçilen azaların yaptıkları işbölümü şekli atide gösterilmiştir.

Heyetlerinde Başkan Şevket Manioğlu

Vasife	İ S İ M	Neve adı	Adres	Yazışma Adresi
Başkan	Şevket Manioğlu	Elazığ	İst. 1314	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Yekilli	Puat Sadıkoğlu	Manisa	Trabzon 1322	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Muhesip	Ziya Şimşek	Hinli	K.B. Ereğli 377	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Kâtip	Rıfık Aldıkaçtı	Mutafak	Besni 1326	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Üye	Şükrü Güken	Mutafak	Bartın 1320	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Üye	Vehbi Aldıkaçtı	Mutafak	Besni 1326	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1
Üye	Suat Sadıkoğlu	Manisa	Trabzon 1324	Galata, Kara Mustafa Sokak Kat 1

**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Kadıköy Han, kat 1 No. 6-7-11-12  
İSTANBUL

İSTANBUL, 20 Temmuz 1964  
Tepel Adresi: ARMATÖRLER  
Talefon : 4434 00

Say: \_\_\_\_\_  
Ek: \_\_\_\_\_

**Umumî Hey'et Toplantısı Kaydı**

Bu gün yapılması gereken senelik umumî hey'et toplantısı için iştirak eden arkadaşların ekseriyet teşkil etmesi üzerine ruzname gereğince Birlik merkezinde yapılmaya başlanmıştır.

Celaseyi İdare Hey'eti Başkanı Şevket Manioğlu açarak bugünkü toplantı için bir reis, bir reis vekili ve iki kâtip seçilmesini istedi. Namzet olarak gösterilen Suat Sadıkoğlu reisliğe, Ömer Tekcan reis vekilliğine ve Şükrü Güken ile Ziya Şimşek kâtipliğe seçildiler.

Suat Sadıkoğlu riyasete geçerek ruznamenin birinci maddesi muvabince İdare hey'eti raporunun okunmasını istedi. Ziya Şimşek tarafından İdare hey'eti raporu okundu. Ruznamenin ikinci maddesi gereğince Mürakip raporu da okundu. Her iki rapor hakkında söz söylemek isteyen olup olmadığı soruldu, kimse söz istemedi.

Ruznamenin 3.ü maddesine geçildi. Teşkil edildi ve Hıçte ile kadro reye kondu. İş'ari rey ile aynen kabul edildi. Başkan tarafından hesapların tekdiki için iş'ari rey ile Ferit İnal ve Hasan Çelikel seçildiler. Hesapların tekdiki için iş'ari kâhalk bir ara verildi. Celase ağıldığında verilen rapor okundu. Hesapların muntazam ve kanunî şekilde tutulmuş olduğu anlaşıldı. Tasdik için reye kondu. İş'ari reyle aynen kabul olundu.

Ruznamenin 4.ü maddesine geçildi. İdare hey'etinin ibrası reye kondu. Yine iş'ari rey ile ve ittifaqla İdare Hey'etinin ibrasına karar verildi.

Beşinci maddeye geçildi. Başkan tarafından bir mürakip seçilmesi istendi. Namzet olarak gösterilen Ömer Tekcan tekrar iş'ari rey ile ve ittifaqla mürakipliğe getirildi.

Altıncı maddeye geçildi. Başkan, İdare Hey'etinin seçimi için, gisli veya aşık reyle mi yapılması arzu edildiğini sordu. Suat Sadıkoğlu tarafından sorulan bu suale ittifaqla eski idare hey'etinden Şevket Manioğlu, Puat Sadıkoğlu, Ziya Şimşek, Rıfık Aldıkaçtı, Şükrü Güken ile Suat Sadıkoğlu ve Vehbi Aldıkaçtı'nın getirilmesi teklif edildi. İttifaqla ve iş'ari rey ile kabul olundu.

Yedinci maddeye geçildi. Reis tarafından yeni İdare Hey'etinden ne gibi dileklerle bulunulduğu soruldu. İttifaqla vasifede başarılar dileğinde bulunuldu.

Ruznamede başka görülebilecek madde olmadığından riyaset tarafından toplantıya son verildi.

Kâtip Şükrü Güken Kâtip Ziya Şimşek Başkan Vekili Ömer Tekcan Başkan Suat Sadıkoğlu

*S. Güken* *Z. Şimşek* *Ö. Tekcan* *S. Sadıkoğlu*

### Türk Armatörleri Birliği'nin İstanbul Vilâyet Makamı'na 20 Temmuz 1964 tarih ve 3684 Sayılı yazısı

20 Temmuz 1964 Pazartesi günü yapılan Hey'et toplantısında İdare Heyeti azalıklarına seçilen azaların yaptıkları işbölümü şekli atide gösterilmiştir.

Saygılarımla

Başkan  
Şevket Manioğlu



180

**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Kozluca Han, kat 1 No. 6-7-11-12  
İSTANBUL

İSTANBUL - 2, Ağustos, 1965  
Telegraf Adresi: ARMATÖRLER  
Telefon: 44349

Oz: Yeni seçilen idare heyeti  
anaları hakkında :

Say: 272  
Ek: 2

İstanbul Villsiyeti Sayın makamına

23 Temmuz 1965 Osm. gıd. Birlik merkezinde yapılan umumî  
heyet toplantısında idare hey'eti amalliklarına seçilen üyelerin  
aralarında yaptıkları iş bölümü şekli aşağıda yazılmıştır .  
Kayıyeta mahuzeten arz eylesin .

Saygılarımla  
Başkan  
Şevket Manioğlu

Vazife	İsim	Baba adı	Doğum yeri	Doğum tarihi	Adresi
Reis	Şevket Manioğlu Hüseyin	İstanbul	1314	Galata, Kozluca Han kat.1. No. 6/10,	
vekil	Fuat Sadıkoğlu Nazım	Trabzon	1322	Galata, Muradiye Han kat.3.	
Kâtip	Ziya Sönmez Hilmi	Kdz.Ereğli	1337	Galata, Fazlı han kat.2.	
Muhasip	Rüştü Aldıkaçtı Mustafa	Samsun	1926	Galata, Kefeli han kat.2. No.9/20	
Üye	Vehbi Aldıkaçtı Mustafa	Samsun	1325	Galata, Kefeli Han K.3 No.26	
Üye	Suat Sadıkoğlu Nazım	Trabzon	1334	Galata, Muradiye Han kat.3.	
Üye	Şükrü Göksu -Mustafa Mustafa	Bartın	1320	Galata, Güzel İzmir Han kat.2.	

195

**MOTORLU ve YELKENLİ  
GEMİ ARMATÖRLERİ  
CEMİYETİ**  
İSTANBUL

Galata, Ömer Ahd Han kat 4 No. 21-22  
Telefon : 44 04 52

Sayı : 21  
Ek : \_\_\_\_\_

İstanbul, 14/8/1965

Karaköy Cemiyet Baş Komiserliğine  
Şehir  
-----

26/7/1965 tarihinde saat 10 da Cemiyet merkezinde  
yapılan Cemiyetimizin senelik Umumî Heyet toplantısını ait  
kongre Raporu ile seçin neticesi Asil Ve Yedek üyeliklere  
seçilenlerin isim ve adreslerini ve ikametgahlarına gösterir  
listeler iligik olarak takdim olmuştur.  
Bilgilerinize arz olumur.

Saygılarımla  
Ziya Kalkavan  
Cemiyet Başkanı

Vazife	İsim	Baba Adı	Doğum Yeri	Doğum Tarihi	Adresi
Reis	Şevket Manioğlu	Hüseyin	İstanbul	1314	Galata, Kozluca Han. K.1 No.10
Reis Vekili	Fuat Sadıkoğlu	Nazım	Trabzon	1322	Galata, Muradiye Han K.3
Muhasip	Ziya Sönmez	Hilmi	Kdz.Ereğli	1337	Galata, Fazlı Han K.2
Kâtip	Rüştü Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1926	Galata, Kefeli Han. K.3 No.26
Üye	Şükrü Göksu	Mustafa	Bartın	1320	Galata, Güzelizmir Han. K.2
Üye	Vehbi Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1325	Galata, Kefeli Han. K.3 No.26
Üye	Suat Sadıkoğlu	Nazım	Trabzon	1334	Galata, Muradiye Han K.3

Türk Armatörleri Birliği 23 Temmuz 1965 günü Galata, Kara Mustafa Sokak Kozluca Han K.1 No. 6 - 7 - 11 - 12'deki Birlik Merkezi'nde yapılan yıllık umumi idare heyeti toplantısı sonunda Şevket Manioğlu yeniden başkan olmuştur. Başkan Vekili Fuat Sadıkoğlu, Kâtip üye Ziya Sönmez, Muhasip üye Rüştü Aldıkaçtı, ve üyeler; Vehbi Aldıkaçtı, Suat Sadıkoğlu, Şükrü Göksu olmuştur. Bu liste, 1964 yılı idare heyetinin aynı üyelerinden oluşmaktadır.



Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti ise, 27 Haziran 1965 günü cemiyetin Galata, Ömer Abed Han K.4 No. 21/22'de genel merkezinde Cemiyet Başkanı Ziya Kalkavan başkanlığında yaptığı yıllık Umumi Heyet toplantısı yapmış, 27 Temmuz 1965 Pazartesi günü Saat 10.00'da 21 üyenin katılımıyla ikinci umumi heyet toplantısını gerçekleştirmiştir.

MOTORLU ve YELKENLİ  
GEMİ ARMATÖRLERİ  
CEMİYETİ  
İSTANBUL

Galata, Ömer Abed Han kat 4 No. 21-22  
Telefon : 44 04 32

Sayı : \_\_\_\_\_  
Ek : \_\_\_\_\_

İstanbul

KONGRE ZARFI

26/7/1965 Pazartesi günü saat 10 da Cemiyet merkezinde ikinci defa Umumi Heyet toplantısı 21 üyenin iştirakiyle yapıldı.

Açılış konuşmasından sonra ,  
Kongre divanı seçimine geçilerek,  
Başkanlığa : Lütfi Tekinceer,  
İkinci Başkanlığa : Orhan Deval,  
Katıplıklara : Hasan Ayrıal, Muhittin Yenigün seçilmek suretiyle  
divan teşekkül etti :

1964 yılı Faaliyet raporu hesap vaziyetleri ve Demet kurulu raporları okundu , müzakere edildi :

Bu konuda konuşmak istiyen bulunmadığından yönetim kurulu ve demetçilerin ibrazına geçildi , mezkur kurullar ittifakla ibra edildiler.

Yeni idare kurulu seçimi için İsmail Kaptanoğlu tarafından teklif edilen açık oylama fikri kabul edilerek namzetler tahtaya yazıldı.ve neticede teker teker şahıslar reyeye konularak idare heyeti aslı üyeliklerine sırası ile :

1 - Ziya Kalkavan 21 Oyla ( açık )  
2 - Mustafa Aliş 19 "  
3 - Orhan Deval 19 "  
4 - Adil Gökse 19 "  
5 - Kâzım Kaptanoğlu 18 "  
6 - Mehmet Kaptanoğlu 18 "  
7 - Mustafa Kurtuluş 18 "  
8 - Muhittin Yenigün 18 "  
9 - Şükrü Deniz 18 "  
10 - Fikri Selimoğlu 18 "  
11 - Hakkı Uzunoğlu 18 "  
12 - Lütfi Tekinceer 17 " Oyla seçildiler.

YEREK ÜYELİKLERİ : keza sırasıyla ,  
1 Mehmet Şekerci, 2 Tahsin Hemiçoğlu, 3 Sefer Yağcı, 4 İsmail Kaptanoğlu, 5 Ahmet Akcu, 6 Mehmet Yıldırım, 7 Nusret Parlant, 8 Ali Pandür, 9 Fikri Karakaya 10 Muzaffer divan 11 Şükrü Aykaç 12 Osman Cebeci M seçildiler.

Bu toplantıda divan başkanlığı Lütfi Tekinceer, ikinci başkanlığı Orhan Deval yapmıştır.

Yeni idare kurulu seçimi için İsmail Kaptanoğlu tarafından teklif edilen açık oylama fikri kabul edilerek namzetler tahtaya yazılmış ve neticede teker teker şahıslar reyeye konularak idare heyeti aslı üyeleri oy sıralamasına göre belirlenmiştir.

Bu oylama 21 üyenin oyunu alan Ziya Kalkavan başkan seçilmiş, Mustafa Aliş, Orhan Deval, Adil Gökse 19 oy almışlardır. Kâzım Kaptanoğlu, Mehmet Kaptanoğlu, Muhittin Yenigün, Mustafa Kurtuluş, Şükrü Deniz, Fikri Selimoğlu, Hakkı Uzunoğlu 18 oy, Lütfi Tekinceer 17 oy almıştır.

T.C.  
İSTANBUL VİLAYETİ  
Baniyet Müdürlüğü

G Ü N L Ü D Ü R

Şube 1. Baniyet MÜR : 160 - 13402  
BEYOĞLU KAYMAKLIĞINA

Aşağıda adı yazılı teşekkülüne aşağıda belirtilen mahal, tarih ve saatte, genel kurul toplantısını ıcraya edecektir. Takip olunarak neticenin bildirilmesini rica ederim.

23/7/1966  
HADI ŞEKER  
Vali Muavini  
İstanbul Valisi Y.

Teşekkülün adı : Türk Armatörleri Birliği  
Toplantı mahalli : Kozluca Han Kat 1 No. 6-7 Galata  
Toplantı tarihi : Nisap temin edilirse / / 1966  
. Nisap temin edilmezse 29 / 7 / 1966  
Toplantı saati : 10.00 de

Türk Armatörleri Birliği 1967 yılı Umumi Heyet toplantısını nisap temin edilirse 27 Temmuz 1967, nisap temin edilemezse 29 Temmuz 1967 günü yapacağını resmen Vilayete duyurmuştur.

Türk Armatörleri Birliği 23 Temmuz 1967 günü Galata, Kara Mustafa Sokak Kozluca Han K.1 No. 6 - 7 - 11 - 12'deki Birlik Merkezi'nde yapılan yıllık umumi idare heyeti toplantısı sonunda Şevket Manioğlu yeniden başkan olmuştur. Başkan Vekili Fuat Sadıkoğlu, Kâtip üye Ziya sönmöz, Muhasip üye Rüştü Aldıkaçtı, ve üyeler; Vehbi Aldıkaçtı, Suat Sadıkoğlu, Şükrü Gökse olmuştur. Bu liste, 1965 ve 1966 yılı idare heyetinin aynı üyelerinden oluşmaktadır.

TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ

Galata, Kara Mustafa Sokak  
Kozluca Han, kat 1 No. 6-7-11-12  
İSTANBUL

İSTANBUL 21. TEMMUZ . 1967

Telefon Numarı : ARMATÖRLER  
T.11.111 : 443499

Sep. 1973  
Ek : \_\_\_\_\_

or. Yeni seçilen idare heyeti  
asaları hakkında :

İstanbul Vilayeti Yüksek Mahkemesi

29 Temmuz 1967 Cuma günü Birliğimizin merkezinde yapılan umumi heyet toplantısında idare heyeti asalarına seçilen üyelerin aralarında yaptıkları iş bölümü şekli aşağıda yazılmıştır.

Bilgilerinize arz ederim.

Saygılarımla  
Başkan  
ŞEVKET MANIOĞLU

Vasıfı	İ S İ M	Baba İsmi	Doğum Yeri	tarihi	Adres
Başkan	Şevket Manioğlu	Müeyyin	İstanbul	1914	Galata, Kozluca Han Kat.1.10.5/10
Başkan Vekili	Fuat Sadıkoğlu	Kazım	Trabzon	1922	Galata, Muradiye Han Kat.5
Kâtip	Ziya Sönmez	Hilmi	K.A. Ereğli	1937	Galata, Faali Han Kat.2.
Muhasip	Rüştü Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1926	Galata, Kozluca Han Kat.2.
Üye	Vehbi Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1928	Galata, Kozluca Han Kat.2.
Üye	Suat Sadıkoğlu	Kazım	Trabzon	1954	Galata, Muradiye Han Kat.2.
Üye	Şükrü Gökse	Mustafa	Bartın	1920	Galata, Nispet İsmail Han Kat.2.

Res. Md. Erkek Ekrem  
Numarası : 5000  
Tarih : 21/7/1967

S.İ. No. 16251  
23/7/1967



MOTORLU ve YELKENLİ  
GEMİ ARMATÖRLERİ  
CEMİYETİ  
İSTANBUL

Karaköy, Ömer Abed Han kat 4 No. 21/22  
Telefon: 44 04 52

İstanbul, 31/5/1967

Sayı: 47  
Ek:

İstanbul Vilayeti.Y.Makamına

Cemiyetimizin esaslık 111 Umumi Heyet toplantısı  
27/4/1967 saat 21:00 da Galata Ömer Abed Han Kat 4  
21 - 22 no'lu Cemiyet merkezinde yapılmıştır.

Aynı gün akşam saatlerinde Bahadırpaşa'da yapılan  
111 (Kati) 28/6/1967 saat 21:00'de Cemiyet merkezinde  
yapılan 111 ara toplantıdır.

Devlet Başkanı  
Ziya Kalkavan

**G Ü N D E M :**

- 1 - Açılış ve Başkanlık Divanı Seansı
- 2 - 111 üyesi Ziya Kalkavan ve Hasan ve Mehmet -  
Seyidli Armatörlerin konuşmaları ve şükretmeleri
- 3 - Yürütme Kurulu ve Denetim Kurulu'nun İhras
- 4 - 111 üyesi Ziya Kalkavan başkanlığında yapılan
- 5 - 111 üyesi Ziya Kalkavan başkanlığında yapılan
- 6 - Dilekçe ve Kararlar.

Ş.İ. No: 13247 Em. rd  
20.6.67

En. Md. Dev. Md.  
Numarası: 1665  
İlişiği: 21/6/1967

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti ise, 24 Haziran 1967 günü cemiyetin Galata, Ömer Abed Han K.4 No. 21/22'de genel merkezinde Cemiyet Başkanı Ziya Kalkavan başkanlığında yıllık Umumi Heyet toplantısı yapmış ve katılan üyelerin tamamının oyunu alan Ziya Kalkavan yeniden başkan seçilmiştir.

### Türk Armatörleri Birliği'nin İstanbul Vilâyet Makamı'na 6 Ağustos 1968 tarih ve 3802 Sayılı yazısı

2 Ağustos 1968 Cuma günü Birlik Merkezi'mizde yapılan Umumi Heyet toplantısında İdare Heyeti azalıklarına seçilen üyelerin isimleri ve künyeleri ile aralarında yaptıkları işbölümü şekli aşağıda gösterilmiştir.

Bilgilerinize ara olunur.

Saygılarımla

Başkan Y.  
Ömer Tekcan

TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Karaköy Han, kat 4 No. 21/22  
İSTANBUL

İstanbul, 6 Ağustos, 1968

İstanbul Vilayeti YÜKSEK MAKAMINA Ş.İ. No: 3802

2 Ağustos, 1968 Cuma günü Birlik merkezinde yapılan umumi heyet toplantısında idare hey'eti azalıklarına seçilen üyelerin isimleri ve künyeleri ile, aralarında yaptıkları işbölümü şekli aşağıda gösterilmiştir.

Bilgilerinize ara olunur.

Saygılarımızla  
Başkan Y.  
ÖMER TEKCAN

En. Md. Dev. Md.  
Numarası: 1665  
İlişiği: 8.8.68

Vanife	İsim	Baba İsmi	Doğum yeri, tarihi	Adres
Reis	Yahya Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun 1325	Galata, Köslü Han kat. 2.
Yürütme Kurulu Başkanı	Ömer Tekcan	Osman	Etilis 1325	Galata, Köslü Han kat. 2.
Kâtip	Ziya Sömez	Hilmi	K. D. Ereğli 1327	Galata, Paşa Han kat. 1.
Muharip	Şükrü Gökmü	Mustafa	Bartın 1320	Galata, İskender Han kat. 2.
Üye	Şevket Hacıoğlu	Hüseyin	İstanbul 1314	Galata, Köslü Han kat. 1. 3/10
Üye	Abdül Kadir	Kadir	İstanbul 1330	Sirkeli, Mühürdarı Han kat. 1. No. 112.
Üye	Kemal Ersoy	Şükrü	İstanbul 1317	Sirkeli, Yelkenli Han kat. 1.



Vazife	İsim	Baba Adı	Doğum Yeri	Doğum Tarihi	Adresi
Reis	Vehbi Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1325	Galata,Kozluca Han. K.2
Reis Vekili	Ömer Tekcan	Cemal	Bitlis	1325	Galata,İktisat Han K.4
Muhasip	Ziya Sönmez	Hilmi	Kdz.Ereğli	1327	Galata,Fazlı Han K.1
Kâtip	Şükrü Göksu	Mustafa	Bartın	1320	Galata,Güzelizmir Han. K.2
Üye	Şevket Manioğlu	Hüseyin	İstanbul	1314	Galata,Kozluca Han. K.1 8/10
Üye	Ahmet Koşar	Eyüp	İstanbul	1330	Sirkeci, Mühürdarzâde Han K.1 N.112
Üye	Kemal Ersay	Şükrü	İstanbul	1317	Sirkeci, Yelkenci Han K.1

100

**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Genel Kurulunda Seçim  
Kazandı, 10. 11. 1969  
İSTANBUL

İSTANBUL, 1 Ağustos 1969  
Sayı: 100  
Tarih: 10.11.1969

İstanbul İl Yürütme Kurulu  
1 Ağustos 1969 Cuma günü Birlik merkezinde yapılan umumî heyet toplantısında İdare heyeti üyelerinin seçilmesi hususunda, üyelerin ve aralarında yapılacak seçimlerin sonuçları aşağıdaki gibidir.  
Bilgilerinize arz olunur.

Seçim Kurulu

Vazife	İsim	Baba Adı	Doğum Yeri	Doğum Tarihi	Adresi
Başkan	Şevket Manioğlu	Hüseyin	İstanbul	1314	Galata,Kozluca han kat.10/10
* Vekili	Vehbi Aldıkaçtı	Mustafa	Samsun	1325	Galata,İktisat Han kat.2
İktisat	Ömer Tekcan	Cemal	İstanbul	1325	Karşıyaka, İktisat Han kat.1
Muhasip	Ziya Sönmez	Hilmi	Kdz.Ereğli	1327	Galata,Kozluca han kat.1
Üye	Şükrü Göksu	Mustafa	Bartın	1320	Taksim,Şişli han kat.1
Üye	Ahmet Koşar	Eyüp	İstanbul	1330	Taksim,Şişli han kat.1
Üye	Kemal Ersay	Şükrü	İstanbul	1317	Taksim,Şişli han kat.1
Üye	Faik Zeren	Kadir	Kdz.Ereğli	1330	Taksim,Şişli han kat.1
Üye	Şükrü Deniz	İbrahim	Ağrı	1332	Harmancılar han kat.1, No: 10 Galata

1969  
Em. N. 100  
10.11.1969  
100.11.1969

Türk Armatörleri Birliği 1 Ağustos 1969 günü Galata, Kara Mustafa Sokak Kozluca Han K.1 No. 6 - 7 - 11 - 12'deki Birlik Merkezi'nde yapılan yıllık umumi idare heyeti toplantısı sonunda Şevket Manioğlu yeniden başkan olmuştur. Başkan Vekili Vehbi Aldıkaçtı, Kâtip üye Celâl Sadıkoğlu, Muhasip Vedat Peker ve üyeler; Kemal Ersay, Faik Zeren ve Şükrü Deniz olmuştur. Bu yönetim kurulunda başkan olan 1314(1898) doğumlu Şevket Manioğlu aynı zamanda camianın o günlere göre en yaşlı üyesi durumundadır.

Yine bu yönetim kurulu bir ay kadar göreve devam edecek ve Şevket Manioğlu'nun vefatı habisiyle karşılaşacaktır.

Olay denizcilik camiasında da üzüntü yaratacak ve Türk Armatörleri Birliği adına gazetelere başsağlığı ilanları verilecektir.

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti 1970 yılı genel kurul toplantısını Karaköy, Ömer Abed Han K.4 No.21 - 22'de genel merkezinde 28 Ağustos 1970 günü, Saat 10.00'da yapmıştır.

Bu toplantıda gündem gereğince İsmail Kaptanoğlu Divan Başkanı ve İkinci başkanlığa Hüseyin Avni Kalkavan seçilmiştir.

Yapılan seçim sonucu tüm üyeler eşit oy almak suretiyle (19 oy) şu şekilde belirlenmiştir; Ziya Kalkavan, Mehmet Şekerci, Mehmet Kaptanoğlu, Muzaffer Divan, Kazım Kaptanoğlu, Reşit Kalkavan, Adil Göksu, Ahmet Aksu, Muhittin Yenigün.

Yedek üyeler - Hakkı Uzunoğlu, Muzaffer Taviloğlu, Ziya Sönmez, Hasan Çolak, Şükrü Deniz, Nazım Çolak, Orhan Deval, Ahmet Akgün, Fikret Manioğlu'ndan teşkil edilmiştir.

**MOTORLU VE YELKENLİ GEMİ ARMATÖRLERİ CEMİYETİ**  
İSTANBUL

1970 senesi Kongre Zabıtı

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyetinin yıllık genel kurul toplantısı ve kararları hakkında 28 Ağustos 1970 tarihinde saat 10.00'da yapılan toplantıda, gündem gereğince Divan Başkanı İsmail Kaptanoğlu ve İkinci Başkanlığı Hüseyin Avni Kalkavan seçilmiştir. Her iki üyenin de görevi kabul edilmiştir.

İdare kurulu faaliyet raporu ile denetçilerin raporu okunmuş, her iki idare kurulu görevlerine vekalet edilmiştir. Hesap durumu ve tahmini bütçe durumu kabul edilmiştir.

Gündem gereğince Yeni İdare heyeti seçilmiştir. Seçim sonuçları aşağıdaki gibidir.

Asıl Üyeliklere	Yedek Üyeliklere
1 - Ziya Kalkavan	19 - Hakkı Uzunoğlu
2 - Mehmet Şekerci	20 - Muzaffer Taviloğlu
3 - Mehmet Kaptanoğlu	21 - Ziya Sönmez
4 - Mehmet Şekerci	22 - Hasan Çolak
5 - Reşit Kalkavan	23 - Şükrü Deniz
6 - Adil Göksu	24 - Nazım Çolak
7 - Ahmet Aksu	25 - Orhan Deval
8 - Muhittin Yenigün	26 - Ahmet Akgün
	27 - Fikret Manioğlu

Başkan: İsmail Kaptanoğlu  
İkinci Başkan: Hüseyin Avni Kalkavan

**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Karaköy Han, Kat 1 No. 8/10-12  
İSTANBUL

İSTANBUL, 22, AĞUSTOS, 1970

Yönetim Kurulu: ARMATÖRLER  
Yürütme Kurulu

Yazışma Adresi: **Türk Armatörleri Birliği**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Karaköy Han, Kat 1 No. 8/10-12  
İSTANBUL

İstanbul Vilâyeti Yüksek Makamına

İncelemeniz arz ederim.

