

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

ÖMER FARUK GÜNEGİLMEZ

TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN
KURUMSALLAŞMA SÜRECİ
(1923-1952)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
Prof.Dr. İsmail EYYUPOĞLU

ERZURUM-2021

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Denizcilik İşletmelerinin Kurumsallaşma Süreci (1923-1952)” adlı çalışmanın tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek herhangi bir yönetime başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım

Adı ve Soyadı: Ömer Faruk GÜNEGİLMEZ

İmza :

Tarih : 29.07.2021

ÖZET

Deniz taşımacılığı tarihin her döneminde önemini korumuştur. 1839'da Osmanlı Devleti uluslararası kurallara uygun bir şekilde ticari olarak kâr elde edebilmek için bazı önlemler almıştı. Bunlardan birisi İstanbul ve İzmir arası sefer yapan Türk vapurlarının yeteri kadar yük ve yolcu almadan yabancı vapurlara yük ve yolcu verilmemesiydi. Denizcilik alanındaki reformları sistematik biçimde gerçekleştirmek amacıyla 1840'da geçici; 1845'de ise kalıcı çalışan Bahriye Meclisi kuruldu. 1844'de kurulan "*Fevaid-i Osmaniye*" Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin de temelini oluşturdu.

Millî Mücadele Dönemi'nde Anadolu'nun kara ulaştırması hem yetersiz hem de güvensizdir. İstanbul-Eskişehir-Ankara tren yolunda ise tam bir egemenlik mevcut değildir. Özellikle İstanbul-İzmit arası İtilaf Devletleri'nin kontrolü altındadır. Bu nedenle deniz nakliyatı büyük önem taşımaktadır. Kurtuluş Savaşı başarı ile sonlanınca sıra ekonomik kalkınmaya gelmişti. Denizcilik sektörü de yeniden yapılandırılmalıydı. Fakat yeni ekonomik modelin ne olacağı ile ilgili bir politika henüz yoktu. Dönemin şartları liberalizmi ön plana çıkarıyordu. Yeni devleti kuran kadro, Ziya Gökalp'in işaret ettiği gibi "*Müslüman-Türk girişimci modeli*" oluşturmak istiyordu. Bu sınıf milli ekonomiyi geliştirecek temel unsur olarak görülmekteydi.

Seyr-i Sefâin İdaresi için düzenlemeler 1923'ün ilk aylarından itibaren yapılmaya başlandı. Bunların ilki 23 Ocak 1923'de 2195 sayılı talimatnamedir. Bu talimatnameye göre; kurum Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi adını almıştır. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin, mali konularda sıkıntıları bulunmakta idi. Bundan dolayı kurumun büyük reformlardan geçmesi gerekiyordu. 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu'nu tamamlayan bir ikinci kanun çıkarılarak Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin faaliyetlerine son verildi.

1937'de Denizyolları, Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova Hattı (AKAY), Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, 3295 sayılı kanunla, Denizbank'a bağlanmıştır. 1939'da 3633 sayılı kanun ile kaldırılarak yerine iki yeni kurum oluşturulmuştur. Bu kurumlar; Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umûm Müdürlüğü'dür. Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü, 1944 yılında 4571 sayılı kanunla, kaldırılarak bütün yetkileri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü'ne verilmiştir. 16 Ağustos 1952'de yayınlanan 5842 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı* adını almıştır.

ABSTRACT

The sea freight has maintained its importance in every periods of history. In 1839, the Ottoman State took some precautions to make a profit in accordance with international rules. One of these was that Turkish ferries operating between İstanbul and İzmir were not given Cargo and passengers to foreign ferries without having enough cargo and passengers. A provisional naval assembly was established in 1840 to systematically carry out maritime reforms. In 1845, a permanent naval assembly was established. In 1844, Fevaid-i Osmaniye formed also the basis of Turkey Seyr-i Sefâin Administration.

During the period national struggle, the road transportation of Anotolia was both insufficient and insecure. There is no full sovereignty on İstanbul-Eskişehir-Ankara railway. Especially the road between İstanbul and İzmir is under the control of Allied Powers. For this reason , sea transportation is of great importance. After the War of Indepence ended with succes, it was time for economic development. The maritime indusrty also had to be restructured. But there was no policy yet on what the new economic model would be. The conditions of the period brought capitalism to the fore. The staff who founded the new state wanted to create “*Muslim-Turkish entrepreneur model*” as Ziya Gökalp points out. This class was seen as the basic element that would develop the national economy.

Arrangements fort the Seyr-i Sefâin Administration began from the first months of 1923. The first of these arrangements was the regulation numbered 2195 on January 23, 1923. According to this regulations, the administration has anymore taken the name of Turkey Seyr-i Sefâin Administration. Turkey Seyr-i Sefâin Administration had difficulties in financial matters. Therefore, the institution had undergo major reforms. No 2239 by enacting a second law complementing The Maritime Business Law has been ceased the activities of Turkey Seyr-i Sefâin Administration.

Maritime Lines,Anatolia, Kadıköy, Adalar, Yalova Line, Factory and Pools Directors were attached to Denizbank in 1937 with the law numbered 3295. In 1939, it was abolished with Law No,3633 and two new institutions were established instead. These institutions; It is the General Directorate of State Ports Operation and the General Directorate of State Maritime Lines and Operation.The Genaral Directorate of State Ports Management was abolished in 1944 with the law numbered 4571 and all its powers were given to the General Directorate of State Maritime Lines and Ports Managements. This institution was named Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, numbered 5842,published on August 16, 1952.

ÖNSÖZ

Kurumlar tüzel bir kişilik olarak hukuki açıdan yapılandırılmıştır. Resmi devlet kurumları olduğu gibi aynı faaliyeti gerçekleştiren şahıs ya da gruplarca oluşturulan özel kurumlar da bulunmaktadır. “*Kamu İktisadi Teşebbüsü*” terimi ilk defa 1961 Anayasası ile literatürümüze girdi. Bu tarihten önceki benzer girişimler için “*İktisadi Devlet Teşekkülleri*” tabiri kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti’nde ordunun ve sarayın ihtiyaçlarını karşılamak için oluşturulan bu işletmeler, Cumhuriyet Dönemi’nde devlet eliyle oluşturulan anonim şirketlerin ve işletmelerin temelini oluşturdu. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e miras kalan bu kurumlardan biri de Seyr-i Sefâin İdaresi’dir. Bu kurum için oluşturulan mevzuat sayesinde ulaşım hizmeti için hem kalıcı bir temel oluşturulmuş hem de bundan sonraki benzer kuruluşlar için örnek teşkil edildi.

Bu sadece insan ve yük taşımacılığı olarak değerlendirilmemelidir. Araştırma konumuz bir kurumun tarihi üzerine olsa da deniz ve vapurlar insanlar için farklı anlamlar ifade etmiştir. Bu da yasa yapıcıların ve onu uygulayan bürokratların konuya daha fazla önem vermesine sebep oldu. Her ne kadar konu başlıklarımız arasında bulunmasa da burada bir durum tespiti yapmak ve bundan sonraki araştırmacılara da yardımcı olmak adına konunun sanat çevrelerinde ilham kaynağı olduğu bir vakadır. Örneğin Mario Levi’nin “*İçimdeki İstanbul Fotoğrafları*” adlı eserinde bahsettiği gibi “*vapurlar bir şehre nefes verir. Yaşamayı bilenler de onlarla nefes alır. Hayat akar, deniz akar, geçen günlerin suları derinlerimizde ait olduğumuz tarihle beraber akar*”. Bu durum deniz, vapur ve liman gerçeğini her bakımdan toplumsal ve kültürel bir konu olarak ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Biz burada kurumsal yapılanma üzerinde durduk.

Bununla birlikte denizcilik ve deniz ulaşımı ülkelerin temel ekonomik faaliyetlerinin başında gelmektedir. Çalışmamızda bu konuyu belirlememizdeki en önemli nedenlerden biri Türkiye’de denizcilik tarihinin donanma tarihi ile bir tutulmasından dolayı sivil denizcilik alanına yönelik çalışmalara katkı sunmaktır. Türk toplumunun hafızasında farklı imgeler oluşturan ancak çoğunluğu devlet eli ile işletilen taşımacılık sektörünün tarihsel geçmişine bir nebze de olsa “*ışık tutma*” çabası içerisinde olduk. Türkiye’de Denizcilik İşletmelerinin Kurumsallaşma Sürecini (1923-1952) konu edindik. Osmanlı deneyimi yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti içinde büyük bir kazanç oldu. 1923’de Seyr-i Sefâin İdaresi’nin başına Türkiye eklendi. Bu kurum 1933’de kapanınca yerine 1933-1937’de hizmet veren “*Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova İşletmesi*”, “*Denizyolları İşletmesi*” ve “*Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü*” ile devam eden süreç 1952’ye kadar farklı yapılanmalarla devam etti.

Yöntem olarak tarih biliminin gerekleri doğrultusunda neden-sonuç ilişkisi içerisinde konu ele alındı. “*Giriş*” kısmında 1839’dan 1923’e kadar geçen sürede Osmanlı Devleti’nde, Milli Mücadele Dönemi’nde denizcilik ve deniz taşımacılığı hakkında bilgilendirmede bulunuldu. İçerik üç bölüm halinde planlandı.

“*Birinci Bölüm*” de Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin (1923-1933) Cumhuriyete geçiş süreci ve kurumsallaşması incelenmiştir. Kurumun yayınladığı rehberler ve talimatnamelerden faydalanıldı.

“*İkinci Bölüm*” de 1933’den 1939’a kadar olan süreçte Devletçilik politikalarına geçiş ve Seyr-i Sefâin İdaresi yerine kurulan diğer kurumlardan bahsedildi. Devletçilik uygulamalarına geçiş sürecinde hükümet programlarından denizcilik ile ilgili kısımlar aktarılmaya çalışılmıştır.

“*Üçüncü bölüm*” de ise 1939’dan 1952’ye kadar denizcilik alanındaki gelişmeler ve oluşturulan yeni kurumlardan bahsedildi. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yaşanan çok partili siyasi hayatın, denizcilik politikalarındaki etkisi aktarıldı. Yeni kurumların oluşturulması ve kurumsallaşma sorununa değinildi.

Araştırma sürecinde desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü’nün başta Enstitü Müdürü Prof. Dr. S. Esin DAYI’ya ve birbirinden değerli akademisyenlerine; yüksek lisans eğitimim boyunca desteğini her an hissettiğim eşim Başak GÜNEGİLMEZ’e ve derin bilgileriyle yolumu aydınlatan, tavsiyelerde bulunan, çalışmalarımnda hoşgörüsünü, desteğini ve samimiyetini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. İsmail EYYUPOĞLU’na katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Ömer Faruk GÜNEGİLMEZ

Erzurum-2021

İÇİNDEKİLER

TEZ KABUL TUTANAĞI.....	I
YEMİN METNİ.....	II
ÖZET	III
ABSTRACT	IV
ÖNSÖZ.....	V
KISALTMALAR.....	X
KAYNAKÇA	XI
GİRİŞ	20
A- KONUNUN AMACI VE ÖNEMİ	20
I-Kaynak Değerlendirme	20
B- OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ TAŞIMACILIĞI	22
C- İDARE-İ MAHSUSA'NIN İNGİLİZLERE SATILMASI (3 KASIM 1909) VE OSMANLI SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN KURULMASI (26 AĞUSTOS 1910) ...	25
D- MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK DENİZCİLİĞİ.....	29

BİRİNCİ BÖLÜM

YENİ TÜRK DEVLETİ'NİN İLK DÖNEMLERİNDE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ (1923-1932)

A- SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI (1923-1926)33	
I- I. Türkiye İktisat Kongresi'nde Denizcilikle İlgili Alınan Kararlar (17 Şubat-4 Mart 1923)	34
II- Seyr-i Sefâin İdaresinin Kurumsal Yapısında Yeni Düzenlemelerin Gündeme Gelmesi	36
1- Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Kurulması (23 Ocak 1923)	36
2- Lozan Barış Konferansı'nda Denizcilik ile İlgili Konuların Gündeme Gelmesi ve Alınan Kararların TBMM'de Tartışılması (20 Kasım 1922-24 Temmuz 1923)38	
3- Cumhuriyet Dönemi'nde Kurumsal Yapının Güçlendirilmesi İçin Gerçekleştirilen Faaliyetler	41
4- Nüfus Mübadelesi Esnasında Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Rolü.....	44
5- Seyr-i Sefâin İdari Teşkilatı'nın Yapılanmasına Yönelik Çıkarılan Kanun (4 Nisan 1925) Doğrultusunda Hazırlanan Hükümet Talimatnamesi (10 Nisan 1925) ve Limanlar Kanunu (20 Nisan 1925)	47
B- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ REHBERİ (1926)	50
I- Civar Kıyılara Nakliyat (Sevahil-i Mütacavire).....	51
II- Yakın Limanlara Nakliyat (Sevahil-i Karibe)	53
III- Uzak Limanlara Nakliyat (Sevahil-i Baide)	55

1-Bilet Ücretleri ve Sefer Öncesi Yolcuların Uyması Gereken Kurallar	55
2- Yolculukta Yemek Düzeni	57
3- Eşya ve Hayvan Nakliyatı	59
4- Gemiler, Acenteler ve Sefer Esnasında Düzen.....	59
IV- Fabrika-Havuzlar ve Depolar	60
V- Kılavuzluk ve Römorkörlük Hizmetleri	61
C- KABOTAJ KANUNU'NUN TBMM'DE KABULÜ (1 TEMMUZ 1926) VE YAŞANILAN GELİŞMELER	63
D- TÜRKİYE'NİN TANITIMI İÇİN SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN ROLÜ: KARADENİZ VAPURU AVRUPA LİMANLARINDA (12 HAZİRAN-4 EYLÜL 1926)	64
E- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN YAYIMLADIĞI 1927-1928 REHBERLERİNDE KURUMUN GENEL DURUMU	68
F- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDÂRESİ BİLET KONTROL TALİMATNAMESİ (1928).....	72
G- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN MALİ DURUMU VE DEVLETÇİLİK UYGULAMALARINA GEÇİŞ (1925-1932)	73
I- Mali Durum (1925-1929).....	73
II-Devletçilik Uygulamalarının Gündeme Gelmesi (1929-1932).....	77

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DEVLETÇİLİK POLİTİKALARI VE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ (1932-1937)

A- TÜRKİYE İSKELE VE LİMANLARI ARASINDA POSTA SEFERLERİ HİZMETİNİN DEVLET İDARESİNE ALINMASI (1932)	84
B- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN KAPATILARAK YERİNE ANADOLU, KADIKÖY, ADALAR, YALOVA VE YEŞİLKÖY İŞLETMESİ (AKAY) İLE DENİZYOLLARI İŞLETMESİ, FABRİKALAR VE HAVUZLAR MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN KURULMASI (8 HAZİRAN 1933)	85
I- AKAY, Denizyolları ve Fabrikalar ve Havuzlar Müdürlükleri'nin (DAF) İşleyiş ve Teşkilatlanmaları	89
1- AKAY İşletme Teşkilatı ve İdaresi	89
2- Denizyolları İşletme Teşkilatı ve İdaresi.....	93
3- Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü İşletme Teşkilatı ve İdaresi	97
C- 1936-1938 YILLARI ARASINDA DENİZ İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ ÇIKARILAN KANUNLAR	99
I- Denizyolları, AKAY işletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Genel Müdürlüğü (DAF) Kefalet Sandığı'nın Kurulması (4 Aralık 1936)	99

II- DAF Çalışanları İçin Çıkarılan 3137 Sayılı Emeklilik Kanunu (15 Şubat 1937)	100
D-HÜKÜMET PROGRAMLARINDA DENİZCİLİK (1930-1937).....	101
E- DAF'IN MALİ DURUMU VE YENİ VAPURLARIN ALINMASI TARTIŞMALARI (1931-1938).....	103

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KURUMSALLAŞMA SORUNSALI

(1937-1952)

A- DENİZBANK'IN AÇILMASI (1937)	107
I- Denizbank İstanbul Şehir Hatları	110
II- Denizbank İzmir Körfez Hatları	111
III- Denizbank Denizyolları Şehirlerarası Hatlar.....	111
IV- Denizbank Gemi İç Hizmet Yönetmeliği	113
V- Şehir İçi Deniz Taşımacılığının Belediyelere Devri.....	113
B- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI'NIN KURULMASI VE DENİZBANK'IN KAPATILMASI (27 MAYIS 1939).....	114
C- İKİ YENİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜN FAALİYETE GEÇMESİ: DEVLET DENİZYOLLARI VE İŞLETMELERİ-DEVLET LİMANLARI İŞLETME UMÛM MÜDÜRLÜKLERİ (16 HAZİRAN 1939).....	117
I- Kurumsal Yapı ile İlgili Yeni Düzenlemeler	117
II- Devlet Denizyolları Umûm Müdürlüğü'nün Mali Durumu (1939-1944)	120
D- DEVLET DENİZYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMÛM MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN KURULMASI (24 OCAK 1944).....	121
I- Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü'nün Yapılanmasına Yönelik Çıkarılan Kanunlar	121
II- Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü 1948 Deniz Hatları ve Yolcu Tarifesi	125
E- DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ŞİRKETİ'NİN KURULMASI (10 AĞUSTOS 1951).....	127
I- Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin Gemileri	129
F- 1950'LERDEN SONRA DEVLETE AİT DENİZ İŞLETMELERİNİN GENEL DURUMU.....	129
SONUÇ.....	131
EKLER	136

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AKAY	: Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova İşletmesi
BCA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi.
BOA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
DAF	: Denizyolları, AKAY işletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Genel Müdürlüğü Kefalet Sandığı
DVN MKL	: Sadaret Divan Mukavelenameler Defteri
E.T.	: Erişim Tarihi
krş	: Kuruş
MMG	: Müdafaayı Milliye Grubu
S	: Sayı
s	: Sayfa
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBMMGCZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Gizli Zabıt Ceridesi
TBMMZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
TSSİR	: Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi
TYN	: Tez Yazarının Notu
Yay. Haz	: Yayına Hazırlayan

KAYNAKÇA

A- ARŞİVLER

İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi

Milli Kütüphane Arşivi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi ve Kütüphanesi

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi. (BOA)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi. (BCA)

B- RESMÎ YAYINLAR VE TUTANAKLAR

Deniz ve Hava Ticareti Umûm Müdürlüğü ile İç Hatlar, Dış Hatlar ve Fabrikalar ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında 1/601 Numaralı Kanun Lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, TBMM, Sıra No 247.

Denizbank AKAY Yolcu Tarifesi, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938.

Denizbank Denizyolları Yolcu Tarifesi, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938.

Denizbank Gemi İç Hizmet Talimatnamesi, Denizbank Basımevi, Ankara, 1938.

Denizbank İzmir Körfez Vapurları İşletmesi Yolcu Tarifesi, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938.

Denizbank Kanunu Lâyihası ve İktisat, Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları (1/847), TBMM, S. No, 38.

Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları (1/224), TBMM, S. No. 276.

Devlet Denizyolları İşletme Umûm Müdürlüğü İhtiyacı İçin Yeni Gemiler İnşası Vesair Vesait, Teçhizat, Malzeme, Alât ve Edevat Mubayaası Hakkında Kanun Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası (1/213), TBMM, S. No. 193.

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun Tasarısı, Ulaştırma ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/531), TBMM, S. No. 57.

- Düstur 3. Tertip, V**, Ankara, Devlet Matbaası, 1948.
- Düstur 3. Tertip, IX**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1954.
- Düstur 3. Tertip, X**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1953.
- Düstur 3. Tertip, XI**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1954.
- Düstur 3. Tertip, XIII**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1952.
- Düstur 3. Tertip, XIV**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1954.
- Düstur 3. Tertip, XV**, Ankara, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1955.
- Ereğli Kömür Memurluğu Talimatnamesi**, Matbaa-ı Bahriye, İstanbul, 1919.
- Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Hizmet Dahiliyesi Hakkında Talimatname**, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1912.
- Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Nizamname-i Esasisi**, Matbaa-ı Osmaniye, İstanbul, 1913
- Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Acentelerinin Salâhiyet ve Vezâifine Mûteallik Talimatname**, Matbaa-ı Askeriye, İstanbul, 1916.
- Seyr-i Sefâin İdaresi Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi Vazife-i Mübin Talimatnamesi**, Matbaa-ı Osmaniye, İstanbul, 1916.
- Seyr-i Sefâin Şirket-i Milliye-i Osmaniyesinin Nizamname-i Dahiliyesi**, Sabah Matbaası, 1910.
- Şirketi Hayriye'nin Satın Alınmasına Dair Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun Lâyihası ve Bütçe, Münakalât ve Ticaret Encümenlerinden Mürekkep Muhtelit Encümen Mazbatası (1/369)**, TBMM, S. No. 43.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı, VIII, 1935/1936**.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı, X, 1938/1939**.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı, XI, 1939/1940**.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü 1920-2010**, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2010.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Gizli Celse Zabıt Ceridesi**, I/4, Ankara, 1923.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/1, Ankara, 1923.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/2, Ankara, 1923.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/4, Ankara, 1923.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/6, Ankara, 1924.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/7, Ankara, 1924.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, II/16, Ankara, 1925.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, II/17, Ankara, 1925.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, II/22, Ankara, 1926.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, II/24, Ankara, 1926.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, IV/8, Ankara, 1932.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, IV/9, Ankara, 1932.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, IV/15, Ankara, 1933.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, V/3, Ankara, 1935.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, V/20, Ankara, 1937.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, V/21, Ankara, 1937.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, VI/20, Ankara, 1941.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, VII/15, Ankara, 1945.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, IX/9, Ankara, 1951.
Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 28 Nisan 1949 Tarihinde Toplanacak Hissedarlar Genel Kurulu'na Sunulan 1948 Onyedinci Hesap Yılı Hakkında İdare Meclisi ve Denetçiler Raporlarıyla Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesabı, Ankara, 1949.
Türk Parlamento Tarihi, 2/III, 1923-1927, (Yay. Haz: Kâzım Öztürk), TBMM Vakfı Yayınları, Ankara, 1995
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1925-1926, Matbaa-ı Amire, İstanbul, 1926.
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, Matbuat-ı Müdüriyet Umûmiyesi, 1928.
Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Bilet Kontrol Talimatı, Seyr-i Sefâin Matbaası, İstanbul, 1928.
Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, Ahmet ihsan Matbaası, İstanbul, 1927.
Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, Ahmet ihsan Matbaası, İstanbul, 1928.
Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926.