Bu toplantıda ekseriyet olmaksızın takdirde, yine aynı rumname usulde görüşülerek ve bir karar verilince üzere ikinci toplantı 24 Ağustos, 1970 Pazartesi günü saat 14,30 da Galata, Kozluca Han K.1, Kat 8/7, 90, bu öhalde yapılacak ve aşağıda yazılı rumname usulde görüşülecektir.

Bu toplantıda ekseriyet olmaksızın takdirde, yine aynı rumname usulde görüşülerek ve bir karar verilince üzere ikinci toplantı 24 Ağustos, 1970 Pazartesi günü saat 14,30 da yine aynı mahalde yapılacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Buana : Saygılarımla

1 - İdare Kurulunun raporunun okunması,  
2 - Mürasim raporunun okunması,  
3 - Sözleşme ya da kararın tasdiği,  
4 - Yürütme Kurulunun İnceleme,  
5 - Mürasim raporu,  
6 - Yeni İdare Kurulunun seçimi,  
7 - Diğer işler.

21/8/1970  
Em. Mustafa  
11.8.1970  
S. I. No. 24458  
G. I. No. 8/10-12

**TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Karaköy Han, Kat 1 No. 8/10-12  
İSTANBUL

İSTANBUL, 25, AĞUSTOS, 1970

Yönetim Kurulu: ARMATÖRLER  
Yürütme Kurulu

Yazışma Adresi: **Türk Armatörleri Birliği**  
Galata, Kara Mustafa Sokak  
Karaköy Han, Kat 1 No. 8/10-12  
İSTANBUL

İstanbul Vilâyeti Yüksek Makamına

24.8.1970 Pazartesi günü Birlik merkezinde yapılan Genel Heyet toplantısında İdare Heyeti üyelerine seçilenlerin İsmi, Kişisi ve adresleri hakkında yapılan iş bölümü şekli aşağıda yazılıdır.

Bilgilerinize arz ederim.

Buana : Saygılarımla

27.8.1970  
Em. Mustafa  
27.8.1970  
S. I. No. 24458  
G. I. No. 8/10-12

Yaslı	İsmi	Baba adı	Yeni tarihi	Adresi
Başkan	Şükrü Gökem	Mustafa	Bartın 1320	Yağkapanı Güneşli Han No.16, Karaköy
vekil	Feridun Özdoğan	Zühtü	Balıkesir 340	Galata, Kozluca Han Kat.1, No. 8/10,
Muhasep	Özge Vedat Peker	Tahsin	Trabzon 330	Galata, Kozluca Han Kat.1, No. 6,
Kâtip	Sabri İrmak Sadi	Istanbul	936	Galata, Kozluca Han Kat.1, No. 8/10
Üye	Celal Sadıkoğlu	Kemal	Istanbul 945	Galata, Aksoy Han Kat.1, Karaköy

Em. Mustafa  
27.8.1970  
S. I. No. 24458  
G. I. No. 8/10-12

Eminoğlu seçilmişlerdir.

Murakıp üyeler 19 oyla; Kâşif Kalkavan, Kâzım Kolotoğlu, Nail Kalkavan olmuştur.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1971 - 1973 yıllarında yapılan umumi heyet toplantıları kayıtlardan hareketle, 1971 - 73 döneminde Yönetim Kurulu başkanının Şükrü Deniz ve başkan vekilinin Feridun Özdoğan olduğu görülür.

Türk Armatörleri Birliği'nin 24 Ağustos 1970 Pazartesi günü Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak Kozluca Han K.1'deki genel merkezinde yapılan yıllık umumi, seçim toplantısında yönetim kurulu şöyle teşkil olunmuştur:

1320 Bartın doğumlu ve Mustafa oğlu Şükrü Gökse başkan seçilmiştir. Bu tarihte şirket adresi - Yağkapanı Güzel İzmir Han No.16 Karaköy'dür.

1340 Balıkesir doğumlu ve Zühtü oğlu Feridun Özdoğan başkan vekili olmuştur. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Kozluca Han K.1 No.8/10'dur.

1330 Trabzon doğumlu ve Tahsin oğlu Vedat Peker Muhasep üye seçilmiştir.

1936 İstanbul doğumlu ve Sadi İrmak'ın oğlu Sabri İrmak kâtip üye (Bu tarihte şirket adresi -Galata, Kozluca Han K.1 No. 8/10), 1945 İstanbul doğumlu ve Kemal Sadıkoğlu oğlu Celal Sadıkoğlu üye seçilmiştir. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Aksu İş Hanı K.1'dir.

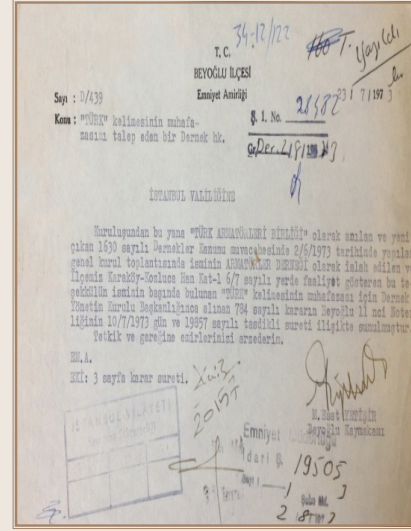
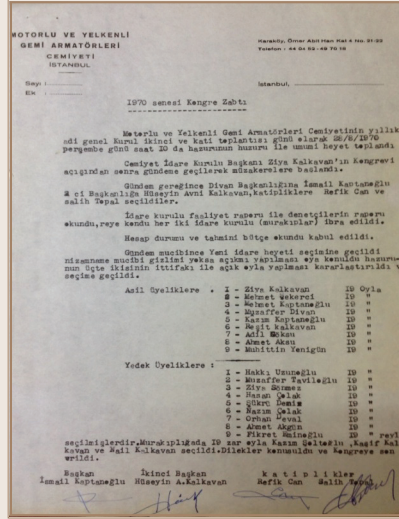
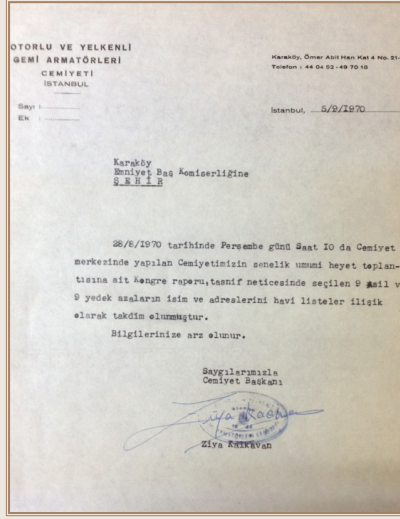
**"Motorlu Gemi Armatörleri Cemiyeti" 1970 yılı genel kurul toplantısını Ziya Kalkavan Başkanlığında gerçekleştiriyor.**

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti 1970 yılı genel kurul toplantısını Karaköy, Ömer Abed Han K.4 No.21 - 22'de genel merkezinde 28 Ağustos 1970 Perşembe günü, Saat 10.00'da gerçekleştirmiştir.

İsmail Kaptanoğlu'nun başkanlığında gerçekleşen bu toplantıda 9 asil ve 9 yedek üye seçilmiştir. Seçilenlerin hepsi (19 oy) eşit oy almışlardır.

Asil üyeliklere; Ziya Kalkavan, Mehmet Şekerci, Mehmet Kaptanoğlu, Muzaffer Divan, Kâzım Kaptanoğlu, Reşit Kalkavan, Adil Gökse, Ahmet Aksu ve Muhittin Yenigün seçilirken, Hakkı Uzunoğlu, Muzaffer Taviloğlu, Ziya Sönmez, Hasan Çolak, Şükrü Deniz, Nazım Çolak, Orhan Deval, Ahmet Akgün, Fikret

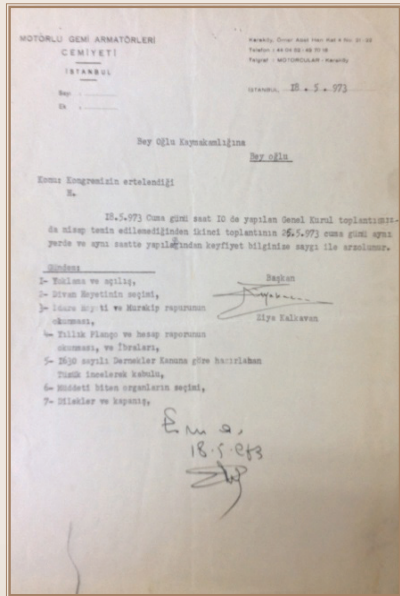




### Türk Armatörleri Birliği "Türk" adını korumak için müracaat ediyor

Kuruluşundan buyana "Türk Armatörleri Birliği" olarak anılan ve yeni çıkan 1630 Sayılı Dernekler Kanunu uyarınca 2 Haziran 1973 tarihinde yapılan genel kurul toplantısında ismi ARMATÖRLER DERNEĞİ olarak islah edilen Karaköy - Kozluca Han K.1, No. 6/6 adresindeki bu teşekkülün isminin başında bulunan "TÜRK" kelimesinin muhafazası için Dernek Yönetim Kurulu Başkanlığı'na alınan 784 Sayılı kararının Beyoğlu 11.ci Noterliğinin 10 Temmuz 1973 gün ve 19857 Sayılı onaylı yazısı Beyoğlu İlçesi Emniyet Amirliği kanalıyla İstanbul Valiliği'ne sunulmuştur.

### Ziya Kalkavan "Motorlu Gemi Armatörleri Cemiyeti" Başkanı

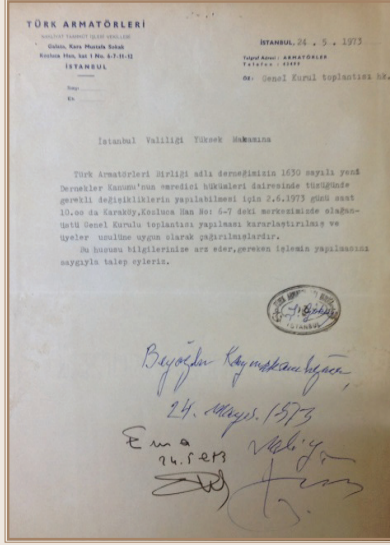


Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti 1973 yılı genel kurul toplantısını Karaköy, Ömer Abed Han K.4 No.21 - 22'de genel merkezinde 18 Mayıs 1973 Cuma günü, Saat 10.00'da yapmış, fakat nisap sağlanamadığından ikinci toplantısını 25 Mayıs 1973 Cuma günü yine genel merkez adresinde yerleştirmiştir. Bu süreçte başkan Ziya Kalkavan'dır. Ancak başlıklı evrakta görülen "Yelkenli" kelimesi kaldırılmıştır ve "Motorlu Gemi Armatörleri Cemiyeti" dikkati çekmektedir.

Bu süreç, başlık farklılığı gösterir; Nitekim Türk Armatörleri Birliği Başkanı Şükrü Göksu imzasıyla İstanbul Vilayeti'ne gönderilen 24 Mayıs 1973 tarihli yazıdaki dernek matbu evrakında görülen başlık "Türk Armatörleri Nakliyat Taahhüt İşleri Vekilleri" olduğu halde, Başkan Şükrü Göksu'nun imzasının yer aldığı kısımdaki dernek kaşesinde "Türk Armatörleri Birliği" yazısı görülmektedir. Ayrıca bu evraktaki dernek adresi Türk Armatörleri Birliği'nin Kozluca Han'daki adresidir.

22 Haziran 1973 tarihli evrakta ise "Armatörler Derneği" yazılıdır.



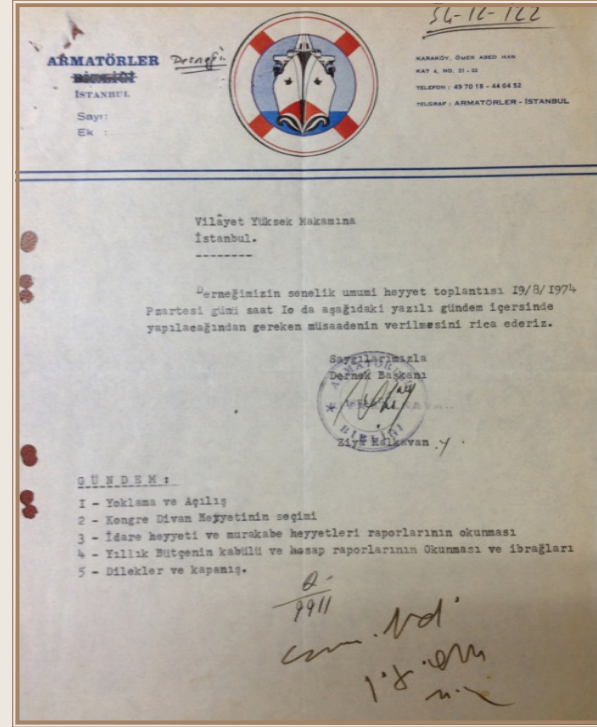
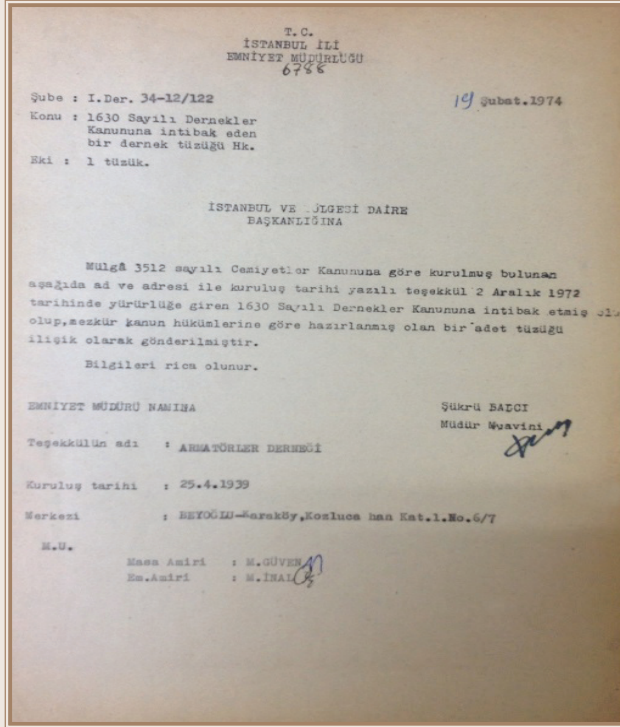


### “Armatörler Derneği” Başkanı Ziya Kalkavan

İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nün 19 Şubat 1974 Tarih ve 6786 Sayılı yazısı, mülga 3512 sayılı Cemiyetler Kanunu'na göre 25 Nisan 1939 tarihinde Karaköy, Kozluca Han K.1 No.6/7'de kurulmuş bulunan “Armatörler Derneği”nin 2 Aralık 1972 tarihinde yürürlüğe giren 1630 Sayılı Dernekler Kanunu'na intibak etmiş olduğu ve bu kanuna göre hazırlanmış tüzüğü'nün teslim alınarak İstanbul ve Bölgesi Daire Başkanlığı'na gönderildiği belirtilmektedir.

Bu derneğin Başkanı Ziya Kalkavan'dır.

Ziya Kalkavan başkanlığındaki “Armatörler Derneği” 1974 yılı umumi heyet toplantısını 19 Ağustos 1974 Pazartesi günü Saat 10.00'da Karaköy Ömer Abed Han K.4 No. 21/22'deki genel merkezinde yapmıştır. Bu süreçte artık derneğin başlıklı kağıdında basılı olan “Birliği” kelimesi, yasa uyarınca “Derneği” yapılmış ve anlaşılan yeni başlıklı kağıdın basıtırılması yetişmediğinden, kalemle “Birliği” kelimesi karalanarak yanına kalemle “Derneği” yazılmıştır.



Günümüzdeki renkli amblem ilk kez bu evrakta yer almaktadır.



## Geçmiş zaman olur ki.

**2 Mart 1941**

### **Yeniden Mavna siparişi verildi**

Devlet limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü Bartın Deresi'nde imalathanelere mavna imali için mühim miktarda sipariş vermiştir. Bu mavnaların inşasına başlanmıştır.

İstanbul Limanı'na getirilecek olan bu mavnalar gemilerin tahmil tahliye sıkıntısının tamamen önüne geçeceklerdir.

**17 Aralık 1948**

### **Burhaniye şilebi İstanbul'da**

II.Dünya Harbi yıllarında hükümetin emrini dinlemeyerek orada burada dolaşan Hantallar'a ait Burhaniye isimli şilep, iddiaya göre yeni bir maceradan sonra İstanbul'a gelmiştir. Hadisenin bu defaki kahramanı Hollandalı denizci F.G. Glastra'dır.

Yaptığı açıklamada "Ben Hollandalıyım. Dammers Valder Halders şirketine mensubum. Şirketim Burhaniye şilebini Marsilya limanında altı midye bağlamış olarak bulmuştur. Bilindiği gibi Burhaniye şilebi hükümetin kendisine verdiği belgeleri birtarafa atarak o liman senin bu liman benim diyerek serseriyane şekilde dolaşmaya başlamıştır. Bilahare şirketimiz bu gemiden istifade etmek istemiştir.

Şirket Kaptan Hantal'la temas etti. Geminin %50'si Dimitriadis adında birine aitti. Adam çoktan ölmüş, hissesi karısına kalmıştı. Kadın ise hisselerini Amerika'da yaşayan iki çocuğunun üzerine yapmıştı. Heldes şirketi ile Handal ve Dimitriadis varisleri arasında anlaşma sağlandı.

Şirketim geminin birikmiş 3 milyon Frank borcunu üstlendiği gibi geminin sahiplerine ayda 2000 İngiliz lirası ödemeyi kabul etti. Geminin onarım masrafı olarak da yarım milyon Frank sarfettik.

Burhaniye ile önce Fransa hükümeti adına Fransa limanlarıyla Tunus arasında seferler yaptık. Buarada Türk tayfalar gemiden ayrıldılar, yerlerine başka memleketlerden tayfalar aldık.

Şirketim gemiyi İngiltere'nin kuzeyindeki Fures Adaları'na göndermek istiyordu. Türk kaptan geminin çürük olduğunu, kuzey denizlerine dayanamayacağı ileri sürerek anlaşmazlık çıkardı.

Kendisini ikna ettik. Fakat açık denizde beni tutuklayıp ambara attılar. Kendimi İstanbul'da buldum.İstanbul'da gemiyi kaptanın akrabaları işgal ettiler.

Buara polisler gemiye çıktılar ve ben onlara derdimi anlatamadım. Gemiden ancak Alman kamaratomun yardımıyla kaçabildim.

Bu geminin son adı H.Tayyar olmuştur. Tarihçesi ise şöyledir: 1902 yılında Yunanlı armatör Girid'li Othon Stathatos O.A. Stathatos firması adına İngiltere'de J. Readhead & Sons Ltd, South Shields'de inşa edildi.1926'da Maria P. Xila adı verildi. 1933'de İstanbul'lu bir Rum armatör Dimitriadis ve ortağı Hantal Şükrü'ye satıldı. Gemi Hantalzâde Tayyar'a devredildi ve H. Tayyar adıyla 1959 yılına kadar çalıştı ve bağladı. 1960 yılında Haliç'te söküldü.

## YELKENCİZÂDE ŞÜKRÜ BEY

Samsun eşrafından armatör Yelkencizâde Şükrü Bey, 1868 yılında Trabzon'da dünyaya geldi. Babası Yelkencizâde Ömer Bey'dir. Büyükbabası Yelkencizâde müesseselerinin kurucusu Hacı Mustafa Efendi'dir.

Şükrü Yelkencizâde, oğullarıyla "Yelkencizâde ve Mahdumları" adı altında bir firma kurmuştur. Bu firma hem armatörlük, hem gemi işletmeciliği ve hem de ticaret işleri yapmaktaydı.

Yelkencizâde Mahdumları Şirketi; Vatan, Samsun, Anadolu ve Yelkenci isminde dört büyük gemiden oluşan filosuyla İstanbul - Karadeniz limanları arasında posta vapurculuğu ve aynı zamanda her türlü ticarete açıldı.

Yelkencizâde gemileri Karadeniz iskeleleri ile İstanbul arasında muntazam tarifeli seferler yapan en önemli gemilerdi.

Yrd. Doç. Dr. Filiz Dıġıroġlu bu dönemi şöyle tanımlamaktadır; "Uzak yerlerle ticaret yapan - esas olarak riski yüksek olan beynelminel ticaret ile uğraşan - tacirler/komisyoncular büyük paralar kazanabiliyordu. İkinci nedeni ise tüccarların 1887 yılı itibarıyla uzak mesafeli ticaretin gerekli kıldığı mesleki beceri ve bağlantılara sahip olmalarıdır. H. Arakelyan et Cie, A. I. Karamanoġlu, A. Cléopulos, G. Mısıryan, G. Sahakyanet Cie, L. Zissiyadi adlı tacirlerin "denree coloniale" ticareti yapabilmeleri, gerekli bağlantılara ve mesleki becerilere sahip olabilmeleri ile yakından alakalıdır.

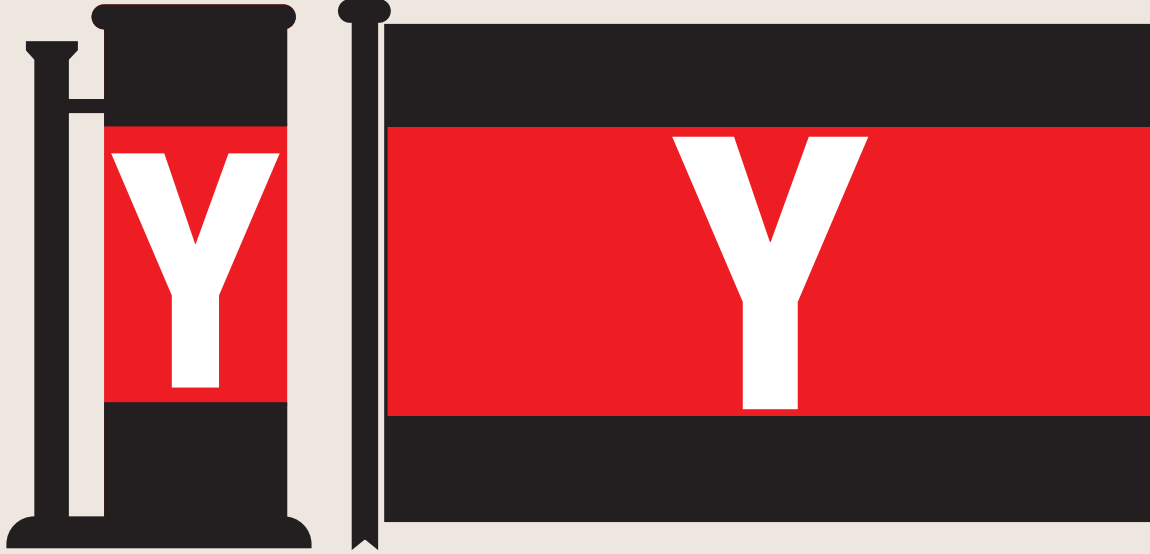
Şu ana kadar sayılan esnaf isimlerinden anlaşılacağı gibi diğer tüccar gruplarında olduğu gibi burada da gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının ezici çoğunluğu söz konusudur. 1908'den sonra Müslüman - Türk tacirin sayısında küçük de olsa bir artış görülmüş, ancak gayrimüslim tacir üstünlüğü piyasada devam etmiştir. Esnaf sayısının 31 kişiyle en fazla üyeye ulaştığı 1912 - 1913 yıllarında Alemdarzâde Hafız, Nemlioġlu Kardeşler, Ofluzâde Hacı Ömer ve Mahdumları ve Yelkencizâde Kardeşler dışındaki tacirlerin hepsi gayrimüslimdir."<sup>(158)</sup>

Karadeniz'de yolcu ve eşya naklinin yabancı şirketler tekeli tarafından yapıldığını söylemek çok da yanlış olmaz. XX. yüzyılın başlarında Osmanlı tebasından bazı girişimciler bu tekeli yıkmak sınırlı bir hatta da olsa deniz nakliyatı yapabilmek için harekete geçmiştir. İnebolu - Çarşamba hattında yolcu ve eşya nakli yapmak üzere merkezi Sinop'ta olacak bir komandit şirket kurulması için başvuruda bulunulmuştur.



158) Yrd. Doç. Dr. Filiz Dıġıroġlu, Marmara Üniversitesi - İstanbul Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - Samsun, XIX. Yüzyıl Samsunu'nda İktisadi Teşekküller, Esnaf ve Meslekler, s.299.





5000 liralık sermaye ile 15 yıl boyunca faaliyette bulunma imtiyazı isteyen F. B. Akmeridis ile ortakları Samsun tüccarından Dimitri Kefalidis ve İlya Kostantinidis'in talepleri değerlendirilmiştir. Bu şirketin kurulmasında hiçbir beis bulunmamakla birlikte kaptanlarının diplomalıve mürettebatının Osmanlı tebasından olması lazım geldiği, şirketin diğer bir kumpanyaya devri söz konusu olduğunda ise o şirketin de Osmanlı tebasından olması gerektiği hatırlatılarak talebe olumlu yanıt verilmiştir. Bu şirketin faaliyete geçip geçmediği hakkında elimizde bilgi bulunmamakla beraber yerli bir teşebbüs olması bakımından bu talep dikkate değerdir.<sup>(159)</sup>

Yelkencizâde Şükrü Bey'in, Samsun Ticaret Odası'ndaki ilk kaydı 1914 yılında saptanmıştır. O sene yapılan seçimlerde Başkanlığa Arzuoğlu Todoraki Efendi, Başkan Yardımcılığına ise Yelkencizâde Şükrü Efendi getirilmiştir.<sup>(160)</sup>

1923 yılında Samsun Ticaret Odası Kıdemli Başkanı Yelkencizâde Şükrü Bey'di.

İkinci Başkan Nemlizâde Sadık, Başkan Kıdemli Yardımcısı Şeyhzâde Yusuf; Başkan İkinci Yardımcısı Esat Efendizâde Sait Bilâl, Veznedar Hacızâde Rasim, Üyeler: Aldıkaçtızâde Mustafa, Aldıkaçtızâde Mehmet, Kılınçzâde Ahmet Ziyaeddin, Çubukçuzâde Suphi, Ferhat Beyzâde Ali Ramiz ve Hacı Hüsrevzâde Bahaeddin'di.

Yelkencizâde Şükrü Bey, Başkanlık görevini 1928 yılına kadar sürdürmüştür.

O sene ikinci başkan Kılınçzâde Ahmet Ziyaeddin Bey, Baş Kâtip Mustafa Adil Bey, İstatistik Memuru Dervişzâde Mustafa Bey'dir.

**İLAN,**  
14 Ağustos 928 Tarihinde  
odaya verdikleri istidada  
merkezi Samsun şubesi  
İstanbulda bulunan Yelken-  
cizade ve mahtumu ticaret-  
hanesinin Muamelâtı cesi-  
mesi İstanbulda cereyan  
etmekte olduğundan İstan-  
bulun merkez ittihaz eyle-

159)

a.g.e.s.303

160)

Bakı Sarsakal, Bir Kentin Tarihi - Samsun, Samsun İl Özel İdare Müdürlüğü Yayını, 2002

Yelkencizâde Lütfi Bey, İş Bankası'nın kurucuları arasında yer almıştır.

İş Bankası'nın Atatürk dışındaki kurucuları Cumhuriyetin o döneme göre varlıklı ailelerini göstermek bakımından ilgi çekicidir. Kurucular ve yöneticiler İstiklal Savaşından gelme politikacılar, tüccar ve eşraftır.

Bu kişiler; Mahmut Celâl (Bayar), Siirt Milletvekili Mahmut, Hüseyin Beyzâde İbrahim, Mora Yenişehirizâde Ethem Hasan, Cebelibereket Milletvekili İhsan, tüccardan Hanifzâde Ahmet, Edirneli Emin, eşraftan Sükkerezâde Tefik Paşa, Süreyya Emir Paşa, manifatura tüccarı Hafız Halit, Trabzon Milletvekili Hasan (Saka), Kavaklı İbrahim Paşazâde Hüseyin, Attarzâde Rasim, Sivas Milletvekili Rasim, İnegöllüzâde Mehmet Saffet, Uşakkizâde Mahmut Muammer, tüccardan Altıağazâde Mustafa, ecza-i tıbbiye taciri Necip, Yelkencizâde Lütfi, İzmir Milletvekili Rahmi, Muhasebecizâde Rıza, Kınacızâde Şakir, Yozgat Milletvekili Salih, Nemlizâde Sıtkı, Yozgat eşrafından Akif Paşa, Hacı Ebubekirzâde Osman, Ali Ramiz ve şürekâsı, Remzizâde Ferit, Ertuğrul Milletvekili Dr. Fikret, Rize Milletvekili Fuat, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Avundukzâde Mahmut, Ragıp Paşazâde Şakir'dir.

#### 20 Ağustos 1928 tarihli Samsun Sicilli Ticaret Gazetesi'ndeki ilan

Merkezi Samsun'da, fakat şubesi İstanbul'da bulunan Yelkencizâde ve Mahdumu asıl faaliyetinin İstanbul'da cereyan etmesi nedeniyle İstanbul'u merkez olarak seçtiklerini 14 Ağustos 1928 tarihinde Samsun Ticaret Odası'na verdikleri istida ile duyurmuşlardır. Bu tarih, Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi'nin İstanbul'a intikallerine ait resmi tarih olmaktadır.

Ancak burada bir açıklama yapmak gerekir; 1928'deki Yelkencizâde dediğimizde Yelkencizâde Şükrü Bey anlaşılmalıdır.



S.S. Yelkenci



### Haziran 1935 tarihli Samsun Sicilli Ticaret Gazetesi'nde yeralan bir duyuru

**Sicilli Ticaretden :**  
 Samsunda iskele caddesinde 15 numaralı mağazada "Yelkenci Zade ve mahdumu, unvanını haiz kollektif şirketi şürekâsından Bay Şükrünün ölümü dolayısıyla 1 Mayıs 1935 tarihinden itibaren şirketin feshedildiği şürekâdan Bay Lutfü tarafından hukuk hakimliğine verilen ve Odamıza havale olunan bir istida da bildirilmiş ve keyfiyet odca da teşçil edilmiş olmağla ticaret kanununun ahkâmı mahsusasına tevfikân ilân olunur

**Unvan : Lutfi Yelkenci**  
 Sicil No. 1147  
 Samsun iskele caddesinde ( 15 ) numaralı mağazayı ika metgâh ittihaz ederek ( Lutfi Yelkenci ) unvanile ve vapurculuk, acantlık ve ihracat ticaretile iştiğal edeceğine bildiren Bay Lutfi Yelkencinin unvan ve tatbik imzasının daga tescil edildiği ilân olunur

Haziran 1935 tarihli Samsun Sicilli Ticaret Gazetesi'nde yeralan bir duyuru'da; "Samsun'da İskele Caddesi'nde 15 Numaralı mağazada Yelkencizâde ve Mahdumu" unvanını haiz kollektif şirketi şürekâsından Bay Şükrünün ölümü dolayısıyla 1 Mayıs 1935 tarihinden itibaren şirketin feshedildiği şürekâdan Bay Lutfü tarafından Hukuk Hakimliğine verilen ve Odamıza havale olunan bir istida da bildirilmiş ve keyfiyet Odaca da tescil edilmiş olmakla Ticaret Kanunu'nun ahkâmı mahususuna tevfikân ilan olunur." denilmektedir.

Yine aynı sütunda Samsun İskele Caddesinde 15 Numaralı mağazayı ittihaz ederek (Lutfi Yelkenci) unvanıyla ve vapurculuk, acentalık ve ihracat ticaretiyle iştiğal edeceğine bildiren Bay Lutfi Yelkenci'nin unvan ve tatbik imzasının Oda'ca tescil edildiği ilan olunmaktadır.

Yelkencizâde Şükrü Bey'in oğlu Lutfi Yelkenci, Yelkenci ailesinin deniz ticaretinde faaliyet gösteren son temsilcisi oldu; Münire Yelkenci'nin eşi, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Emire İskefyeli'nin ağabeyi, Enver Yelkenci ve Dünder Kortan'ın kayınpederi, Eser, Aysen, Tülin ve Hülya Saka ile Vedat Yelkenci'nin büyükbabası, Hasan Saka, Hilmi Kutman ve Ömer

İskefyeli'nin kayınbiraderi, Remzi Şahin'in bacanağı, Dr. Hilmi Rona ile Kazım Kortan'ın dünürü, Münevver Şahin'in eniştesi, Emine Yelkenci'nin amcazâdesi Armatör Lutfi Yelkenci kısa bir hastalığı müteakip 1 Kasım 1957 gecesi vefat etti ve cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü öğle namazından sonra Şişli Camii'nden kaldırılarak Zincirlikuyu kabristanına defnedildi.

Çok anlamlı bir rastlantı; Rize eşrafından ve armatörlerinden Tavilzâde Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu da kısa bir rahatsızlığı müteakip, Lutfi Yelkenci'nin vefatının ertesi 2 Kasım 1957 Cumartesi akşamı vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü öğle namazını müteakip Fatih Camii'nden kaldırılarak Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedilmiştir.

Tespit edebildiğim kayıtlardan biri Cumhuriyet Gazetesi'nde neşredilmiş İstanbul 2.ci Ticaret Mahkemesi ilâmıdır. Bu duyuruda "Müvekkili Yelkencizâde Ömer Lutfi Bey'in müddealeyh Beyrut'ta mukim tüccardan Mehmet Eliatiki Efendi zimmetinde Vatan vapurunun bedeli icarından alacağı olan 600 İngiliz lirasının tahsili hakkında vekil avukat Mehmet Behram Bey tarafından ikame olunan dava üzerine, mumaileyh Mehmet Ellatiki Efendi'ye tebligat icrası mümkün olmadığından hukuk usul muhakemeleri kanununun 141.nci maddesi hükmüne tevfikân ilânen tebligat icrasına tahkikat hakimliğince karar verildiği cihetile müdealeyhi mumaileyh Mehmet Ellatiki Efendi'nin İstanbul Asliye Mahkemesi ikinci ticaret dairesinin tahkikat hakimliğinde 1 Mayıs 1930 Perşembe günü Saat on dörtte hazır bulunması ve aksi takdire muamelei gıyabiye icra olunacağı usulen ilan olunur." denilmektedir.

## Vefat Haberi

### Yelkencizâde Şükrü Bey'in Ruhuna Mevlidi Şerif

Trabzon eşrafından ve samsun tüccarı muteberesiden Yelkencizâde Şükrü Bey'in ruhuna ithaf olunmak üzere yarınki Cuma günü (5 Nisan 1934) Bayezit Camii şerifinde Cuma namazını müteakip mevlidi nebebî kıraat edileceğinden ihvanı din davet olunur - Ailesi

## VEFAT

Samsun eşrafından armatör merhum Yelkencizâde Şükrü Bey'in oğlu, merhume Fatma Yelkenci'nin kızları, Trabzon eşrafından Ali Rıza İskefyeli ve Rahile İskefyeli'nin gelinleri, Merhum Ömer Lûtfi İskefyeli'nin eşi, Gülçin, Ali, Şükrü, Kenan ve Rıza İskefyeli'nin babaanneleri, Merhume Zehra, Allane, Nedime, Yakup İskefyeli'nin yengeleri, Merhum Lûtfi Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Zehra Saka'nın kızkardeşleri Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami Saka, Nesime Saka, Mahat Yelkenci, Verda Kotran, Ayla Yarkent'in hala ve teyzeleri, Emine Yelkenci'nin amcazâdesi, Salihât-ı nisvandan EMİRE FAZILA İSKEFYELİ Hanımefendi 30 Nisan Cumartesi sabahı Tanrı'nın rahmetine kavuşmuştur. Merhumenin cenazesi 27 nisan 1980 Pazar günü Teşvikiye Camiinde kılınacak öğle namazını müteakip Zincirlikuyu mezarlığında ebedî istirahatgâhına tevdi edilecektir.

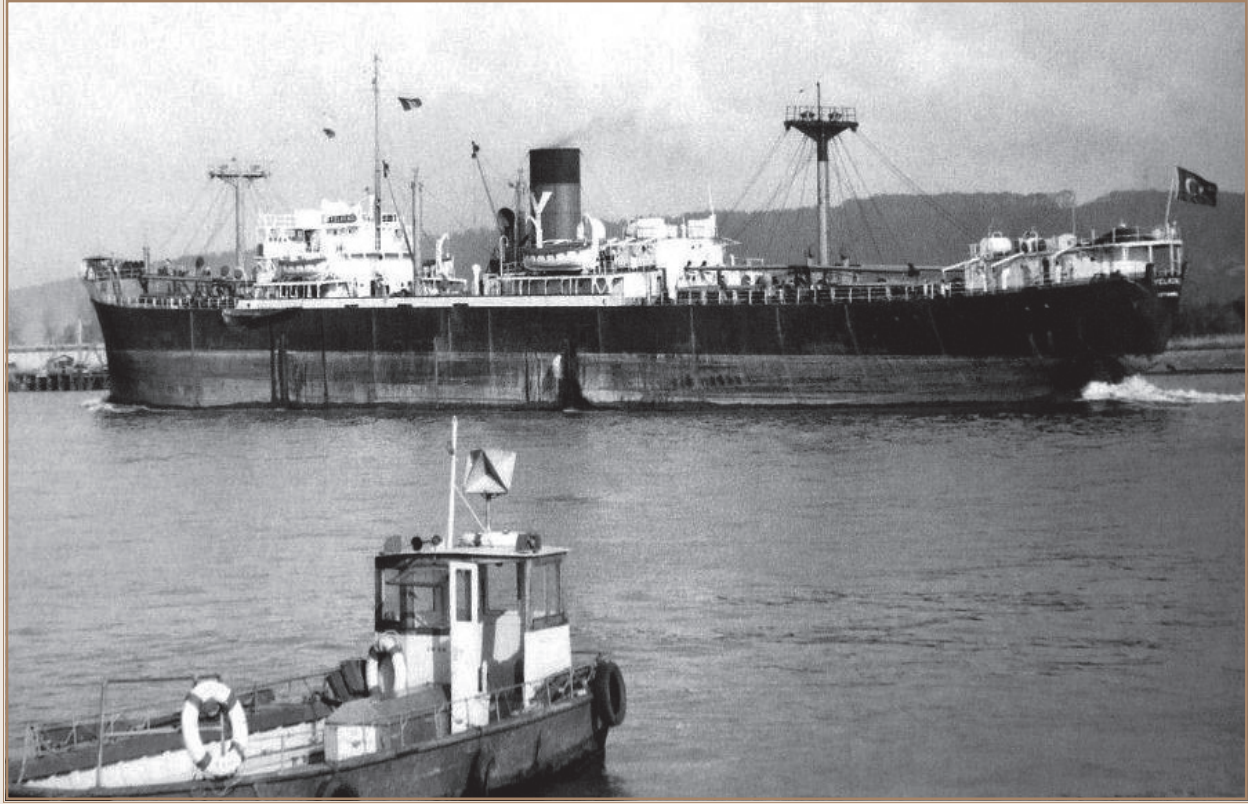
Mevla rahmet eyleye.

**27 Nisan 1980 Ailesi.**

## Mes'ut Bir Haber - Evlenme

Samsun Ticaret Odası Reisi Muteber tüccarlardan Yelkencizâde Şükrü Bey'in kerimesi Leman Hanım'la, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Raportör Muavini Mürefte eşrafından Ali Paşazâde İbrahim Hilmi Bey'in oğlu Mustafa Hilmi Bey'in evlenme merasimi yapılmıştır.





S.S. Yelkenci

## VEFAT

Samsun eşrafından armatör merhum Yelkencizâde Şükrü Bey'in oğlu, Münire Yelkenci'nin eşi, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Emire İskefyeli'nin ağabeyi, Enver Yelkenci ve Dünder Kortan'ın kayınpederi, Eser, Aysen, Tülin ve Hülya Saka ile Vedat Yelkenci'nin büyükbabası, Hasan Saka, Hilmi Kutman ve Ömer İskefyeli'nin kayınbiraderi, Remzi Şahin'in bacanağı, Dr. Hilmi Rona ile Kazım Kortan'ın dünürü, Münevver Şahin'in eniştesi, Emine Yelkenci'nin amcazâdesi **ARMATÖR LÜTFİ YELKENCİ** kısa bir hastalığı müteakip 1 Kasım 1957 gecesi vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü öğle namazından sonra Şişli Camii'nden kaldırılarak zincilikuyu kabristanına defnedilecektir.

Mevla rahmet eyleye.

## ÇOK ACI BİR KAYIP

**Tavilzâde Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu Vefat etmiştir.**

Rize eşrafından, şehrimiz armatörlerinden Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu kısa bir rahatsızlığı müteakip 2 Kasım 1957 Cumartesi akşamı vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü öğle namazını müteakip Fatih Camii'nden kaldırılarak Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedilecektir.

Mevla rahmet eyleye.

## Millî Vapurcular Birliği'nin Çalışmaları



Ticaret Müdüriyeti'ndeki toplantıya katılan (Soldan) Paşabahçeli Cemal Bey,  
Naim Bey ve Yelkencizâde Lûtfü Bey, Ticaret Müdürü ile



## 29 Şubat 1932

### Millî Vapurcular Birliği heyeti dün akşam Ankara'ya gitti

Millî Vapurcular Birliği Reisi Yelkencizâde Lütfi ve İkinci Reisi Mütercimzâde İsmail Hakkı (Denizaşan), Tavilzâde Hafız Hüseyin, Kalkavanzâde Rıza, Birlik Müdürü Muzaffer ve Barzılay vekili Remzi Bey'den mürekkep heyet dün akşamki trenle Ankara'ya hareket etmiştir. Heyet alâkadar makamlarla görüşecek ve Millî Vapurcular'ın vapur inhisarı hakkındaki görüşlerini bildirecektir.

Millî Vapurcular Birliği'ni meydana getiren armatörler aynı zamanda aralarında yaptıkları sohbetlerde, Cumhuriyet'le birlikte, devlet seviyesinde daha saygı görecekları bir resmi birliğin arayışı içinde olmuşlardır.

İleriki yıllarda "*Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*" olarak şekillenecek olan Chamber Maritime Pour Etrangers üyeleri hemen çok yakın meslek arkadaşlarıdır ve özellikle William Whittall ve Gabriel Couteaux kendilerine İngiliz Armatörler Birliği örneğini anlatmıştır.

Bu görüşmelerde Adnan Barzılay'ın İngiltere'yle olan ilişkilerinin de deneyim bakımından etkisi olduğu kuşkusuzdur.

İngiltere gibi ileri denizcilik ülkelerinde armatörler başta olmak üzere, deniz ticaret birlikleri asırlar öncesinde meydana gelmişti. Nitekim denizci bir ülke olan Danimarka'da Armatörler Birliği 1884'de, Almanya'da 1907'de, Norveç'te 1909'da kurulmuştu.

Ondokuzuncu yüzyılın başlarında sadece İngiltere'de 30'dan fazla denizcilik birliği bulunmaktaydı ve haliyle en geniş birlik Londra merkezli olan - The British Shipowners's Association-İngiliz Armatörler Birliği oluyordu.

1878'de diğer birlikler, İngiliz Armatörler Birliği'nin öncülüğünde tüm Krallığı kaplayacak ve aynı zamanda Büyük Britanya İmparatorluğu'nda daha etkin olarak benimsenecek olan British Chamber of Shipping-İngiliz Deniz Ticaret Odası'nı kurdular.

Sadece Liverpool limanı merkezli olan gemi sahipleri bağımsız bir armatörler birliği kurmayı tercih etmişler ve Liverpool Steam Ship Owners's Association - Liverpool Stimli Gemi Sahipleri Birliği 1963 yılına kadar varlığını sürdürmüştür.

Millî Vapurcular Birliği, İstanbul Ticaret Odası'nı muhatap almaktadır. Aynı şekilde İstanbul Ticaret Odası Ticareti Bahriye Şubesi vasıtasıyla bir Deniz Ticaret Odası gibi tüm konularla yakından ilgilenmekte ve çözümler aramakta, takipçisi olmaktadır.

Türk armatörlerinin "*Türk Armatörleri Birliği*" şemsiyesi altında birleşmeleri ne yazık ki, aralarında rekabet ediyorlar diye devlet adına engel olunmaları yetmiyormuş gibi, çıkartılan bir kanunla da tüm posta vapurlarına elkonulması sürecinde, gelişme umudlarını yok etmiştir.

Armatörler birtaraftan gemilerini Denizyolları İdaresi'ne satmak zorunda kalırken, diğer taraftan da yük gemileri alarak yeniden armatörlük yaşamlarına devam etmek uğraşısı içinde olmuşlardır.

Bu süre 1939 Haziran ayına kadar devam etmiş ve artan teşkilatlanma ihtiyacı, İngiltere örneği esas alınarak Temmuz 1939 başında resmileşmiştir. Ankara'da Münakalat Vekaleti'ne teslim edilen "*Mutasavver Türk Armatörleri Birliği*" dosyası, aynı zamanda İstanbul Vilayeti'ne de bir istida halinde verilmiş ve olumlu karşılanmıştır.

## 29 Mayıs 1932

### Vapurcular yeniden heyet gönderiyorlar.

### Vapurculuk şirketine ait kanun yakında yayınlanacak

Hükümet tarafından bir Türk posta vapurculuğu kanun layihası hazırlanmış ve Meclise sunulmuştur. Layihanın Haziran 1932 ilk haftasında onaylanması beklenmektedir. Layihanın resmileşmesini müteakip bir muhimmim heyeti Seyrisefain idaresiyle diğer Milli Vapurcular'ın şirkete intikal edecek olan vapurlarının muayene ve bunların kıymetini tespit edecektir.

Her şirket inhisarın sermayei mütedavilesine mevcut vapurlarının takdir olunacak kıymeti nispetinde iştirak edecek ve hisse sendi alacaktır. Uzmanların görüşlerine göre Seyrisefain İdaresi'nin Karadeniz ve Akdeniz hatlarında çalışan vapurlarının kıymeti birbuçuk milyon lira civarındadır.

Millî Vapurcuların vapurlarının kıymeti de 750 - 800 bin lira civarında tahmin edilmektedir.

Seyrisefain İdaresi yeni şirketin teşkilinden sonra yalnız Kadıköy, Yalova ve Adalar'a vapur işleteceği ve kılavuzluk işleriyle Yalova Kaplıcaları'nın idare edeceğinden bugünkü kadronun dörtte bir nispetinde küçülmesi gerekecektir. Busuretle kadro azaltılması neticesinde işsiz kalacak olan memurlar, yeni şirketin kadrolarında istihdam olunacaklardır.

Yetkililer, Türk Posta Vapurculuğu şirketinin Eylül ayına kadar faaliyete geçeceğini tahmin etmektedirler. İnhisarın vapurları bir renkte olacak, bir baca forsu taşıyacaklardır. Seyrisefain ile vapurcuların muhtelif limanlardaki acenteleri lağvedilecektir. Bu meyanda Seyrisefain İdaresi İskenderiye'deki acentesiyle olan sözleşmesini feshedecektir.



Yeni şirkete Şirketi Hayriye Müdürü Ziya Bey'in tayin edileceği söylenmektedir.

Seyrisefain Müdür Yardımcısı Tahir Bey 19 Mayıs 1932 günü bu konu hakkında şunları söylemiştir: *"Teşkil olunacak vapurculuk şirketi bir hükümet konusudur. Bizim bu hususta bir bilgimiz yoktur. Umum Müdürümüz Sadullah Bey Ankara'dadır. O geldikten sonra her şeyi anlayabilirsiniz."*

Bu safhada Millî Vapurcular Birliği toplantılarına devam etmiştir. Yaptıkları çalışmalarda; Kabotajın temini hususunda hükümetçe ileri sürülen bütün endişeleri giderecek önlemlerin Vapurcular tarafından tesis edilmesi beklenen çözümlerden biri olmaktadır.

Hükümetin gerekli bulması halinde Millî Vapurcular olarak ikinci bir armatörlük ortaklığı veya muhtelif armatörlerin bir araya geleceği birkaç ortaklık yahut hepsinin iştirak edeceği bir millî ortaklık şirketi kurulması konusu tartışılmıştır.



Tekel şeklinde bir yönetimle armatörlerin ticarî faaliyet ve menfaatlerinin temini mümkün görülmediğinden böyle bir şirkete katılmamak kararını vermişlerdir.

Bu ve diğer konularla ilgili olarak resmî makamlarla görüşmek üzere aralarından Yelkencizâde Lütfi Bey, Sadıkcâde Ruşen Bey ve Mütercimzâde Hakkı Bey'den oluşan bir komite seçmişlerdir.

Mütercimzâde Hakkı Bey aynı zamanda Millî Vapurcular Birliği ikinci başkanı ve basın sözcüsüdür.

Mütercimzâde Hakkı Bey basına yaptığı açıklamada şöyle demiştir: *"Denizciliğimiz hakkında teşkili tasarlanan tekelin memleket menfaatleriyle kıyaslanamayacak kadar zararlı olduğu görüşündeyiz. İktisadi hayatımızla uyum içersinde olması gereken vapurculuğumuzda en uygun şeklin incelenerek bulunabileceğine inanmaktayız."*

*Bir iki gün içersinde Ankara'ya giderek görüşlerimizi bildireceğiz."*

Bu çalışmalara intikal eden Mayıs ayı başlarında Mehmet ve Ahmet Yelkencizâde Vapurculuk Şirketi ile Sadıkcâde Kumpanyası birleşerek ortak seferlere başlamıştır.



Kaynak - 1932 Cumhuriyet arşivi.

Vapurculuk Şirketi dışında kalan Yelkencizâde Lütfü Bey, Paşabahçeli Cemal Bey ve Naim Bey birleşerek bir şirket kurmaya karar vermişlerdir. Bu şirket Karadeniz ve Akdeniz'deki bellibaşlı yabancı limanlarıyla İstanbul Limanı arasında yük taşımacılığı muntazaman hat seferleri düzenleyecektir. Uğrak limanları; Pire, Trieste, Napoli, Marsilya ve Lizbon'dur. Karadeniz'de ise Varna, Köstence ve Odesa limanları planlanmaktadır.

Bu hatlarda çalışacak Türk bayraklı vapurlarla, şimdiye kadar senelerdir sadece yabancı bayraklı gemilerle yapılan yük taşımacılığı pazarında pay alınmak üzere ciddi kararlar verilmiştir.

Armatörler ellerindeki vapurlar talebe yeterli olmazsa, yeniden gemi satın alacaklar ve dış hatlarda karşılaşabilecekleri kırıcı rekabete karşı Hükümet'ten yardım da isteyeceklerdir.

Haziran ayına gelindiğinde Hükümet'ten Seyrisefain ile Vapurcuların birleştirilmesine dair karar henüz yayınlanmamıştır. Millî Vapurcular Birliği başkanı bu süreçte Muzaffer Pehlivan Bey'dir ve heyet İstanbul'a dönerken Muzaffer Pehlivan Bey Ankara'da kalmıştır.

#### Ecnebi limanlara vapur işletilmek isteniyor

Vapurculuk Anonim Şirketi'ne dahil olmayan armatörler İstanbul'la yabancı limanlar arasında vapur çalıştırmaya karar vermişlerdir.

28 Kasım 1933 tarihi itibarıyla bu karar üzerine Yelkencizâde Lütfi Beyle, Mütercimzâde Hakkı Bey İspanya'ya gitmişlerdir.

Bu seyahatlerinde Pire ve Trieste'de bazı yetkililerle görüşen Yelkencizâde Lütfi Bey ve Mütercimzâde Hakkı Bey Lizbon'a geçmişlerdir.



18 Aralık 1933 tarihi itibarıyla İspanya pazarlarına ihraç ürünleri sevkiyatının daha müsait olduğu görülerek Türk Vapurculuk Anonim şirketi dışında kalan armatörlerin limanlarımızla yabancı ülke limanları arasında yük ve yolcu taşınması maksadıyla teşebbüse giriştikleri, armatörlerden Yelkencizâde Lütfi Bey'le Mütercimzâde Hakkı Bey'in temaslarının olumlu sonuç verdiği belirilerek, Avrupa'da iki aydan beri denizcilik ve ticaret çevreleriyle görüşmeler yapmış olan Yelkencizâde Lütfü Bey'in ve Mütercimzâde Hakkı Bey'in Karadeniz iskeleleri ile Lizbon limanı arasında ticarî taşımacılığı Türk bayraklı gemilerle yapılması için sözleşme imzaladıkları açıklanmıştır.