C- SÜRELİ YAYINLAR

1- Gazeteler

Akşam
Cumhuriyet
Haber Akşam Postası
Milliyet

Son Posta
Son Telgraf
Ulus
Vakit
Yarın
Yeni Sabah
Resmî Gazete

2- Dergiler

Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Atatürk Dergisi
Belleten
Tarih Araştırmaları Dergisi
Tarih Okulu Dergisi
Türk İdare Dergisi
Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi
Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi

D- SÖZLÜK KLAVUZ VE ANSİKLOPEDİLER

1- Sözlükler

ÇAĞBAYIR, Reşat, **Ötüken Osmanlı Türkçesi Sözlüğü**, Ötüken Neşriyat, 2017.

E- KİTAPLAR

1- Hatıralar

Kadirbeyoğlu Zeki Bey'in Hatıraları, (Haz: Ömer Faruk Lermioğlu), Sebil Yayınları, İstanbul, 2007.

ÖZALP, Kazım-ÖZALP, Teoman, **Atatürk'ten Anılar**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, Ankara, 1992.

ULUSU, Mustafa Kemal, **Atatürk'ün yanı Başında**, İstek Yayınları, İstanbul, 2017.

2- Araştırma Eserler

Abdülehad, Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi**, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926.

AKYOL, Taha, **Bilinmeyen Lozan**, Doğan Kitap, 2017

ARI, Kemal, **İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar**, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009.

_____, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-İ Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2008, s.139.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Yay. Haz. Nimet Arsan, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1997.

AVCIOĞLU, Doğan, **Türkiye'nin Düzeni Dün-Bugün-Yarın**, Tekin Yayınevi, 1987.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, III, Remzi Kitapevi, 2017.

BORATAV, Korkut, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2007**, İmge Kitabevi, Ankara, 2010.

BOSTAN, İdris-ÖZBARAN, Salih, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, 2009.

CAMCI, Bayram-ZAFER, Cezmi-YAMAN, Şükrü, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II**, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.

ÇAKIRBAŞ, Ali, **TBMM'de Gayrimüslim Milletvekilleri 1923-1964**, Hiper Yayınları, İstanbul, 2020.

Dünden Bugüne Başbakanlık (1920-2014), Yay. Haz. KARAER, İbrahim, vd. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2014.

FİNDLEY, Carter V., **Modern Türkiye Tarihi**, İstanbul, 2017.

ERDEM, Ufuk, **Türkiye Cumhuriyeti Kendini Tanıtıyor Yüzer Sergi Avrupa'da**, Hiper Yayın, İstanbul, 2019

GENCER, Ali İhsan, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1986.

GÜLSOY, Ufuk-NAZIR, Bayram, **Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2009.

HERGÜNER, Mustafa, **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz**, T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008, s. 75.

İNAN, Afet, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin I. sanayi Planı 1933**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1972.

_____, **I. İzmir İktisat Kongresi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1982.

KORALTÜRK, Murat, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, İstanbul, 2005.

MAZAK, Mehmet, **Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnavları**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2012.

MERAY, Seha, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Maliye Bakanlığı Ellinci Yıl Yayını, Ankara, 1974.

_____, **Cumhuriyet'in Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, Denizbank Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.

MÜTERCİMLER, Erol, **Fikrimizin Rehberi**, Alfa Yayınları, İstanbul, 2019.

_____, **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul 2004.

TBMM, **Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri**, Yay. Haz. NEZİROĞLU, İrfan - YILMAZ, Tuncer, I, TBMM Basımevi, Ankara, 2013.

TBMM, **Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri**, Yay. Haz. NEZİROĞLU, İrfan - YILMAZ, Tuncer, II, TBMM Basımevi, Ankara, 2013.

OLGAÇ, Necmettin, **Türk Deniz Tarihi Özeti**, T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 1952.

ÖZÇAKIR, Gürdal-DÖNMEZ, Mehmet, **Karadeniz'de Bir Destan Gazi Alemdar Gemisi**, T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008.

PAMUK, Şevket, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

SEVİMAY, Hayri Ruhi, **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve çözümler, 1992**, Basım yeri yok

ŞİMSİR, Bilal, **Lozan Telgrafları 1922-1923**, I, Türk Tarih kurumu Yayınları, Ankara, 2019, s.448-450.

TEZEL, Yahya Sezai, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

TOPUZ, Hüseyin, **Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923- 1980**. Beta Yayınları, İstanbul, 2010.

TUTEL, Eser, **Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası**, İstanbul, 2006.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler,
Yay. Haz. KOCATAŞKIN, Mükremin, T.C. Başbakanlık Personel ve Prensipler
Genel Müdürlüğü, Ankara, 1998,

ZİHNİ, Bilge, **İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi**, Devlet Denizyolları ve
Limanları Matbaası, 1949.

3- Lisansüstü Tezler

a) Yüksek Lisans Tezleri

CEYLAN, Seçkin, **KİT'lerin Özelleştirilmesi ve Türkiye Uygulaması**,
İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış yüksek lisans
tezi: Danışman Prof. Dr. Türkan Öncel) İstanbul, 2000.

b) Doktora Tezleri

GÜLERYÜZ, Umut, **Türkiye'de Turizmin Tarihsel Gelişimi**, Atatürk
Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış
Doktora Tezi, Danışman İsmail Eyyupoğlu), Erzurum, 2021.

DURGUN, Bülent, **Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi**, Dokuz Eylül
Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış
Doktora Tezi, Danışman: Kemal Arı), İzmir, 2006.

4- Kitapta Bölüm

TEKİR, Süleyman, *“Türkiye Cumhuriyeti'nde Kuduz ile Mücadele
Çalışmaları (1923-1950)”*, **Tarihsel Süreçte Anadolu'da Kuduz**, (Editörler:
Çağrı Büke, Şükran Köse, Fevzi Çakmak, Eren Akçiçek), Gece Kitaplığı,
Ankara, 2018, s.307-331.

ARI, Kemal, *“Cumhuriyetin Sağlık Devrimcisi Dr. Refik Saydam”*, **Vatan ve
Sıhhat Tıbbiyyenin Yurtseverliği**, (Editörler: Fevzi Çakmak, Eren Akçiçek),
Bulaşıcı Hastalıkları Önleme Derneği Yayınları İzmir, 2015, s.291-307.

F- MAKALELER

BOZKURT, Celil, *“Türkiye Cumhuriyeti'nin Bir Propaganda ve Tanıtım
Hamlesi: 1926 Seyyar Sergi ve Avrupa Seyahati”*, **Belleten**, 83/298, (Aralık-
2019).

- ÇATAKLI, İsmail, “Yunanistan Mübadillerinin Yeni Türkiye’nin İktisadi Hayatına Etkileri (1923-1929)”, **Türk İdare Dergisi**, S. 488, (Haziran 2019).
- GENÇOĞLU, Mustafa, “Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlıya Aktarımı”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 34/58, (2015).
- HERGÜNER, Mustafa, “Sadullah Güney”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, 1, İstanbul, (2002).
- KOPAR, Metin, “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923- 1938)”, **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (Nisan-2016).
- MEHMETEFENDİOĞLU, Ahmet, “Yavuz - Havuz Davası”, **Tarih Okulu Dergisi**, (Eylül-2014).
- ÖZKAN, Asaf - KALEMLİ, Hüseyin, *Lozan Konferansı Sürecinde İzmir Limanı ve İzmit Körfezi Hadisesi*, **Atatürk Dergisi**, III/2, Erzurum, (2014).
- KINALI, Gürhan, “İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satie ve İmpeks”, **Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, S.2, (2017).

G- ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- <http://212.133.133.30/bisiklet/turlar/snp-trb/Misel%20Pasa.htm>
E.T. 21.05.2021
- <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/1157/13617.pdf> E.T. 21.05.2021.
- <http://www.emngumruk.com/dis-ticarete-giris/guemruekleme-terimleri/konsimento-nedir> E.T. 23.04.2020
- <http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/> E.T. 03.05.2020.
- <http://www.lugatim.com/s/mavna> E.T. 26.04.2020
- <http://www.oktayaras.com/bedros-hallacyan/tr/28814> E.T. 29.11.2020.
- <http://www.pikovamubadilleri.com/?Syf=26&Syz=379818> E.T. 03.05.2020.
- https://arastirmax.com/tr/system/files/dergiler/2057/makaleler/3/1/arastirmax_turkiyede-elli-yillik-maas-ucret-uygulamasi.pdf E.T. 02.06.2021
- https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/Türkiye_İş_Bankası E.T.02.06.2021
- https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/Türkiye_Sanayi_ve_Maadin_Bankası E.T. 02.06.2021
- <https://istanbultarihi.ist/226-cumhuriyet-doneminde-istanbulda-ulasim#sdfootnote17sym> E.T. 20.01.2021.

<https://kelimeler.gen.tr/katma-butce-nedir-ne-demek-182274> E.T. 24.06.2021
<https://muhasibat.hmb.gov.tr/doner-sermaye-hakkinda> E.T. 07.06.2021
<https://sozluk.gov.tr> E.T. 07.04.2020.
<https://terim.rehberim.gen.tr/terim/radyofar-nedir> E.T. 24.06.2021
https://tr.wikipedia.org/wiki/Emine_Valide_Paşa E.T. 21.05.2021
<https://tr.wikipedia.org/wiki/Güverte> E.T. 08.04.2020.
https://tr.wikipedia.org/wiki/Istapan_Ispartalıyan#CITEREFSaygı2015 E.T. 21.05.2021
https://tr.wikipedia.org/wiki/İhsan_Eryavuz E.T. 30.05.2021.
[https://tr.wikipedia.org/wiki/Mehmet_Arif_Bey_\(1883_doğumlu_siyasetçi\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Mehmet_Arif_Bey_(1883_doğumlu_siyasetçi)) E.T. 06.07.2020
https://tr.wikipedia.org/wiki/Yusuf_Ziya_Öniş E.T. 03.04.2021
https://tr.wiktionary.org/wiki/gemi_süvarisi E.T. 07.04.2020.
<https://turkloydu.org/tr-tr/hakkimizda/turk-loydu.aspx> E.T. 21. 11. 2020.
<https://www.adu.edu.tr/tr/adnan-menderes-kimdir> E.T. 24.06.2021
<https://www.denizdekiler.com/index.php/tr/356-gemide-yasam/648->
<https://www.tdi.gov.tr/tarihce> E.T. 20.01.2021
[Kelimeler.gen.tr/parakete-nedir-ne-demek-247347](https://kelimeler.gen.tr/parakete-nedir-ne-demek-247347) E.T. 28.11.2020.
www.denizcilikbilgileri.com/denizcilikte-tonaj-birimleri E.T. 25.03.2020.

H- BELGESELLER

Seyr-i Türkiye Karadeniz Vapuru, Soner Sevgili, NTV, 2006.

GİRİŞ

A- KONUNUN AMACI VE ÖNEMİ

Araştırma konusunun kapsamını belirlenirken Osmanlı'da deniz taşımacılığının durumu, Cumhuriyet İlanı sonrası kurumsal alanda yaşanan gelişmeler, Osmanlı'dan devralınan Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Cumhuriyet Dönemi denizcilik politikalarındaki rolünün yanı sıra kurumsal yapılanması ve işleyiş tarzının nasıl olduğu sorusuna cevap arandı. Adı geçen kurumun kapanmasından sonra 1952'ye kadar yerine hangi işletmelerin kurulduğu ve yapılanması da bir diğer merak konusu oldu. 1923'ten sonra deniz taşımacılığının milli ekonomik politikalar içerisindeki yeri ele alındı. Ekonomik açıdan önemli bir role sahip olan devlet tekelindeki deniz taşımacılığı kurumları incelenmeye çalışıldı.

Osmanlı Devleti'nde reformların yapıldığı 1840'lardan itibaren deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Fevaid-i Osmaniye ve akabinde devam eden kurumsallaşma, 1923-1952 yılları arasını kapsayan araştırma konumuzun başlangıcını oluşturmaktadır. Önce liberal (1923-1929), sonrasında ise devletçi ekonomik politikalar (1929-1950) uygulandığı tarihsel bir vakadır. Bunun sonucunda ortaya çıkan "*kurumsallaşma sorunu*" da araştırma konumuz içerisinde tartışıldı. İkinci Dünya Savaşı sonrası çok partili siyasi hayatın ülkede kalıcı olarak yer edinmesi, denizcilik alanında devletçi uygulamalardan uzaklaşılmasına neden oldu. 1950'den sonra devletçi ve liberal ekonomi politikalarının birlikte sergilendiği karma ekonomik model Türk siyasetine damga vurdu. Denizcilik alanında hayata geçirilen çalışmalar ise çalışmanın eksenini oluşturdu.

I-Kaynak Değerlendirme

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı bünyesindeki Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivlerinden, Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi ve Kütüphanesinden belge edinildi. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi'nden ise konu ile ilgili fotoğraflar temin edildi. Milli Kütüphane bünyesinde korunan ve arşiv malzemesi olarak tanımlanan tarife ve talimatname gibi belge ve broşürler elektronik ortam üzerinden sağlandı. Metinde kaynak belirtilirken de malzeme üzerindeki tanımlama dipnot olarak verildi. Araştırmamız için Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti dönemine dair kayıtlar (hukuki düzenlemeler, dilekçeler, atamalar) Devlet Arşivleri Başkanlığından temin edildi. Milletvekilleri ile ilgili verilen dipnotlar TBMM Kütüphanesi'nden edindiğimiz Milletvekili Albümünden alındı. Bunun yanında TBMM

Zabıt Cerideleri ve Resmi Gazete kanuni düzenlemeler araştırılırken temel kaynak olarak kullanıldı.

Gazete ve dergiler için İstanbul Üniversitesi'nin dijital arşivi kullanıldı. Arşivlerden elde edilen belgeler taranarak çalışmayla ilgili olan kısımları tespit edildi ve konularına göre tasnif edilerek değerlendirilmesi yapıldı. Arşivlerden elde edilen veriler önce müsvedde olarak daha sonra da bilgisayar ortamında yazılarak düzenlendi.

1923-1952 arasında Türkiye'de ki denizcilik kurumlarıyla ilgili, TBMM zabıt cerideleri tarandı, ilgili kısımlar tespit edilerek belli başlıklar altında tasnif edildi. Milletvekillerinin deniz taşımacılığına bakış açıları da yeri geldikçe yansıtılmaya çalışıldı.

İkincil kaynak kapsamında olan kitap, dergi, gazete, makale, konuyla ilgili tezler ve elektronik ortamdan edinilen bilgiler konularına göre düzenlendi. Türkiye'de denizcilik işletmelerinin kurumsallaşma süreci hakkında ulaşabildiğimiz süreli yayınlardan da faydalanıldı. Dönemin ulusal gazeteleri (Akşam, Cumhuriyet, Haber Akşam Postası, Milliyet, Son Posta, Son Telgraf, Ulus, Vakit, Yarın, Yeni Sabah) taranarak konu ile ilgili yayımlanan haberler değerlendirildi. Yapılan gazete taramaları sırasında ilgili kurumun basını, tanıtım amacıyla olumlu yönde kullandığı tarafımızca tespit edildi. Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı'ndan da araştırma süresince faydalanıldı.

Bu tez, birincil kaynak olan arşiv belgeleri ve ikincil kaynak olan kitap, makale, gazete, dergi ve konuyla ilgili çalışmalarından elde edilen verilerin ortak başlıklarda sentezlenmesi sonucu oluşturuldu. Ayrıca Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından yayımlanan rehberler konu için oldukça önemli kaynaklar olarak incelendi ve faydalanıldı.

Birincil ve ikincil kaynaklar metin oluşturulurken, tez yazım kılavuzunda belirtildiği gibi dipnot olarak verildi. Yazım işlemi tamamlandıktan sonra araştırma metni okunup düzeltildi ve ardından da araştırma sonucunda varılan bulgular sonuç kısmında değerlendirildi.

Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nde deniz taşımacılığı üzerine yazılan birçok araştırma eser ve makale bulunmaktadır. Bu çalışmaların olması tez çalışmamız için önemli bir kaynak zenginliği sağladı. Ulusal Tez Merkezi'nde yaptığımız taramalarda konu ile ilgili detaylı herhangi bir çalışma görülmedi. Sadece Demet Gediz, Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi: 1910-1923, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2013. Künyesi ile Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nde

yüksek lisans tezi olarak sunulan esere rastlanıldı. Bu tez çalışma konumuza bir öncelik teşkil etti. Ayrıca Eser Tutel, Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası, İstanbul, 2006. Künyeli çalışma konu ile ilgili önemli bir araştırma eser olmakla birlikte kurumsallaşma sürecinden ziyade gemilerle ilgili bilgileri içermektedir. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezinde yaptığımız araştırmada mevcut çalışmalar içerisinde bu konunun tek başına ele alınmadığını ve eksik birçok tarafının aydınlatılmadığı tarafımızca tespit edildi. Bu durum konuyu yüksek lisans tez çalışması olarak edinmemizin nedenidir.

Çalışmanın güvenilir kaynaklara dayandığını göstermek, bilgilerin doğruluğunu araştırmak ve aynı konuda yeni araştırmaların yapılması amacıyla kaynak gösterilirken özenli davranıldı. Dipnotlarda sayfa altlarında 1'den başlayarak numaralandırma usulü benimsendi. Dipnotlarda araştırma eserler; yazarın adı, eserin adı, basım yeri ve tarihi, son olarak da bilginin hangi sayfadan alındığı (s) konulduktan sonra verildi.

Böylece 1923-1952 arasında Türkiye'de denizcilik işletmelerinin kurumsallaşma sürecini hem de yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik alanındaki ekonomik değişim ve hamleleri tarih biliminin metotları kapsamında değerlendirildi. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ve sonrasındaki benzer içerikli kurumların ayrıntılı olarak daha önce ele alınmamış olması araştırmamızın önemini ortaya koymaktadır.

1923-1952 arasında ekonomik ve sosyal olaylara da araştırma konumuz içerisinde yer vermeye çalıştık. Verilen tarih aralığında hükümet programları, devletçilik uygulamaları, milli iktisat politikalarına da değinildi. Bununla birlikte Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecinde, denizcilik uygulamaları ve ekonomik politikalardan bahsedildi. Türkiye Cumhuriyeti'nin uyguladığı milli ekonomi politikalar kapsamında da Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarihi değerlendirildi. Ayrıca Konu ile ilgili TBMM'de görüş bildiren milletvekilleri ve konu ile ilgili olarak ismi geçen bürokratların özgeçmişine dipnotlarda yer verildi.

B- OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Denizlerden faydalanabilen devletler, hedefleri doğrultusunda emperyal bir güç olma yoluna da girişmişlerdir. Böylece varlıklarını uzun yıllar sürdürebilmişlerdir. Denizciliğe devlet politikalarında yer vermeyen devletler ise uluslararası rekabette geri kalmışlardır.¹ Osmanlı Devleti, Duraklama Dönemi'nden (1606-1699) itibaren deniz

¹ İdris Bostan-Salih Özbaran, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, 2009, s.11.

gücü ve ticareti açısından zayıfladı. Bu durumun üstesinden gelebilmek için ilk reform hareketleri, XVIII. yüzyılın sonlarında askeri alanda başladı. 1770’de Çeşme’de Rusların Osmanlı Donanması’nı yakması da denizcilik alanında reformun gerekli olduğunu göstermektedir. Tanzimat Dönemi’nde (1839-1876) reform süreci devam etti. Ağırlıklı olarak İngiliz donanması model alındı. Osmanlı Devleti’ne ait denizcilik ile ilgili kurumların reformunda, İngilizler önemli bir rol üstlenmiştir. XVIII. yy. bilimsel bilgi birikimi ulaşım teknolojilerinin ve araçlarının değişimine sebep olmuştur. Yeni ulaşım araçlarının icadı ile denizcilik alanında yelkenli gemi ve rüzgâr gücünün yerini buharlı gemiler aldı.²

Osmanlı Devleti’nin ilk buhar makineli gemisi “*Buğ (swift)*” 1827’de tersane için satın alınmasına rağmen Osmanlı kıyılarına buharlı ticaret gemilerinin seferleri 1843 yılına kadar gecikti.³ Bunda denizcilik ile ilgilenen bir kurumun Osmanlı Devleti’nde bulunmaması etkilidir. 1839’da Osmanlı Devleti uluslararası kurallara uygun bir şekilde kâr elde edebilmek için bazı önlemler aldı. Bu önlemlerden belki de en önemlisi İstanbul ve İzmir arası sefer yapan Türk vapurlarının yeteri kadar yük ve yolcu almadan yabancı vapurlara yük ve yolcu verilmemesiydi.⁴ Bu durum kapitülasyonlara karşı atılan bir adım olarak nitelendirilebilir. Tanzimat Dönemi ile birlikte denizcilik alanındaki reformları gerçekleştirmek amacıyla 1840’da geçici, 1845’de ise kalıcı bir Bahriye Meclisi kuruldu. 1844’de ise taşımacılık için Fevaid-i Osmaniye kuruldu.⁵ Bahriye Meclisinin genel amaçları ise tersane ve donanma işlerini yürütecek, planlı çalışmaları sağlamaktı.⁶

Abdülehad Nuri Bey⁷ 1926’da yayımladığı “*Türkiye Seyr-i Sefâin Tarihçesi*” adlı eserinde 19 Şubat 1844’de Takvim-i Vekâyî de yer alan 266 sayılı kanun ile Fevaid-i Osmaniye’nin taşımacılığa başladığını belirtmektedir. Takvim-i Vekayi’de yayımlanan irade ile Gemlik-İzmit-Tekirdağ arasında Seyr-i Bahri Vapuru sefer yapmaya başladı. İstanbul ve yakın çevresi için ise Eser-i Hayr Vapuru sefere başladı. Böylece buharlı

² Mustafa Gençoğlu, “*Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlıya Aktarımı*”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34/58, (2015), s.604-605.

³ Bayram Camcı - Cezmi Zafer - Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II*, İstanbul, 1994 s.3.

⁴ Eser Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, İstanbul, 2006, s.28.

⁵ Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul, 1986, s.13-15.

⁶ A. İ. Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.16-17.

⁷ Abdülehad Nuri Bey: Osmanlı Devleti’nin son döneminde ve Cumhuriyet’in ilk yıllarında devlet hizmetinde çalışmış, 1891 yılında 27-28 yaşlarında iken İdare-i Mahsusa Meclisi bünyesinde Başkâtip muavinliği görevi ile çalışmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele günlerinde etkin rol almıştır. (Cevdet Yakupoğlu, Bir Sürgün Kahramanı Abdülehad Nuri Bey: Hayatı, Eserleri ve Selçuklu-Beylikler Tarihi Üzerine Çalışmaları <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/1157/13617.pdf> E.T. 21.05.2021).

gemiler ile hem İstanbul hem de şehirlerarasında ilk hatlar devreye girmiş oldu. Bunlar arasında Eser-i Hayr vapuru İstanbul'da günlük sadece bir sefer yapabilmekteydi. Her akşamüzeri Galata Köprüsü'nden hareketle boğazın iki yakasına yolcularını bırakıp İstinye'de demirliyordu. Ertesi gün sabah saat dörtte tekrar aynı güzergâhtan yolcularını alıp Galata Köprüsü'ne getiriyordu.⁸

Vapur sayısının artması, sevk ve idare işlerinin zorlaşması yeni bir kuruma olan ihtiyacı ortaya çıkardı.⁹ Bundan dolayı deniz ticareti Tersane-i Âmire yönetiminden ayrıldı. Tersane-i Âmire'ye bağlı yeni bir kurum olan Fevaid-i Osmaniye (1844) kuruldu. Bunun yönetimi ise Sultan Abdülmecid'in damadı olan İlhami Paşa'ya¹⁰ verildi.¹¹ Bu dönemde vapur sayısının on beşe yükseldi. Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik ve Sirkeci-Yeşilköy hatları ulaşım açıldı¹².

Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin girişimleri kapitülasyonlar ve kabotajdan¹³ yaralanan yabancı vapurculuk şirketlerini rahatsız ediyordu.¹⁴ Bu gelişmeler üzerine Bonal isimli bir Fransız girişimci, Fevaid-i Osmaniye'nin Fransızlar tarafından idare edilmesini ve yazışmaların Fransızca yapılmasını istedi.¹⁵ Onun yaptığı müracaatın kabul edilmesi ile Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin yönetimi yabacılara geçmiş oluyordu. Bu durum henüz yeni gelişen Türk deniz ticareti açısından olumsuz bir gelişme idi.¹⁶

Kapitülasyonlar ve kabotaj kullanımı birçok Avrupa şirketini ticari amaçlarla Osmanlı kıyılarına yönlendirdi. 1864'de İngiliz, Fransız, Rus ve Avusturyalı girişimciler Osmanlı kıyılarında rahat bir şekilde ticaret yapmaktaydı. Osmanlı kıyılarında ticaret yapan önemli şirketler bulunmaktaydı.¹⁷ Bu durum Osmanlı Devleti'nin kendi kabotaj hakkını da kaybettiğinin önemli göstergelerinden biridir. 1864'ten sonra Fevaid-i Osmaniye'nin idaresine tekrardan Türk kökenli müdürlerin getirilmesine rağmen yönetimde istenilen başarı sağlanamadı¹⁸.

⁸ Abdülehad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi*, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926, s.12-14.

⁹ A.İ. Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.16-17.

¹⁰ Mısır Hıdivi I. Abbas Hilmi Paşa'nın oğludur. Sultan Abdülmecid'in kızı Münire Sultan ile evlidir. Bu evlilikten olan çocukları Emine Valide Paşa Osmanlı İmparatorluğu'nda Paşa unvanı verilen tek kadındır.(https://tr.wikipedia.org/wiki/Emine_Valide_Paşa, E.T. 21.05.2021)

¹¹ A. Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi*, s.14-15.

¹² B. Camcı - C. Zafer - Ş. Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II*, s.3.

¹³ Bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi.(<https://sozluk.gov.tr/> , E.T. 21.05.2021)

¹⁴ E. Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, s.42.

¹⁵ A. Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi*, s.15.

¹⁶ A. İ. Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.18.

¹⁷ A. İ. Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.18.

¹⁸ E. Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, s.42-73.

XIX. yüzyılda İstanbul Limanı'nın yükleme-boşaltma hacmi 5.483.518 tondu. 1890 yılında ise bu miktarın iki katıdır. Bu artışa rağmen liman yeteri kadar gelişmemiş bir durumdaydı. Ambar ve modern rıhtımların yokluğu ile araç gereçlerin kısıtlı olması limanda kargaşaya neden olmaktaydı. 1879'da Marius Michel'in¹⁹ İstanbul'a modern bir liman yapma teklifi kabul edildi ve liman imtiyazı verildi.²⁰ Yap-işlet-devret modeline yönelik bir sözleşme imzalandı. Limanın imtiyaz süresi ise yetmiş beş yıllık idi. Şirket; gemi, sandal, yelkenli ve yolculardan inşa masraflarına karşılık vergiden pay alacaktı. Sözleşme imzalanmasına rağmen Nafia Nezareti'nin çekinceleri nedeniyle inşaata 1885'te başlanılabilecekti. Seksen beş yıllık imtiyaz ile adı geçen şirkete verildi. İnşaatin Galata Rıhtımı kısmı 1895'de, diğer aksamı da 1900'de bitirilmesine rağmen yine de projede tamamlanması gereken yerler bulunmaktaydı. Eksiklerin giderilmesi Cumhuriyet Dönemi'ne kadar sarktı.²¹ Bu durum bize Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında denizcilik ve liman işlerinden verim alınamadığının da önemli bir kanıtıdır. Hükümet tarafından özen gösterilmeyen Fevaid-i Osmaniye İdaresi önce İdare-i Aziziye-i Mahsusa ismini aldı. Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesinden sonra ise ismi İdare-i Mahsusa olarak değiştirildi.²²

Osmanlı Devleti'nde 1840-1900 arasında birçok kurumun oluşturulması sürecinde yaşanan başarısızlıklar, henüz deniz taşımacılığında yeterli verimin alınamadığının bir göstergesidir. Kabotaj ve imtiyazların diğer devletler tarafından kullanılması da bu durumun nedenlerinden biridir.

C- İDARE-İ MAHSUSA'NIN İNGİLİZLERE SATILMASI (3 KASIM 1909) VE OSMANLI SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN KURULMASI (26 AĞUSTOS 1910)

Ferik Amiral Halil Paşa 1 Mart 1909'da 7.446 kuruş maaşla İdare-i Mahsusa'ya atandı. Hali Paşa denizciliğin vermiş olduğu bilgi ve donanım sayesinde kurumun ihtiyaçlarını tespit etmesine rağmen maddi yetersizlikten dolayı

¹⁹ 1855 yılından başlayarak Osmanlı İmparatorluğu sahillerine deniz fenerleri inşa etmeye başladı. Bunların 120'sinin işletmelerini de kendisi almıştı. 1879'da modern İstanbul limanının inşasındaki gayretleri nedeniyle kendisine Sultan Abdülmecid tarafından "paşa" unvanı verildi. Bu gelişmeler sonrası uzun yıllar yaşamını hayran kaldığı İstanbul'da sürdürdü. (<http://212.133.133.30/bisiklet/turlar/snp-trb/Misel%20Pasa.htm>, E.T. 21.05.2021)

²⁰ Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, İstanbul, 1949, s.1.

²¹ Ufuk Gülsoy - Bayram Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923*, İstanbul, 2009, s.133-135.

²² B. Camcı-C. Zafer-Ş. Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II*, s.3-11.

değişim adına bir şey yapamadı.²³ Mali yetersizlik öne sürülerek Nafia Nazırı Bedros Hallacyan²⁴ ve Aydın Mebusu İstapan Ispartalıyan²⁵'in çalışmaları sonucunda İdare-i Mahsusa'nın imtiyazları ile beraber satılma kararı verildi.²⁶ İdare-i Mahsusa 3 Kasım 1909'da İngiliz Fairfield Shipbuilding ve Weddel Turner şirketlerine satıldı. İngiliz şirketleri adına alıcı İstapan Ispartalıyan iken satış hakları ise Bedros Hallacyan'a aitti.²⁷

Satış sözleşmesi kırk altı maddeden oluşmaktaydı. Hatları ile birlikte bütün gemiler, kuruma ait binalar, arsalar, gümrük ve emlak vergileri, fener ve limanlara ait gelirlerin yanı sıra orman ürünlerinden fiyat indirimi gibi “her biri birer cevher” değerindeki imtiyazlarla birlikte İdare-i Mahsusa İngilizlere satıldı.²⁸

İdare-i Mahsusa'nın satışından elde edilen kazanımlar ise 350.000 lira ve yılda bir kaptan ile beş çarkçının Avrupa'ya mesleki eğitime gönderilmesiydi.²⁹ 1910'da yayımlanan ve adı “*Seyr-i Sefâin Şirket-i Milliye-yi Osmaniyesi'nin Nizamname-i Dahiliyesi*” olan bir nizamname ile satıştan sonrası için yeni bir düzenlemeye gidildi. Böylece Seyr-i Sefâin İdaresi'nin işleyişi hakkında genel çerçeve oluşturuldu. Nizamnameye göre Oluşturulan şirketin sermayesi 900.000 Osmanlı lirasıydı. Yıllık gelirin %5 i “*ihtiyat akçesi*” olarak ayrılacaktı. Şirketin hisseleri 1 Osmanlı lirasından oluşuyordu. Sermayenin 550.000 Osmanlı lirası halka sunuldu. Kurum merkezi İstanbul'da bulunacak, gerekirse diğer ülkelerde de birer şubesi açılacaktı. Kurumun idaresi bir yönetim kuruluna bırakılacaktı. Bu kurula girecek üyelerin en az yüz adet hisse senedi almış olması gerekmektedir. Her yüz hisse senedi için yönetim kurulu üyelerine bir oy hakkı verilecekti. On oydan fazla oy kullanamayacaktı. Yönetim kurulunun görev süresi sekiz yıldı. Her yıl üyelerden biri başkan diğeri de başkan yardımcısı seçilecekti.

²³ A. Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi**, s.64-65.

²⁴ Bedros Hallacyan 1871 yılında İstanbul'da doğdu. 1909'da Nafia Nazırı tayin edilerek kabineye girdi. Milletvekilliğine paralel olarak hukuk danışmanı ve meclis bütçe komisyonu başkanlığı görevlerini de yürüttü. Birinci Dünya Savaşı yıllarında kısmen geri plana atıldı. Bedros Hallacyan, İttihat ve Terakki'nin en sadık üyelerinden biri olmasına rağmen, Ermeni olmasından dolayı İttihatçılar tarafından kızığa alındı. (<http://www.oktayaras.com/bedros-hallacyan/tr/28814> E.T. 29.11.2020).

²⁵ Ticaret mektebini bitirmiştir. Ticaretle uğraşan İstapan Efendi, 1894'te Aydın Meclisi İdare azalığına tayin edilmiştir. Aynı göreve 2 Eylül 1897 tarihinde tekrar seçilmiştir. Bu görevdeyken 1900 yılında bir derece terfi rütbesi almıştır. 1908 seçimlerinde mebus seçilen Doktor Taşlızade Edhem Bey, mebuslar arasında hiçbir Ermeni mebus olmaması üzerine görevinden istifa etmiş; yerine Ermeni aday İstapan Efendi getirilmiştir böylece Meclis-i Mebûsan Aydın Vilayeti İzmir sancağı mebusu olarak seçilmiştir. (https://tr.wikipedia.org/wiki/Istapan_Ispartallıyan#CITEREFSaygı2015, E.T. 21.05.2021)

²⁶ B. Camcı-C. Zafer-Ş. Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II**, s.12.

²⁷ **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)**, DVN. MKL. 00049.00010.

²⁸ BOA, DVN. MKL, 00049.00010.

²⁹ A. Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi**, s.15.

Kurul ayda en az bir kere toplanacaktı. Kararlar yönetim kurulunda salt çoğunluk ile alınacaktı.³⁰

Satış sözleşmesinde yer alan on sekizinci madde ile hükümetin yapacağı herhangi bir talep üzerine İmtiyaz sahibi şirket gemilerin bir kısmını veya tamamını ilgili makama teslim etmeye mecbur idi.³¹ Şirketin hisse satışlarının kâr edememesi ve İtalyanlar ile yapılan Trablusgarp Savaşı (1911-1912) gibi sebeplerden dolayı Fairfield Shipbuilding ve Weddel Turner şirketleriyle olan imtiyaz feshedildi. 10.000 lira olan teminat bedeli ise iade edilmeyip hazineye devredildi. Satışın iptal edilmesinden sonra İdare-i Mahsusa'nın düzensiz yönetimi kurumda yeniliğe gidilmesine neden oldu. 26 Ağustos 1910'da Osmanlı kabinesi Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi'nin kurulmasına dair karar aldı. Padişah V. Mehmed Reşat'ın 9 Eylül 1910'da onayı ile Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi hizmete girdi.³²

Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi'nin nasıl çalışacağına dair kanuni düzenlemeler yapıldı. "*Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Hizmet Dahiliyesi Hakkında Talimatname*" 1912 yılında yayımlandı. İlgili talimatnameye göre Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi altı şubeye ayrıldı. Bunlar: Genel Müdürlük, Ticaret ve İşletme Müdürlüğü, Teftiş Kurulu, Fen işleri, Malzeme ve Teçhizat Dairesi ve Muhasebe Dairesi Müdürlüğü'nden oluşmaktadır

Talimatnameye göre kurumu bir genel müdür yönetecekti. Diğer şube müdürleri yapacakları hizmetlerde genel müdüre karşı sorumluydular. Genel müdür ve şube müdürlerinden oluşan bir yönetim kurulu oluşacaktı ve haftada iki toplantı düzenlenecekti.³³

Beş günden uzun süren seferlere çıkmadan önce vapur kaptanları; genel müdüre, teftiş kuruluna ve ilgili şube müdürlerine vapur ve seferle ilgili bilgi vereceklerdi. Su, kömür ve makine yağları derhal temin edilebilecekken diğer sipariş ve ihtiyaçlar için yönetim kurulunun onayı gerekmekteydi. Talimatnamede kurum için gelen eşya veya tamir ürününün hangi şubeye gitmesi gerektiği, hangi memura teslim edilmesi gerektiği de tek tek açıklanmıştır. Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi memurları için çalışma saatleri genel müdür tarafından belirlenecekti. Görevi başında bulunmayan memurun o günkü ücreti kesilecek, eğer tekrarı olursa işten bile atılabilecekti. Memurlar için haftada bir gün

³⁰ *Seyr-i Sefâin Şirket-i Milliye-yi Osmaniyesinin Nizamname-i Dahiliyesi*, Sabah Matbaası, 1910. s.1-14.

³¹ BOA, DVN. MKL, 00049.00010.

³² E. Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, s.89-90.

³³ *Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Hizmet Dahiliyesi Hakkında Talimatname*, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1912, s.1-9.

dönüşümlü tatildi. Bu günlerin belirlenmesi ise şube müdürlerinin yetkisindeydi. Ayrıca gemi çalışanları üniformalı olacaktı. Üniforma; lacivert ceket ve beyaz gömlek, siyah veya lacivert pantolondan ibaretti. İstanbul şehir hatlarında yolculuk yapan kurum memurları için seyahat parasızdı. Memurların terfi işlemleri genel müdürün onayıyla yönetim kurulunda alınacaktı.³⁴

1913’de “*Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Nizamname-i Esasisi*” yayınlandı. Nizamnameye göre kurum, Harbiye Nezareti’ne bağlıydı. Görevi sadece yolcu ve eşya taşımacılığı değil, aynı zamanda askeri nakliyat da gerçekleştirmek olarak belirtilmişti.³⁵

Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) sürecinde de hizmetlerine devam eden Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1916’da yayımlanan “*Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Acentelerinin Salâhiyet ve Vezaifine Mûteallik Talimatname*” ile acentaların yetki ve vazifelerini de belirlemiştir. İlgili talimatnameye göre kurum uygun gördüğü iskele ve limanlarda acenteler bulunduracaktı. Bu acenteler genel müdür tarafından belirlenecekti. Acente memurları genel müdüre, muhasebe müdürüne, ticaret ve işletme müdürüne karşı sorumluydu. Acenteler bu işi almadan önce bulundukları liman veya iskelenin önemine göre teminat vermek veya kefil göstermek zorundaydı. Tüm işlerini Osmanlı Ticaret Kanuna uygun olarak yapacaklardı.³⁶

Bilet ücretleri peşin olarak alınacak, kamara biletleri ise isime kesilecekti. Talimatname de biletlerin geçerlik süresinden bahsedilirken Osmanlı Seyri Sefâin İdaresi’nin uğradığı hatlar da belirtilmişti. Bunlar İstanbul şehir içi, Marmara, Karadeniz, Akdeniz havzası ile Yemen ve Basra hatlarıydı. Bu hatlarda yolculuk yapan altı yaşına kadar olan çocuklardan bilet alınmayacaktı. Altı ile on iki yaş arasındaki çocuklar ise yarım bilet ücreti ödeyecekti. Yolcuların yanlarında bulunan bagajlar için elli kilo sınırı vardı. Bunu aşanlar bagaj ücreti ödemeliydi. Kıymetli bagajlar ise gideceği yere kadar kıymeti üzerinden %1 ile %6 arasında ücret alınacaktı. Vapur güverte veya kamaralarında hayvan bulundurmak ise yasaktı.³⁷

1916’da yayınlanan bir talimatname ile Seyr-i Sefâin İdaresi’nin Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi’ne de bir düzenleme getirildi. Şubenin görevlerinden biri boğazlara

³⁴ Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Hizmet Dahiliyesi Hakkında Talimatname, s.9-19.

³⁵ Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Nizamname-i Esasisi, Matbaayı Osmaniye, İstanbul, 1913, s.1-6.

³⁶ Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Acentelerinin Salâhiyet ve Vezaifine Mûteallik Talimatname, Matbaayı Askeriye, İstanbul, 1916, s.1-9.

³⁷ Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Acentelerinin Salâhiyet ve Vezaifine..., s.9-17.

giriş-çıkış yapacak veya Haliç'e uğrayacak gemilere kılavuzluk yapmaktı. Diğer görevi ise römorkör hizmeti vermektir.³⁸

Bu süreçte kömür ihtiyacını karşılamak üzere Ereğli kömür ocağından kömür satın alınmıştır. 1919'da Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından “*Ereğli Kömür Memurluğu Talimatnamesi*” yayımlandı. Buna göre kömür satın almak ve sevklerini kontrol etmek için Seyr-i Sefâin İdaresi Kömür Mubâyaaat Memurluğu kurulacak ve bir memur atanacaktı. Bu memurluk Zonguldak'ta bulunacaktı. Görevli memur teftiş kuruluna karşı sorumluydu. Genel merkezden emir gelmedikçe vapurlara kömür satın alınmayacaktı.³⁹

Deniz taşımacılığında 1910'dan sonra yapılanmaya gidildi. Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi ile ilgili yeni talimatnameler hazırlandı. Balkan (1912-1913) ve Birinci Dünya savaşları deniz taşımacılığını olumsuz etkiledi. Bu da başlatılan çalışmaların yarıda kalmasına sebebiyet verdi.

D- MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK DENİZCİLİĞİ

Balkan Savaşı (1912-1913) devam ederken 19 Ekim 1912'den itibaren ticari gemiler Harbiye Nezareti'ne bağlandı. Harbiye Nezareti bu tarihten Mondros Mütarekesi'ne kadar altı yıl boyunca tüm deniz gücünü yönetti. 1918'in sonlarına doğru Osmanlı Devleti, Müttefikleri olan Avusturya-Macaristan, Almanya ve Bulgaristan'dan sonra mütareke istemek zorunda kaldı⁴⁰ Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda yapılacak olan görüşmelere Osmanlı Devleti'nin Bahriye Nazırı Rauf Bey başkanlığında Kr. Yb. Sadullah (Güney)⁴¹ Bey ve Kr. Yb. Reşat Hikmet Bey; İtilaf Devletleri adına ise İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Koramiral A. Calthrope görevlendirildi.⁴² 30 Ekim 1918'de imzalanan mütareke ile Osmanlı Devleti'ne denizcilik alanında önemli kısıtlamalar getirilmişti. Buna göre Çanakkale ve İstanbul boğazları bütün devletlerin gemilerine açık

³⁸ **Seyr-i Sefâin İdaresi Römorkörcülük ve Kılavuzluk Şubesi Vazife-i Mübin Talimatnamesi**, Matbaayı Osmaniye, İstanbul, 1916, s.1-3.

³⁹ **Ereğli Kömür Memurluğu Talimatnamesini**, Matbaayı Bahriye, İstanbul, 1919, s.1-8.

⁴⁰ Necmettin Olgaç, **Türk Deniz Tarihi Özeti**, İstanbul, 1952, s.83.

⁴¹ Sadullah Güney: Cumhuriyet Tarihimizin Denizcilik Sektöründe büyük hizmetleri olan ve önde gelenlerinden birisidir. Harbiye ve Harp Akademisini Mustafa Kemal Paşa (Atatürk) ile birlikte okuyan Sadullah Bey Sevkiyat ve Nakliyat Umûm Müdürlüğünde, Cumhuriyet Döneminde ise Türkiye Seyr-i Sefâin Umûm Müdürlüğü, Deniz ve Hava Müsteşarlığı ile Muğla Milletvekilliği gibi çok önemli ve faal görevler almıştır. (Mustafa Hergüner, “*Sadullah Güney*”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, 1, İstanbul, 2002).

⁴² Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz**, İstanbul, 2008, s.75.

olacak, donanma ve ticaret filosu İtilaf Devletlerinin kontrolüne bırakılacaktı. Osmanlı Devleti'ne ait limanlar, tersaneler galip devletlerin kullanımına açılacaktı.⁴³

1919'da Türk denizciliğinin durumu oldukça kötüydü. İthalat ve ihracatta önemli paya sahip İstanbul, İzmit, İzmir, Mersin, Çanakkale, Samsun, Trabzon limanları İtilaf Devletleri tarafından işgal altındaydı. Denizlerde ise yine İtilaf donanması etkiliydi. Bu şartlar altında bir ticaret filosu olsa bile Mondros Mütarekesi'nin ilgili hükümlerinden dolayı İtilaf Devletleri'nin emrine bırakılacaktı.⁴⁴

Mütareke sonrası işgallere tepki olarak Milli Mücadele başladı. Bu durum kapsamlı bir lojistik faaliyeti de beraberinde getiriyordu. Dönemin şartları itibarıyla Anadolu'nun karayolu ulaşımı hem yetersiz hem de güvensizdi. İstanbul-Eskişehir--Ankara tren yolunda ise tam bir egemenlik mevcut değildi. Özellikle İstanbul-İzmit arası İtilaf Devletleri'nin kontrolü altındaydı. Bu nedenle deniz nakliyatı büyük önem taşımaktaydı. Türk sularında Osmanlı Devleti'nden almış olduğu imtiyazla çalışan yabancı bandıralı gemilerde ve Türk bandıralı ticaret gemilerinde pek çok Türk deniz subayı çalışmaktaydı. Bu subaylar, İstanbul'dan Anadolu'ya yapılan askeri lojistik nakliyatını Felah, Muaveneti Milliye gibi gizli cemiyetler aracılığıyla yönlendirmekteydi.⁴⁵

Milli Mücadele'nin bu kapsamdaki ilk denizcilik faaliyetleri sivil halk tarafından kıyıda iç kesimlere doğru yapılmıştır. Bu lojistik çalışmaları tamamen kişilere bağlı olup plansız, kontrolsüz, düzensiz ve basittir. Anadolu kıyılarında başlatılan bu eylem, kısa süre içinde İtilaf kuvvetlerinin de dikkatini çekecekti. Bunu önlemek için İtilaf Devletleri derhal gerekli düzenlemeleri yapmış ve savaş gemilerini 08 Şubat 1919'da müdahale için görevlendirmiştir. İtilaf Devletleri, Anadolu kıyılarında artan bu olaylar karşısında çözüm olarak küçük tonajlı savaş gemilerini gönderdi.⁴⁶

Doğu Anadolu ile İç Anadolu'da yeterli demiryolu ağının bulunmaması kara ulaşımını oldukça güçleştirmekteydi. Bundan dolayı Tekalif-i Milliye Emirleri doğrultusunda askeri lojistik sağlama işi çoğunlukla denizyolu ile yapılmaktaydı. Taka⁴⁷ sahipleri askere alınmıyor Rusya'dan gelen malzeme Trabzon Limanı üzerinden takalar ile dağıtılıyordu. Takaların küçük boyutlarda olması İtilaf donanmasının gözünden

⁴³ N. Olgaç, **Türk Deniz Tarihi Özeti**, s.84.

⁴⁴ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara, 1974, s.90-91.

⁴⁵ M. Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz**, s.5-7.

⁴⁶ Gürdal Özçakır-Mehmet Dönmez, **Karadeniz'de Bir Destan Gazi Alemdar Gemisi**, İstanbul, 2008, s.3.

⁴⁷ Taka: Doğu Karadeniz bölgesine özgü yelkenli bir tür kıyı teknesidir. (<https://sozluk.gov.tr/> E.T. 24.06.2021)

kaçmalarına neden oluyordu. Beş numaralı Tekâlif-i Milliye emrine uygun olarak bütün takalar seferber olmuştu. Doğu Anadolu'dan karayolu ile Trabzon Limanı'na gelen her türlü lojistik malzeme takalar ile İnebolu'ya taşındı. Hatta bu taşıma işini daha düzenli yapabilmek için limanda “*Teçhizatı Harbiye Komisyonu*” adıyla bir kontrol ve düzen mekanizması oluşturulmuştu.⁴⁸

Yaşanan bu olaylar karşısında Millî Mücadele'ye yararlı olmak isteyen Türk denizcileri birçok tehlikeyi göze almıştır. Kaçırabildikleri küçük teknelerle işgallere karşı verilen mücadeleye katkı sundular.⁴⁹ Millî Mücadele süresince Karadeniz'deki nakliyat faaliyetleri kapsamında, irili ufaklı yirmi altı tekne ile toplam 300.000 ton malzeme; Sovyetler Birliği'nin Karadeniz limanlarından Türk limanlarına taşınmıştır. Ayrıca Türk denizcilerinin çabası sonucunda İstanbul'dan denizyolu ile İnebolu, Samsun, Yalova, Karamürsel ve İzmit'e gizli ve kaçak yollarla cephane ve malzeme sevk edilmiştir. Bu girişimler Milli Kuvvetlerin hem direncini artırmış hem de savaşın kazanılacağına olan inancı en üst düzeye çıkarmıştır⁵⁰. Türk Denizcileri, Milli Mücadele sürecinde belki de savaşın kaderini değiştiren stratejik nakliyatları başarıyla sürdürebilmenin haklı gururunu taşımıştır.

Millî Mücadele Dönemi'nde özellikle Karadeniz'de faaliyet gösteren iki vapurdan burada bahsetmeliyiz. Bunlar Alemdar ve Bandırma ismini taşımaktaydı. Bandırma Vapuru ile Mustafa Kemal Paşa Samsun'a gidecekti. Kendisi IX. Ordu Kıtaaatı Müfettişi sıfatıyla bu yolculuğu gerçekleştirecekti. İsmail Hakkı (Durusu) Bey 1 Mayıs 1919'da kaptan olarak tayin edilmişti. kendisi Hindistan ve Uzakdoğu seferlerine katılmış tecrübeli bir kaptandı. Mustafa Kemal Paşa, Kaptan İsmail Hakkı Bey ile görüşerek vapur hakkında bilgi alacak ve seyir için takip edilecek rotayı öğrenecekti.⁵¹

Mustafa Kemal Paşa, Kaptan İsmail Hakkı Bey'den yapacakları yolculuk esnasında İngilizlerin vapuru batırma tehlikesine karşı; kıyıya oldukça yakın bir rota izlemesini istemiştir. Herhangi bir tehlike anında ise Sinop'a demirleyerek karadan devam edilecekti. Yola çıkılmadan önce vapurun iki adet pusulası ve paraketası⁵² kontrol edilmiştir. Hareket ettikten sonra Sirkeci rıhtımında vapur İngilizler tarafından durdurularak sıkı bir şekilde denetlenmiştir. Gemide, Mustafa Kemal ve yirmi iki kişiden

⁴⁸ A. Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, s.392-393.

⁴⁹ N. Olgaç, **Türk Deniz Tarihi Özeti**, s.90-91

⁵⁰ G. Özçakır - M. Dönmez, **Karadeniz'de Bir Destan Gazi Alemdar Gemisi**, s.17.

⁵¹ Mustafa Kemal Ulusu, **Atatürk'ün yanı Başında**, İstanbul, 2017, s.22-24.

⁵² Paraketa: Geminin saatteki hızını anlamak için kullanılan araç. (Kelimeler.gen.tr/parakete-nedir-nedemek-247347 E.T. 28.11.2020).

oluşan kurmay heyetinin yanında; yirmi beş erbaş ve er, sekiz kâtip, yirmi bir gemi personeli olmak üzere toplam yetmiş altı kişi bulunmaktaydı. Bandırma vapuru 19 Mayıs 1919 Pazartesi günü sabah saat 08:15'te Dil (Reji) iskelesine demir atmıştır. Bandırma Vapuru'nun görevini başarıyla yerine getirmesinden sonra Mustafa Kemal Paşa Samsun'dan başlayarak Milli Mücadele'yi yeni bir safhaya taşıyacaktı.⁵³

Alemdar ise Seyr-i Sefâin İdaresi'ne bağlı bir kurtarma gemisidir. Seyr-i Sefâin İdaresi vapurlarından Tir-i Müjgan'ın Bafra'da karaya oturması nedeniyle bölgeye gönderilmişti. Alemdar, çalışmalarını sürdürürken geminin Çarkçıbaşı Kadıköylü Osman Efendi görevli olarak Samsun'a gider. Burada halkın duygularından ve Samsun Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti üyelerinin sözlerinden etkilenir. Böylece Osman Efendi Alemdar'ı Anadolu'ya kaçırmaya karar verir.⁵⁴ Bu konuda İstanbul'da faaliyet gösteren Müdafaayı Milliye Grubu (MMG)'nin yardım ve yönlendirmesini talep etmiştir. Gerekli destek alınınca 4-5 Şubat 1921 gecesi İstanbul-Kuruçeşme'de askeri malzeme ile doldurulan gemi 5-6 Şubat gecesi Karadeniz'e açıldı. Alemdar, Karadeniz'de bu tarihten itibaren hem Fransız hem de Pontusçu Rumlara ağır kayıplar verdirdi.⁵⁵

Milli Mücadele Dönemi sivil deniz taşımacılığı açısından oldukça “sönük” geçmesine rağmen yukarıda bahsettiğimiz Bandırma ve Alemdar olayları yaşandı. Bunlar deniz taşımacılığının bu dönemde ne kadar önemli olduğunu da ortaya koymaktadır.

⁵³ M. K. Uluşu, *Atatürk'ün yanı Başında*, s.25-30.

⁵⁴ M. Hergüner, *Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz*, s.8-9.

⁵⁵ G. Özçakır-M. Dönmez, *Karadeniz'de Bir Destan Gazi Alemdar Gemisi*, s.20-21.

BİRİNCİ BÖLÜM
YENİ TÜRK DEVLETİ'NİN İLK DÖNEMLERİNDE
SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ (1923-1932)

A- SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI
(1923-1926)

Cumhuriyet'in kurulduğu 1923'de Türk karasularında yabancı gemiler egemendi. Bunlar hem Türkiye ile diğer ülkeler hem de Türkiye kıyılarında taşımacılık yapmaktaydı. Türkler ise yelkenli ve daha küçük tekneler ile yakın iskeleler arasında faaliyet göstermekteydi. Bu dönemde Türkiye'de çalışan yabancı denizcilik şirketleri şunlardı:⁵⁶

- a) İngiliz Şirketler: Alerman Layn, Bayron İstimşip Kampeni, Elermana Vilsen Layn, Hidival Meyl İstimşip, Masaeri Maritim, Volter Siger e Kempeni.
- b) İtalyan Şirketler: Adriya Bahri Seyr-i Sefâin, Enterkontinantal Nakliyat, Loyit Triestino, Pulya, San Marko, Soçiete İtalyana.
- c) Fransız Şirketler: Conston Layn, Kompani dö Navigasyon, Kompani Fransez dö Navigasyon, Kompani Nasyonal Belj, Kompan Marseyez dö Navigasyon.
- d) Alman Şirketler: Doyçe Orient Linye, Doyçe Levant Linye.
- e) ABD Şirketi: Eksport İstimşip Korporeşın.
- f) İsveç Şirketi: Yeder Yaksiye Belaget.
- g) Yunan Şirketi: Yunan Milli.
- h) Romanya Şirketi: Servis Maritim de Lota Rumen.
- k) Sırp-Hırvat Şirketi: Brdorsko Diyoniko Drostov.
- m) Bulgar Şirket: Sosiete Kommersiyal Bulgar dö Navigasyon

Bu şirketler dışında Kılavuzluk, yükleme-boşaltma ve liman hizmeti yapan Mon İstim Şip, Bergnings ok Dikeri Aksie, Elskabet em, Siviçers Bernings şirketleri bulunmaktaydı.⁵⁷

1923'de Türk karasularında yabancı şirketlerin rahat bir şekilde hareket etmesi kapitülasyonların Türk denizciliğine verdiği zararın büyük göstergesidir. Bu durum Türkiye'nin bu sorun üzerine büyük bir çaba ile yönelmesine neden olacaktır. Bunların en önemli ikisi; I. Türkiye İktisat Kongresi ve Lozan Barış Antlaşması diyebiliriz.

⁵⁶ Alptekin Müderrisoğlu, **Cumhuriyet'in Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, İstanbul, 2007, s.208-209.

⁵⁷ A. Müderrisoğlu, **Cumhuriyet'in Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, s.210.

I- I. Türkiye İktisat Kongresi'nde Denizcilikle İlgili Alınan Kararlar (17 Şubat-4 Mart 1923)

Etrafı denizlerle çevrili olan Anadolu'da İstanbul ve İzmir limanları dışında gemilerin yanaşıp yükleme-boşaltma yapabileceği liman yoktu. Gemiler açıkta demirlemekte, yolcular ve nakil yükleri kayıklar ile iskelelere taşınmaktaydı. Bu durum Milli Mücadele'nin askeri safhasının ardından her alanda olduğu gibi denizcilik için de yeni bir dönem başlamasını gerektiriyordu.⁵⁸ Bunu sağlayan gelişmelerin ilki İzmir'de düzenlenen I. Türkiye İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923) idi. Ekonomik sorunlara çözüm bulabilmek için düzenlenen Türkiye İktisat Kongresi'nde uzun yıllar boyunca süren savaşların olumsuz etkisini henüz üzerinden atamamış halka, ekonomik yön vermek ve harap olan yurdu kalkındırmak için yapılması gerekenlerin tespiti amaçlanıyordu. Kongreye katılan tüccar grubun denizciliğe yönelik hazırlamış olduğu kararlar, Cumhuriyet Dönemi Türk denizciliğinin temelini oluşturacaktır.⁵⁹

Kurtuluş Savaşı'nın lider kadrosu Yeni Türk Devleti'nin yapacağı en büyük savaşın ekonomi alanında olacağını biliyordu. Türkiye, ekonominin diğer alanlarında olduğu gibi, denizciliği de yeniden oluşturmak ve büyütmek zorundaydı.⁶⁰ Mustafa Kemal: *"İktisat demek her şey demektir."* görüşünü savunmaktaydı. Fakat yeni ekonomik modelin ne olacağı ile ilgili kesin bir politika ve görüş henüz yoktu. Dönemin şartları liberalizmi işaret ediyordu.⁶¹ Ziya Gökalp'in⁶² işaret ettiği üzere *"Müslüman-Türk bir girişimci modeli"* oluşturulmak isteniyordu. Bu model, milli ekonomiyi geliştirecek temel unsur olarak kabul edilmekteydi.⁶³

Kongrenin açılış konuşmasında Mustafa Kemal Paşa Türkiye'nin Liberal ekonomiden yana olduğunu şöyle dile getirmekteydi: *"Zannolunmasın ki, yabancı sermayesine hasımız; hayır, bizim memleketimiz geniştir. Çok emek ve sermayeye ihtiyacımız var. Kanunlarımıza uymak şartıyla yabancı sermayelerine lazım gelen teminatı vermeye her zaman hazırız. Yabancı sermayesi bizim emeğimize katılsın ve*

⁵⁸ A. Müderrisoğlu, *Cumhuriyet'in Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, s.211.

⁵⁹ Hüseyin Topuz, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923- 1980*, İstanbul, 2010, s.122.

⁶⁰ H. R. Sevimay, *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve çözümler, 1992*, s.11.

⁶¹ Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni Dün-Bugün-Yarın*, I, İstanbul, 1987, s.367.

⁶² Ziya Gökalp: 1877 Diyarbakır doğumludur. Maarif Vekâleti Telif ve Tercüme Encümeni Başkanlığı, İttihat ve Terakki İdaresinde Sosyoloji öğretmenliği, Maarif Vekâleti Telif ve Tercüme Encümeni Başkanlığı yapmıştır. Yazarlık, Osmanlı Meclis-i Mebusanı II. Dönem Ergani Mebusu ve TBMM'de II. Dönem Diyarbakır milletvekilliği yapmıştır. 25.10.1924'te vefat etmiştir. (TBMM Albümü 1920-2010, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, s. 91)

⁶³ Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul, 2018. s.180.

bizimle onlar için faydalı neticeler versin."⁶⁴ Kongrede denizcilik alanı çok fazla dikkate alınmamasına rağmen ekonominin millileştirilmesi bakımından önemli bir yer tutmaktadır.⁶⁵

Mustafa Kemal Paşa'nın yabancıların ticaretteki etkinliğinin azaltılmasına dair ifadeleri; Türk tüccarlar arasında olumlu karşılandı: *"Bir devlet ki tebaasına koyduğu vergiyi ecnebilere koyamaz, bir devlet ki gümrükleri için resim muamelesi ve saire tanzimi hakkından men edilir, bir devlet ki ecnebler üzerinde hakk-ı kazasını tatbikten mahrumdur, o devlete müstakil denmez... Osmanlı ülkesi ecneblerin müstemlekesinden başka bir şey değildi."*⁶⁶ sözleri ile Osmanlı Devleti'nden kalma eski ve hatalı uygulamalardan vazgeçileceği vurgulanmaktadır.

Osmanlı Devleti'nden az miktarda deniz aracı kalmıştı. 18 groston⁶⁷ ve üzeri gemi sayısı kırk beşi geçmiyordu.⁶⁸ Aslında Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara'da toplam iki yüz yetmiş bir gemi bulunmaktaydı. Bu gemilerden sadece yirmi yedi tanesi Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne aitti.⁶⁹

"Ticaret-i Bahriye Meseleleri" başlığıyla kongre üyelerince oylanan ve karara bağlanan ilkeler ana hatlarıyla şöyleydi:⁷⁰ Kabotaj yani Türk limanlarında Türk bandralı ticaret gemilerin ticaret yapması; bağımsızlık hakkının tamamen kullanılması; armatörlere vapur satın alma konusunda yardım edilmesi; donanma cemiyetinin sermaye ve taşınmazlarının şehit çocuklarına tahsisi ve mevcut sermayesi ile bir deniz ticaret bankasının kurulması; gemicilik sanayinin geliştirilebilmesi için devlet arazilerinden denizcilikle uğraşanlara tersane yapmak için bedelsiz verilmesi; tersane tezgâhlarının ihtiyacı olan malzeme ve teçhizatın yurt dışından temininde vergi alınmaması; Tersanelerin ve ustalarının beş yıl boyunca vergiden muaf tutulması; inşa edilecek gemilerin tekneleri ve motorlarının vergiden muaf tutulması; tersanelerde üretilen gemilerin modern olmaları gerektiğinden Bahriye Vekâleti'nin gemi planları ve inşaları için her türlü yardımı yapması; 300 tondan daha büyük tekne yapan tezgâhların

⁶⁴ Taha Akyol, **Bilinmeyen Lozan**, İstanbul, 2017, s.207-208.

⁶⁵ Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, III, 2017, s.331.

⁶⁶ Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul, 2015, s. 175-176.

⁶⁷ Groston: Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere kadem küp olarak toplamının yüze bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür.(www.denizcilikbilgileri.com/denizcilikte-tonaj-birimleri, E.T. 25.03.2020)

⁶⁸ Metin Kopar, *"Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923- 1938)"*, **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (Nisan-2016), s.468.