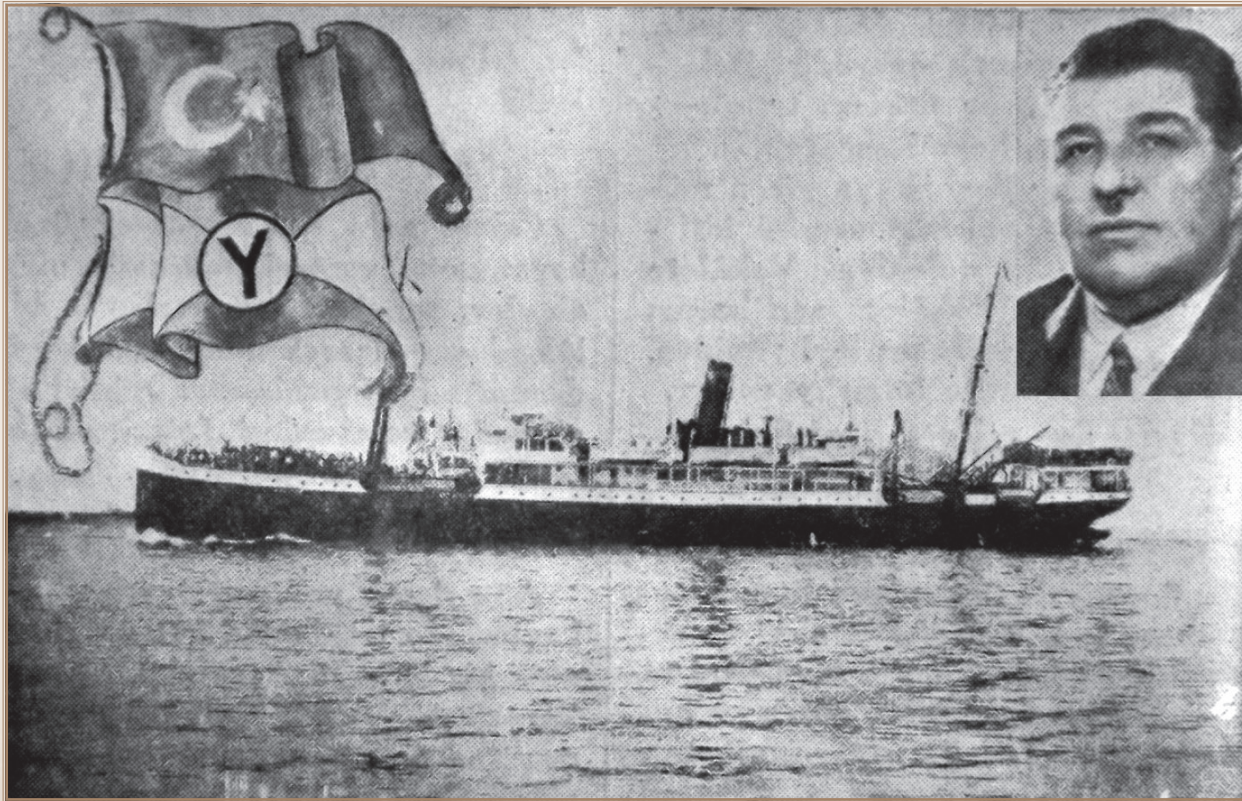
Bu sözleşme uyarınca Karadeniz iskelelerinden, İstanbul ve İzmir'den yük alacak olan Türk bayraklı gemiler, yumurta, fındık vesair gibi ihraç ürünlerimizi 1934 yılı başından itibaren İspanya'ya taşımaya başlayacaklardır.

Yelkencizâde Lütfi Bey ile Paşabahçeli Cemal Bey ortak bir limited şirket kurmak üzere çalışmalar yapmaktadırlar ve çalışmalarını hükümet'e intikal ettireceklerdir. Bu şirkete hükümet'in müsaade etmesi beklenmektedir.

Yeni şirket 1934 Mart ayından itibaren seferlere başlayacak ve bu suretle o tarihlere dek hep yabancı bayraklı gemilerle yapılan ihracat yük ve yolcu taşımacılığı Türk bayraklı gemilere imkan sağlayacaktır.

Şirket çok daha uygun navlun fiyatlarıyla yüzde otuz gibi daha düşük navlun tarifesi uygulayacaktır. Yabancı limanlara açılan bu yeni millî hat sayesinde yılda iki milyon liralık döviz gibi bir tasarruf sağlanacağı tahmin edilmektedir.

Heyet Avrupa'da şirket için iki yeni gemi satın almak üzere temaslarına devam etmektedir.



Yelkencizâde Vapurculuk tarafından Türkiye - Barselona hattına tahsis edilen gemilerden ilk sefere çıkacak Erzurum vapuru için hazırlanmış olan ilan kartpostalı.



### İspanya hattı devreye giriyor

Çalışmalar Mart 1934'den önce sonuçlanmış ve İspanya hattındaki seferler başlama noktasına gelmiştir.

Türkiye'nin dış hatlarda çalışan gemileri olmadığından, yabancı bayraklı armatörlük şirketleri navlunları kendi aralarındaki rekabeti Kapitülasyonların verdiği serbestiyet sayesinde göz ardı ederek ayarladıklarından Türkiye'ye veya Türkiye'ye yapılan taşımalar diğer ülke limanlarıyla kıyaslandığında hep yüksek kalmıştır. Türkiye'nin 1933 verilerine göre yabancı bayraklı gemilere ödediği navlun bedeli yıllık 7 - 8 milyon lirayı aşmaktadır.

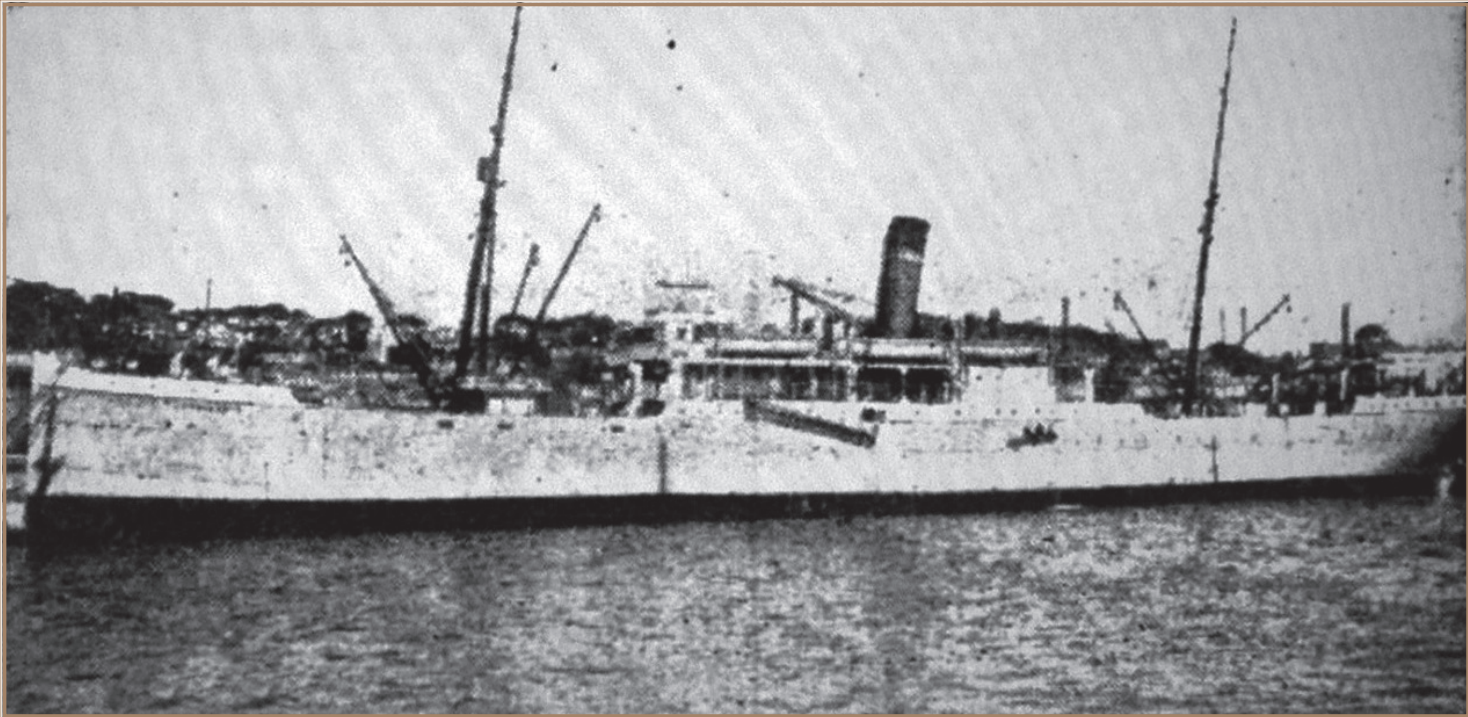
İspanya hattında çalışacak gemiler onbeş günlük aralıklarla İstanbul'dan hareketle Romanya'da hububat yükleyecek, Trabzon, Samsun, İnebolu'ya uğrayacak, buradan Bulgaristan'ın Varna ve Burgaz limanlarına geçerek yumurta vesair eşya yüklemesi yapacak ve İstanbul'dan sonra Valencia ve Barselona'da gidecektir.

İstanbul Valencia arasındaki sefer altı günde katedilecek, her vapur seferini 20 günde tamamlayacaktır. Bu hatta her biri 5,000 dwt üzerindeki ve hertürlü konforu haiz Erzurum, Vatan ve Yelkenci vapurları tahsis edilmiştir.

Şirket, yabancı şirketlere nazaran daha düşük navlun tarifesi tatbik edeceği gibi, gerektiğinde yolcu talebi karşısında da daha düşük tarife uygulayacaktır.

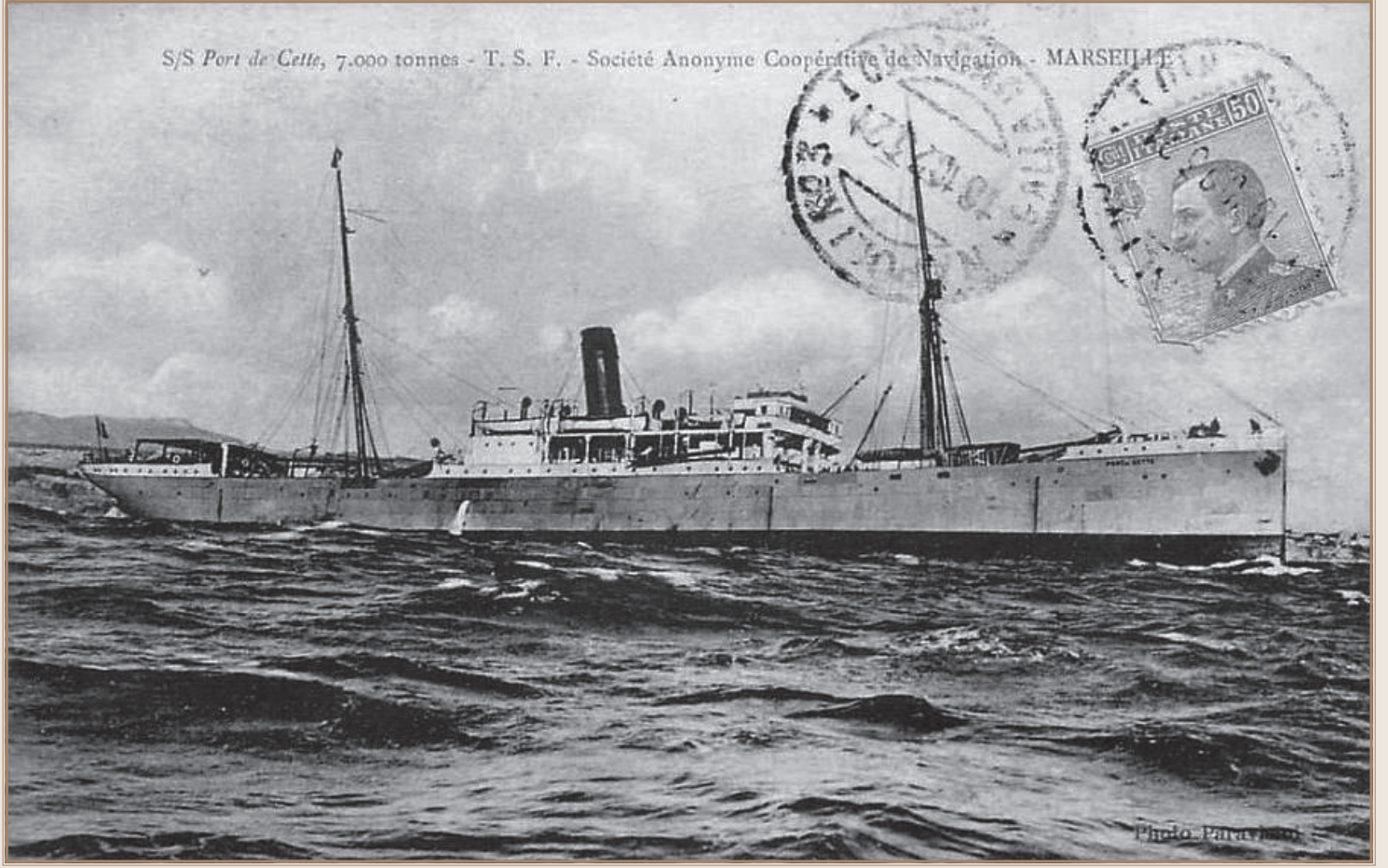
Lütfi Bey, Yelkencizâde vapurlarının 1 Mart tarihinden itibaren Erzurum vapuruyla başlatılacağını ve bu suretle İspanya'ya altı günden gidilebileceğini söylemiştir.

Hattın bir beklentisi de İspanya ile Türkiye arasındaki turizm hareketinin daha genişletilmesidir.



S.S Vatan





### S/S Vatan - (Ex - Gerda; Ex - Sarnia; Ex - Baysarnia; Ex - Port de Cette)

1892 yılında Blohm Und Woss GmbH. Hamburg Tersanesi'nde inşa edilen 3379 grt'lik yük yolcu gemisi "Gerda", Tam Boy 352.4 ft., Kaimeler arası genişlik 42.2 ft. ve derinlik 26 ft. olan 3 genişlemeli. 283 nhp güç üreten ana makineye sahipti.

1892 - 1929 yılları arasında üç kez eldeğıştirenerek; "Sarnia", "Baysarnia" ve "Port de Cette" adlarını aldı.

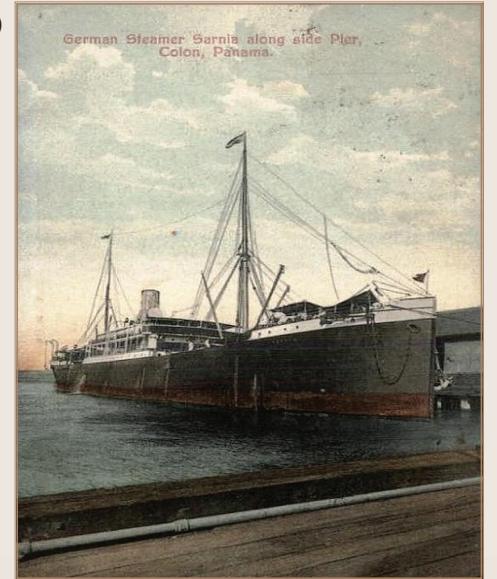
1930'da Yelkencizâde ve Mahdumu Vapurculuk Şti.'ye satıldı ve gemiye "Vatan" adı verildi.

1934'de Devlet Denizyolları İdaresi el koyduğundan, devlete intikal etti.

1938'de Denizbank Devlet Denizyolları İdaresi kadrosunda seferlerine devam etti.

1940'da Rıza Kalkavan ve Oğlu İsmail Vapurculuk İdresine satıldı. Adı değıştirilmedi.

Lloyd's Register'deki son kaydı 1945 yılıdır.



Eski adıyla Alman posta vapuru "Sarnia" Panama'da.



### S/S Erzurum - (Ex - Zatiro; Ex - Souriah)

- 1901 yılında D.J.Dunlop & Co./Port Glasgow'da "Zatiro" adıyla inşa edilen 2539 grt. olan yolcu/yük gemisi, ana makinesi D.J. Dunlop & Co. Glasgow ve 3cy, 340 nhp güç ürettiyordu. Tam Boy 294.6 ft., Kaimeler arası genişlik 40.8 ft. ve Derinlik 15.3 ft. idi.
- 1930 yılında Yelkencizâde ve Mahdumu Vapurculuk Şti.'ye satıldı ve gemiye "Erzurum" adı verildi.
- 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi el koyduğundan, devlete intikal etti.
- 1938'de Denizbank Devlet Denizyolları İdresi kadrosunda seferlerine devam etti.
- 1940'da T.C. Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları, Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

### Samsun'da büyük umud ve Yumurta Kongresi

İspanya hattının devreye girmesiyle Türk tüccarları mallarını ve ürünlerini Avrupa pazarlarına ihraç etmek heyecanına kapılmışlar ve Samsun'da 11 Şubat 1933'de "**Samsun Yumurta Kongresi**" düzenlendiği gibi Yelkencizâde Lütfi Bey kongreye davet edilmiştir.

Kongre'de görüşülmesi kararlaştırılan konular ve katılma koşulları şöyledir:

1. Her Türk tüccar Yumurta Kongresi'ne katılabilir.ancak üyesi olduğu Ticaret Odaları'ndan yumurta ticareti yaptığına dair belge ibraz edecektir.
2. Her yumurta tüccarı bu kurala uymak koşuluyla kongreye katılabilir.
3. Yumurta tüccarları kongrede aralarından birini temsilci seçebilirler.
4. Vilayet merkez odaları kendi bölgelerini temsilen kongre'ye temsilci seçip gönderebilirler.

Kongre konuları şöyledir:

1. Yumurtalarımızın temiz olarak piyasaya sevkı,
2. Mümkün olduğunca yumurtaların piyasaya taze olarak sevkinin temini,
3. Yumurtaları korumak için kullanılan talaşların temiz olması,
4. Yerli talaşların islahı ve üretiminin artırılması,
5. Yumurta ihracatı işlerinin bir elden idare edilmesi,
6. Bu kabul görmezse, yumurta ihracatçılarının ortak bir şirket kurarak piyasalara tek teklif yapılması,
7. Yalnız İspanya piyasalarına yapılan yumurta ihracatının diğer memleketlere de yaygınlaştırılması,
8. İhracatta navlunlar,
9. Sırf yumurta nakline mahsus olmak üzere trenlerde özel indirimli tarife uygulanması,
10. Yumurtaların ihracatı mümkün olamayan bayat ve bozuk kısımlarının ayrılarak, toz halinde ihracı mümkün hale getirmek için İhracatçılar Birliği'nin merkez olarak kabul edeceği bölgelerde imalâthaneler kurmak,
11. Türk vapurlarıyla yumurtalarımızın son adreslerine taşınması,
12. Hariç ve tüketici piyasalarımızda bizzat meydana getirilecek ihracatçı birliklerimizle şubeler tesis ederek yabancı madrabazların oyunlarına nihayet vermek,

13. Ambalaj işlerinin tanzimi ve piyasaların önerdikleri ambalajlara önem verilmesi,
14. Yumurtaların lambalanarak alınması,
15. Yumurta konusunda yazılı veya sözlü yapılan hertürlü teklifin kongre'ye dahil edilmesi,
16. Karadeniz iskelelerinden Messageries Maritimes uğraklarını durdurduktan sonra bir İtalyan kumpanyası Türk yumurtalarını taşımaktadır. Bu kumpanyanın vapurları ise, Trabzon, Samsun, İnebolu gibi yerlerden yumurtalarımızı yükledikten sonra Romanya - Köstence'ye ve Bulgaristan - Varna'da Bulgar yumurtalarını aldıktan sonra İspanya'ya hareket etmektedir.  
Bu nedenle Bulgar yumurtaları daha taze ve önde, fakat bizim yumurtalarımız daha beklemiş ve arkada kalmaktadır. Bu gibi meseleler dahi kongrede görüşülecek sorunlar arasında kalmaktadır.
17. Yumurtalar boy ve ağırlık durumuna göre standardize edilmelidir.
18. Bu amaçla kullanılan makinelerin ithalatı gümrük marifetiyle sağlanmalıdır.
19. Kongrede alınacak kararların hükümetçe tanınması ve hükümetin yumurta ihracatını denetlemesi.

Yumurtalarımızın Türk vapurlarıyla taşınması karar altına alınmış olduğundan Yelkencizâde Vapurculuk İspanya'ya hat açacağı için Lütfi Bey Samsun'daki Kongre'ye davet edilmiştir.

Samsun Yumurta kongresi dört gün devam etmiş ve yumurtalarımızın ıslahı dahil çok faydalı kararlar alınmıştır. Kongre kararları arasında yumurtalarımızın millî vapurlarla taşınması da yer almıştır.

İstanbul'dan davet edilen Yelkencizâde Vapurları'nın başkanı Lütfi Bey'in açıklamaları dikkatle dinlenilmiş ve alkışlarla karşılanmıştır.

Kongre'de yumurta sandıklarından alınacak cüz'i bir aidatla 200 bin lira sermayeli bir bankanın kurulması kararı alınmıştır.<sup>(161)</sup>

Kongre sonrasında yumurtacılar tarafından Halk Fırkası'nda bir ziyafet düzenlenmiştir.

Müteakip günlerde İspanyol tüccarlarından ve Ticaret Bakanlığı'ndan oluşan bir heyet iki ülke arasındaki ithalat ve ihracat imkanlarını daha geliştirmek amacıyla Semplon Ekspresi'le İstanbul'a gelmiştir.

Gelen heyet General Vivencio Barriso Le Lara'nın başkanlığında Rafael Manrique Des Does, Pedro Moreno, Philip Gormes, Diomisio Muser'den oluşmaktadır.

Sirkeci Garı'nda karşılanan heyet otellerinde birsüre istirahat etmişlerdir.

Heyet adına açıklama yapan heyet başkanı iki ülke ithalatının ve ihracatının artırılmasına büyük gayret ve önem verdiklerini belirterek, Yelkencizâde Lütfi Bey'in ve Mütercimzâde Hakkı Bey'in İspanya'ya vapur seferleri başlatmak amacıyla yaptıkları seyahatin son derece önemli olduğunu ve başarılı geçtiğini belirterek "Türk vapurlarının İspanyaya çalışması tarafların ticaretinin gelişmesinde mühim bir neden olacağı gibi, iki ülkeyi de birbirine yakınlaştıracaktır" demiştir.<sup>(162)</sup>

161) Cumhuriyet Gazetesi 1933 Şubat sayıları

162) Doç.Dr.Coşkun Topal, "Samsun'da Ticareti Hayat ve Yumurta Ticareti, Tarih boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, samsun,Canik Belediyesi kültür yayınları No.5, Sf.549 - 550,Samsun 2013.



Karadeniz Bölgesi, Türkiye'nin yumurta ihracatının ağırlık merkeziydi. Havza, Kavak, Merzifon, Amasya çevresi, Çorum, Zile, Sivas yumurtaları Samsun piyasası aracılığıyla ihraç edilmekteydi.

Yumurta sandıklarında 1440 adet yumurta bulunmaktaydı. 1933 yılında ise 720 yumurta ihtiva eden yumurta sandıkları kullanılmaya başlandı. Sandıkların içine talaş konularak yumurtaların tüketici piyasasına bozulmadan ulaştırılması sağlanıyordu. Bu yüzden yumurta ihracatı dolay olarak kereste ihracına yardım etmekteydi.

Yumurta sandıklarının İstanbul'a gönderilmesinde her yumurta sandığı için 40 - 65 kuruş, Barcelona, Marsilya, Pire ve Trieste limanlarına gönderilmesinde ise sandık başına asgari 210 - 375 kuruş nakliye ücreti ödenmekteydi.

1930 yılında Samsun'da ihraç edilen yumurta ihracatı 486.666 sandık, 1931'de 61.217 sandık, 1932'de 66.532 sandık, 1933'de ise 34.598 sandık olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin yumurta ihraç ettiği Fransa, İtalya, İspanya ve Yunanistan gibi ülkeler dünya ekonomik buhranının yaşandığı ortamın etkisiyle dış ticaretlerinde koruyucu önlemler almışlardı.<sup>(163)</sup> Türkiye'den bu anlaşma uyarınca ilk kademedede İspanya'ya tuzlu bağırsak, yumurta, kereste, keten tohumu, nohut, fasulye gibi maddelerin ihracatı mümkün olacaktır. İspanya'dan ise, kumaş, kadife, mantar, muz, kurşun, deri ihracatı düşünülmektedir.

Heyet vakit bulursa Ankara'ya da gidecektir.

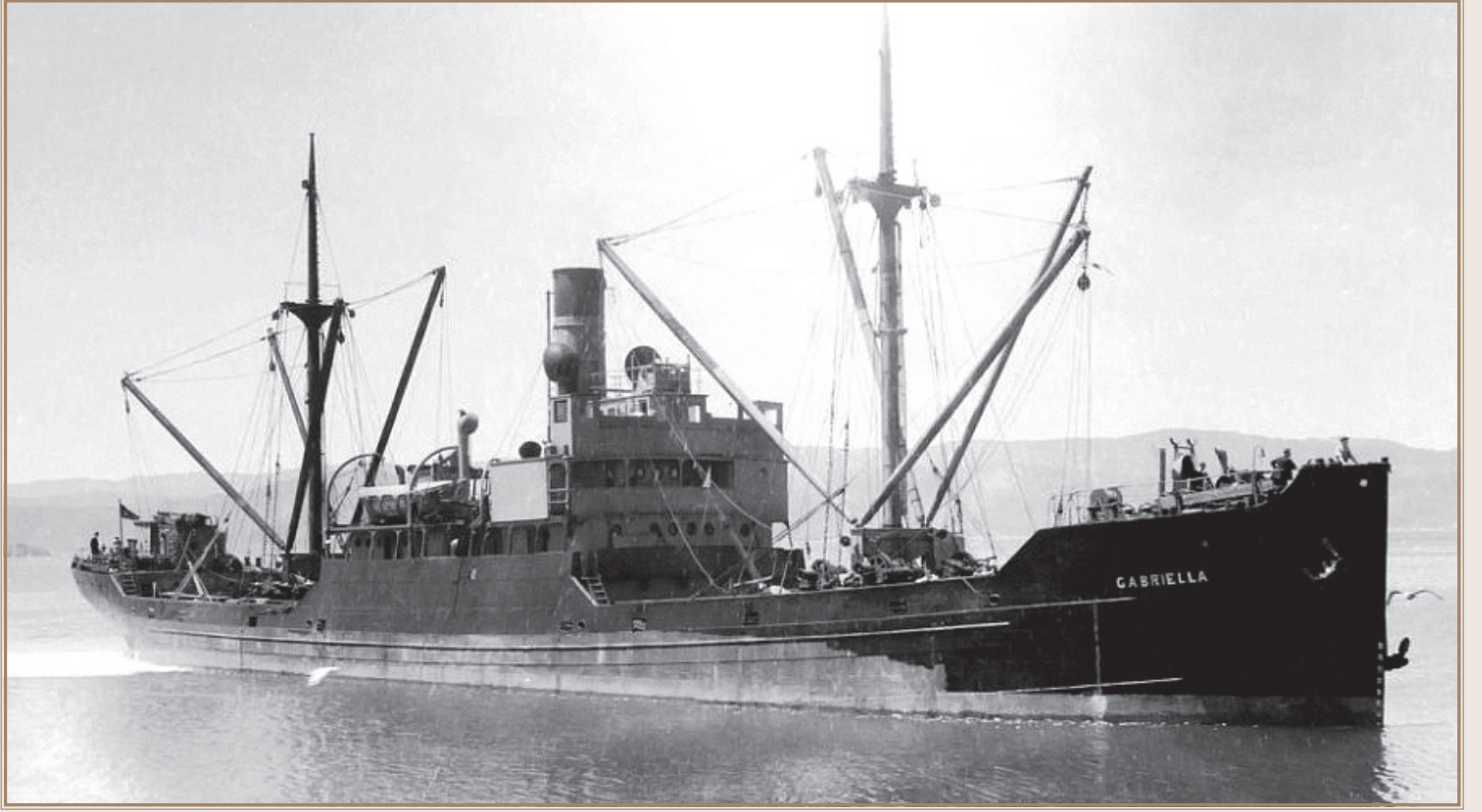
#### **Yelkencizâde Şükrü Bey vefat ediyor**

Yelkencizâde Lütfi Bey Samsun Kongresi'nden avdet etmiş ve gemilerinin İspanya seferlerine ait hazırlıklarla uğraşırken, İspanya ticaret heyetinin İstanbul'u ziyaretleri sırasında birsüredir Şişli Sıhhat Yurdu'nda yatmakta olan babası Yelkencizâde Şükrü Bey'in vefat haberiyle sarsılır.

Gazetelerde yeralan vefat duyurusu şöyledir; *"Trabzon eşrafından ve Samsun tüccarı muteberesinden Yelkenci Vapurları firması bânisi büyük armatörlerimizden Yelkencizâde Şükrü Beyefendi tedavide bulunduğu Şişli Sıhhat Yurdu'nda vefat etmiş ve cenazesi birçok ehlibba ve dostları hazır bulunduğu halde Eyüp Sultan'daki hâbigâhı ebedisine tevdi kılınmıştır. Mevlâ rahmet eyleye."*<sup>(164)</sup>

163) Doç.Dr.Coşkun Topal, "Samsun'da Ticareti Hayat ve Yumurta Ticareti, Tarih boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, samsun,Canik Belediyesi kültür yayınları No.5, Sf.549 - 550,Samsun 2013.

164) Kaynak - Cumhuriyet, - 23 Şubat 1934



**S/S Samsun - (Ex - Rhone; Ex - Gabriella)**

İlk adı "Rhone" olan 1413 grt, 961 nrt., 1465 dwt.'lik yolcu/yük gemisi Compagnie de Navigation Mixte, Marseilles adına 16 Nisan 1889 günü J.Wigham Richardson & Co., Neptune Yard, Low Walker, Upon - on Tyne'de denize indirildi.

Kızak inşa No.'su 233'dür. Ana makinesi J.Wigham Richardson & Co.,Low Walker ve T3 silindir, 274 nhp güce sahipti, 12.1 knots azami seyir sürati yapıyordu.

Tam boy 251.5ft. x Kaimeler arası genişlik 32.2 ft. x Derinlik 17.0ft. olan gemi 25 Mayıs 1889 günü Compagnie de Navigation, Marsilya filosuna katıldı.

- 24 Eylül 1894'de Yeni Gine sahilleri civarında Beriby Kayalıklarına bindirdi ve ciddi yara aldı.
- 12 Kasım 1894'de kurtarma römorkörü Blazer tarafından yüzdürüldü
- 1923'de Th Kyrillos, Bandar Abbas firmasına satıldı ve "Gabriella" adı verildi.
- 1923'de İstanbul'da iken seferden alınarak, bağlandı (Laid - up edildi).
- 1923'de yeniden eldeştirdi. Gemiye Yelkencizâde ve Mahdumu Vapurculuk satın aldı ve "Samsun" adını verdi.
- 1935'de Mustafa ve Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı, İstanbul'a satıldı. İsmi değiştirilmedi.
- 1 Kısım 1941'de onarım için kıçtankara yapıldığı Haliç Kalafatyeri - Kalafatyeri Gemi İnşaat çekek yerinde su olarak battı.



### İspanyol Heyetine Erzurum Vapuru'nda ziyafet veriliyor

İspanyol heyeti mensuplarına 26 Şubat günü Türk limanlarından İspanya'ya hat kurmuş olan Yelkencizâde ve şurekası tarafından Erzurum vapurunda bir ziyafet verilmiş, ziyafete Türk yumurta ihracatçıları ve gazeteciler, Karaköy'de Akay İdaresi önünden alınarak Ortaköy önlerinde demirde yatan Erzurum vapuruna getirilmişlerdir.



İspanyol heyeti Erzurum vapurunda. Heyet reisi ziyafet sırasında konuşmasını yaparken.

Davetlilere önce vapur gezdirilmiş ziyafet pek dostane şekilde karşılıklı nutuklarla devam etmiştir.

Yelkenci kumpanyası namına ziyafetin sonlarına doğru söz alan Hilmi Bey davete katılanlara teşekkür etmiş, İspanya ile memleketimiz arasında şimdiye kadar olan ticarî ilişkileri gelişmesi için iki memleket tüccarlarının doğrudan doğruya anlaşmalarının çok faydalı neticeler vereceğini söylemiş, ve şunları ilave etmiştir:

*"İspanyol misafirlerimiz bu gezileriyle Türkiye ile İspanya arasında şimdiye kadar inkişaf edemeyerek basit bir sahada kalmış ticarî ilişkilerin genişletilmesi için büyük bir çığır açmış bulunmaktadır. Türk tüccarların da bu gelişmelerden istifade edecekleri şüphesizdir.*

*Her iki memleket arasındaki deniz nakliyatını temin için hazırlanan şirketimiz bu uğurda hertürlü fedakarlığı yapacaktır."*

Bu nutka İspanyol heyeti reisi Marki Dolera cevap vererek, iki memleket arasındaki ticaretin bugüne kadar büyümemesinin nedeninin İspanyol tüccarlarda olmadığını, bu gezilerinde Türkiye'yi ve Türk tüccarları daha yakından tanıdıklarını, bu tanışmanın çok hayırlı sonuçlar doğuracağına inandıkları söylemiştir.

Marki Dolera sözlerinin nihayetinde birkaç gün evvel vefat etmiş olan Yelkencizâde Şükrü Bey'in hatırası için bir dakika sükut edilmesini teklif etmiştir. Bunun üzerine ziyafette bulunanlar ayağa kalkarak bir dakika saygı duruşuna geçmişlerdir.

### İspanya ile ticaret anlaşması için Ankara'da görüşmelere devam ediliyor

Buarada İspanya ile ticaret anlaşması için Ankara'da görüşmelere devam edilmiş ve İspanyol heyeti yeni sözleşme yürürlüğe girinceye kadar mevcut sözleşmenin iki ay daha yürürlükte kalmasını teklif etmiş ve Türk hükümet yetkilileri bu öneriyi kabul etmişlerdir. Fakat devam eden müzakerelerde kontenjan sınırlaması konusunda bazı zorluklarla karşılaşmıştır.

Diğer taraftan Barcelona ile Karadeniz'e limanları arasında sefer yapacak olan Türk gemilerinin yeni ticaret sözleşmesinin yürürlüğe girmesini beklemeleri zorunlu bulunmaktadır. Fakat bu işin bir müddet daha uzaması ve ihracat mevsiminin yaklaşması dolayısıyla seferlere Nisan ayının onikisinden itibaren başlaması gereğini doğurmuştur.

İstanbul'daki yumurta tüccarları şimdiye kadar parakende çalışmaktaydılar. Bundan daha verimli çalışmak için birleşmeye ve birlik teşkiline karar vermişlerdir. Ancak birlik teşkil etmek amacıyla yedi ay önce müracaat etmiş olmalarına rağmen, kendilerine henüz bir cevap verilmemiş olmasından ötürü yasal bir müsaade alamamışlardır.

#### 15 Nisan 1934

#### Yelkencizâde - Bulgarlarla ortaklık kuruyor

Bulgar Seyrisefain Şirketi ile Yekencizâde ve Mahdumu İspanya - Fransa-italya hattında ortak sefer yapmak üzere anlaşma imzalamış ve ilk seferin 15 Mart'da başlaması kararlaştırılmıştır.

Yelkencizâde Lütfi Bey basına yaptığı açıklamada: *"Bulgar Seyrisefain şirketi yeni vapur satın alarak İspanya hattına dahil olmuştur. Bu husustaki görüşmeleri şirketin şehrimize gelmiş olan idare heyetiyle yapmıştık. Anlaşma sağlanmış olup, bu hatta Bulgarlar 2 ve biz 2 gemi tahsis ediyoruz.*

İcabında taraflar hatta yeni vapurlar ilave edecektir. İlk seferi martın 15'inde Erzurum vapuru yapacak, buradan Bulgaristan'a hareket ederek zahire yükledikten sonra Trabzon'a gidecek, Trabzon'dan direkt Valencia'ya gidecektir. Her iki firma da masraflarını ayrı ayrı yapacaklar, gemilerini kendileri idare edecektir. Ancak hasılat yarıyarıya taksim edilecektir." demiştir.

Bu konuda basında yer alan ilanlarda görüleceği üzere; Türk - Bulgar Müttehit Vapurları - Yelkencizâde ve Mahdumu - Bulgar Seyrisefain Şirketi İspanya - Fransa-italya hattı muhtazam seferlerine Erzurum, Maria Luiza, Vatan ve Balkan vapurları tahsis edilmiştir.

Seferler her onbeş günde bir yapılacaktır.Vapurlarda Lüks, Birinci,İkinci, Üçüncü sınıf kamaralar mevcuttur. Yük ve yolcu navlunlarında azami tenzilât yapılacaktır.

15 Nisan tarihinde neşredilen bir ilanda ise Vatan Vapurunun 17 Nisan 1934 günü Valencia, Barcelona, Marsilya olmak üzere İstanbul'dan hareket edeceği ve bu seferinde Birinci, İkinci, Üçüncü sınıf yolcuları ve ticarî eşya alacağı duyurulmaktadır.

Gelecek seferler:Burgaz Vapuru 27 Nisanda, Erzurum Vapuru 7 Mayıs'ta aynı uğrakları yapacaktır.

Tafsilat için: Sirkeci'de Yelkencizâde Vapur İdaresi'ne (Tel:21515), Galata'da Rıhtım Han 7 Numarada Bulgar Seyrisefain Acenteliği'ne (Tel: 24779); Galata'da Kefeli Han'da Tova Acenteliğine (Tel:43995) müracaat edilmelidir.



5 Nisan 1934 günü Yelkencizâde ailesi için özel bir gündür ve Yelkencizâde Şükrü Bey'in ruhuna ithaf olunmak üzere 6 Nisan 1934 Cuma günü Beyazıt Camii şerifinde Cuma namazını müteakip Mevlidi Nevebi kıraat edileceği duyurulmaktadır.

### İspanya Hattının ömrü çok kısa oluyor.

Ancak İspanya Hattının ömrü çok kısa olmuş ve iki sefer yapıldıktan sonra Mayıs ayı başında bu güzel teşebbüs bazı engeller yüzünden durdurulmuştur.

Hattın böyle birden kesilmesi İspanya ile Türkiye arasında imzalanması beklenen yeni ticarî sözleşmenin birtürlü sonuçlanmamış olmasıdır. Çünkü İspanya hattı tamamiyle bu memlekete yapılan yumurta ihracatı için tahsis edilmişti. Halbuki yeni ticaret sözleşmesi imzalanmadığından İspanya'ya yumurta ihracatı gerçekleşmemiş ve bu hattın beklenen navlun geliri sağlanamamıştır.

Diğer taraftan Yelkencizâde Lütfü Bey bu hatta yeralan Vatan ve Erzurum vapurlarını Denizyolları İdaresi'ne satmıştır. Yapılan açıklamaya göre gemilerin devir ve teslim işlemleri birkaç güne kadar tamamlanacaktır. Denizyolları bu iki gemiyi Karadeniz ve Mersin hattına tahsis edecektir. Vatan vapuru 3379, Erzurum vapuru 2547 groston'dur.



Kaynak - Nisan 1934 Cumhuriyet Gazetesi.

gelen Ziraat Vekili Sabri Bey (Toprak) Tadla vapuruyla İstanbul'a müteveccihen hareket etmiştir.

27 Şubat 12929 günü Galata rıhtımından hareket eden Paquete kumpanyasına ait Tadla vapuru yanlış bir manevra sonucu rıhtımda hasara neden olmuştur.

8 Haziran 1930 tarihinde Marsilya'dan 600 Fransız subayından ve askerlerinden oluşan bir heyeti alan Tadla, Seddülbahir'e hareket etmiş, İstanbul'da ziyaretlerde bulunan General Giraud da kendisine tahsis edilen Marmara vapuruyla Seddülbahir Morto Koyu'nda yapılacak merasime katılmıştır.

### Tadla adı verilen vapur geliyor.

Türk Vapurculuk Anonim Şirketi adına Marsilya'dan satın alınarak "Tadla" adı verilen vapura, Marsilya'da Türk bayrağı çekilmiş ve Türk mürettebat tarafından gemi teslim alınmıştır. Şirketin satın aldığı "Domonica" isimli vapur halen Güney Amerika'da seferde bulunmaktadır. Bu vapur Haziran ayı başında Cardiff'te teslim alınmıştır.

Tadla vapuru daha önceki yıllardan beri tanınmaktadır. Fransa ile Türkiye arasında seferler yapan Tadla, 1925 kışında denizlerden korunmak için Çanakkale'ye sığınmış, İngiliz bandıralı "Thomas" vapuru ise karaya oturmuştur.

7 Ocak 1926'da Rusya'dan Zonguldak'a



Tadla vapuru dört yıl sonra Türk Vapurculuk Şirketi tarafından satın alınmış ve 13 Mayıs 1934 Cumartesi günü İstanbul'a gelmiştir. Vapuru yeni süvarisi Azmi Kaptan getirmiştir.

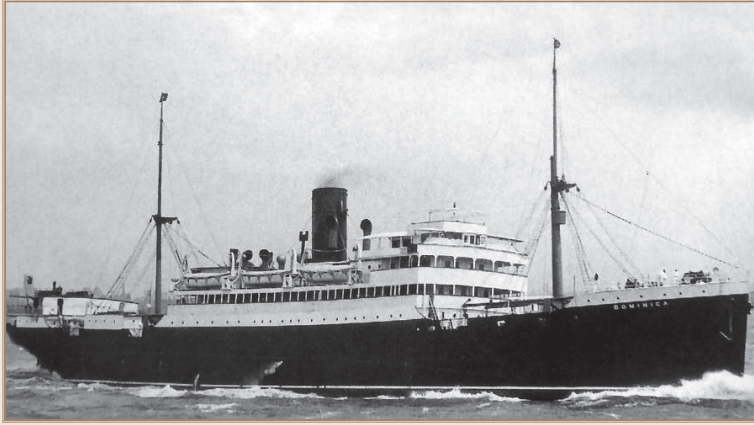
Tadla Vapuruyla geminin satın alma işlemlerini tamamlamak üzere Avrupa'ya gitmiş olan İdare Meclisi Reisi Ruşen ve uzman Şevket Bey de avdet etmişlerdir.

Türk Vapurculuk Şirketi'nin bu yeni gemisine isim koyma işlemi Haziran ayı ilk haftasında yapılacağı ve "Tarı" adı verileceği açıklanmıştır.

1908 Furness Withy & Co.Ltd., West Hartlepool inşa 4026 grt ve Tam Boy, Kaimeler arası genişlik, Derinlik ölçüleri 353.2 ft., 45.1 ft, 25.6 ft olan geminin ikinci adı "Frankenwald" idi. Ana makinesi Richardsons Westgareth & Co.Ltd. imalatı 3 silindirli 359 mhp güç ürettiyordu.

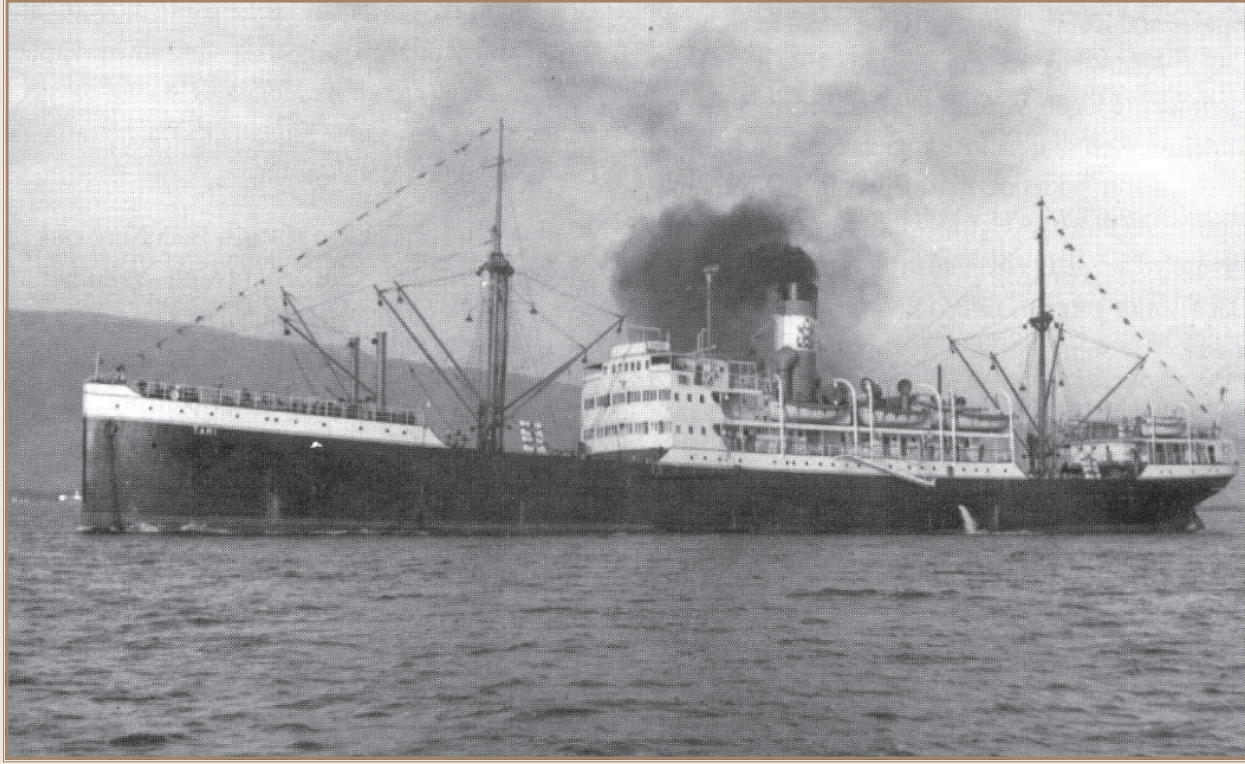


Kaynak - Mayıs 1934,  
Cumhuriyet Gazetesi



Vapurculuk şirketinin  
satın aldığı iki  
gemiden Dominika.  
Kaynak: 19 Nisan  
1934 Cumhuriyet  
Gazetesi.





#### **S/S Tari - (Ex - Tadla; Ex - Frankenwald)**

Tari adıyla ilk seferini 17 Mayıs 1934 Pazar günü Karadeniz'e yapmıştır.

Şirketin İngiltere'den satın aldığı "Dominica" isimli vapur da Mayıs ayı sonuna kadar İstanbul'a gelecektir. Bu vapura "Aksu" adı verilecektir.

14 Mayıs 1934 tarihli gazete haberlerine göre "Sahillerimiz arasında şilep işi yapmakta olan bir yerli kumpanya daha İngiltere'den son günlerde bir vapur almıştır. Bu vapur 15 yaşındadır ve 5 bin tonluktur.

*Birkaç ay evvel Avrupa'dan bir başka Türk armatörünün satın aldığı gemiye "Metem" adı verilmiştir. Bu suretle son aylarda deniz ticaret filomuza dışarıda alınan posta vapurlarından maada, iki büyük şilep daha ilave edilmiş bulunmaktadır."*

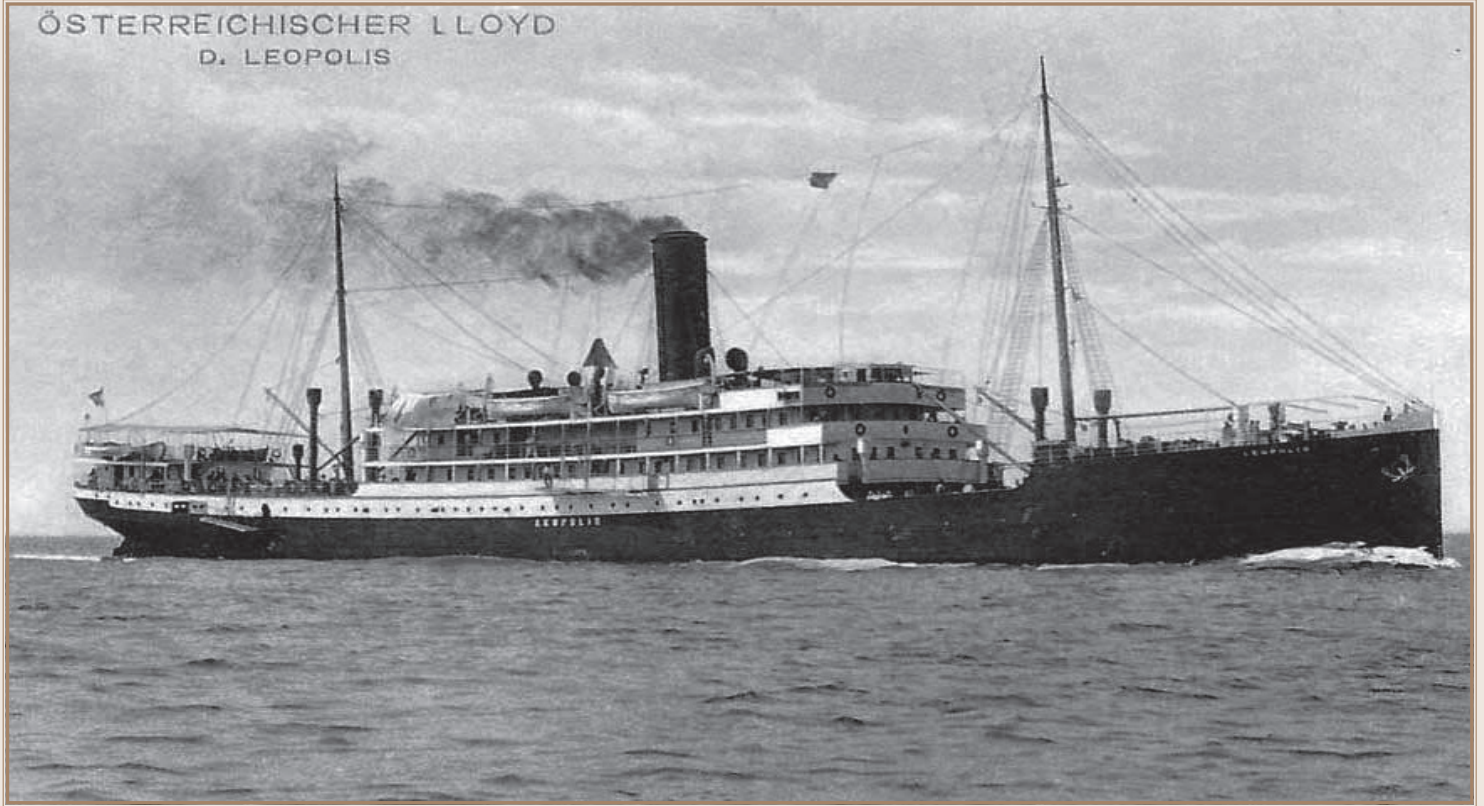
1937 yılına kadar "Tari" adıyla Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne aitken, şirketin feshedilmesi sırasında 1937 tarihi itibarıyla Denizbank Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne devredilmiş ve 1940'da T.C. Münakalat Vekaleti Devlet Deniz yolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir.

Lloyd Triestino - Österreichischer Lloyd adına 1909 yılında "Leopolis" adıyla inşa edilen yolcu gemisi 3905 grt ve Tam Boy, Kamiler arası genişlik ve derinlik ölçüleri 356.3 ft., 42.3 ft, 23.0 ft. olan çok donanımlı bir yolcu, yük gemisiydi. 1933'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne satıldı ve "Aksu" adı verildi.

Şirketin feshiyle birlikte 1937'de Denizcilik Bankası Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

1940 yılında T.C. Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1963 yılında hurdaya çıkartılmıştır.





"Leopolis",  
Österreichischer Lloyd  
filosunda sefer  
yaparken.

"Leopolis"Trieste  
Limanında.