⁶⁹ E. Tutel, **Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası**, s.165.

⁷⁰ Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj Hakları, Kazanımları ve Bayramları**, İzmir, 2009, s.20.

ödüllendirilmesi; limanlar arasındaki insan ve eşya nakil hizmetlerinin Türk ticaret gemileri ile yapılması idi.⁷¹

Ayrıca gemi inşası için gerekli olan kerestenin ormandan karşılanmasına izin verilmesi; denizcilikte sigorta esasının getirilmesi; Seyr-i Sefâin İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından yönetilmesi ve geliştirilmesi; hükümet tarafından yapılan deniz ticareti ile ilgili yasal düzenlemelere tamamıyla uyulması; posta nakliyatı yapan Türk gemilerinden sadece fener ve sağlık vergisinin alınması; vapurlardan yüklerine göre değil, sadece liman girişlerinde bir vergi alınması; limanların her türlü hava ve deniz koşullarına açık olduğu dikkate alınarak Karadeniz ve Akdeniz'e yeni limanlar yapılması; yükleme ve boşaltmaların yapılabilmesi için gerekli iskeleler tespit edilerek buralara kayık limanlarının yapılması; küçük teknelerde transit eşya taşımalarına izin verilmesi; deniz ticareti yapanların kaynaşmaları ve dayanışmaları için esnaf cemiyetleri (Deniz Ticaret Odaları) kurmalarına yardımcı olunması; deniz ticaret okullarının kurulması gibi maddeler de yer aldı.⁷²

Türkiye İktisat Kongresi ile milli bir burjuva sınıfı oluşturmak istendi. Bu sınıfın bir kolu da deniz taşımacılığı ile uğraşacaktı. Kongrede deniz taşımacılığı konusunda yapılan iyileştirmeler ile girişimcileri bu alana teşvik edildi. Kongre ile beraber Türkiye'de liberal politikaların uygulanması amaçlanıyordu. Ayrıca Lozan Barış Görüşmeleri henüz sürerken denizcilik ile ilgili yukarıdaki kararların alınması kapitülasyonlara karşı Türk tarafının bakış açısının ne olduğunu bizlere ifade etmektedir.

II- Seyr-i Sefâin İdaresinin Kurumsal Yapısında Yeni Düzenlemelerin Gündeme Gelmesi

1- Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Kurulması (23 Ocak 1923)

Seyr-i Sefâin İdaresi için düzenlemeler 1923'ün ilk aylarından itibaren yapılmaya başlandı. Bu düzenlemelerin ilki 23 Ocak 1923'de çıkarılan 2195 Sayılı Kararnamedir. Buna göre; kurum Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi adını aldı.⁷³ Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlı çalışacaktı. Yönetimi bir genel müdür ve yönetim kurulundan oluşacaktı. Üyelerinin dağılımı şöyle idi: İki Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden, birer

⁷¹ H. Topuz, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923- 1980*, s.151.

⁷² H. Topuz, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923- 1980*, s.152.

⁷³ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi. (BCA), 30.18.1.1.6.46.15.*

Maliye ve İktisat vekâletlerinden ve gerekli hallerde Ticaret Odası'ndan deniz ticareti ile uğraşan bir yetkili kişi daha olacaktı.⁷⁴

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Yönetim Kurulu'na 27 Mart 1923'de yayımlanan 2379 Sayılı Kararname ile Ömer Lütü, Mahmut Selahattin, Hamit ve İlhami Nafiz beyler atandı.⁷⁵ Yönetim kurulu üyelerinin görev ve yetkilerine dair İcra Vekilleri Heyeti bir talimatname oluşturacaktı.⁷⁶

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin mali denetimini Maliye Vekâleti, idari denetimini ise Müdafaa-i Milliye Vekâleti yapacaktı. Kararname 1923'ün Mart ayından itibaren geçerli olacaktı. Uygulanmasından ise Müdafaa-i Milliye, Maliye ve İktisat Vekâletleri sorumlu olacaktı.⁷⁷

2195 Sayılı Kararname'nin ardından 13 Şubat 1923' de 2274 Sayılı Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi kanun tasarısına göre kurum kendine ait bir bütçeye sahipti. Bu bütçe ocak ayının birinden aralık ayının son gününü kapsayan on iki aylık süreyi kapsamaktaydı.⁷⁸ Bütçenin sorumluluğu ise genel müdür ve yönetim kuruluna aitti. Her yılın son ayından önce İcra Vekilleri Heyeti'ne sunulmalı ve onaylatılmalıydı.⁷⁹

"Bütçe Kanunu" ve 2323 Sayılı Kararname ile 1923'de başından itibaren geçen günler için Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne avans verilmesi kararı alındı. Uygulamasını Müdafaa-i Milliye ve Maliye vekâletleri yapacaktı.⁸⁰ Bu bütçenin yetersizliği TBMM'de 10 Ekim 1923'de Müdafaa-i Milliye Vekili Karesi Milletvekili Kâzım Paşa (Özalp)⁸¹ tarafından açık bir şekilde dile getirilmiştir. Yaptığı konuşmada Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin bütçe yetersizliğinden dolayı seferlerini aksattığını ve bu sorunun acil olarak çözülmesi gerektiğini ifade etti. Yapılan görüşmeler sonucunda 1.468.219 lira avans verilmesi kararlaştırıldı.⁸²

Yine aynı oturumda söz alan Gümüşhane Milletvekili Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey⁸³, kurumun sorunlarından bahsetmiştir: Yolsuzluklar, çalışan kişi sayısının gereğinden fazla

⁷⁴ BCA, 30.18.1.1.6.46.15.

⁷⁵ BCA, 30.18.1.1.7.13.20.

⁷⁶ BCA, 30.18.1.1.6.46.15.

⁷⁷ BCA, 30.18.1.1.6.46.15.

⁷⁸ BCA, 30.18.1.1.6.50.15.

⁷⁹ BCA, 30.18.1.1.6.50.15.

⁸⁰ BCA, 30.18.1.1.6.53.5.

⁸¹ Kazım Özalp 1882 doğumludur, Erkan-ı Harbiye mezunudur. I. ve II. Dönem Karesi, III., IV., V., VI., VII., VIII. Dönem Balıkesir Milletvekilliği, II., III. ve IV. Dönem TBMM Başkanlığı yapmıştır. Kırmızı-yeşil şeritli istiklal madalyası sahibidir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.454)

⁸² Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC), II/2, Ankara, 1923, s.607.

⁸³ Zeki Kadirbeyoğlu 1884 Gümüşhane doğumludur. Mekteb-i Sultani mezunudur. Osmanlı Mebusan Meclisi'nin IV. Dönem Gümüşhane Mebusu, TBMM'nin II. Dönem Gümüşhane Milletvekilidir. (Kadirbeyoğlu Zeki Bey'in Hatıraları, Yay. Haz: Ömer Faruk Lermioğlu, İstanbul, 2007, s.11-14.)

olması, gemilerin bakımsızlığı ve kurumu idaresinde yer alan yönetim kurulu üyelerinin denizcilik konusundaki yetersizliği idi.⁸⁴

1923'ten itibaren Türkiye'de deniz taşımacılığına yönelik çalışmalar başladı. Ulaşım gibi insani bir ihtiyacın karşılanması noktasında Seyr-i Seifain İdaresi'ne büyük rol düşmekteydi

2- Lozan Barış Konferansı'nda Denizcilik ile İlgili Konuların Gündeme Gelmesi ve Alınan Kararların TBMM'de Tartışılması (20 Kasım 1922-24 Temmuz 1923)

Lozan Konferansı 20 Kasım 1922'de toplandı. Konferansta Türk tarafının yanı sıra İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya katıldı. Lozan Konferansı'ndaki genel toplantı 21 Kasım 1922'de yapıldı. Bu oturumda üç komisyon kuruldu. Mali ve ekonomik konuları ele alacak olan üçüncü komisyona Fransız delegesi Camille Barrère başkanlık yapacaktı. Alt komitelerde mali konulara ilişkin müzakereler yavaş ilerlemekteydi. Herhangi bir sorunda anlaşma olasılığı oldukça azdı. 25 Ocak 1923 de Fransız, İngiliz ve İtalyan heyetleri "*Mallar, Haklar, Çıkarlar*" adı altında tekliflerini sundular. Türk Heyeti bu tekliflere karşı tezini ortaya koydu⁸⁵. 1923 Ocak ayının sonuna doğru Trakya sınırı, adli kapitülasyonlar, iktisadi ve mali konular ile Musul sorunu çözümsüzlük arz etmekteydi.⁸⁶

İsmet (İnönü) Paşa,⁸⁷ 27 Ocak'ta Rauf (Orbay) Bey'e⁸⁸ gönderdiği telgrafta konferansın resmi çalışmalarının bittiğinden bahsederek o güne kadarki çalışmaları özetledi. İsmet Paşa telgrafında; Musul, adli kapitülasyonlar, Trakya sınırı, mali meseleler ile tazminat ve tamirat konularında ilerleme sağlanamadığından bahsetti. Türk Heyeti'nin de barış projesi kabul edilmeyince konferansa 4 Şubat 1923'de ara verildi.⁸⁹

TBMM'de Lozan Barış Konferansı ile ilgili 2-6 Mart 1923'de sert tartışmalar yaşanıyordu. Yapılan görüşmeler gizli idi. 3 Mart'ta Lozan görüşmeleri ile ilgili olarak

⁸⁴ TBMMZC., II/2, s.607-612.

⁸⁵ Seha Meray, *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler*, IV, İstanbul, 2001, s.108-125.

⁸⁶ Asaf Özkan - Hüseyin Kalemli, *Lozan Konferansı Sürecinde İzmir Limanı ve İzmit Körfezi Hadisesi, Atatürk Dergisi*, III/2, Erzurum, 2014, s.2-4.

⁸⁷ İsmet İnönü: 1884 İzmir doğumludur. Harbiye Mektebi ve Erkânı Harbiye'yi bitirmiştir. TBMM'nin çeşitli dönemlerinde Edirne, Malatya ve Ankara Milletvekilliği yapmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ikinci Cumhurbaşkanı'dır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.450).

⁸⁸ Hüseyin Rauf Orbay: 1879'da İstanbul'da doğmuştur. Deniz Harp Okulu'ndan mezun olmuştur. Bahriye Nazırlığı görevinde bulunmuştur. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın kurucularındandır. Mustafa Kemal'e suikast girişiminden yargılanmıştır. Londra'da Büyükelçilik görevinde bulunmuştur. I. dönem TBMM Sivas VI. Dönem Kastamonu Milletvekilidir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.336).

⁸⁹ Bilal Şimşir, *Lozan Telgrafları 1922-1923*, I, Ankara, 2019, s.448-450.

iktisadi ve mali politikalar konuşuldu. İkinci grup liderlerinden Trabzon milletvekili Ali Şükrü Bey⁹⁰ tarafından, Hükümetin Lozan Barış Konferansı hakkında yeterli bilgilendirmede bulunmadığı dile getirildi⁹¹ 6 Mart'ta yapılan görüşmede Erzurum Milletvekili Mustafa Durak (Sakarya) Bey⁹², İsmet Paşa'nın ordunun başına geçerek İtilaf Devletlerine “gözdağı” verilmesi gerektiğini söyledi. Milletvekilleri ise İsmet Paşa delegasyonu ve Rauf Bey başkanlığındaki Bakanlar Kurulu'na güvenoyu verdi. Yapılan oylamaya İkinci Gruba mensup milletvekilleri katılmadı.⁹³

Lozan Barış Konferansı'nın ikinci dönem görüşmeleri Ouchy Şatosunda 23 Nisan 1923'de tekrar başladı. Lozan Barış görüşmelerinde yabancı şirketlere Osmanlı Devleti'nin verdiği imtiyazların devam edip etmeyeceği önemli bir tartışma meselesiydi.⁹⁴ Türk tarafı imtiyaz vermek istemiyordu. Türk filolarının taşımacılık konusunda yetersiz olması, Türkiye'nin konferansa katılan devletlerle özel anlaşmalar yaparak kabotaj hakkını iki yıllığına bazı yabancı şirketlere vermesine neden oldu. İzmir ve İstanbul limanlarında İtalyan, Fransız ve İngilizlere ait olan yabancı şirketler ekonomik paylarını böylece korumaya devam ediyorlardı.⁹⁵ Servizio Maritimo İtaliano, Lloyd Triestino, Compagnio Navigazioni İtalyan; Khidiv Constant Lines ve Nelerman Lines İngiliz; Messagerie Paquet et Fresine ise Fransız şirketler idi.⁹⁶

Lozan Barış Konferansı'nda deniz ulaştırması açısından öne çıkan maddeler ise şunlardır: Türkiye, Türk bayrağını taşıyan gemilere uygulamakta olduğu ya da uygulayabileceği bir işlemi, öteki bağıtlı devletlerin gemilerine uygulamakla yükümlüydü. Balıkçılık, deniz kabotajı ve liman hizmetleri alanında ülkeye girecek veya çıkacak her tür eşya ve yolcu taşımacılık hakları ile gemilerin liman, dok, rıhtım ve iskelelerde durma, yükleme-boşaltma işlerine ilişkin tüm imkânlardan faydalanma konularında Türkiye ve bağıtlı devletler, kendi gemilerine uyguladıkları işlemelerin benzerini karşılıklı olarak birbirlerine uygulayacaklardı. Gemiler ve bunların yükleri ile yolcularına ilişkin savaştan önce Türkiye'nin geçerli saymış olduğu belgeler, bağıtlı

⁹⁰ Ali Şükrü Bey: 1884 yılında İstanbul'da doğmuştur. Bahriye Mektebi mezunudur. Deniz Kurmay Başkanlığında görev almıştır. Tan Gazetesi'nin sahibidir. Osmanlı Mebusan Meclisinde IV. Dönem TBMM'de I. Dönem Milletvekilliği yapmıştır. 1923 yılında vefat etmiştir. Soyadı Kanunu'ndan sonra ailesine Doruker soyadı verilmiştir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.59)

⁹¹ Türkiye Büyük Millet Meclisi Gizli Celse Zabıt Ceridesi (TBMMGCZC), I/4, 1923, s.159-191.

⁹² Mustafa Durak Sakarya: 1876 yılında Erzurum'da doğmuştur. Çeşitli şehirlerde Emniyet Müdürlüğü yapmıştır. I. Dönem Erzurum, V. ve VI. Dönem Gümüşhane Milletvekilliği yağımıştır. 1952 yılında vefat etmiştir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.55).

⁹³ TBMMGCZC., I/4, s.36.

⁹⁴ T. Akyol, **Bilinmeyen Lozan**, s.178.

⁹⁵ E. Mütercimler, **Fikrimizin Rehberi**, s.649.

⁹⁶ E. Tutel, **Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası**, s.172.

devletlerin gemilerince de aynen kabul görecekti. Lozan Antlaşması sayesinde Türkiye'nin deniz taşımacılığı konusunda karşılaştığı engellerin büyük bir kısmı ortadan kalkmıştır.⁹⁷

TBMM'de 22 Ağustos 1923'te Lozan Barış Antlaşması'nın ikinci dönem görüşmeleri ile ilgili tartışmalar yaşandı. Antlaşmaya itiraz eden İzmir Milletvekili Mustafa Necati Bey⁹⁸ Lozan Barış Antlaşması'nın Türkiye'nin milli iktisat anlayışına ters düştüğünü belirten bir konuşma yaptı. Ayrıca dış borçlarında eşit bir şekilde pay edilmediğini dile getirdi. Saruhan Milletvekili Vasıf Bey⁹⁹ ise Ticaret Sözleşmesi'nde, kabotaj sorununda, Osmanlı Devleti'nin borçları, şirketler ve imtiyazlar konusunda iktisadî ve malî bağımsızlığın güvencede olmadığını ifade etti. Boğazlarda askersiz ve tarafsız alanlar oluşturulmasının kabul edilmesini de eleştirdi.¹⁰⁰ Vasıf Bey Lozan Barış Antlaşmasında yer alan iktisat konularına şu şekilde değindi. *“Efendiler! Bu Muahede iyice tetkik edildiği zaman görülür ki, istiklâli iktisadî ve malîmizi de tamamen müemmem değildir. İstiklâli malî, iktisadimizi muhil birçok maddeler vardır gerek Ticaret Mukavelesinde ve gerek kabotaj meselesinde ve gerek düyunu umûmiye ve gerek şirketler ve imtiyazat meselelerinde. Bir kere efendiler! Yeni Türkiye Hükümeti büyük bir namuskârlık göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu müinkariz olduğu halde, Osmanlı İmparatorluğunun inkırazı için Düveli Müttefika bütün vesaiti istimal ettiği halde yeni Türkiye Hükümeti onun borçlarını tevarüs etmeyi bir namus meselesi telâkki etmiştir.”*¹⁰¹

Lozan'da imzalanan Antlaşmanın onaylanmasına ilişkin dört kanun tasarısı Dışişleri Encümeni mazbatasına ile Meclise sunuldu. Birinci kanun tasarısı; Lozan Barış Antlaşması, Boğazların Yönetimi, Trakya Sınırı, Türk ve Rum Mübadelesi, Genel Af, Belçika ve Portekiz devletlerinin katılımı, Türk arazisinin tahliyesi, Karaağaç arazisi ile Bozcaada ve İmroz adaları hakkında Protokol ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti tarafından barış antlaşmasının imzası konularını içermektedir. İkinci kanun tasarısı; ikamet ve adli yetkiyi, Üçüncü kanun tasarısı Ticaret Sözleşmesini, Dördüncü kanun tasarısı da Osmanlı Devleti tarafından verilmiş bazı imtiyazlar hakkındaki protokolleri kapsamaktaydı.¹⁰²

⁹⁷ H. Topuz, **Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980**, s. 128.

⁹⁸ Mustafa Necati Uğural, 1892 İzmir doğumludur. Hukuk eğitimi görmüş olan Mustafa Necati Bey, gazetecilik, öğretmenlik ve avukatlık, yapmıştır. TBMM'de, Birinci Dönem Saruhan, İkinci ve Üçüncü Dönem İzmir milletvekilliği yapmış, Kastamonu İstiklal Mahkemesi Başkanlığını da yapmıştır. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.117)

⁹⁹ Vasıf Çınar, 1892 İzmir doğumludur. Hukuk eğitimi gören Vasıf Bey, İzmir Maarif Müdürlüğü, gazetecilik, daha sonra, Prag, Peşte, Moskova, Roma Büyükelçiliği yapmıştır. TBMM'de, İkinci Dönem Saruhan milletvekilidir. 3.6.1935 tarihinde vefat etmiştir. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s. 55).

¹⁰⁰ **TBMMZC.**, II/1, Ankara, 1923, s.245- 251.

¹⁰¹ **TBMMZC.**, II/1, s.252.

¹⁰² **TBMMZC.**, II/1, s.264-292.

Oylama sonuçlarına göre, Lozan Barış Antlaşması'nın kabulüne dair birinci kanunun tasarısının oylamasına iki yüz yetmiş yedi milletvekilinin katıldı; iki yüz on üç kabul, on dört ret oyu çıktı. İkinci kanunun tasarısının oylamasına iki yüz yirmi milletvekili katılmış, iki yüz altı kabul, on dört ret oyu verildi. Üçüncü kanunun tasarısının oylamasına iki yüz yirmi bir milletvekili katılmış, iki yüz sekiz kabul, on üç ret oyu çıkmıştır. Dördüncü kanunun oylamasına ise iki yüz yirmi beş milletvekilinin katıldığı iki yüz on iki kabul, on üç ret oyu çıktığı anlaşılmaktadır.¹⁰³

TBMM'deki tartışmalardan, Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra elde edilen kabotaj hakkının Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi sayesinde kullanıldığını anlaşılmaktadır. TBMM'de milletvekillerinin birçoğu 10 Ekim 1923'de yapılan oturumda Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin istediği avansı almasını ve kabotaj hakkını kullanabilmek için gemilerin seferlere devam etmesini istemektedir.¹⁰⁴

Lozan Barış Antlaşması Türk denizciliği adına olumlu bir gelişme olarak değerlendirmektedir. Özellikle kapitülasyonlar ve imtiyazlar konusunun Türkiye'nin lehine çözülmesi ilerleyen süreçte denizcilik alanında yeni hukuki ve ekonomik politikaların uygulanmasına zemin hazırlayacaktı.

3- Cumhuriyet Dönemi'nde Kurumsal Yapının Güçlendirilmesi İçin Gerçekleştirilen Faaliyetler

Ali Fethi (Okyar) Bey¹⁰⁵, 5 Eylül 1923'de hükümet¹⁰⁶ (V. İcra Vekilleri Heyeti 14 Ağustos 1923-27 Ekim 1923) programını açıklarken deniz ticaretinden de bahsetti. Hükümetin deniz ticaretini geliştirmek için çalışacağını ve tüccarların Avrupa'ya ulaşabilmeleri için çareler arandığını belirtti.¹⁰⁷ 1923'ün önemli gelişmelerinden biri de kuşkusuz Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasıydı. Türkiye için artık bir dönem kapanırken yeni “rotalar” oluşturuluyordu. Bunlardan biri de milli ekonomi

¹⁰³ TBMMZC., II/1, s.264-292.

¹⁰⁴ TBMMZC., II/2, s.607-612.