S/S Aksu Galata  
Rıhtımı'nda

**13 Ocak 1938**

### **Bir borç duyurusu**

Aradan geçen dört yıllık süreçte bazı sevimsiz gibi görünen olayların basına intikal ettiği görülmektedir. Bunlardan biri 13 Ocak 1938 tarihli gazetelerde yer alan İstanbul Asliye İkinci Hukuk Mahkemesi'nin alacak borç duyurusudur. Bu duyuruda "*Davacı Yani ve Mistilopoulos tarafından Ömer ve Mehmet'le diğer müddeaaaleyh Sirkeci'de Yelkencizâde hanında tüccar ve ashabı emlâktan Lütfi Yelkenci aleyhine açılacak alacak davasından doları 4 Ocak 1938 tarihli tahkikat celsesi için müddeaaaleyhlerden Lütfi Yelkenci adresine gönderilen davetiyede: Mümailaleyin İtalya'ya gitmiş, oradan da Fransa'ya gittiği ve avdetinin belli olmadığı mübaşirin meşruhatından anlaşılmalı olduğundan Lûtfi hakkında bir ay müddetle ilanen tebliğat ifasına ve tahkikatın da 1 Mart 1938 Salı günü Saat 13.30'a bırakılmasına tahkikat hakimliğince karar verilmiş olduğundan mumailaylehin mezkûr gün ve saatte mahkemede hazır bulunması, aksi takdirde yasal işlemlerin gıyabında yapılacağı malûmatı alenen ilan olunur.*" denilmektedir.

Oysa Lütfi Bey bir heyet halinde Avrupa'da İstanbul - Mudanya hattı için yeni ve modern bir vapur aramış, fakat uygun bir vapur bulamamıştır.



### **Yelkencizâde Şükrü Bey'in eşi Fatma Yelkenci vefat ediyor.**

30 Ekim 1938 tarihli öndegelen gazetelerde yer aldığı üzere Yelkencizâde Şükrü'nün refikası ve Yelkencizâde Lütfi Bey'in annesi Fatma Yelkenci Hanım uzun zamandır müptela olduğu hastalıktan kurtulamayarak 29 Ekim 1938 Cumartesi günü sabaha karşı vefat etmiştir.

Fatma Yelkenci Hanım, Hilmi Yelkenci'nin ve Ömer İskefyeli'nin kayınvaldesi, Türkofis Londra Raportörü Enver Yelkenci'nin ve üniversite öğrencilerinden Hilmi Yelkenci ile Sami Saka'nın büyükannesi idi.

Cenazesi Pazar günü saat 14.00'de Nişantaşı, Teşvikiye Karakolu yanındaki 117 No'lu apartmanından alınarak cenaze namazı Eyüp Sultan Camii'nde kılınarak Eyüp'teki aile kabristanına tevdi edilmiştir.

### **13 Şubat 1942**

#### **İstanbul'un kömür ihtiyacı son seviyede**

II. Dünya Harbi tüm hızıyla devam ederken, Türkiye'nin İngiltere veya Almanya'dan kok kömürü ithal etme şansı sıfırlandığı gibi, santrallerin ve fabrikaların çalışması, evlerin ısıtılması için gerekli olan kömürün Karadeniz'den İstanbul'a taşınması da sorun olmaktadır.

Bunedenle gazetelerde kömür haberleri çoğunlukla birinci sayfalardan verilmektedir.

13 Şubat 1942 tarihli bir haber de yine birinci sayfada yer almıştır ve bu haberde Zonguldak'ta kömür çıkartılmasının daha hızlandırıldığı, istihsalin arttığı duyurularak, "Havzada kömür istihsalı 4500 tona çıkmıştır. Ayın 15'inde bu miktarın 7,000 tona çıkacağı yetkili makamlar tarafından açıklanmıştır.

*Yelkencizâde vapuru İstanbul'un ihtiyacı için 3,125 ton, Demir şilebi Denizyolları ihtiyacı için 3,350 ton ve Şark şilebi de Devlet Demiryolları ihtiyacı için 1,400 ton kömür yüklü olarak İstanbul'a hareket etmişlerdir."* denilmektedir.

#### **Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi'nin feshi ve Yelkencizâde Vapurunun Tasfiye Memurluğu tarafından satışa çıkartılması.**

Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi için 1 Mayıs 1935 tarihinde resmen feshedilmek üzere resmî müracaatı yapılmıştır. Yelkencizâdelerin armatörlükte son derece güçlü oldukları bir dönemde, bu fesh kararı, daha güçlü bir örgütlenme amacına matuftur diye düşünebiliriz.

Vakı bu şirketin feshi çok garip bir şekilde Nisan 1948'e kadar sürmüş ve 8 Nisan 1948 tarihli bazı gazetelerde "**Hâli Tasfiyede Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi Tasfiye Memurluğu'ndan**" başlığıyla şirketin feshi hakkındaki kararın kesinleşmiş olması nedeniyle tasfiye işleminin başladığı duyurularak şu çağrı yapılmıştır; "*Yelkencizâde Mahdumu unvanıyla Samsun ve İstanbul'da icrayı ticaret etmekte iken feshedilmesine rağmen bugüne kadar tasfiyesi yapılamamış olan Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi'nin tasfiyesine ve bu iş için benim tasfiye memuru tayinime İstanbul Asliye Birinci Ticaret Mahkemesi tarafından verilmiş olan karar kesinleşmiş olduğundan tasfiye işine başlanmıştır.*

*Binaanaleyh mefsuh şirket zimmetinde her hangi bir sebeple alacak ve malları üzerinde aynı bir hak iddiasında bulunanların işbu ilan tarihinden itibaren bir ay zarfında ellerindeki vesaikle ve yazılı olarak Galata'da Mertabani Sokakta Kınacıyan Hanında 4,5,6 Numaralarda*



tasfiye memuru Avukat Hayrettin Berker'e bilmüracaat hak ederek deftere kaydolunmaları lüzumu ilan olunur."

Aynı sayfada yine "**Hâli Tasfiyede Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi Tasfiye Memurluğu'ndan**" başlığıyla verilen ilanda Yelkenci vapurunun icra ve iflas kanunu gereklerine göre satışa arz edildiği duyurulmaktadır.

**8 Nisan 1948**

### **Yelkencizâde şirketi faaliyetini durduruyor**

Mazisi 1920'lerden gelen Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif şirketi armatörlük grubu 1947 yılında aile bireylerinin devam etmeme kararı nedeniyle Türk Deniz Ticareti dünyasından ayrılmaya başlamış ve kalan gemileri tasfiye memurluğu vasıtasıyla ve açık ihaleyle satılmaya başlamıştır.

Değil ki, 1919 - 1920 yıllarında işgal altında olan İstanbul'da Fransız bayrağı taşıyan yük ve yolcu gemisi olan "Leopold" isimli bir geminin armatörü Yelkencizâde Şükrü ve oğlu Lütfi Bey, Karadeniz'den İnebolu'ya silah ve mühimmat taşımış ve Cumhuriyet kurulduktan sonra da geminin adını "Anadolu" olarak değiştirmiştir. Vapurun Cumhuriyetin kurulmasında çok önemli bir rolü olmuştur.

Cumhuriyetin özellikle ilk yıllarında yerli sermayenin gelişmesinde ve milli ticaretin canlanmasında önemli yeri olan Türk müteşebbisleri içinde önde gelen Yelkencizâde'nin ve Anadolu gemisinin Cumhuriyetin kalkınma hamlesi içinde önemli bir yeri olduğu bilinmektedir.

Yelkencizâde'nin Türkiye İş Bankası'nın da kuruluşunda rol aldığı göz önünde bulundurulursa Mustafa Kemal Atatürk'le ve Cumhuriyeti kuran kadrolarla yakınlığı anlaşılabilir olur.

Geçen zaman durmadan bir tarih düşmektedir; 8 Nisan 1948 tarihi itibarıyla gazetelerde yeralan Yelkenci vapurunun "*Vapur Satış İlanı*" şirketin artık maziye karıştığını göstermektedir ve şöyledir;

"Vapur Satış İlanı

Hâli Tasfiyede Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi Tasfiye Memurluğundan:

Vapurun ismi	: Yelkenci
Mesaha Şehadetnamesi No.	: 8739
Sicil numarası	: 152
Gayri sâfi tonilatosu	: 2,258
Sâfi tonilatosu	: 1,353
Detveyt tonu	: 3,340
Ebadı	: Tul 84.45 arz, 11.43 ./Umk 6.79.
Makine beygir kuvveti	: 800 Tripl 3 genişlemeli ve 2 üstüvani kazanlı.
İnşa tarihi	: 1890
Mahalli İnşası	: İngiltere
Muhammen kıymeti	: 207,080 iki yüz yedi bin seksen Türk lirası.
Teminatı	: 15,531 on beş bin beş yüz otuz bir Türk lirası.

Hâli tasfiyede bulunan Yelkencizâde ve Mahdumu Kollektif Şirketi'ne ait olup muhammen kıymet ve lüzumlu vasıfları yukarıda yazılı olan İstanbul Limanı'na bağlı YELKENCİ isimli şilebin; şürekâ beyninde taksim olunacak mevcudu sâfiyeyi husule getirmek için Ticaret Kanunu'nun 231.nci maddesi delâliyei İcra ve İflas Kanunu hükümlerine tevfiken Açık artırma ile bilmüzayede satılmasına karar verilmiştir.

Birinci açık artırması 28 Nisan 1948 Çarşamba günü Saat 10'dan 12'ye kadar Galata'da Mertebani Sokağı'nda Kınacıyan Hanında 4,5,6 numaralı odalarda Tasfiye memuru tarafından yapılacaktır. Artırma bedeli muhammen kıymetin yüzden yetmiş beşini bulmadığı takdirde, ikinci artırması 10 Mayıs 1948 Cumartesi günü Saat 10'dan 12'ye kadar yine aynı mahalde icra edilerek en çok arttırana kat'î olarak ihale edilecektir.

Belediyeye aid tellâliye rüsümü, ihale pulu, geminin sicil kaydının müşteri namına tesciline muktezi limanca alınması mutad harç ve masraflar müşteriye aittir.

Gemi halen Haliçte Fener Vapur İskelesi önünde demirli olup satış gününe kadar orada kalacaktır. Gemiye gezip görmek isteyenler arzu ettikleri zaman gidip gemiyi gezebilirler. Geminin sair evsafı ve mevcut donatım alâtı, edevâtı ve sair kıymet edici malları hakkında fazla bilgi edinmek isteyenlerin takdiri kıymet ve vazieyt zabıtnamelerini okuyarak istedikleri malûmatı almaları için tasfiye memurunun yukarıda yazılı yazıhanesine iş saatlerinde müracaatları lâzım gelir.

Artırmaya iştirak edeceklerin muhammen kıymetin yüzde yedibuçuğu nisbetinde pey vermesini veya millî bir bankanın bu nisbetteki teminat mektubunu vermeleri gerekir. Artırma bedeli kendisine ihale olunan tarafından derhal veya ihale gününden itibaren verilecek mühlet içinde ödenmesi mecburi olup, ödenmediği takdirde hiçbir ihtar ve hükme hacet kalmaksızın ihale feshedilerek kendinden evvel en yüksek teklifte bulunan kimse vermiş olduğu bedelle almaya talip olursa ona ihale edilecek ve o da razı olmazsa veya bulunmazsa hemen yedi emince tesbit edilecek müddetçe tekrar açık artırma yapılacaktır.

Buna ait ikinci ilan alâkadarlara tebliğ edilmeyecektir. Ve işbu ikinci açık artırma sonunda gemi en çok arttırana kat'î olarak ihale edilecek ve her iki halde birinci ihale edilen kimse ikinci ihale arasındaki farktan ve zarardan mes'ul tutulacaktır. İhale bedeli farkı ve geçen günlerin yüzde beş faizi ayrıca istenecektir. İpotek sahibi alacaklıların ve sair alâkadarların gemi üzerindeki haklarını ve hususile faiz ve masrafa ve saireye dair olan iddialarını evrakı müsbiteleriyle ilan tarihinden itibaren 15 gün içinde tasfiye memuruna bildirmeleri lâzımdır.

Bildirilmediği takdirde alacakları geminin liman sicili ile sabit olmayanların satış bedelinin paylaşmasından hariç bırakılacaklardır. Müzayedeye iştirak edenlerin bütün satış şartlarını kabul etmiş ve evvelden öğrenmiş ve satılan malın vaziyeti hazırını bilerek gemiyi satın almaya talip bulunmuş oldukları addedilerek ihaleden sonra hiçbir itirazları mevzuu olmayacaktır. Taliplerin muayyen gün ve saatte yukarıda adresi yazılı tasfiye memuru Avukat Hayrettin Berker'e müracaatları."

Ancak Yelkencizâde Mahdumları adıyla armatörlük faaliyetinin 1966 yılına dek devam ettiği hatırlanmalıdır.



## Yelkencizâde Lütfi, Türkiye İş Bankası kurucu üyelerindendi



26 Ağustos 1924'de kurulan Türkiye İş Bankası Anonim Şirketi Esas Mukavelenamesi "Teşekkül / Müessisler Madde 1" de Müessisler arasında **Yelkenci Zâde Lütfi** adı yerfalmaktadır.

### Posta Vapurculuğunun kalbi - Eminönü ve Yelkenci Hanı

1950 yılına kadar yerleşim şekli olarak eski binaların devam ettiği Eminönü Şeyh Mahmet Geylani Mahallesi Rıhtım bölgesi, 1920 - 1940 yılları süresince özellikle posta ve yük gemilerine liman hizmeti gördü.

1940'lı yıllarda halen Reşadiye Caddesi olan Köprü'den Sirkeci'ye uzanan caddenin deniz tarafında Köprü'den itibaren; Antrepolar vardı. İlk antrepodan sonra Gümrük Aralığı Sokağı gelirdi.

Bu sıralamada, günümüzde Sirkeci arabalı vapur iskelesine kadar; Gümrük Ambarları, Yolcu Salonu, Gümrük İhracat Grubu, Gümrük İthalat Muayene Grubu ve Posta Gümrüğü yeralırdı.

Bu binların deniz tarafı rıhtımdı ve rıhtım üzerinde raylı vinçler ve lastik tekerlekli vinçler çalışırdı. Belirttiğim tüm binalar yıkılmıştır. Buralarda sahil kısımlarda Şehir Hattı vapur iskeleleri, tramvay yolu, kaldırımlar vardır.



Reşadiye Caddesi'nin karatarafında ise, yine Eminönü, Köprü tarafından başlarsak, günümüzde İstanbul Ticaret Odası'nın bulunduğu bina ve camiye kadar, hatta camiye çeviren arsa gümrüklere aitti ve 1940'da inşa halindeydi. Bu bina bir süre Denizcilik Bankası olarak kullanıldı.

Sirkeci'ye doğru müteakip binalar sırasıyla; Gümrüğe ait 2 No.'lu Halı Antreposu, Manifatura Antreposu, Gümrük Satış Müdürlüğü, Birleşik Ambarlar ve en sonra günümüzde harap halde olan Yeni Han vardı. Bu han diğer yüzüyle Yalı Köşkü Caddesi'yle birleşirdi. Günümüzde de aynı durumdadır.

### Yelkenci Hanı

Yelkenci Hanı, Yalı Köşkü Caddesi'nde Yeni Han'dan sonraki handır. Aralarında bir çıkmaz sokak vardır. Yelkenci Hanı'ndan sonra Liman Hanı (Mesadet Han) gelir. Bu han günümüzde korumaya alınmış haldeyse de, hiçbir yenileme yapılmadığından harap vaziyette beklemektedir.

Liman Hanı ile cami arasında kalan iki parselde 3 ve 2.No'lu Hususi Antrepolar vardı. Bu antrepolardan 2 No'lu Antrepo günümüzde İstanbul Ticaret Odası'na aittir ve zemin katında İTO Kütüphanesi yer almaktadır.



Yelkenci Hanı günümüzde dış cephesi büyük değişiklik görmüş olsa da mevcuttur ve handa muhtelif ticaret firmaları ve zemin katında mağazalar vardır.

Araştırmacı yazar ve efemera koleksiyoneri Mehmet Sadettin Fidan'ın hazırladığı "Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları" başlıklı ayrıntılı bilgiler içeren belge eserde<sup>(165)</sup> Yalı Köşkü Caddesindeki Liman Hanı (Mesadet Hanı) hakkında ayrıntılı bilgi yer alır.

Bu handa 1927 - 29 yıllarında; A.Faik Ltd.Şti., Mustafa Rıfki & Şürekası, Albert Barocas, A.K. Agopyan, G.Dielman, Hacızâde Mesut Mahdumu, Mahmut Hüsamettin, N.D.Bellas, S. Djizman, Hamdi Bey, Max Klein & M.Hulusi, E.Kappas & Divavan ticaret firmaları kayıtlı görünmektedir. Ancak 1930 ve sonlarında Posta Vapurları armatörlük firmalarının ve acentelerinin bir kısmının da bu handa çalıştığı bilgisi eklenmelidir.

Bu durum Bahçekapı Yeni Postahane Caddesi'ndeki Ananiadı Han (günümüzde Ziraat Bankası) öncesindeki Whittall Hanı ile Mahmud Paşa yokuşu ile Hacı Küçük Sokak ve Kefeli Han Sokak arasında yer alan Kefelizâdeler'e ait Kefeli Han için de geçerlidir.



Eminönü'nde Yelkenci Hanı'ndan sonra Liman Hanı (Mesadet Han) gelir. Bu han günümüzde korumaya alınmış haldeyse de, fakat hiçbir yenileme yapılmadığından harap halde beklemektedir. Kaynak - Osman Öndeş arşivi.

165) Mehmet Sadettin Fidan; "Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları", İTO Kültür Yayını, 2009



## Geçmiş zaman olur ki.

**17 Şubat 1934**

**İstanbul - Ankara hava seferleri başladı**



Ankara ile İstanbul arasında hava posta seferleri 17 Şubat 1934 günü resmen başlamıştır. Sabah Saat 09.30'da Ankara'dan kalkan ilk teyyare Saat 14.00'de Yeşilköy meydanına inmiştir. Yapılan programa göre, şimdilik Cumartesi, Pazartesi ve Çarşamba günleri Ankara'dan bir teyyare kalkacaktır.

Pazar, Perşembe ve Salı günleri de Yeşilköy'den Saat 09.30'da kalkacak teyyare Saat 12.00'de Ankara'da olacaktır.

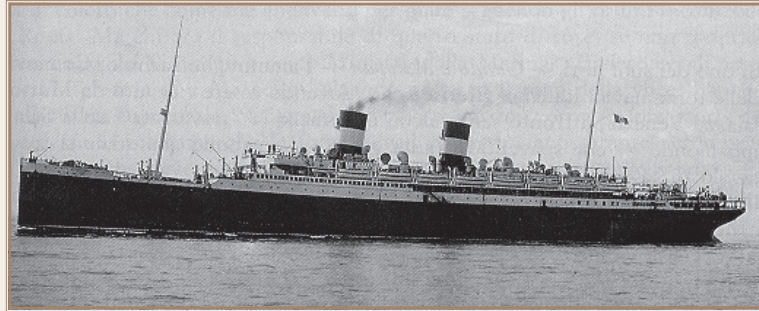
İlk teyyare postasıyla Ankara'dan 9 yolcu gelmiştir. Bu yolculardan ikisi hanımdır.

İktisat Vekaleti Havayolları Müdürü Mazhar Bey de ilk posta ile gelenler arasındadır.

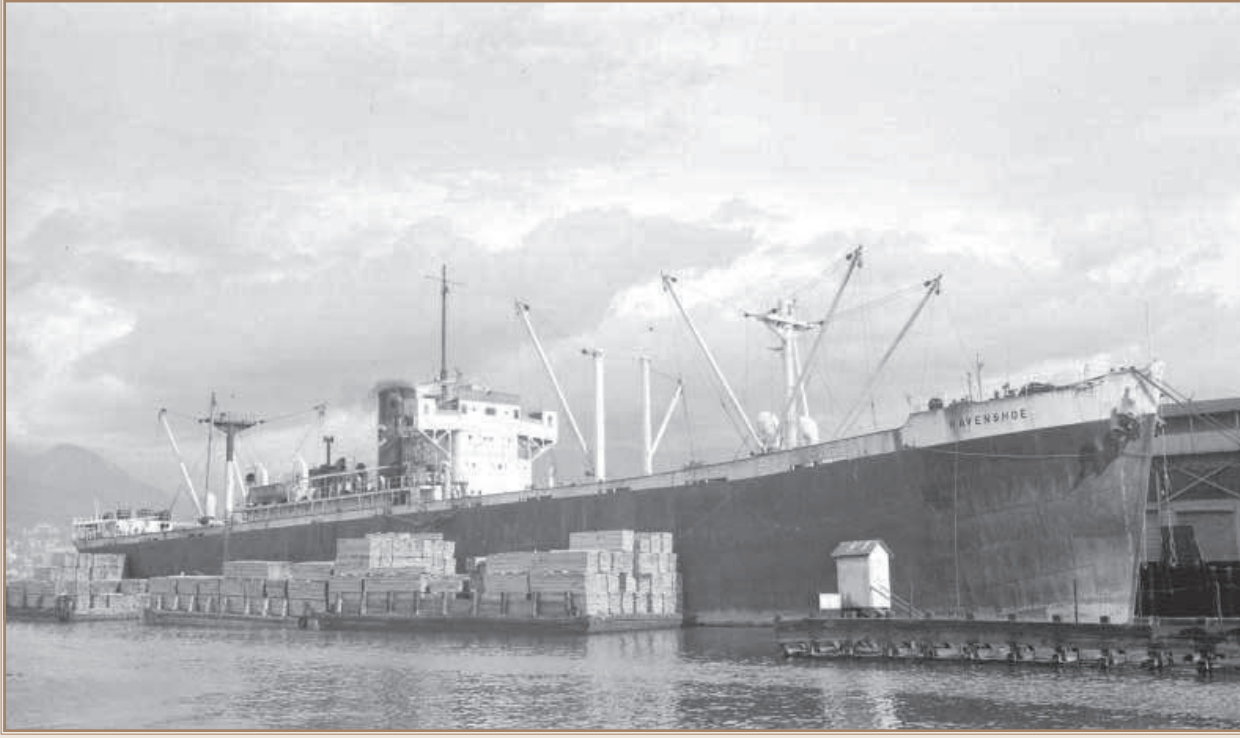
İstanbul - Ankara seyahati 40 liradır.

**18 Şubat 1934**

**Roma isimli turistik gemi İstanbul'da**



Özel teşebbüs ekonomi politikalarına dayalı dünya denizciliğinin katettiği mesafeyi ortaya koyan bir fotoğraf ve haber; Navigazione Generale Italiana şirketine ait 30,000 grostonluk Roma isimli turistik yolcu gemisiyle İstanbul limanına İtalyan, Alman ve Avusturyalı 385 seyyah (turist) gelmiştir. Seyyahlar gece şehri gezmiş ve eğlence yerlerine gitmiş, gemi sabahleyin limandan ayrılmıştır.



S/S Tan - 2 Ravenshoe adıyla.



S/S Tan - 2



**S/S Tan - 2 (Ex - Empire Nairobi; Ex - Basil; Ex - Ravenshoe Ex - Plate Shipper; Ex - Dower Hill)**

- İlk adıyla "Empire Nairobi" 7,290 grt'lik Empire sınıfı gladoralı genel yük gemisi olarak 12 Şubat 1945 ayında Short Brothers Ltd/Sunderland adına inşa edildi.
- 1946'da Dower Hill Steamship Co.Ltd'ye satıldı ve "Dower Hill" adı verildi. Gemi CSM - Counties Ship Management Co.Ltd'ne verilerek çalıştırıldı.
- 1951'de Compagnia Navigazione Castellana SA./ Panama kayıtlı İtalyan şirketine satıldı ve "Basil" adı verildi.
- 1954'de British Steamship Co.Ltd. satın aldı, İngiliz gemi siciline kaydederek "Ravenshoe" adı verildi.
- 1960'da Plate Shipping Co.SA/Panama'ya satıldı ve "Plate Shipper" adı verildi.
- Bu sürede Yunan gemi siciline kayıtlı olarak Yunan bayrağıyla Londra merkezli PB Pandellis Ltd işletmesinde çalıştırıldı.
- 1961'de Rıza ve Aslan Sadıkoğlu şirketine satıldı ve "Umran" adı verildi.
- 1966'da Lütfi Yelkenci ve Mahdumları Donatım İştiraki'ne satıldı ve "Tan 2" adı verildi.
- 7 Eylül 1968'de İstanbul Haliç'te hurdaya çıkartıldı.



S/S Tan - 2

### 3 Kasım 1957

#### Bir efsanenin sonu: "Lütfi Yelkenci vefat ediyor."

Samsun eşrafından Merhum Armatör Yelkencizâde Şükrü Bey'in mahdumu (oğlu), Münire Yelkenci'nin eşi, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Verda Kortan'ın babası, Neviye Yelkenci, Lemân Kutman'ın, Emire İskefyeli'nin ağabeyi, Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli ve Sami Saka'nın dayısı, Gülseren Yelkenci, Dünder Kortan'ın kayınpederi, Eser, Aysen, Tülin ve Hülya Saka ile Vedat Yelkenci'nin büyükbabası, Hasan Saka, Hilmi Kutman ve Ömer İskefyeli'nin kayınbiraderi, Remzi Şahin'in bacanağı, Dr. Hidâl Rona ile Kasım Kortan'ın dünürü, Münevver Şahin'in eniştesi, Emine Yelkenci'nin amcazâdesi **Armatör Lütfi Yelkenci** kısa bir hastalığı müteakip 1 Kasım 1957 gecesi vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü Şişli Camiinde kılınan öğle namazından sonra Zincirlikuyu Asrî Mezarlığına defnedilmiştir.

#### Yelkenci ailesinde akrabalıklar

Yelkenci ailesi evlilikler yoluyla genişleyen bir aile başına sahip olmuştur. Ailenin akrabalık bağları içerisinde devrin Başbakanı Hasan Saka, Daregenli ailesi ve İskefyeli ailesi vardır. Yine aile bağları Karadeniz'de Trabzon, Samsun dışında İstanbul'da yoğunlaşmakta, Mürefte'ye kadar devam etmektedir.

Ali Rıza İskefyeli'nin ve eşi Rehile İskefyeli'nin oğlu Samsun eşrafından Ömer İskefyeli, Lütfi Yelkenci'nin damadıydı. Ömer İskefyeli 11 Ağustos 1962 günü kalp krizi sonucu Samsun'da vefat etti ve cenazesi 14 Ağustos 1962 Salı günü Teşvikiye camiinde kılınan öğle namazını müteakip Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanında defnedildi.

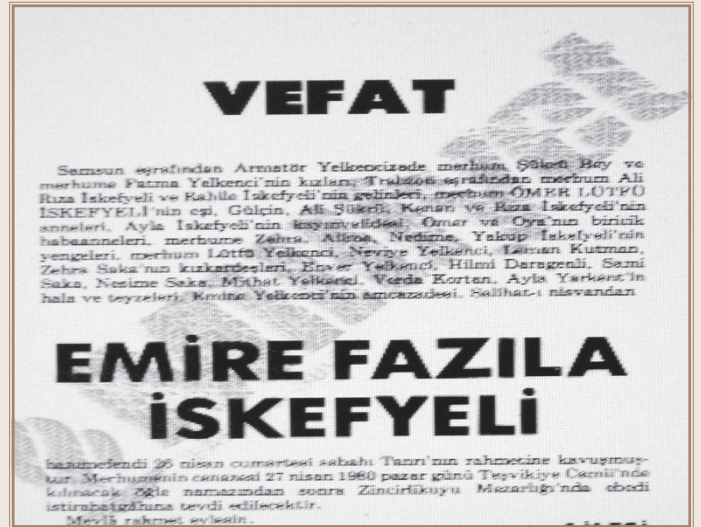
Eşi Emire İskefyeli'ydi. Zehra, Yakup, Alime ve Dr. Nedime İskefyeli'nin ağabeyiydi. Leman Kutman, Hilmi Daregenli, Nevriye Daregenli, Enver Yelkenci, Sami Saka, Mithat Yelkenci ve Şevki Pınar'ın eniştesi oluyordu. Ömer İskefyeli'nin tüm İskefyeli ailesinde olduğu gibi deniz ticareti ve armatörlükle alâkaları olmadı.

Samsun eşrafından armatör Yelkencizâde Şükrü ve eşi Fatma Yelkenci'nin kızı Emire Fazıla İskefyeli, Ömer Lütfü İskefyeli'nin eşiydi.

Trabzon eşrafından Ali Rıza İskefyeli ve Rahile İskefyeli'nin gelini oluyordu. Gülçin, Ali Şükrü, Kenan ve Rıza İskefyeli'nin annesiydi.

Lütfü Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Zehra Saka'nın kızkardeşi, Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami Saka, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Verda Kortan ve Ayla Yelkenci'nin halası ve teyzesiydi. 26 Nisan 1980 Cuma sabahı vefat etti. Cenazesi 27 Nisan 1980 Pazar günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığında defnedildi.

29 Kasım 1965 tarihli bir vefat duyurusunda "Mürefte eşrafından Hilmi Bey ve Munise Hanım'ın oğlu, Merhum Süleyman, Mehmet ve Zahit Kutman'ın kardeşi, Mümin Çetin'in yeğeni, Leman Kutman'ın eşi, Ayla Yarken'in babası, Turgut Yarkentin kayınpederi, Daniş, Nihat, Fevzi Kutman'ın amcazâdesi, Merhum Lütfi Yelkenci'nin ve Münire Yelkenci'nin, Emire İskefyeli, Enver



Kaynak: Milliyet  
Gazetesi arşivi



*Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami ve Nesime Saka, Midhet Yelkenci, Verda Kortan, Gülçin, Şükrü, Kenan ve Rıza İskefyeli ve Emine Yelkenci'nin eniştesi, Ercan, Hilmi, Hakkı ve İnci Kutman'ın amcası, Yaşar Kutman'ın kayınbiraderi Hilmi Kutman 28 Kasım 1965 gecesi ani olarak vefat etmiştir. Cenazesi 29 Kasım 1965 Pazartesi günü Şişli Camiinde kılınacak öğle namazından sonra Zincirlikuyu Asrî Mezarlığına defnedilecektir.”* denilmektedir.

### Lütfi Yelkenci'nin Eşi Münire Yelkenci Vefat Ediyor.



Lütfi Yelkenci, oğlu  
Mithat Yelkenci ile  
Anvers'te.

Süleyman Necmi Bey ve Fatma Yakut Hanım'ın kızı, Lütfi Yelkenci'nin<sup>(166)</sup> eşi, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Verda Kortan'ın annesi, Sami Saka, Gülseren Yelkenci, Dündar Kortan'ın kayınvaldesi, Vedat, Sibel, Sedat, Nihat Yelkenci'nin babaannesi, Murat Kortan'ın anneannesi, Münevver Şahin'in ablası, Jülide Ayasun ve Ahmet Şahin'in teyzesi, Remzi Şahin'in yengesi **Münire Yelkenci** 1 Eylül 1977 Perşembe günü vefat etmiştir. Cenazesi 3 Eylül 1977 Cumartesi günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazından sonra Zincirlikuyu Asrî Mezarlığına defnedilmiştir.

### Kızı Nesime Saka ve oğlu Midhat Yelkenci'nin anlattığı Lütfi Yelkenci

Lütfi Yelkenci, Yelkencizâde Şükrü Bey'in oğlu olarak 1891 yılında Samsun'da dünyaya geldi. O yıllarda aile Yelkencizâdeler olarak biliniyordu. O dönemde Türk

kökenli armatörlerin sayısı bir elin parmağı kadar azdı.<sup>(167)</sup>

Gemicilik yapanlara, o devirde “Yelkenci” denilmiştir.

Lütfi Bey soyağacı incelendiğinde baba tarafından Sultan II. Mahmud devrinin saray çevrelerine kadar ulaşılacaktır. Babası Şükrü Bey'in dedesi Yelkenci Hacı Mustafa Trabzon'un ileri gelen eşrafındandı ve sahibi olduğu otuz kadar yelkenli gemiyle daha Onsekizinci yüzyılın sonunda deniz ticareti yaptığı belgelerle sabittir.

Samsun Belediye Başkanlığı, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığı görevlerinde bulunan Şükrü Yelkenci'nin ilk çocuğu Lütfi Yelkenci'dir. Eğitimini Samsun'da Freres yönetimindeki Fransız okulunda yapan Lütfi Yelkenci, genç yaşta babasının yanında ticarete atılmış, burada edindiği bilgilerle İstanbul'a yönelmiş ve 1920 yılında armatörlük mesleğini esas edinmiştir.

Türkiye İş Bankası'nın kurucu üyelerinden olan Lütfi Yelkenci özellikle Milli Mücadele döneminde İstanbul'dan Anadolu'ya götürdüğü insan ve silah sevkiyatıyla tanınmıştır.

Lütfi Yelkenci iki kez evlenmiş ve ilk eşi Nedime Hafız Hanım'dan Fuat ve Nesime adında iki çocuğu olmuştur. Fuat'ı savaş yıllarında kaybetmiştir. Daha sonra ikinci evliliğini Münire Hanım'la yapmış ve bu evliliğinden Mithat ve Verda adında iki çocuğu olmuştur.

Lütfi Yelkenci Bey'in İş Bankası neşriyatında yer alan bu satırlar, Nesime Saka ve Midhat Yelkenci'nin anlatılarıyla sağlanmıştır;

166) Lütfi Yelkenci'nin adı ve soyadı, birçok haberde, belgede “Lütfi”veya “Lütfü”olarak yazılmıştır.

167) Kaynak - “Bankamız Kurucuları 15: Lütfi Yelkenci”, İş: Türkiye İş Bankası İç Yayın Organı, Sayı 274 (Ağustos 1989), s. 22–25.

Lütfi Yelkenci İstanbul'da armatörlük işine başladıktan sonra Türkiye'nin en büyük vapur kumpanyalarından biri olan Yelkencizâde Vapurları İşletmesi'ni kurdu. Müterekeden sonra satın aldığı gemiye "Anadolu" adını vermiştir. Bu gemiye Anadolu adını vermesinin öyküsü ise Cumhuriyet'in kurulmasıyla ilgilidir.

Bu gemi Lütfi Bey'in yaşadığı bir öyküdür. 1919 - 1920 ve İstanbul işgal altındadır. Lütfi Bey satın aldığı bu gemiye "Leopold" adını verir ve bu şekilde Osmanlı sularına getirir. Geminin gönderine Fransa bayrağını çeker ve bir Fransız gemisi görünümünde seferlere başlar. Geminin sahibini ve milliyetini Kuvay-ı Milliyeciler çok iyi bilmektedirler. Başka kimlerin bildiği bilinmez ama Leopold İstanbul'dan defalarca Karadeniz'e sefer yapar. Gün Millî Mücadele günüdür. Anadolu silah ve cephane bekler ve bu gemi her seferinde beklediklerini getirir.

Lütfi Yelkenci, Cumhuriyet döneminde Leopold'a "Anadolu" adını verecektir. Ardından Anadolu'ya ait binlerce anıyı sürükleyerek, yine liman liman dolaşacaktır. Cumhuriyet'in kurulmasında bu denli önemli görev üstlenmiş olan bu geminin sahibi, işletmecisi ve ynlendiricisi olmuştur.

Kızı Nesime Saka'dan onun sadece Millî Mücadeledeki cesaretini, heyecanını değil, aynı zamanda Anadolu vapurundan sonra satın aldığı vapurlara hangi isimleri verdiğini öğrendik. Bu gemilerin adları; *Erzurum, Samsun, Vatan'* dı. En son aldığı gemiye ise Lozan kahramanının adını vermiş ve "İsmet Paşa" demişti.

İsmet Paşa vapurunu 1924 yılında satın aldı. İnönü Muharebelerinin Millî Kurtuluş mücadelesindeki yerini bilerek, bu muzaffer kumandanı ve kendisinin yakın arkadaşı olan İsmet İnönü'nün savaş meydanlarındaki adını bu vapura vermişti.

Millî Mücadeleye katıldığından kendisini mutlu saymış ve bu mutluluğunu isimli isimsiz tüm kahramanlarla paylaşmaktan gurur duymuştu.

Mithat Yelkenci babasının Atatürk'le olan yakınlığını şöyle anlatmıştır: *"Babam gerçek anlamda Atatürkçü bir düşünceye sahipti. Bizlere yılmadan usanmadan Ulu Önder'in ilke ve devrimlerini, o günleri yaşamış biri olarak canlı bir biçimde anlatırdı. O'na hayranlığını her defasında dile getirir ve O'na hizmet etmiş olmaktan gurur duyardı.*

*Atatürk ile yaşadıkları süreçte pek çok birlikte olmuş, görev yüklenmiş, bunları yerine getirmişti.*

*Herzaman millî menfaatlerimizi şahsi menfaatlerinin üstünde tuttu. 1924 yılında İtibarı Milli Bankası'nın Yönetim Kurulu üyesiydi. Bu görevdeyken aynı yıl Atatürk'ün direktifiyle kurulan İş Bankası gibi yeni bir bankaya geçmesi ve bu kuruluşun hisse senedlerini alması da, yine böyle millî bir vazife inancıyla gerçekleştirilmiştir."*

Türk Ticaret Filosunun kurulmasında;1923 İktisat Kongresi ilkesine dayanan Kabotaj Hakkı'nın 1926'da Kanun hükmü haline getirilmesinin etkisi çok büyüktür.19 Nisan 1925'de kabul edilen bu yasanın sağladığı sevinç, heryıl 1 Temmuz'da kutlanmaktadır.



## **Kabotaj hakkını kazanan o günkü denizcilerimiz, sivil güçlerini “Türk Armatörleri Birliği” adı altında bir araya getirmiştir.**

Lütfi Yelkenci bir süre Türk Armatörleri Birliği başkanlığı yapmıştır. Yurtdışından satın aldığı gemilerle filosunu büyütmüş, “Yelkencizâde ve Mahdumu” adı altında 1935 yılına kadar sahillerimiz limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığını sürdürmüştür.

1935 yılında devlet yolcu taşımacılığının devlet tekeline alınmasıyla bu filonun büyük kısmı Devlet Denizyolları'na devredilmiş ve yine yurtdışından aldığı gemilerle vefatı olan 1957 yılına kadar armatör olarak çalışmasını sürdürmüştür.

Başarılı bir işadamı olarak yurtiçinde ve yurtdışında tanınmış, saygın kişiliği de ona haklı olduğu itibarı sağlamıştır.

Ticarî faaliyetlerinde Türkiye İş Bankası'yla yakın ilişkide bulunmuş, özellikle Bankanın Karaköy ve Eminönü şubelerinin müşterisi olmuştur.

Osmanlı'nın son döneminde ata mesleği olarak başladıkları armatörlük mesleğini, Millî Mücadele yıllarında düşman takibinde ve ateş hattında millî bir kahraman olarak sürdüren Lütfi Yelkenci, kendisine yapılan hiçbir öneriyi, armatörlüğe tercih etmemiştir.

Oğlu Midhat Yelkenci kendisine yöneltilen “*Babanızın sizi en çok etkileyen yönü neydi?*” sorusuna şu cevabı vermiştir; “*Babam ailesine son derece bağlı ve müşfik yaradılıştaki olan bir kişiydi. Büyük zevkerinden biri de akşam yemekten sonra sofrabaşında aile mensuplarıyla sohbet etmekte. Çok güzel konuşurdu. Edebî bir ifade yeteneği vardı. Eski olaylardan ve hatıralarından bahsettiği zaman, anlattıklarını sanki bize yaşıtırdı.*”

*Tutumlu bir kişiydi. Ama bizlerin iyi yetişmemiz için hiçbir masraftan kaçınmazdı. Yüksek öğrenimimi yapmam için, yeni evlenmiş olduğum eşimle Amerika'ya göndermişti. Türkiye'ye döndükten sonra yedi yıl yanında çalıştım. Asıl mesleki deneyimimi onun yanında öğrendim.*

*Zaten ilkokul çağlarından itibaren beni işyerine ve gemilerine götürür, denizcilik ve deniz ticareti hakkında bilgi sahibi olmama özen gösterirdi.*

*Son derece mütevazı ve sevecen bir kişiliğe sahipti. Yaşamı boyunca kimseyi kırmış olduğunu sanmıyorum. İnsanlara daima yardımcı olmuş, birçok gencin eğitimine katkıda bulunmuştur. Bu gençlerden biri, sonradan İş Bankası'nın Başhukuk Müşavirliği makamına kadar yükselmiştir.*

*18 - 20 yaşlarında olan çocukluk arkadaşlarını dahi yanına almış, onlara yanlarında olduğunu hissettirmiştir.*

*Anadolu gemisinin Leopold adıyla verdiği hizmetlerdeki başarısı büyüktür. Hatta, yaşamının sonlarına doğru birgün bana en kıymetli miras olarak bu çalışma arkadaşlarından ikisinin isimlerini açıklayacağını söylemiş ve gerçekten de zaman içinde benim açımdan bu iki arkadaşı en büyük desteğim olmuştur. Yaşamım boyunca babamın bu iki arkadaşının yardımını sürekli yanımda hissetmişimdir.”*

Her insanın yaşamında annesiyle, babasıyla ilgili unutmadığı birçok anıları vardır;

Lütfi Yelkenci, oğlu Midhat Yelkenci'yi zaman zaman gemilerine götürürdü. En büyük zevki oğlunu işyerine birlikte götürmektir. Yine böyle günlerden biriydi. Gemileri geziyorlardı. Fakat Midhat Yelkenci'nin heryeri kaşınmaya başlamış ve kızarıklıklar ve yaralar oluşmaya başlamıştı.



O sırada gemilerden biri İstinye'deki yüzerhavuz'da onarımdaydı. Birileri kaşıntının geçmesi için denizsuyunun iyi geleceğini söyleyince, Midhat Yelkenci'yi yaka paça denize attılar. Korkudan avaz avaz bağırırken, onu suya batırıp çıkartıyorlardı. O sırada tesadüfen oraya gelen annesi şiddetle karşı koyarak oğlunu kurtardı.

Lütfi Yelkenci'nin kızı Nesime, Türkiye'nin Yedinci Başbakanı Hasan Saka'nın oğlu Sami Saka ile evlenmiştir. İstanbul'daki Notre Dame De Sion okulu'ndan mezundur.

Midhat Yelkenci ise, ilk öğrenimini Galatasaray'da, orta öğrenimini Robert Kolej'de, ve üniversite öğrenimini Amerika'da Pennsylvania Üniversitesi Whalton School'da yapmıştır.

Lütfi Yelkenci 1 Kasım 1957 gecesi kalp yetmezliğinden vefat etmiştir.

Türk Armatörleri Birliği tarafından Liman Lokantası'nda Hollandalı Armatörler Birliği Başkanı'na verilen davet anısına - 1953



Fotoğraftakiler: (Önsıra soldan); 1 - Tahir Kışınbay, (TCDD'de Memurdu, kısa süre armatör olmuştur); 2 - ... 3 - Ali Sohtorik; 4 - Lütfi Yelkenci 5 - Yabancı Misafir; 6 - Mustafa Uman (Aktan vapuru sahibi. Gemiyi su tankeri yaptılar ve Adalara su taşırdı. Birara Sarayburnu önlerinde alabora oldu ve direkleri uzun süre suyun üstünde görünürdü); 7 - Hilmi Daregenli (Sabah ve Neviye vapuru sahibi. Lütfi Yelkenci'nin akrabası.)

(İkinci sıra soldan); 1 - Talat Sadıkoğlu 2 - Nuri Cerrahoğlu şirketi müdürü Musevi asıllı Sami 3 - Nuri Cerrahoğlu 4 - Necati Pehlivanoğlu (Kadın büstünün solundaki arka sırada yer alan üç kişi 5 - Van Der Zee Acentesi Genel Müdürü Mösyö Bon; 6 - Van Der Zee Türk Müdürü Hakkı Lûgal (Beyaz papyonlu olan); 7 - Bay Zafiriadis (Van Der Zee Yunanlı Müdürü - Not: Van Der Zee'nin Türk bayraklı gemisi vardı.) 8 - .... 9 - Adnan Aldora (elleri göğsünde olan) Sadızkâdeler'de Müdür - Daha önce Denizyolları'nda Kargo Müdürüydü.) 10 - Pertev Benjamin (Adnan Barzılay'ın ortağı - Sonra adını Tükçeleştirdi ve Pertev Bengerk adını aldı). Kaynak-ış Bankası Müzesi arşivi.



## Tarihçi Cemal Kutay'ın anlattığı Lütfi Yelkenci

Millî Mücadele'nin en buhranlı yılları olarak bilinen 1920'lerde herkes günlük nafakasını çıkartmaya çalışırken, öteyandan memleketin kurtarılması için yapabileceği ne varsa ortaya koymaya gayret ediyordu.

O günlerin temel hizmetlerinden biri Anadolu'ya silah ve cephane temin etmektir. Fakat karada ve denizde tüm ulaşım yolları düşmanın kontrolü altındaydı. En güvenli fakat aşılması çok zor olan tek yol İstanbul-İnebolu bağlantısıydı. Küçük tonajlı gemiler, takalar ve yelkenliler gecenin sonsuz karanlığında özellikle düşman güçlerinin gemilerin sefere çıkamayacağına inandığı denizin dalgalı olduğu günlerde, ölümü göze alarak Karadeniz'e çıkarlardı.

Hamdullah Suphi Tanrıöver'in "Dağyolu" başlıklı eserinde belirttiği gibi "Bu yolculuk Amiral Barbaros'un seferleri kadar yığıtlıkla örülüydü"

Yelkencizâde Lütfi Bey, Ankara'nın İstanbul'daki gizli teşkilatı olan Müdafaa-i Milliye (Kısa adı M.M) olan ve MİM.MİM diye okunan teşkilâtın kadrosunda yer alıyordu. Bu grupta onun üstlendiği tarihî görev, düşmanın karakol gemileri önünden, elindeki yetersiz ve çaresiz tekneleriyle geçebilmek ve İnebolu'ya ulaşabilmektir. Lütfü Yelkenci, MİM.MİM Teşkilatı'nın başındaki Himmetzâde Hüsnü Bey'in de belgelere geçirdiği üzere bu yolda çalışanlara rehber bir kişiydi.

Yelkencizâdeler, Hantalzâdeler, Kırzâdeler, Nemlizâdeler, Kalkavanzâdeler, Tavilzâdeler, SadıkHzâdeler, Velizâdeler ve diğerleri, 1926 Kabotaj Kanunu'ndan önce de ellerindeki devrini tamamlamış köhne gemilerle, yabancı armatörlük şirketleriyle mücadele ediyorlardı.

### 9 Mart 1969

#### Enver Yelkenci vefat ediyor

9 Mart 1969 tarihli Milliyet'te yer alan Vefat ilanı aile bağlarını şöyle vermektedir:

"Merhum Yelkencizâde Şükrü Bey'in oğlu merhum Nadir ve Neviye Hanım'ın oğlu, Emel Yelkenci'nin sevgili ve kıymetli eşi, Hilmi Daregenli'nin vefakâr ağabeyi, Sinan Yelkenci ve Nadir Yelkenci'nin babaları, Merhum Dr. Alaeddin Güldem ve Makbule Gündem'in damadları, Ümit Gündem'in eniştesi, Münire Yelkenci, Emire İskefyeli, Emine Yelkenci'nin yeğeni, Mithat Yelkenci, Nesime Saka, Verda Kortan'ın halazâdeleri, Sami Saka, Ayla Yarkent, Ali Şükrü İskefyeli, Gülçin İskefyeli, Kenan İskefyeli, Rıza İskefyeli'nin teyzezâdeleri Enver Yelkenci tedavi olmak üzere gittiği Londra'da 6 Mart 1969 günü sabahı vefat etmiştir. Merhumun cenazesi 10 Mart Pazartesi öğle namazını müteakip Teşvikiye Camiinden kaldırılarak Zincirlikuyu asrî mezarlıktaki aile makberesine defnedilecektir. Allah rahmet eyleye. Ailesi."

Enver Yelkenci, "Envestiman San.A.Ş" Başkanı, "Sifar İlaçları Tic. Ve San. A.Ş." Ticarî Müşaviri, Tasfiye halinde "Lepetit Kimya İlaçları A.Ş." başkanı, "Enver Yelkenci Müessesesi" kurucusu, "Bivet Bidon, Varil ve Teneke A.Ş." Meclis azasıydı. Bu tablo bize Yelkenci ailesinin artık deniz ticaretinden nedenli uzaklaştığını göstermektedir.

**Şükrü ve Fatma Yelkenci'nin kızı Leman Kutman vefat ediyor.**

Yine aileden Leman Kutman'ın vefat ilanı, aile bağlarını belirten bir diğer belge olmaktadır; Yelkencizâde merhum Şükrü Bey'in ve Fatma Hanım'ın kızı, merhum Lütfi Yelkenci'nin, merhume Neviye Yelkenci'nin, Emire İskefyeli'nin kardeşi, Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami ve Nesime Saka, Gülçin, Şükrü, Kenan, Rıza İskefyeli, Sinan, Nadir Yelkenci, Eser Okan, Ayşen Ferik, Hülya Saka'nın teyzesi, Mithat Yelkenci, Verda Kortay'ın halası, Emine Yelkenci'nin amcazedeşi, Ayla ve Turgut Yarkent'in annesi Leman Kutman 8 Mayıs 1967 günü vefat etmiş ve cenazesi 9 Mayıs 1967 günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî mezarlığında defnedilmiştir.

**Edibe Yelkenci**

Rifat Yelkenci'nin eşi, Trabzon eşrafından Murat ve Emine Başazâde'nin kızı, Sedat Kansu ve Mediha Okurkan'ın kardeşi Edibe Yelkenci 18 Haziran 1988 tarihinde vefat etmiş, cenazesi 20 Haziran 1988 günü öğle namazından sonra Şişli Camii'nden alınarak Feriköy Mezarlığı'na tevdi edilmiştir.





"Anadolu Vapuru" Eski Türkçe imzalı, tuval üzerine yağlıboya. İbrahim Çallı (1882 - 1960)





### Anılardaki ilk Yelkenci gemisi, eski adıyla "Leopold", sonraki adıyla "Anadolu"

Lütfi Yelkenci, Yelkencizâde ailesinin ilk gemisi olan Anadolu'yu ayrı bir muhabbetle anmış ve ünlü ressam İbrahim Çallı'ya fotoğrafını vererek tablosunu yapmasını istemiştir.

İbrahim Çallı'yı tercih etmesinin nedeni, kendisinin İş Bankası kurucu üyelerinden olması ve banka için devrin ressamlarının eserlerini teşvik etmektir.

Yelkencizâde Lütfi için o devrin ünlü sanatçılarının başında İbrahim Çallı gelmektedir.

Vefatına kadar salonunda asılı olan bu tablo, vefatında sonra torunu Vedat Yelkenci'ye intikal etmiştir.

Vedat Yelkenci'nin adının Alif Art vasıtasıyla müzayedeye verdiği bu tablonun sahibi olarak ifşa edilmesi ve ayrıca eserin yeniden müzayedeye konularak çok daha yüksek bir fiyatla satılması dava konusu olmuştur.

Ancak dileriz ki, bu tablo halen hangi koleksiyonerin sahipliğindeyse, Deniz Ticaret Odası vasıtasıyla Türk Denizciliği'nin temel bir eseri olarak Deniz Ticaret Odası'na veya Türk Armatörleri Birliği'ne kazandırılır.

1924 yılında Türkiye İş Bankası'nın kurucuları arasında yer alan ve hayatının sonuna kadar da gerek İş Bankası, gerekse armatör ve işletmeci olarak iş hayatına devam etmiş olan Lütfi Yelkenci bu eseri sanatçı İbrahim Çallı'ya bizzat yaptırmıştır.

"Anadolu Vapuru", İbrahim Çallı'nın, Cumhuriyetin kalkınma hamlesini temsil eden, belgesel ve tarihi değeri olan nadir bir eserdir.<sup>(168)</sup>

Tyne Nehri üzerinde inşa edilmiş gemilere ait arşiv kayıtlarında Leopold II olarak 1906'da daha yüksek tonajlı fakat aynı tip bir yük gemisine ait bilgiler yer almaktadır.

Bu gemi 9 Şubat 1906'da denize indirilmiş ve Mart 1906'da sefere girmiştir. İnşa tersanesi Walker'dir. Makinesi Anadolu'nun sahip olduğu üzere *North - Eastern Marine Engineering Co Ltd, Wallsend* yapımıdır.

168) Kaynak: Alif Art.



## YENKENCİZÂDE SALİH ZEKİ

Trabzon eşrafından olan Yelkencizâde akrabalarından Yelkencizâde Salih Zeki Bey 1928 LR kayıtlarında "Cheref - Nur" isimli 1896 inşa 248 grt.'lik bir vapurun armatörü olarak görülmekte.

Yelkencizâde Salih Zeki Bey'in gerek Yelkencizâde'lerle olan aile yakınlığı saptanamadığı gibi ayrıntılara ulaşılammıştır.