¹⁰⁵ Ali Fethi Okyar: 1882 Pirlepe doğumludur. Erkan-ı Harbiye mezunudur. Osmanlı Mebusan Meclisi'nde II. dönem Manastır, III. Dönem İstanbul mebusudur. TBMM milletvekilliğinin yanında meclis başkanlığı da yapmıştır. Ayrıca Sofya'da elçilik, Paris'te büyükelçilik görevleri yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.381).

¹⁰⁶ Ali Fethi Okyar Hükümeti için (Dünden Bugüne Başbakanlık (1920-2014), Yay. Haz. İbrahim Karaer-Rahim Erişti-Ahmet Ceylan-Murat Şener-Mehmet Torunlar-Durmuş Ersoy-Mustafa Koçyiğit-Faruk Sabah-Abdülkadir Türkan, Ankara, 2014, s.58.)

¹⁰⁷ TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, Yay. Haz. İrfan Neziroğlu-Tuncer Yılmaz, I, Ankara, 2013, s.73.

hamlesiydi.¹⁰⁸ Bu doğrultuda yeni planlamalar yapılırken Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi de kendi iç bünyesinde gerek idari gerekse mevzuat açısından değişiklikler yaşamaktaydı.

Mustafa Kemal Paşa'nın 1 Kasım 1924'te TBMM'de yaptığı konuşmasında *"Efendiler!.. Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir. Bu bapta nokta-i azimet bilhassa güzide anasırı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstecel ihtiyacından istifade temin etmek ve herhalde memleketin takati fevkinde hayattan münezzeh kalmak olmalıdır"* sözleri denizcilik alanında hükümetin düzenlemeler yapacağını habercisi idi. Bu konuşmadan önce bazı düzenlemeler zaten yapılmış idi.¹⁰⁹

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi meclis üyeleri için 21 Kasım 1923'de çıkarılan bir karar ile her toplantı başına beş lira huzur hakkı¹¹⁰ verilmesi kararlaştırıldı.¹¹¹ 29 Kasım'da ise kurumun genel müdürlüğüne Albay Sadullah Bey tayin edilmiştir. Kendisi aynı zamanda Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nde müsteşarlık yapmakta idi.¹¹² Böylece İdare'ye *"yeni bir yüz"* kazandırılmak istenmekteydi.

TBMM'de alınan karar ile Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne 3 Aralık 1923'de 600.000 lira avans verilmesi kararlaştırıldı. Bu ödenek ile beş adet gemi alınacaktı. Yunanistan'dan mübadeleye tabi tutulacak Müslümanların taşınmasına katkı sunulacaktı. Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra karşılıklı olarak kabul edilen Türk bandralı yabancı gemilerin taşımacılık yapabilmesi TBMM açısından büyük önem taşımaktaydı. Bu durum kuruma verilecek olan ek ödeneğin kabul edilmesine de ortam hazırladı.¹¹³

Bu avansın verilmesi konusunda Gümüşhane Milletvekili Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey'in bazı çekinceleri vardır. Bu konuyu TBMM'de şöyle dile getirmiştir: *"Vapurların mubayaasında Osmanlı İmparatorluğu zamanında olduğu gibi bugünkü Cumhuriyet devrinde de yolsuzluk vuku bulmamasını çok temenni ederim. Malumlarınız Osmanlı İmparatorluğu zamanında her mubayaa edilen vapur bir sebep tahtında mubayaa edilirdi. Bugün milletin elinde bulunan bu vapurların hiçbirisinden arzu edilen derecede istifade edilememiştir. İmar Vekâleti'nin şayanı teşekkür olan bu teşebbüsatına bütün mevcudiyetimizle samimi yetimizi ilâve ederiz. Çünkü bugün Seyr-i Sefâin İdaresi'ni daha fazla harekete getirebilmek için kendi tertibatından 250.000 lira vermek şartı ile bu*

¹⁰⁸ Erol Mütercimler, **Fikrimizin Rehberi**, İstanbul, 2019, s.744.

¹⁰⁹ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, Yay. Haz. Nimet Arsan, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1997, s.351.

¹¹⁰ huzur hakkı belli bir konuyu görüşmek için toplanan bir kurulun üyelerine ödenen para. (<https://sozluk.gov.tr/E.T.30.05.2021>)

¹¹¹ **BCA**, 30.18.1.1.8.41.1.

¹¹² **BCA**, 30.18.1.1.8.41.16.

¹¹³ **TBMMZC.**, II/4, Ankara, 1923, s.15-17.

tertibata yardım etmiştir. Yalnız alınacak vapurların tonları, yakacağı kömürlerin nev'ini tetkik ve alınacağı vakit mütehassıslar göndererek onlar vasıtası ile almaları lâzımdır. Evet arkadaşlar bizde mütehassıs kelimesini söylediğimiz zaman; vakıa bizde birçok mütehassıs vardır. Fakat şimdiye kadar vapur mubayaa eden mütehassısların ne dereceye kadar vapur mubayaa ettiklerini maatteessüf görmüşüzdür. Çok istirahat ederiz, alınacak vapurlar üç bin tondan fazla olmasın”¹¹⁴ Zeki Bey konuşmasında Osmanlı Devleti’nde gemi alımında yapılan yolsuzlukların tekrar etmesi ile ilgili çekincelerini dile getirdi. Nitekim 1928’de yaşanan Yavuz-Havuz¹¹⁵ olayı Zeki Bey’in haklı olduğunu gösterdi. İngilizler İstanbul’dan ayrılırken Yavuz Zırhlısı’nın birçok parçasını söktü. 1924’te zırhlının tekrar tamir edilmesine karar verildi. Türkiye’de bu gemiyi yapabilecek bir havuzun olmaması nedeniyle bir yüzer havuz alımı yapıldı.¹¹⁶ Bahriye Vekili İhsan (Eryavuz) Bey, gemi yapım havuzları ihalesine “*fesat karıştırmakla*” suçlandı. İngiltere’den yapılacak havuz alımı için konu ile alakalı olmayan bir kişiyi görevlendirme ve tamir masraflarının ödenmesi sırasında devleti zarara uğratma nedenleriyle yargılandı. 1928’de yargı sürecinin sonunda İhsan Bey’in iki sene hapsine, rütbe ve memuriyetten mahrumiyetine karar verildi.¹¹⁷

TBMM’de 19 Şubat 1924 kabul edilen 418 Sayılı “*Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştira Olunan Buharlı Sefâinin Gümrük Resminden İstisnasına Dair*” kanun ile Türk kökenli müteşebbisler tarafından kurulmuş olan Deniz taşımacılığı şirketleri gümrük vergisinden muaf tutuldu. Bu kanundan Seyr-i Sefâin İdaresi de faydalanmıştır.¹¹⁸ İcra Vekilleri Heyeti’nin kararı ile 1924 Şubat’ta Seyri Sefâin Yönetim Kurulu Başkanı’nın huzur hakkı 15 liraya üyelerinin ise 10 liraya çıkarıldı.¹¹⁹ TürkiyeSeyr-i Sefâin İdaresi, 20 Mart 1924 tarih ve 446 sayılı “*Seyr-i Sefâin İdaresi Bütçe Kanunu*” ile Ticaret Vekâlet’ine bağlanacaktı¹²⁰ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi 1924’de İngiltere’den gemi satın almak için İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Bey

¹¹⁴ TBMMZC., II/4, Ankara, 1923, s.15-17.

¹¹⁵ İhsan Eryavuz, Yavuz Zırhlısının onarımı için havuz alımı sırasında bir Fransız şirketinden rüşvet aldığı iddiasıyla Yüce Divan’da yargılandı ve 1928 yılında hüküm giydi. Olay tarihe Yavuz-Havuz Yolsuzluğu olarak geçti; verilen karar ise, Yüce Divan’ın Cumhuriyet tarihinde verdiği ilk mahkûmiyet kararı oldu. 26 Ocak 1928 tarihinde milletvekilliği düştü. Soyadı Kanunu ile aldığı “Eryavuz” soyadını Yavuz-Havuz Yolsuzluğu Davası’ndan sonra “Topçu” olarak değiştirdi. (https://tr.wikipedia.org/wiki/İhsan_Eryavuz E.T. 30.05.2021)

¹¹⁶ Kazım Özalp-Teoman Özalp, *Atatürk’ten Anılar*, Ankara, 1992, s.35-36.

¹¹⁷ Ahmet Mehmetefendioğlu, “Yavuz - Havuz Davası”, *Tarih Okulu Dergisi*, (Eylül-2014), s.246.

¹¹⁸ TBMMZC., II/6, Ankara, 1924, s.146-147

¹¹⁹ BCA., 30.18.1.1.8.51.7.

¹²⁰ TBMMZC., II/7, Ankara, 1924, s.329-333.

görevlendirilecek; yol ücreti ve harcaması ise Seyri Sefâin İdaresi Bütçesi tarafından karşılanacaktı.¹²¹

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne ait olan gemiler kömür ihtiyacı önemli bir sorun teşkil etmekteydi. Bundan dolayı Ereğli Kömür Şirketinden kömür alımına başlanmıştı.¹²² İstanbul'da Feriye Sarayları yakınında bulunan bir kömür deposu da Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne verildi.¹²³ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi gerekli gördüğü hallerde kömür ihtiyacını buradan karşılayacaktı. Böylece kömür sorunu kısmen halledilmiş oluyordu.

Gemiler ve merkez iskele arasındaki iletişimin sağlanabilmesi için 29 Haziran 1924'de 656 Sayılı Kararname ile Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne telsiz istasyonu kurulmasına izin verildi.¹²⁴ Kurumun 1924 yılı sonundaki kesin geliri 2.823.792 lira idi¹²⁵. Bu miktar İdarenin geçen yıllardaki gelirlerine göre oldukça yüksek bir meblağdı.¹²⁶

Yapılan yasal ve ekonomik düzenlemeler ile kurumsal yapı güçlendirilmek istenmişti. Kurum atamalarında denizcilik alanında deneyimli kişilerden faydalanıldı. Bu işlemler yapılırken geçmişteki gibi rüşvet, liyakatsizlik, usulsüzlük gibi kurumu zarara sokacak eylemlerinde önüne geçmek istendi.

4- Nüfus Mübadelesi Esnasında Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Rolü

Lozan Barış Antlaşması'nda yer alan Türkiye ile Yunanistan arasında 30 Ocak 1923'de imzalanan Türk-Rum Nüfus Mübadele Anlaşması ile Milli Mücadele'nin ardından yaklaşık olarak dört yüz seksen bin kadar Müslüman Türkiye'ye getirildi. Mübadelenin nedenleri arasında en dikkat çekenini ise Milli Mücadele'den sonra Sekiz yüz elli bin kadar Anadolu Rum'unun, firari Yunan askerleriyle birlikte Yunanistan'a kaçması ve orada büyük toplumsal ve ekonomik sorunlara neden olmalarıydı. Savaşın yenilgisinin ağır psikolojik yıkımını taşıyan bu kızgın kitleler, bulundukları yerlerdeki Müslümanlara çeşitli baskılar yaptı. Sonuçta Lozan görüşmelerinde bu sorunları çözüme kavuşturmak için mübadele anlaşması yapıldı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne ait

¹²¹ BCA, 30.18.1.1.09.24.10.

¹²² BCA, 30.18.1.1.10.40.20.

¹²³ BCA, 30.18.1.1.10.28.10.

¹²⁴ BCA, 30.18.1.1.10.32.13.

¹²⁵ Resmî Gazete, S.904, (4 Haziran 1928), s.5277-5278.

¹²⁶ E. Tutel, Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası, s.172.

vapurlarla, Batı Trakya dışındaki Yunanistan'da yerleşik Müslümanlar, Türkiye'ye getirilmeye başlandı.¹²⁷

Mübadilleri Türkiye'ye getirmek için yeterli deniz aracı bulunmamaktaydı. Bu durum süreç içerisinde tartışmalara da sebebiyet verecekti. Türk devleti taşıma işini ihale usulü ile belirleyecekti. Buna tüm milli ve yabancı vapur şirketleri katılabilecekti. İhaleye Türk şirketlerinin yanı sıra yabancılarda ilgi gösterdi. İhale sonucunda, mübadilleri taşımaya görevini İtalyan “*Lloyd Triestino*” adında yabancı bir denizcilik şirketi kazandı. Fakat ihale, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti tarafından iptal edilecekti. Bunun sebepleri çeşitli idi: Yerli sermayenin yurt dışına çıkacak olması ve ulusal hassasiyeti yüksek bir konuda yabancılardan tercih edilmesi “*onur kırıcı*” bulunmaktaydı.¹²⁸ Bu bağlamda 1923'ün Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey, mübadillerin nakli için Seyr-i Sefâin İdaresi ve milli şirketlerle çalışmak istediğini TBMM'ye iletti. Ayrıca Türk Vapurlar Birliği Başkanı Suudi Bey 23 Eylül 1923'te İstanbul Ticaret Odası'nda bu konuda bir konuşma yaptı.¹²⁹

Daha sonra Suudi Bey Hükümet nezdinde birtakım girişimlerde bulunarak bir durumu Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'ne şu dilekçeyle bildirdi: “*Mübadele edilecek ahalinin, ucuz olmasını sebep göstererek Yunan ve İtalyan vapurları ile nakledileceğini haber aldık. Bu işte kendimizi yetki sahibi gören biz Türk vapurcuları yoksul memleketimizin parasının yabancılara verilmemesini sağlamak için onların öne sürdükleri koşullardan daha ucuz olmak ve halkın istirahatı sağlanmak üzere Seyri Sefain vapurlarıyla taşınmalarını teklif eyleriz. Seyr-ü Sefain idaresini bu işi yapabilecek yetenekte olduğunu açıklıkla iddia ederiz. Şayet bugünkü idare bu işi sağlamakta yeterli gelmezse mübadele işlerinde Seyri Sefain'den alınacak belirli vapurlarla gönüllü olarak yönetme işlerini yerine getirerek bu işi başaracağımızı, icap ederse kendi vapurlarımızı da bu işin yerine getirilmesine verebileceğimizi temin eyleriz. Bu yolla yoksul memleketin serveti dışarı gitmez, çaresiz halk da rahatça yurtlarına gelebilir. Bu konuda yetki sahibi bir makam gösterildiği ve imkân sağlandığı takdirde deliller sunarak bu iddiamızı ispat etmeye hazırız*”.¹³⁰ Bu olay Hükümete resmen başvurularak Türk vapur şirketlerinin yabancı şirketlere karşı korunması talebidir diyebiliriz. Bu dilekçeden hemen sonra

¹²⁷ İsmail Çataklı, “Yunanistan Mübadillerinin Yeni Türkiye'nin İktisadi Hayatına Etkileri (1923-1929)”, **Türk İdare Dergisi**, S. 488, (Haziran 2019), s.182-183.

¹²⁸ İ. Çataklı, “Yunanistan Mübadillerinin Yeni Türkiye'nin İktisadi Hayatına Etkileri (1923-1929)”s. 182.

¹²⁹ TYN: tarafımızca yapılan araştırmalarda konuşma metnine ulaşılammıştır.

¹³⁰ Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-İ Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, İzmir, 2008, s.139.

Mübadele, İmar ve İskân Vekâlet Müsteşarı Ömer Lütfü Bey'den konunun dikkate alındığı ve Seyr-i Sefâin İdaresi'nin bu işi yapabileceğine dair bir telgraf alındı.¹³¹

Bunun gibi çeşitli girişimler sonunda İtalyan şirketinin kazanmış olduğu ihale geçersiz kılındı. Yeniden bir ihale yapılarak taşıma işi bu defa Seyr-i Sefâin İdaresi ile Türk Vapurcular Birliği'ne bırakıldı.¹³²

Mustafa Necati Bey TBMM'de 3 Aralık 1923'de yapmış olduğu konuşmada konuyla ilgili olarak şu değerlendirmede bulundu: *“Efendim, Seyr-i Sefâin İdaresi'ne 600.000 lira verilmek için teklifatta bulunmuştuk. Bu, Muvazene Maliye Encümeni'nce kabul edildi. Bugün bunun müstacelen müzakere edilmesini rica edeceğim. Efendim arz edeyim: Seyr-i Sefâin İdaresi vapur olmak mecburiyetinde bulunuyor. Mevcut parasına ilaveten gelecek kardeşlerimize sarf olunmak üzere verilen paradan 250.000lirayı bendeniz vekâlet bütçesinden Seyr-i Sefâin İdaresine verdim. 600.000 lira ile vapur almak mecburiyetindedirler. Çünkü sevkiyat ve nakliyat başladığı için müstaceldir ve bunu Seyr-i Sefâin İdaresiyle milli şirketlerle yapmak istiyoruz. Onun için bu kanun bugün müzakeresiyle derhal vapur almak hususunun teminini rica ederim”*.¹³³ Türkiye'ye gelecek olan göçmenlerin Türk vapur şirketleriyle taşınmalarına yönelik istek kabul edilmiş ve 600.000 liranın Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne verilmesi kabul edilmiştir.¹³⁴

Mustafa Necati Bey, mübadele, imar ve iskân işlerinin ülkenin hayati meselesi olduğunu ifade etmiş ve göçmenlerin nakilleriyle ilgili şunları dile getirmiştir: *“Nakliyatı doğrudan vapurlarımızla yapmaya başladık. Milli vapurlarımızın sahipleri asgari fiyatla taşıma yapacak, çocuklardan ücret almayacak %15 indirim yapacak, yardıma muhtaçları ücretsiz taşıyacaklardır. Ayrıca Hilal-i Ahmer memurlarıyla Vekâlet memurlarından da ücret almayacaktır. Muhacir kardeşlerimiz kendi bayrağımız altında kendi vapurlarımızda gelirken, Müslüman ve Türk vapur sahipleri de kendilerine azami kolaylık göstereceklerdir. Bugün vekâlette on yedi kadar Türk Vapuru mevcuttur.”*¹³⁵

Mübadillerin yer değiştirme işine 1923 Kasım'ında başlanacaktı. Vapurla taşımanın nasıl yapılacağına dair bir talimatname hazırlandı. Buna göre taşıma ücretini mübadil, kendisi verecek ancak ekonomik durumu kötü olanların ücretini devlet karşılayacaktı. Hayvan ve eşya için ayrı ücret tarifesı uygulanacaktı. Vapurda yolcuların

¹³¹ Bülent Durgun, **Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Kemal Arı), İzmir, 2006, s.176.

¹³² [http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/\(E.T.03.05.2020\).](http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/(E.T.03.05.2020).), TYN: İhalenin hangi tarihte yapıldığına dair bir bilgiye tarafımızca ulaşılammıştır.

¹³³ TBMMZC., II/4, 1923, s.15-17.

¹³⁴ TBMMZC., II/4, 1923, s.15-17.

¹³⁵ [http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/\(E.T.03.05.2020\)](http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/(E.T.03.05.2020))

dinlenmesi için gerekli şartlar hazırlanacak; tatlı su depoları bulundurulacak, elde edilecek gelirin %20'si Hilal-i Ahmer'e bağışlanacak idi.¹³⁶ “Cumhuriyet” gazetesinin 5 Ocak 1930 tarihli nüshasında yayımlanan bir haberine göre o güne kadar dört yüz altmış üç bin beş yüz otuz dört kişi taşındı¹³⁷

Taşıma yapacak Türk vapurların adları ise Hacıpaşa, Sadıkzade, Sakarya, Rumeli, Bahr-i Cedit, Nilüfer, Dumlupınar, Timsah, Rize, İstanbul, Canik, Sürat, Sulh, Ankara, Kırzade, Salih, Reşit Paşa, İsmet Paşa, Karabiga, Reşadiye, Altay, Arslan, Millet, Cumhuriyet, Mahmudiye, Akdeniz, Türkiye, Kartal, Giresun, Bozkurt, Teşvikiye, Mahmut Şevket Paşa, Ümit, Trabzon, Gülnihal, Gülcemal idi. Türkiye'ye mübadilleri taşıyan gemilerin yolcularını indireceği yer ise İzmir, İstanbul-Tuzla, Tekirdağ, Ayvalık, Mudanya, Samsun, Trabzon, Antalya ve Mersin iskeleleri idi. Her iskelenin yanında karantina merkezleri oluşturulmuştu. 1924'ün Mübadele, İmar ve İskân Vekili Refet (Canitez) Bey'in¹³⁸ verdiği bilgiye göre, yolculuğun başlangıç ve varış noktası arasında ölümler yaşanacaktı. Bu süreçte iki yüz altmış dokuz kişi öldü. Dokuz kişi, vapurdan indirilip misafirhaneye götürülüşünde ve sekiz yüz yetmiş kişi de karantina ya da misafirhanelerde hayatlarını kaybetti.¹³⁹

Mübadilleri Türkiye'ye getirme konusunda Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin rolü büyüktü. Ayrıca Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin oluşturulması ve alınan diğer tedbirler mübadelenin planlı bir şekilde yöneltmek istendiğinin kanıtıdır.