1896 G.Ansaldo & Co. Sestri Pnonte inşa olan geminin ilk adı "Neva" idi. 2 Genişlemeli 35 nhp güç üreten buhar ana makinesine sahip olan gemi 1930 yılına kadar dört kez eldeğıştirerek; "Thesseloniki", "Nish", "Firouze", "Cheref - Nur" adlarını aldı.

- 1934 yılında Dedezâde Sırrı Bey'e satıldı.
- 1936'da Ahmet Akosman satın aldı ve gemiye "Ayten" adı verildi.
- 1938'de Sabiha Hanım'a satıldı ve "Akbel" adı verildi.
- 1947'de söküme gönderildi.

# Kaynakça

1. İngiltere - Upon - on Tyne Tersaneleri arşivi; (Scotswood, Elswick, Newcastle, Gateshead, St.Peters, High Walker, Bill Quay, Low Walker, Hebburn, Wallsend, Jarrow, Willington Quay,Howdon, Coble Dane, North Shiels, South Shields).
2. Lloyd's Register on Line arşivi
3. Haydar Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme - Osmanlı Sanayii
4. Monografi ve Yorumlar, İstanbul: Töbank, 1991.
5. Haydar Kazgan, Alkan Soyak, ve Murat Koraltürk; Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz. İstanbul: Koç Allianz Sigorta Şirketi A.Ş., 1998.
6. Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. İstanbul: Bilim Yayınları,1974.
7. Osman Öndes, "İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Osmanlı Liman Kentlerinde
8. Deniz Ticareti - Limanlar, Denizcilik (1887 - 1914) " - (Yayınlanmamış eser)
9. Osman Öndes, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Mersin ve İskenderun Limanları (1887 - 1914)", MDTO Yayını - 2015.
10. Osman Öndes, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, S.204 - 205, İMEAK Yayını,2013.
11. Yrd. Doç. Dr. Metin Ziya Köse, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat",Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu" Canik Belediyesi Yayını 2013.
12. Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti" konulu tebliği IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı (2012), s. 285 - 306.
13. Doç. Dr. Serkan Tuna, "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları", Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Yıl:1, Sayı:2, 2002, s.309 - 325.
14. Eser Tutel, Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları., İstanbul 2006.
15. Hakkı Nezihi, 50 Yıllık Oda Hayatı (1882 - 1932),
16. 1882 Muhtelif İktisadi Mesail Deniz Ticaret, İstanbul Ticaret Odası Neşriyatı, Sanayi Nefise Matbaası 1932, s. 80 - 84 (45 adet basılmıştır)
17. Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara - 2006.
18. Doç. Dr. Kemal Arı, Büyük Mübadele Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923 - 1925), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003;İzmir'den bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, İMEAK İzmir Şubesi yayınları No.2, 2008.
19. Dr. Ömer Metin, Hamdullah Suphi Tanrıöver'in Romanya Türklerinin Göçüne Dair Faaliyetleri (1931- 1938); Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü ; Karadeniz Araştırmaları Güz 2012, Sayı 35, 125 - 143.
20. Yrd. Doç. Dr. Önder Duman; (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi / Samsun; Giresun Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü /Giresun); Atatürk Döneminde Romanya'dan Türk Göçleri (1923 - 1938) - S.29 - 33; Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 43, Bahar 2009, s. 473 - 490.
21. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 6 Eylül 1923 - Mayıs 1926 Süreleri İçindeki Faaliyet ve Uygulamalara Ait Genel Rapor" Çeviri ve Uyarılama Süreyya Atilla Sağlamçubukçu - Ali Ulusoy, Editör Doç. Dr. Ali Yılmaz, İstanbul Ticaret Odası,Kültürel Ve Sanatsal Araştırmalar Yayını,2010 - 118,İstanbul, 2011.
22. Türkiye İş Bankası Müzesi Arşivi (Yelkencize Lütfü Bey Maddesi)
23. Mehmet Sadettin Fidan, "Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları", İTO Kültür Yayını,2009
24. H. Avni; İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından - 50; 1926 - 1927 - 1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Rapor; Ticareti Bahriye Şubesi 1926 - 1927,1928 Seneleri Muamelat ve Faaliyeti, S.586 - 619, Hazırlayan: Oda Rapörtörlerinden H.Avni, 1935.
25. Kaptan Refik Akdoğan, Altmış Yılın Hesabı, 2008, s.174
26. Mehmet Akif Bal, Trabzon'a Işık Tutan Trabzon Anıları (1900 - 1950),Sf.27,28, 2011.
27. L.A. - Mitchell Sawyer, W.H. - The Empire Ships, Second Edition, LLP Press Ltd.1990.
28. L.A. - Mitchell Sawyer, W.H. - The Liberty Ships, Second Edition, LLP Press Ltd.1985.
29. General Cargo Ships Built in Great Lakes Shipyards,
30. İstanbul Ticaret Odası arşiv kayıtları.
31. Samsun ve Trabzon Salnameleri,
32. TBMM Tutanaklar, 1932 - 1958 TBMM Zabıt Cerideleri.



33. Prof. Dr. Zekeriya Kurşun, "Osmanlıca'dan Çeviren ve Sadeleştiren" - Dersaadet/ İstanbul Ticaret Ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar Ve Komisyoncuların İsimleri (1923).
34. Akşam, Tanin, Tercüman, Ulus, Milliyet, Hürriyet ve Cumhuriyet arşivi.
35. Levant Herald & Eastern Express Gazetesi arşivi.
36. FO/Annual Series, Diplomatic and Consular Reports on Trade & Finance, Russia, Batoum, 1883 (Historical Archive ETE).
37. FO/Annual Series, Diplomatic and Consular Reports on Trade & Finance, Russia, Batoum, 1883 (Historical Archive ETE), p. 531.
38. FO/Annual Series, Diplomatic and Consular Reports on Trade & Finance, Russia, Batoum, 1883 (Historical Archive ETE), p. 530.
39. FO/Annual Series, Diplomatic and Consular Reports on Trade & Finance, Russia, Batoum, 1883 (Historical Archive ETE), pp. 530 - 1.
40. Prof. Gelina Harlaftis, Greek Seamen And Greek Steamships on the Eve of the First World War, Aegean Maritime Museum, 1911, s.41 - 42
41. Apostolos Delis, Encyclopedia of the Hellenic World, Black Sea, 2 Nisan 2008.
42. Peter Newell, Union Castle Line arşivi.
43. Doç. Dr. Sezai Balcı, Giresun Belediye Başkanı Kaptan Yorgi Paşa 1829 - 1904, Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu Kitabı, Cilt II, s.1311 - 1332, Canik Belediye Başkanlığı, 2013
44. Mehmet Akif Bal, "Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa" - Libra Yayınları. 2013.
45. <http://thierry.jamard.over-blog.com/article-grecs-du-pont-19-mai-2014-123736055.html>
46. <http://www.pinterest.com/pin/336925615846715245/>
47. <http://www.tynebuiltships.co.uk/e-ships/eastville1925.html>
48. <http://navalmarinearchive.com/research/ropner.html>
49. <http://reardonsmithships.co.uk/braddovey1001.php>
50. <http://www.clydeships.co.uk/view.php-ref=17090>
51. <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx-216655>
52. <http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp-id=8401>
53. <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/page/2601850> - Krom ve Bakır ile ilgili Avustralya basınında çıkan haber
54. <http://www.theshipslit.com/ships/lines/bank.shtml>
55. <http://oceania.pbworks.com/w/page/8473396/uk>
56. <http://174.143.111.10/shipping/formatship.asp-shipid=10697>
57. <http://www.clydeships.co.uk/view.php-ref=8428>
58. <http://www.rapidtp.co.za/museum/jmmc/jmmcg.html>
59. <http://lemairesoft.sytes.net:1944/pages/page.aspx-univid>
60. Lloyd's Register 1897 - 1945 nushaları
61. <http://www.plimsollshipdata.org/search.php>
62. <http://www.photoship.co.uk>
63. <http://www.pennyghael.org.uk/Dixon.pdf>
64. <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?9787>
65. <http://www.teesbuiltships.co.uk/rayltondixon/torrington1874.htm>
66. <http://www.wrecksite.eu/wreck>
67. <http://jakesbarn.co.uk/index>
68. [http://www.gracesguide.co.uk/wiki/Blair\\_and\\_Co](http://www.gracesguide.co.uk/wiki/Blair_and_Co)
69. <http://www.wrecksite.eu/wreck>
70. <http://www.wrecksite.eu>
71. <http://www.fortunecity.com/littleitaly/amalfi/13/shipm.htm>
72. Grace's Guide
73. <http://brideindex.info/d-surnames/dixon.html>
74. <http://www.marko.dgmm.net/johndixonrutherford.html>
75. <http://www.communigate.co.uk/ne/stcuthbertsmarton/page6.phtml>
76. A. Güler Birgül (Editör), Tekin Avaner, M. Murat Baskıcı, Sonay Bayramoğlu, Tayfun Çınar, Bülent Durun, Uray E. Keskin, Ceren Kalfa Barış, Övgün Menaf, Turan, Ozan Zengin; Açıklamalı Yönetim Zaman Dizini 1929 - 1939, Bekleyiş ve Endişe 1938; AU SBF Yayını, 2007.

# Dizin

1932 Tarihli Kanunun İçeriği ve Tepkiler 206

1933 Yılında Çıkarılan Kanunlar 209

## A

Abacızâde İsmail Hakki 111

Abbas Paşa 68

Abdi Vehbi Dural 294, 296

A. Benzonana Efendi 73

Abidin Daver 255, 267, 268, 269

Abranosyan 111

Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi 68

Adil Göksu 12, 298, 299, 314, 316, 317

Adliye Vapuru 71

Ağazâde Ahmet Efendi 73

Ahmed Behçet Müezzinoğlu 294, 296

Ahmet Ali Ağazâde 169

Ahmet İlyas 61

Ahmet Mete 299, 309, 310

Ahmet Semayiş Bey 111

Alemdar Han 13

Alemdarzâde Mehmet Vapurları 167

Alemdarzâde Vapurları 167

Ali Aktaş 299, 307, 308

Ali Cenani 64, 65

Ali Çavuşzâde Hami Bey 83

Ali Efendi 75, 77, 78, 169

Ali Fuat Bey 169, 197, 241

Ali Rıza İskefyeli 325, 353

Ali Sohtorik 11, 291, 294, 296, 357

Anadolu Vapuru 49, 166, 360, 361

Anastasi Fitiou 79

Apik Uncuyan Efendi 73

Aram Barzilay 111

Avundukzâde Üzeyir Bey 83

Aya Adelfi 60

Aya Atanasyo 60

Aya Athanosios 60

Aya Constantinou 60

Aya Dimitrios 60

Aya Marina 60

Ayla Yelkenci 353

Ayos Anastasios 61

Ayos Barbios 61

Ayvatoğlu 70

Ayvatoğlu Efendi 70

Azaryan Aristakis Efendi 73, 77

Azim Bey 111

Aziz Azizoğlu 299

Azmi Karavelioğlu 12, 28, 299, 308, 309, 310, 311

## B

Babanzâde Hikmet 111

Bankoğlu Hacı Ali Kaptan 169

Bankoğlu Hacı Hüseyin Kaptan 169

Bartın 60, 61, 74, 127, 136, 168, 169, 170, 171, 194, 249, 254, 257, 265, 266, 282, 310, 313, 316, 317, 320

Bartın Postası 169

Bartın Vapuru Ortaklığı 169

Başazâde Ahmet Efendi 73

Beykoz Vapur Şirketi 69

Bulia Scuttarina 61

Bülent Sirmen 296

## C

Cemal Bey 71, 104, 111, 197, 327, 330, 331

Cemal Kutay 358

Cemal Uzunoğlu 299

Cengiz Kaptanoğlu 18

Charles Hanson 78

Çakır Mehmed 61

## D

Defnî Vapuru 70

Deniz ticaretinde katı devletçilik 201

Dersaadet Bahriye Odası 79, 85

Derviş-i Bahri 61

Dervişzâde Ahmed ve Ortakları 61

Despina Vapuru 70

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi 342

D. Gümüşgerdan Efendi 73

Doç. Dr. Ahmet Halaçoğlu 50

Doç.Dr. Serkan Tuna 201, 209

Doktor P.Matyas 111

Due Fratelli Bahtesi 61

## E

Ecnebi Seyrisefain Kumpanyaları 79, 85

Edibe Yelkenci 359

Ekrem Bey 83

Emekli Güverte Yarbay Süleyman Nutku 79

Emire Fazıla İskefyeli 353

Engin Mete 12

Enver Yelkenci 324, 325, 326, 345, 353, 358, 359

Er Alizâde Ahmet Efendi 73

Erdekli Râsim Bey 69

Erdekli Râsim Şirketi 69

Erzurum Vapuru 338, 339

## F

Fahri Paçalioğlu 11

Faik Abdüşef 296

Faik Zeren 81, 294, 296, 316

Fehmi Sadıkoğlu 293, 296

Ferid İnal 294, 296

Ferit Bey 73, 77, 78

Filib Efendi 70

Fuat Sadıkoğlu 296, 311, 313, 314



**G**

Galata Rıhtımı 43, 143, 167, 169, 170, 171, 344  
 Gerze Vapuru İşletmesi 168  
 Giritli Hüseyin Nafi Bey 83  
 G. Sevastupulo 73  
 Gümüşciyân Vapur Şirketi 69

**H**

Habibzâde Ziya Bey 83  
 Hacı Ali 61, 69, 74, 75, 169  
 Hacı Hasan Efendi'nin oğlu Ethem Bey 129  
 Hacı İsmail Kaptanoğlu 12, 16  
 Hacı Mehmet Hüseyin 61  
 Hacı Mustafa Bostancıoğlu 61  
 Hacıpaşazâdeler 111  
 Hacı Recep Bey 83, 119  
 Hacızâde 83, 111, 322, 349  
 Hacızâde Mehmet Mesud Bey 83  
 Hâfız Said Efendizâde Esad Bey 70  
 Hafız Sami Bey 111  
 Hakkında Rapor 150  
 Haliç Dersâadet Vapur İdâresi 72  
 Halil Ağa 61  
 Halil Uzuner 299, 309, 311  
 Halis Kalkavan 12  
 Hamdi Bey 22, 29, 48, 72, 83, 207, 216, 227, 349  
 Hamdi Savaşkan 299  
 Hamdi Selimoğlu 294, 296  
 Hamdullah Suphi 97, 101, 102, 104, 105, 358, 363  
 Hamit Tomba 12  
 Hantalzâde 38, 39, 106, 111, 117, 118, 166, 176, 197, 265, 320  
 Hantalzâde Tayyar 39, 106, 111, 118, 166, 197, 265, 320  
 Hantalzâde Tayyar ve Ortakları 111  
 Hasan Mete 296  
 Hasan Yılmaz 299, 307, 308  
 Hatay Vapuru 290, 291, 292  
 Henry Andrews Campell 79  
 Hilal Osmanlı Anonim Şirketi 68  
 Hilal Şirketi 89, 170  
 Hilmi Daregenli 81, 325, 353, 354, 357, 358, 359  
 Horozoğlu Hacı Hüseyin Efendi 129  
 Hovagimyan Han 12, 13, 16, 41  
 Hüdavendigâr Şti. 111  
 Hükümet tarafından denizcilere müsaadat 138  
 Hüseyin Celal Efendi ve Şurekâsı 70  
 Hüseyin Hüsnü Bey 83  
 Hüseyin Mahdumları ve Ali Beyler 111  
 Hüseyin Mustafa 111  
 Hüseyin Münir Bey 83  
 Hüsnühizmet ve hüsnühâl şahadetnameleri ve ehemmiyeti 142  
 Hüsnü Şişmanyazıcı 12, 17  
 Hüsnüzâde Şinasi Bey 83

**I**

Industrial Carrier (Sanayi nakliye sefaini) 146  
 İbrahim Kalkavan 81, 296, 299, 309  
 İbrahim Mehmet 111  
 İkaryalı Dimitri Saphos 60  
 İngiliz Hüseyin Rüstem Vapurları 168  
 İrfan Cerrahoğlu 28  
 İsmail Kalkavan 81, 294, 296  
 İsmail Turan 299, 311

**J**

James William Witthall 73  
 Joseph Rizzo 78

**K**

Kabotaj Hakkı 120, 355  
 Kabotaj Kanunu 31, 67, 121, 122, 244, 358  
 Kaprel Manukyan 61  
 Kaptanların vezaifi mütenevvası (Muhtelif görevleri 141  
 Kaptan William A Thompson 78  
 Kapudanzâde Ahmet Yekta Vapurları 170  
 Kara Mahmut Kaptan 129  
 Kâzım Kaptanoğlu 298, 314, 317  
 Kefelizâde Hamdi Bey 22, 48  
 Kefelizâde Hamdi Vapurları 168  
 Kelere 61  
 Kemal Sadıkoğlu 81, 296, 317  
 Kurlangıç Vapur Şirketi 71  
 Kırzâde Şevki 21, 83, 118, 119  
 Kırzâde Şevki Bey 21, 83, 118, 119  
 Kışınbay Biraderler Limited Ortaklığı 169  
 Kibar Sarım Bey 83  
 Kocaeli Nakliyat Şti. 111  
 Kuyucubaşu Oğlu Karalambos ve Kardeşleri 61  
 Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği 298, 301, 302, 303

**L**

Leman Kutman 324, 325, 326, 353, 359  
 Leon Engellberg 72  
 Liman Kanun Layihası 115  
 Lütfi Coşkun 299  
 Lütfi Koşkun 299, 307, 308

**M**

Macit Karakaş Bey 83  
 Mahir Dökmecibaşoğlu 299, 308, 310, 311  
 Mânizâde ve Şurekâsı 71  
 Manol Pappa 61  
 Marko Kaptan 60  
 Mehmet Ali Çakmak 298, 299, 308, 309, 310  
 Mehmet Emin 16, 60  
 Mehmet Kaptanoğlu 298, 299, 309, 310, 314, 316, 317  
 Mehmet Murat ve Ort. 111  
 Mehmet Oğuzkan 299  
 Mehmet Şekerci 12, 17, 298, 299, 316, 317  
 Mehmet Uzunoğlu 298, 299, 301, 305, 309  
 Metin Kalkavan 5, 11, 17  
 Mısırlı Halil Paşazâde 68

Mikhael Çamuridis Kaptan 60  
 Milli Vapurcular Birliği 10, 78, 84, 96, 112, 120, 121, 175, 177, 179, 185, 188, 192, 196, 198, 201, 208, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 246, 250, 266, 290, 328  
 Mithat Yelkenci 324, 326, 353, 354, 355, 358, 359  
 M. Kadri Topaloğlu 299  
 Motorlu Gemi Armatörleri Cemiyeti 317, 318  
 Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti 307, 308, 309, 311, 314, 315, 316, 317, 318  
 Mösyö Chez 85  
 Mösyö Peres Efuli 85  
 Mösyö Reboul 85  
 Mösyö Walter Siger 85, 86  
 Mösyö Zimmermann 85  
 Mudanya Vapur Şirketi 70  
 Mudanya Vapur Şirketi (Kollektif) 70  
 Muna Kaptan 61  
 Muntazam seyrüsefer yapan şilepler 146  
 Mustafa Akıntürk 298, 299, 301, 305  
 Mustafa Cemal 168, 266, 293  
 Mustafa Cemal Vapurları 168, 266  
 Mustafa Işıklar 299, 307, 308  
 Mustafa Nuri 111  
 Mustafa Şakir 61  
 Mustafa Şükrü Bey 83  
 Mustafa Tosun 61  
 Mustafa Yazgan 298, 299, 301, 305, 306, 307, 308  
 Muzaffer Divan 298, 299, 316, 317  
 Muzaffer Pehlivan 291, 294, 296, 299, 309, 330  
 Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi 97  
 Mübadiller 96  
 Müfit Bey 85  
 Münire Yelkenci 324, 326, 353, 354, 358  
 Müstahdemini Bahriye hukuku 138  
 Mütercimzâde Hakkı Vapurculuk 70  
 Müttehit Vapur Kumpanyaları 176

**N**  
 Naif Tengiz 299  
 Naim Bey Vapurları 169  
 Naim Vapurları 167, 169  
 Naksi Ârhî 71  
 Nazif Ömer 60  
 Nazmiye Hanım 111  
 Nemlizâde Mithat Bey 28, 83  
 Nesime Saka 324, 325, 326, 353, 354, 355, 358, 359  
 Neviye Yelkenci 324, 325, 326, 353, 359  
 Nevzat Kalkavan 21  
 Nika 71

**O**  
 Orhan Deval 12, 299, 314, 316, 317  
 Osman Azmi Karavelioğlu 28, 299, 308, 309, 310, 311  
 Osman Çelik 299  
 Ömer Abed Han 12, 13, 299, 309, 311, 314, 315, 316, 317, 318, 319

Ömer Alişoğlu 299  
 Ömer Lütfü İskefyeli 353

**P**  
 Panayi Costandi 79  
 Pandeli Birâderler İdâresi 71  
 Pandeli Efendi 70  
 Paspalli Dimitraki Efendi 73  
 Patamoszâde Haydar Bey 83  
 Pehlivanzâde Ali Bey 60  
 Prof. Dr. Kaya Tuncer Çağlayan 50  
 Prof. Dr. Ufuk Gülsoy 75, 83

**R**  
 Rahile İskefyeli 325, 353  
 Refik Bey 111  
 Remzi Bey 28, 71, 328  
 Reşit Eskin 296  
 Rıza Bey 28, 178, 248  
 Rıza Sadıkoğlu 291, 294, 295, 296  
 Rifat Kamil Bey 83  
 Rüstem Markoğlu 12  
 Rüşûm Tonilatası 68, 69, 70, 71

**S**  
 Sadık Bey 61  
 Sadızkâde Ruşen 21, 117, 118, 119, 188, 189, 192, 197, 200, 236, 266, 330  
 Sadullah ve Sıtkı Bey 117, 118  
 Sait Süleyman Billahi 61  
 Salih Efendi 111  
 Salih Yağcı 299  
 Sami Saka 325, 345, 353, 357, 358  
 Sâmî Sezâr Efendi 69  
 Samsun Vapuru 166  
 Sandıkçioğlu Hasan Kaptan 129  
 Savfet Efendi 78  
 Sefainin tahsis olunacakları hidematın mahiyetine göre sür'atleri 144  
 Sefer Kalkavan 12  
 Sekbanzâde Ahmet Bey 169  
 Selamet-i Hayır 61  
 Selânik Osmanlı Anonim Şirket-i Bahriyesi 69  
 Serupe Gülbekian Efendi 73  
 Setrak Efendi 69  
 Seyrisefain 38, 39, 40, 41, 43, 67, 68, 79, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 98, 99, 100, 109, 110, 113, 122, 131, 132, 134, 142, 162, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 178, 179, 180, 184, 185, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 202, 203, 206, 207, 208, 210, 212, 213, 214, 215, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 231, 232, 235, 236, 237, 239, 241, 242, 243, 244, 246, 247, 248, 257, 290, 300, 329, 330, 339  
 Sezai Ömer Bey 83  
 Sirkeci Rıhtımı 36, 39, 49, 166, 168, 169, 170  
 S. Manonkyan Efendi 73  
 S. Mille 73



Sofuzâde Sudi Bey 83, 84, 117, 118, 120, 175, 237  
 Sosyete Şilepçilik A.Ş.'nin satın alınma işi 285  
 Spiraki efendi 73  
 Spiro Antoniadidis 79  
 S.S Macedonia 78  
 Süleyman Efendi 73  
 Süleyman Halil Ağa 61  
 Süleyman Kalkavan 299  
 Süleyman Ömer 61  
 Şaban Kasar 299, 309  
 Şadan Bayraktar 12  
 Şahin-i Bahrî 61  
 Şahinzâde Hasan Tahsin Bey 83  
 Şerafettin Bey 111  
 Şerif Ali efendi 73  
 Şevket Manioğlu 293, 294, 296, 310, 311, 312, 313, 314, 316  
 Şevki Pırlant 299, 309, 310  
 Şükrü Göksu 12, 299, 309, 310, 311, 313, 314, 316, 317, 318  
 Şükrü Uzuner 296  
**T**  
 Tavail Han 11  
 Tavilzâde Mustafa Vapurları 166  
 Temel Kaptan 129  
 Terakkî Vapur Şirketi 72  
 Ticareti Bahriye kanunu 138, 149  
 Tijar Anastassisdi 60  
 Timothy C.Tucker 78  
 Tirebolulu Hacı Osman 61  
 Tirelya Vapur Şirketi 70  
 Toma Efendi 70  
 Toma Efendi ve Şurekâsı 70  
 Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekâsı 72  
 Trabzon Necât Vapur Şirketi 70  
 Türk Armatörleri Birliği 18, 118, 185, 236, 245, 246, 293, 294, 295, 296, 297, 299, 301, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 328, 356, 357, 361  
 Türk Deniz Motorcuları Birliği 298, 299, 306, 307  
 Türkiye Posta Vapurculuğu Anonim Şirketi teşkili hakkında 1/377 numaralı kanun 215  
**U**  
 Uncıyan ve Koçzâde Mustafa 61  
**V**  
 Vapurculuk şirketi 197, 199, 210, 293  
 Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 169, 194, 201, 239, 250, 258, 261, 262, 342  
 Vatan vapuru 276, 332, 340  
 Vehbi Aldıkaçtı 81, 294, 296, 311, 313, 314, 316, 337  
 Velisaryos Vapuru 71  
 Velizâde Mustafa Faik Bey. 83  
 Verda Kortan 353, 354, 358  
 Veysel Okan 299, 309

**Y**

Yani Ârvenitidis ve Oğulları 71  
 Yanni Kikkos 79  
 Yarbay Ziya Efendi 78  
 Yelkenciâde Şükrü 183, 346, 353  
 Yelkenciâde Şükrü Bey 183  
 Yelkenciâde ve Mahdumları 48, 166  
 Yelkenci Han 166, 316  
 Yelkencizâde Lütfü 29, 182, 183, 193, 236, 238, 240, 241, 251, 266, 330, 331, 340  
 Yelkencizâde Salih Zeki 362  
 Yorgi Efendi 71  
 Yrd.Doç.Dr.Bayram Nazır 83  
 Yrd. Doç. Dr. İbrahim Erdal 97  
 Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz 50, 51, 363  
 Yumurta Kongresi 334  
 Yusuf Aslan 61  
 Yüzbaşı Ali Efendi 78  
**Z**  
 Zehra Saka 325, 353  
 Ziya Kalkavan 12, 17, 18, 298, 299, 314, 315, 316, 317, 318, 319  
 Ziya Molla Bey 83  
 Ziya Sönmez 310, 311, 313, 316, 317