5- Seyr-i Sefâin İdari Teşkilatı'nın Yapılanmasına Yönelik Çıkarılan Kanun (4 Nisan 1925) Doğrultusunda Hazırlanan Hükümet Talimatnamesi (10 Nisan 1925) ve Limanlar Kanunu (20 Nisan 1925)

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nde çağdaş bir anlayışı hakim kılmak için yeni bir yasal düzenlemeye gidilecekti. 4 Nisan 1925'de 597 Sayılı “*Seyr-i Sefâin İdaresinin Suret-i İdaresine Dair Kanun*” bu kapsamda kabul edildi. Buna göre Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Yönetim Kurulu, Genel Müdür dahil yedi kişiden oluşacaktı. Üyelerin dördü Ticaret Vekâleti tarafından belirlenecekti. Bu üyeler diğer iki üyeyi gizli oy usulü ile seçecekti. Bu iki üye denizcilik alanında ihtisas sahibi olmalıydı. Yönetim Kurulu

¹³⁶ <http://www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma/mubadele-gocmenleri-gungor-mazlum/> (E.T. 3.05.2020)

¹³⁷ Cumhuriyet, 5 Ocak 1930, s.2.

¹³⁸ Refet Canitez: 1880 Bursa doğumludur. Osmanlı Mebusan Meclisi'nde II. ve III. Dönem Bursa Mebusluğu, TBMM'de II., III., IV., V. ve VI Dönem Milletvekilliği de yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.315)

¹³⁹ <http://www.pikovamubadilleri.com/?Syf=26&Syf=379818> (E.T. 03.05.2020); İzmir'deki “Karantina” semtinin ismi de buraya indirilen mübadillerden gelmektedir.

Üyeleri, vapur sahibi veya ortağı olmamalıydılar. Bunlar tekrar seçilme hakkına sahiptiler. Başkan ise her yıl yapılan gizli oylama ile belirlenecekti. Kanunun İkinci Maddesi'nde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Yönetim Kurulu'nun görev ve sorumlulukları ifade edilmekteydi: Buna göre yönetim kurulu kurumun yıllık bütçesi, kadrolarının ve acentelerinin belirlenmesinde söz sahibiydi. Bunun dışında bakanlık ve genel müdürlük tarafından yapılacak her türlü öneriyi değerlendirip karara bağlamakla da mükellefti. 3.000 liradan fazla tamirat ve satın alma ile 500 liradan fazla satışlar için denetim, 100 liradan fazla ikramiye için karar yetkisi de yönetim kurulunda idi.¹⁴⁰ Yönetim kurulunun diğer görevleri de şunlardı:¹⁴¹

- a) Yıllık bütçe ile kadroların teftiş ve hazırlanması, acentaların seçimi ve onaylanması.
- b) İç hizmetler için genel müdürlükçe hazırlanacak talimatnamelerin incelenmesi ve uygulanması.
- c) 3000 liradan fazla her türlü satın alma ve sipariş ile bina inşaatı ve yurt dışında yaptırılması gereken vapur tamirâtı için karar vermek.
- d) Genel müdür tarafından teklif edilecek müdür yardımcısını ve şube merkez müdürlerinin tayin veya görevden alınmalarını onaylamak.
- e) Ticaret Vekâleti'nden veya müdüriyetten teklif edilen önemli konuların incelenmesi.

Kanuna göre yönetim kurulu haftada en fazla iki toplantı gerçekleştirebilirdi. Yapılacak tüm harcamalar Sayıştay'dan onaylı olmalıydı. Hazırlanan hesap bilançoları da Ticaret Vekâleti'nce incelenecekti. Aynı Vekâlet, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin her türlü işlemini denetlemeden sorumluydu.¹⁴²

İlgili talimatname ise İcra Vekilleri Heyeti tarafından 10 Nisan 1925'de onaylanarak yürürlüğe girecekti. Buna göre yönetim kurulunun görev süresi dört yıldı. Kurul tarafından alınan bir kararın onaylanması için dört üyenin hazır bulunması yeterliydi. Kararlar, yönetim kurulu defterine kayıt edilirdi. Yönetim Kurulu'na gerekli görüldüğü durumlarda sefer hattı açma veya kapama, navlun¹⁴³ belirleme yetkisi de verilmişti. Ancak kurul üyeleri tek başlarına işletme yönetimine müdahaleden men

¹⁴⁰ **Resmî Gazete**, S.92, (14 Nisan 1925), s.60.

¹⁴¹ **Resmî Gazete**, S.92, (14 Nisan 1925), s.61.

¹⁴² **Resmî Gazete**, S.92, (14 Nisan 1925), s.62.

¹⁴³ Navlun: Taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınacak yük için istenen ücret. (<https://sozluk.gov.tr/>, E.T. 3.11.2020)

edilmişti. Talimatnamede, borçlanma, satın alma ve sipariş denetimi Ticaret Vekâleti'ne verilmekteydi.¹⁴⁴

İcra Vekilleri Heyeti'nin 15 Nisan 1925'de kararlaştırdığı 1816 Sayılı Kararname ile İzmir Limanı'nda yapılacak olan yükleme, boşaltma, kılavuzluk, dalgıçlık ve vapurlara tatlı su dağıtımı işi tekelden yürütülmek istendi. Bu işler Sanayi ve Maadin Bankası¹⁴⁵, Türkiye İş Bankası¹⁴⁶ ve Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ortaklığına bırakıldı.¹⁴⁷

Hükümet uygun gördüğü limanların işletme hakkını kurallara uymak şartı ile özel sektöre de devredebilirdi. 20 Nisan 1925 yılında çıkan 618 Sayılı "*Limanlar Kanunu*" ile bu imtiyaz uygulanmaya başlandı. Bunun mümkün olmadığı hallerde ise sorumluluğu devlet üstlenecekti. Bu kapsamda kanunun Sekizinci Maddesi devreye girecekti. Buna göre hükümete, "*sermayesinin bir kısmını bütçeden vererek limanlarda yükleme, boşaltma, su ve kömür dağıtma işlerini tanzim için, her limanda, hisse senetleri nama muharrer birer Türk Anonim Şirketi kurma özgürlüğü*" verilmişti.¹⁴⁸ Liman işlerinin millileştirilmesi ve düzenlenmesi Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında yapılacak önemli işlerin başında gelmekteydi.¹⁴⁹ Örneği İstanbul Limanı'nda bu maddeye istinaden benzer bir yapılanma söz konusuydu. 17 Ağustos 1925'te Bahri Muamelat Türk Anonim Şirketi kuruldu. Şirketin ortakları Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi, İş Bankası, Sanayi ve Maadin Bankası ve Mavnacılar Şirketi idi.¹⁵⁰ Bu yöntem ile Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi liman işletmeciliğine de başlamış oluyordu. Yine Trabzon ve civarındaki limanların yükleme boşaltma işleri 30 Eylül 1925'te Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi yönetimine bırakıldı.¹⁵¹

Çıkarılan kanunlar ile Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin kurumsal yapısı güçlendirildi. Ayrıca çalışma alanı sadece taşımacılık değil aynı zamanda limanları da kapsadı.

¹⁴⁴ A. Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi**, s.159-160

¹⁴⁵ 19 Nisan 1925 tarihli 633 sayılı kanunla, kurulan banka, 1 Mayıs 1925 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Banka, özel kesim tarafından yeni kurulacak sanayi ve madencilik kuruluşlarına kredi sağlamak, özel kesimle ortaklıklar kurmak ve devlete ait sanayi kuruluşlarını geçici olarak işletmek ve zaman içinde bu kuruluşları özel kesime devretmek amacıyla kurulmuş bir ilk kalkınma bankasıdır. (https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/Türkiye_Sanayi_ve_Maadin_Bankası E.T. 02.06.2021)

¹⁴⁶ Cumhuriyet'in ikinci yılında, ulusal sermayenin oluşturulmasında önem taşıyan bir "milli banka" olarak Gazi Mustafa Kemal'in, 1.000.000 lira sermayesi ile 20 Ağustos 1924 yılında kuruldu. (https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/Türkiye_İş_Bankası E.T. 02.06.2021)

¹⁴⁷ BCA, 30.18.1.1.13.24.10.

¹⁴⁸ **Resmî Gazete**, S.95, (20 Nisan, 1925), s.101-104.

¹⁴⁹ Mehmet Mazak, **Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnaları**, İstanbul, 2012, s.137.

¹⁵⁰ M. Mazak, **Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnaları**, s.144.

¹⁵¹ BCA, 30.18.1.1.16.64.10.

B- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ REHBERİ (1926)

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi 1926'da yolculara ve deniz taşımacılığı sektörü ile ilgilenenler için; genel bilgilerin, limanların, hat ve seferlerin yer aldığı rehberler yayımlamaya başladı. İlk ilk sayı olarak yayımlanan rehber, yüz yetmiş sayfadan oluşmaktadır. Bu ilk sayının Ön kapağı elimizde bulunmamakla birlikte¹⁵² arka kapağında bir hilal ve yıldızın altında çapa demiri ile çerçevelenmiş gemi resmi yer almaktadır. Giriş bölümünde yer alan içindekiler kısmında sırasıyla tarihçe, Seyr-i Sefâin İdaresi'nin verdiği hizmetler, fabrikalar, kömür depoları, vapur hatıra defterlerinden parçalar ve bazı aydınlatıcı bilgiler yer almaktaydı.¹⁵³

İç kapakta ise Mustafa Kemal'in bir fotoğrafı bulunmaktadır. Önsözde her yıl çıkarılması planlanan rehberin ilk sayısının yayımlanmış olduğundan bahsedilmektedir. Ayrıca yayımlanan ilk sayıda bazı eksikliklerin olabileceğine de dikkat çekilmektedir.¹⁵⁴

Bununla birlikte rehberde; gemideki seçkin yolcuların anı ve görüşlerini paylaştığı bir "*hatıra defterinin*" varlığından da bahsedilmektedir. Bunlardan örnekler de verilmektedir. Sadece Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları değil, yabancı tabiiyetinde olanlar da görüş ve anılarını kendi lisanları ile aktarmıştı.¹⁵⁵ Bu durum yapılan işin "*prestijine*" ve kurumsal saygınlığa işaret etmekteydi.

1926'da Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi kurumsal olarak birçok şubeden oluşmaktaydı. Bunlar genel müdürlüğe bağlıydı: Makine, evrak, fabrika, teftiş heyeti, tabiplik, muamelat-ı zatiye, hukuk müşavirliği, muhasebe, levazım, işletme, kılavuzluk ve römorkörlük şubeleri "*birim ağacını*" oluşturmaktaydı.¹⁵⁶

Rehberde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin temel iki amacının bulunduğu bahsedilmektedir. Bu amaçlar: İlk olarak yurt içi seferlerin ve taşımacılığın yapılması idi. Eğer bu amaç tam anlamı ile gerçekleştirilirse ikinci amaç yani yurt dışı taşımacılığı ve seferleri başlatılacaktı.¹⁵⁷ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi'nde vermiş olduğu hizmetleri dört ana başlıkta toplanmaktadır: Civar Kıyılara Nakliyat (Sevahil-i Mütacavire); Yakın Limanlara Nakliyat (Sevahil-i Karibe); Uzak Limanlara Nakliyat

¹⁵² Tez Yazarının Notu (TYN) Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu'ndan edindiğimiz 1926 tarihli Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi'nin ön kapağı bulunmamaktadır.

¹⁵³ TSSİR., 1926, s.3.

¹⁵⁴ TSSİR., 1926, s.4-5.

¹⁵⁵ TSSİR., 1926, s.147-162.

¹⁵⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet salnamesi 1925-1926, İstanbul, 1926, s.267-268.

¹⁵⁷ TSSİR., 1926, s.10.

(Sevahil-i Baide); Kılavuzluk ve Römorkörlük hizmetleridir.¹⁵⁸ Rehber bu hizmetleri yolcu nakliyatı, eşya nakliyatı ve hayvan nakliyatı alanları ile açıklamaya çalışmaktadır.

I- Civar Kıyılara Nakliyat (Sevahil-i Mütacavire)

Civar kıyı taşımacılığında İstanbul ve yakın limanlardan yapılacak taşımacılığa değinilmektedir. Bu hat şöyle idi: Pendik-Galata Köprüsü-Yeşilköy ve Adalar. Bununla birlikte hat boyunca üç mıntıka mevcuttu.

Birinci Mıntıka: Kumkapı, Yeni kapı, Samatya, Haydarpaşa, Kadıköy, Moda Kalamış iskeleleri; İkinci Mıntıka: Bakırköy, Yeşilköy, Caddebostan, Bostancı, Kınalıada, Burgaz Adası; Üçüncü Mıntıka: Maltepe, Kartal, Pendik, Heybeliada, Büyükkada'dan ibaretti.¹⁵⁹ Civar limanlardan insan, hayvan ve eşya nakliyatını düzenli bir şekilde gerçekleştirmek için 1925'de "*Sevahil-i Mütacavire Sermemurluğu*" oluşturuldu.¹⁶⁰

Rehberde Ticaret Vekâleti'nin 23 Mayıs 1925 tarihli bir talimatnamesine de yer verilmektedir. Buna göre göre talimatname sadece İstanbul Limanı için geçerliydi.¹⁶¹ Altı yaşından küçük çocuklardan ücret alınmazken altı ile on yaş aralığı çocuklar için yarım bilet ücreti, on yaşından büyükler için ise tam bilet ücreti alınacaktı. Ayrıca resmi üniformalı devlet memurları da yarım bilet ücrete tabi idi. Talimatnamede belirtilen bir diğer konu ise 2.500 kuruşa kadar maaş alan devlet memurları yanlarında; çalıştıkları daireler ve Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin mührünü taşıyan abonman defterlerini bulunduruyor ise yarım ücret alınacak idi. Vazife gereği seyahatte olan üniformalı askerlerin, amirleri tarafından mühürlenmiş görev belgeleri beraberlerinde ise ücretten muaf tutulacaklardı. Öğrenciler Seyr-i Sefâin merkezinden abonman kartı edinirse indirimden faydalanabilecekti. Üniformalı Dar-ül Eytam, Darüşşafaka ve askeri mektep öğrencileri ile ordu mensupları ikinci mevkide seyahat etme şartıyla askeri tarifeyle tabiydiler.¹⁶²

İlgili talimatnamede gece seferlerinin de olduğu anlaşılmaktadır. Saat 22:00 den sonra yapılan seferler gece seferleri olarak belirlenmiş ve öğrencilerin bu saatte öğrenci tarifesiyle faydalanamayacağı da kararlaştırılmıştır. Ayrıca kurallara uymayanlar için çeşitli cezalar da yer almaktadır. Örneğin biletsiz binış yapanlar yakalanmaları

¹⁵⁸ TSSİR., 1926, s.13.

¹⁵⁹ E. Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, s.186.

¹⁶⁰ TSSİR., 1926, s.23

¹⁶¹ TSSİR., 1926, s.17.

¹⁶² TSSİR., 1926, s.18.

durumunda hangi iskeleden bindiğine bakılmaksızın tam biletin iki katı ücret ödemeye mecburdular. Elindeki biletin mevkiinden üst bir mevkiye geçen yolcular yakalanmaları halinde iki mevkiinin biletleri arasındaki farkın iki katını ödemek zorundaydılar.¹⁶³

Talimatnamenin sonunda memurlar için de ayrı bir kısım yer almaktadır. Buna göre memurun abonman kartında fotoğrafının bulunması şarttı. Fotoğrafsız abonman kartlarının kullanılması durumunda kullanan memura bir daha abonmanlık verilmeyecekti. Memurların abonmanları şahsiydi ve başka bir kimsenin kullanması da yasaklanmıştı. Abonman kartını kaybedenin ise mektupla ya da bizzat başmüdürlüğe müracaatı gerekmektedir.¹⁶⁴ Bu talimatname ile devlet memurlarına da bir düzenleme getirildi.

Öğrencilere mahsus abonman biletlerine de düzenlemeler getirilmişti. Öğrenciler abonman kart alabilmek için *paso*¹⁶⁵ ile Seyri Sefâin İdaresine başvurmalıydılar. Öğrencilerden abonman kart alanların kartlarının bir yüzünde fotoğraflarının ve Seyr-i Sefâin idaresinin mührünün bulunması şarttı. Abonman kartının diğer yüzünde ise gittiği okulun adı, okul numarası, adı, paso numarası ve kullandığı iskele adının yazılı olması gerekmektedir. Aynı zaman da okula devam eden öğrencilerin günde iki defa kullanım hakkı vardı. Abonman kartını kaybeden öğrenciye süresi dolmadan başka bir abonman verilmeyecekti. Öğrenci abonman kartı da şahsiydi ve başka bir kimse tarafından kullanılması yasaktı. Abonman kartından yazan iskeleden başka bir iskeleden binen öğrenci tam bilet parası vermeye mecburdu ve öğrencinin abonmanlığı sonlandırılarak pasosu iade edilmeyecekti.¹⁶⁶

Talimatnamede vapurların sisli, tipili, rüzgârlı günlerde yolcu güvenliği için çalışmayacağı belirtilmektedir. Yolcuların her zaman “*gemi süvarisi*”¹⁶⁷ ve çalışanların uyarılarını dikkate almaya mecburdular. Kaptan, memur ve gemi hizmetlileri görevlerini yerine getirdiği esnada sözlü ya da fiili müdahale etmek kesinlikle yasaktı. Ayrıca kaptan mevkiine kaptana yardımcı memurdan başkası da çıkamazdı. Gemilerin alt kat ve salonlarında sigara içilmesi de yasaktı. Gemi de yiyecek ve içeceğin satıldığı fiyatlarının da belirli bir ölçüte göre belirlenmesi istenmekteydi.¹⁶⁸

¹⁶³ TSSİR., 1926, s.19.

¹⁶⁴ TSSİR., 1926, s.21.

¹⁶⁵ Bir kimsenin, herhangi bir ücretin bütününden veya bir bölümünden muaf tutulduğunu gösteren belge. (<https://sozluk.gov.tr>, E.T. 07.04.2020).

¹⁶⁶ TSSİR., 1926, s.23.

¹⁶⁷ Denize açılan bir gemiyi sevk ve idare eden, seferin emniyetle yürütülmesini sağlayan kişi(https://tr.wiktionary.org/wiki/gemi_süvarisi, E.T. 07.04.2020.).

¹⁶⁸ TSSİR., 1926, s.21.

Eşya nakliyatında ise eşyaların belirli günlerde taşınacağı anlaşılmaktadır. Taşınacak eşyalarla ilgili ücretler ise iskelelere asılı idi. Talimatnameye göre nakliye ücretleri peşin olarak alınmakla beraber ücret listesinde belirtilmeyen eşyanın ücreti ise iskeledeki memurun takdirine bırakılmıştır. Orduya ait eşyaların naklinde ise eğer resmi bir evrak var ise yarım ücret alınmakta idi. İnek, at, koyun gibi hayvanlar ve binek araçlar da belirli günlerde nakliyata kabul edilmekteydi. Vapurlarda teneke içerisinde kapalı petrol dışında yanıcı özellikteki katı ve sıvı maddeler nakil için kabul edilmemekteydi. Elde götürülebilecek kadar hafif ve boyu altmış santimi geçmeyen eşyalardan ücret talep edilmemekteydi. Ücretini ödemediği gemilere eşya yükleyenlerden ise iki katı ücret alınacağı belirtilmektedir.¹⁶⁹

Yukarıda da ifade edildiği üzere Ticaret Vekâleti'nin 23 Mayıs 1925 tarihli talimatnamesinde; vapurlarda çeşitli mevki ve ücret tarifelerinin olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca yetimler ve Darüşşafaka öğrencilerine indirim yapılması Seyr-i Sefâin İdaresi'nin sosyal devlet anlayışına göre hizmet verildiğini de göstermektedir. Olumsuz hava şartlarında gemi seferlerinin yapılması, yolcuların ortak kullanım alanlarında sigara içmenin yasaklanması ile yolcu güvenliği sağlanmak istenmektedir.

II- Yakın Limanlara Nakliyat (Sevahil-i Karibe)

1926 tarihli Seyr-i Sefâin Rehberi'ne göre yakın limanlara nakliyat (Sevahil-i Karibe) ise Marmara havzası, Bartın ve Edremit ile sınırlıydı. Hat oluşumu buna göre belirlenmişti. İstanbul-İzmit, İstanbul-Mudanya, İstanbul-Bandırma, İstanbul-Tekirdağ, İstanbul-Kara Biga, İstanbul-İzmir, İstanbul-Bartın güzergâhları vapurlar için izlenecek hatlar idi.¹⁷⁰

Bu kapsamda görev alacak gemilerde üç adet mevki bulunmaktaydı: Birinci, ikinci ve *güverte*.¹⁷¹ Bu mevkilerin fiyatları konforlarına göre belirlenmekteydi. İstanbul'dan İzmir'e giden bir yolcu birinci mevkide seyahat ediyorsa 1500 kuruş, ikinci mevkide 1000 kuruş, güvertede 500 kuruş ödemeliydi.¹⁷²

Rehberde vapurların hangi limandan saat kaçta kalkacağı ve hangi limana ne zaman varacağına dair bilgilerde yer almaktaydı. Aynı zamanda vapurlar tren hatlarının kalkış saatlerine uygun olmasına özen gösterilmişti. Bunun için acenteden vapur bileti ile

¹⁶⁹ TSSİR., 1926, s.24-27.

¹⁷⁰ TSSİR., 1926, s.27-35.

¹⁷¹ Gemilerde gövde, depo ve kamaraların üzerini kaplayan, sabit, sert malzemelerden inşa edilmiş yüzey (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Güverte>, E.T. 08.04.2020).

¹⁷² TSSİR., 1926, s.35.

beraber tren bileti de alınabiliyordu.¹⁷³ Bu durum bize Seyr-i Sefâin idaresinin diğer kurumlar ile iş birliği içerisinde çalışıldığını göstermektedir. 1926’da yayımlanan Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi’ne göre yakın limanlara gidecek yolcuların ödeyecekleri bilet ücretleri şöyle idi:¹⁷⁴

İstanbul’dan	1. Mevki krş	2. Mevki Krs	Güverte krş
Tekirdağ	300	200	100
Paşa Limanı	500	350	200
Erdek	500	350	200
Bandırma	450	300	150
Yalova	200	150	100
İzmit	250	170	100
Mudanya	250	170	100
Çanakkale	800	600	300
Bozca Ada	1000	700	450
Ayvalık	1500	1000	400
İzmir	1500	1000	500
Zonguldak	1000	700	300
Bartın	1200	800	350
Amasra	1200	800	350
Cide	1400	900	400
İnebolu	1400	1000	500

Tablo 1. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1926’da yayımlanan rehberde göre yakın liman bilet ücretleri.

Seyr-i Sefâin İdaresi vapurlarda farklı fiyatlar ve mevkileri ile toplumun her kesiminin seyahat edebilmesine imkân sağlamaya çalışmıştır. 1920’li yıllarda çalışan bir memurun maaşı¹⁷⁵ ile kıyas yapıldığı zaman bilet fiyatlarının oldukça ucuz olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁷³ TSSİR., 1926, s.36.

¹⁷⁴ TSSİR., 1926, s.38-58.

¹⁷⁵ İsmail Durak Ataay, “Türkiye’de Elli Yıllık Maaş ve Ücret uygulaması”, (<https://arastirmax.com/tr/system/files/dergiler/2057/makaleler/3/1/arastirmax-turkiyede-elli-yillik-maas-ucret-uygulamasi.pdf> E.T. 02.06.2021).

III- Uzak Limanlara Nakliyat (Sevahil-i Baide)

1-Bilet Ücretleri ve Sefer Öncesi Yolcuların Uyması Gereken Kurallar

Uzak limanlara nakliyat (Sevahil-i Baide) ise Karadeniz ve Akdeniz hatlarından ibaretti. Bu hatlarda 1926’da yayımlanan Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi’ne göre yolculardan alınacak ücretler şöyle idi:¹⁷⁶

İstanbul’dan	1. Mevki krş	2. Mevki Krş	Güverte krş
İnebolu	1600	1200	500
Sinop	2000	1600	700
Samsun	2500	2000	700
Fatsa	3000	2500	800
Ordu	3000	2500	800
Giresun	3000	2500	800
Tirebolu	3000	2500	800
Trabzon	3000	2500	800
Of / Sürmene	3250	2750	900
Rize	3250	2750	900
Hopa	3750	3000	900
Batum	4000	3000	1000
Çeşme	2500	1750	750
Kuşadası	2500	1750	750
Bodrum	2750	1800	750
Rodos	3000	2000	750
Fethiye	3000	2000	800
Antalya	3500	2500	1000
Alanya	3500	2500	1000
Silifke	4000	2750	1200
Mersin	4000	2750	1200
Payas	4500	3000	1200

Tablo 2. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1926’da yayımlanan rehberde göre uzak liman bilet ücretleri.

¹⁷⁶ TSSİR., 1926, s.38-58.

Rehberde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin sorumlulukları da açıkça belirtilmektedir. Buna göre kurum nakliyat ve her türlü işlemlerini Deniz Ticaret Kanunu'na göre gerçekleştirmektedir. Seferler belirli bir programa tabiydi. Yaz ve kış saati uygulamasından dolayı seferler farklılık göstermekteydi. Ayrıca vapurların seyir ve sefer programları, değişen hat ve iskele isimleri de haftalık olarak gazetelerde ilan edilmekteydi.¹⁷⁷

Yolcu, eşya ve hayvan taşımacılığında uygulanacak kurallar rehberde açık ve anlaşılır bir şekilde belirtilmektedir. Aktarma yapan yolcular birinci ve ikinci binişleri için yeni bilet almak mecburiyetindeydi. Gidiş-dönüş bileti alan yolculara ise %10 indirim yapılmaktaydı. Dönüş için alınan biletlerin süresi ise kırk beş gün idi. Biletler kişiye özeldi ve devredilmesi yasaktı.¹⁷⁸

Kamara yolculuklarının ücreti de tam biletle aynı idi. Kamaralarda mevcut bulunan yataklar numaralandırılmıştı. Askeri tarifieden yararlanmak isteyenlerin ise ya askeri makamdan alınmış bir ibraz kâğıdı olması ya da üzerinde askeri üniforma olması gerekmektedir. Teğmenden yüzbaşı rütbesine kadar olan subaylara ikinci mevki kamara biletleri verilirken, binbaşı ve daha yüksek rütbedekilere ise birinci mevki bileti kesilmekteydi. Başçavuşa kadar olan rütbeler ise güverteden faydalanabilecekti.¹⁷⁹

Öğretmen ve öğrenciler bağlı oldukları okul idareleri veya milli eğitim müdürlüklerinden alacakları fotoğraflı belgeler ile güverte biletlerinden %50, ikinci mevki kamaralarda ise %25 indirimden ve “mektepli tarifesi” yaralanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca on yaşından büyük çocuklara ebeveynleri veya vasilerinin izni olmadan bilet satılmaması kural gereği idi.¹⁸⁰

Yolcular gemiye binmeden önce bazı kurallara uymak zorundaydılar. Örneğin yolcular dört veya beş saat önceden gemiye alınmayacaklardı. Silahı olanlar ise bunları makbuz karşılığında gemi memuruna teslim etmeliydi.¹⁸¹ Bu durum bize gemilerde yolculuk öncesi çeşitli güvenlik önlemlerinin alındığını ve seyahat güvenliğinin sağlanmaya çalışıldığının göstermektedir.

Rehberde seyahat sırasında da kamara yolcularına çeşitli kurallar getirilmiştir. Kamara yolcuları kendilerine tahsis edilen yatakları kabul etmeye mecburdular. Her

¹⁷⁷ TSSİR., 1926, s.61.

¹⁷⁸ TSSİR., 1926, s.63-66.

¹⁷⁹ TSSİR., 1926, s.66-68.

¹⁸⁰ TSSİR., 1926, s.69-71.

¹⁸¹ TSSİR., 1926, s.76.

yolcu yanına en fazla 70 kilo eşya alabilirdi ve fazlası havale eşyası kabul edildiğinden beraberinde götürmesi yasak idi. Eşyaları kamarotlar¹⁸² kamaraya taşımakla sorumlu idi. Köpeklerin gemiye alınması, kamara eşyalarının salona veya güvertelere çıkarılması da engellenmekteydi. Ayrıca genel görgü kurallarına uyulması, uygun kıyafetler ile salona girilmesi, yüksek sesle konuşulması ve sigara içilmemesi gibi kurallar bulunmaktaydı¹⁸³. Bu kuralların varlığı bizde Seyr-i Sefâin İdaresi'nin medeni bir kurum olduğunu ve medeni bir topluma hizmet verdiğini göstermektedir.

2- Yolculukta Yemek Düzeni

Belirli saatlerde yemek servisi yapılmaktaydı. Gemilerde dört öğün yemek hizmeti verilmekteydi. Bu arada yemek saatlerinin yolculara zil çalınarak duyurulduğunu burada ifade etmeliyiz. İlk zil yemekten 10 dakika önce, ikinci zil ise yemek saatinde çalınarak yolculara bildirimde bulunuluyordu. Kahvaltı saat 07:00 ile 08:30 arasında, öğle yemeği saat 12:00 de, ara öğün 16:00 ile 17:00 arasında ve akşam yemeği de saat 20:00 da verilmekteydi. Yemeklerin yemek salonunda yenilmesi mecburi idi. Ancak herhangi bir mazereti olanlar kamarasında yiyebilirdi. Yukarıdaki yemek saatleri kış saatine göre idi ve yaz saati uygulamasına geçildiğinde ise bir saat öne çekilmekteydi.¹⁸⁴ Yemek hizmetinden faydalanan yolcular ek hesap pusulası almakta ve bunlar üzerinden ücretini ödemekteydi.¹⁸⁵ Mevkilere göre yiyecek çeşitleri ve fiyatlarına da basılı rehberlerde yer verilmekteydi. Birinci mevki ve ikinci mevki yemek çeşitleri ile ücretleri arasında farklılıklar yer almaktaydı.¹⁸⁶ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin her bütçeye uygun hizmet vermeye çalıştığı görülmektedir.

Sabah kahvaltısı birinci mevkide 55 kuruş iken ikincide 45 kuruş idi. Öğle ve akşam yemeği birinci mevkide 150 kuruş, ikincide 120 kuruş olarak belirlenmişti. Kahvaltıda; yumurta, reçel, peynir, çay, kahve, sütlü çay, kahve, ekmek, bisküvi ve kakao verilmekteydi. Öğle ve akşam yemekleri tabldot suretinde verilmekteydi ve zengin bir içeriğe sahipti. Et, balık, omlet, salata, pilav, makarna, börek, tatlı, meyve ve kahve öğle ve akşam menüsünü oluşturuyordu. Ayrıca ikindi de ise ara öğün olarak kahvaltı

¹⁸²Yolcu gemilerinde yolcuların hizmetine bakan görevli. (<https://www.denizdekiler.com/index.php/tr/356-gemide-yasam/648-kamarot.html>, E.T. 12.04.2020).

¹⁸³ TSSİR., 1926, s.76-79.

¹⁸⁴ TSSİR., 1926, s.80-84.

¹⁸⁵ TSSİR., 1926, s.85.

¹⁸⁶ TSSİR., 1926, s.86.

veriliyordu. Bu menünün fiyatı ise birinci mevkide 55 kuruş iken ikinci mevkide 40 kuruştı.¹⁸⁷

1926 rehberinde menü dışında bazı yiyecek ve içeceklerin fiyatları ise birinci ve ikinci mevkiler için aynıydı. Fiyatlar aşağıda ifade edildiği gibi belirlenmişti.¹⁸⁸

Ürün	Fiyat (krş)	Ürün	Fiyat (krş)
Pasta	10	Çay	10
Reçel	20	Kahve	10
Sahanda	30	Soda	20
Yumurta			
Yerli Peynir	20	Gazoz	20
Avrupa Peynirleri	30	Fransız Şarabı	300
Turşu	20	Votka	20
Ançüz	20	Konyak	20
Omlet	30	Viski	100
Sardalya	20	Limonata	20
Tereyağı	20	Şampanya	1200
Havyar	80	Likör	50
Sıcak Mezeler	30	Bira	50

Tablo 3. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1926'da yayımlanan rehberde göre vapurlarda yiyecek-içecek ücretleri.

Gemilerde sağlık sorunları da düşünüldüğü ve bunula ilgili düzenlemelerinde yapıldığı anlaşılmaktadır. Herhangi bir hastalık durumu olursa gemi doktoru hastaya müdahale edecekti. Karantina durumlarında ise yolcular kurallara uyma mecburiyetindeydi.¹⁸⁹

Hizmetli personelin yolculardan bahşiş talep etmesi yasaktı. Yolcuların olası şikâyetlerini ikinci kaptana bildirmeleri kural gereği idi.¹⁹⁰

¹⁸⁷ TSSİR., 1926, s.86.

¹⁸⁸ TSSİR., 1926, s.86-87.

¹⁸⁹ TSSİR., 1926, s.92.

¹⁹⁰ TSSİR., 1926, s.94.

3- Eşya ve Hayvan Nakliyatı

Eşya nâkili de 1926 rehberinde detaylı olarak anlatılmaktadır. Bagaj hariç geri kalan eşyalar “*değerli ve değersiz*” olarak iki kısma ayrılmaktaydı. İlgili kısımda da ifade edildiği üzere kamara yolcuları ise 70 kilo eşyayı yanına ücretsiz alabilmekteydiler. Buna ek olarak güverte yolcuları ise beraberlerinde en fazla 50 kiloyu bu kapsamda alabilirdi. Anlaşılacağı üzere bunlar “*bagaj eşyası*” olarak sayılmaktaydı. Fazlası ise ağırlığı üzerinden “*nakil eşyası*” olarak kabul edilmekteydi. Yiyecek ve çabuk bozulabilen şeyler “*bagaj eşyası*” olarak kabul edilmemekteydi.¹⁹¹

Her türlü para, mücevherat, altın, gümüş, antika eşyalar, nadir kitaplar, tablolar ve arkeolojik eserler “*kıymetli eşya*” olarak kabul edilmekte idi. Kıymetli eşyanın teslimi sırasında ona ait bütün bilgilerin verilmesi gerekmekteydi. Hatta buna taşındığı bavulun markası da dâhil idi. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından hazırlanan rehberde “*kıymetli eşyaların*” konşimento¹⁹² ile gemide teslim alınması ve yine gemide teslim edilmesi gerekliliği ifade edilmektedir. Eşyanın nakli sırasında karşılaşılabilecek sorunlardan doğacak zarardan da Seyr-i Sefâin İdaresi’nin sorumlu olmayacağı vurgulanmaktadır.¹⁹³

Hayvan taşımacılığı da yapılan gemilerde hayvanların sadece su ihtiyacı idareye ait iken yem ve bakım ücretleri sahibine aitti. Kanatlı hayvanların ise kafeste muhafaza edilmesi mecburi idi.¹⁹⁴

4- Gemiler, Acenteler ve Sefer Esnasında Düzen

Bu kuralların yanı sıra Seyr-i Sefâin İdaresi’nin hazırladığı rehberde gemilerin uzunlukları, planları, salon ve kamaralardan oluşan görseller, hatıra defterlerinden örneklere de yer verilmekteydi. Gemiler özelliklerine göre birinci, ikinci ve üçüncü sınıf olmak üzere ayrılmıştı. Gemilerin isimleri, tonajları ve mürettebatlarının isim ve fotoğrafları da adı geçen rehberde geçmekteydi.¹⁹⁵

Birinci sınıf gemiler: Gül Cemal, Akdeniz, Karadeniz, Reşid Paşa, Cumhuriyet, Kızılırmak ve Mahmut Şevket Paşa; ikinci sınıf gemiler Gül Nihal, Zonguldak, Mersin,

¹⁹¹ TSSİR., 1926, s.96.

¹⁹² Tasıma senedi olarak da bilinen, üzerinde yükleyici, alıcı, ihbar mercii bilgileri basta olmak üzere söz konusu ticari işlemle ilgili her türlü bilginin yer aldığı kıymetli evraktır. (<http://www.emngumruk.com/dis-ticarete-giris/guemruekleme-terimleri/konsimento-nedir> E.T. 23.04.2020)

¹⁹³ TSSİR., 1926, s.97-98.

¹⁹⁴ TSSİR., 1926, s.102.

¹⁹⁵ TSSİR., 1926, s.104.

Çanakkale, Marmara ve Antalya; üçüncü sınıf gemiler ise Kocaeli, Alemdar, Mir Ali Nazım Bey, Gelibolu, Nimet, Yüzbaşı Murat Bey ismini taşımaktaydı.¹⁹⁶

Civar kıyılara sefer gerçekleştiren ve İstanbul hattında çalışan vapur ve motorların da isimlerine rehberde yer verilmektedir: Gazi Bey, Moda, Burgazada, Büyükada, Kınalıada, Maltepe, Pendik, Halep, Bağdat, Neveser, Basra, İhsan, Fenerbahçe ve Haydar Paşa bu kapsamda yer alan gemilerdi.¹⁹⁷

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin rehberinde idareye ait acente, adres ve sorumlu kişilerin isimleri de bildirilmektedir. İdarenin; İstanbul merkez, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde önemli liman ve iskelelerinde acenteleri bulunmaktaydı.¹⁹⁸ Bu dağılımdan Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi geniş bir ulaşım ağına erişmeyi kendine hedef edindiğini anlamaktayız.

Sefere çıkan gemilerden ise yılda bir kere olmak şartıyla vergi ve ücret alınmaktaydı. 1926 rehberine göre fener, karantina, tahlisiye, şamandıra, rıhtım ve kılavuzluk hizmetleri bu kapsamda idi.¹⁹⁹

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi verilerinde sağlık kontrolleri ve hasta olup tedavi gören yolcuların istatistiki bilgilerinden de bahsedilmektedir. Ayrıca Seyr-i Sefâin İdaresi çalışan memur ve işçilerinin sağlık durumlarını da yakından takip etmekteydi. Gerekli hallerde tahliller yapılmakta olduğunu da burada belirtmeliyiz. Seyr-i Sefâin İdaresi'nin biri İstanbul'da diğeri de Kadıköy İskelesi'nde olmak üzere sıhhi imdat merkezleri bulunmaktaydı. Ayrıca Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresine ait eczane ve kimyahane yani laboratuvarın var olduğu da bir vakadır. Bunların dışında birinci sınıf gemilerde eczane var iken diğer gemilerde ise ecza dolaplarının mevcut olduğunu da rehberden öğrenmekteyiz.²⁰⁰ Bu durum bize Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin hem çalışanlarının hem de yolcularının sağlığını koruma konusundaki hassasiyetini göstermesi bakımından oldukça önemlidir.

IV- Fabrika-Havuzlar ve Depolar

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi bünyesinde kurulan fabrikalar hem mesleki eğitim hem de gemi bakımı için kurulmuştu. Kullanımda olan gemilerin tamamı 1926 itibarıyla “ikinci el” idi. Bundan dolayı sık sık tamir gerektirmekteydi. Tamir işlerinin yapabilmek

¹⁹⁶ TSSİR., 1926, s.104-109.

¹⁹⁷ TSSİR., 1926, s.109.

¹⁹⁸ TSSİR., 1926, s.113-116.

¹⁹⁹ TSSİR., 1926, s.117.

²⁰⁰ TSSİR., 1926, s.119-122.

için iyileştirilen fabrikalar, henüz tam kapasiteye sahip olmamasına rağmen faaliyete başlatılmıştı. Bunun bir sonucu olarak bakım ve onarım sürecini tamamlamış olan Memduh Şevket Paşa Gemisi'ne ait fotoğraflara Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin yayım organlarında sıkça yer verilmişti.²⁰¹Anlaşılabacağı üzere kurum tamir ve tadilat işlerini oldukça önemsemiş ve gemilerin sorunsuz bir halde sefer yapabilmesi için çaba göstermişti.

Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından yayımlanan rehberde gemilerin kullandığı kömürlerin Zonguldak'tan alındığı ve İstanbul'daki iki depoda muhafaza edildiği belirtilmektedir. Depolardan biri Ortaköy diğeri ise Kasımpaşa'da idi. İstanbul-İzmir-Mersin hattında çalışan gemilerin kömürsüz kalmaması için kurumun İzmir'de de bir ihtiyat deposu bulundurmaktaydı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Zonguldak'tan gelen kömürü depolara; buradan da gemilere aktarmak için vinç alımı da gerçekleştirilmişti. Depolardan gemilere kömürü çekebilmek için kuruma ait mavnalar²⁰² kullanılmaktaydı. Kömürü taşımak için Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne ait on adet mavna ve iki adet ise kömür vapuru bulunmaktaydı.²⁰³

V- Kılavuzluk ve Römorkörlük Hizmetleri

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi, kılavuzluk ve römorkörlük hizmetlerini 6 Eylül 1914'de yayımlanan bir nizamname ile üstlenmişti. Buna göre Akdeniz, Karadeniz, Boğazlar ve İstanbul'daki limanların kılavuzluk ve römorkörlük hizmetleri kuruma aitti. 500 grostondan büyük olan gemiler kılavuzluk hizmeti almaya mecbur idiler. 2000 ile 4000 grostona kadar olan gemilerin pervane tarafında bir römorkör olacaktı. 4000 grostondan fazla olan gemilerin ise biri "*pervane*", diğeri "*kıç*" kısmında olmak üzere iki römorkör bulunacaktı. Yelkenli gemiler de boğazlardan geçerken römorkör hizmeti almaya mecbur idi.²⁰⁴

Kılavuzluk ve römorkörlük hizmetlerinin ücretleri 2 Ocak 1923 tarihli bir tarifename ile belirlendi. Liman, köprü ve boğazlarda alınan ücretlerde de gemi tonajlarına göre farklılıklar bulunmaktaydı. 3000 grostona kadar olan gemilerden liman kılavuzluğuna 10 lira, boğaz kılavuzluğuna ise 15 lira alınmaktaydı. Ücret tarifesi

²⁰¹ TSSİR., 1926, s.123-132.

²⁰² Limanlarda kıyı ile gemiler arasında yük taşımakta kullanılan büyük kayık, güvertesiz tekne. (<http://www.lugatim.com/s/mavna>, E.T. 26.04.2020)

²⁰³ TSSİR., 1926, s.134-136.

²⁰⁴ TSSİR., 1926, s.134-136.; s.137-141.

boğazlarda da farklılık arz etmekteydi. Ayrıca gemilerin demir atması durumunda bağlama ve çözme ücreti de alınmaktaydı.²⁰⁵

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne ait olan römorkör isimleri de rehberde yer almaktadır. Bunlar; Gayret, Kudret, Kartal, Gâzal, Hizmet, Tekirdağ, Rağbet, Akbaş ve Nil römorkörleri idi. 1926 Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi'ne göre kılavuzluk ve römorkörlük ücretleri Türk lirası cinsinden şöyleydi:²⁰⁶

Groston'a göre gemiler	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
Mevkii								
Çanakkale'den gidiş	20	30	35	40	45	50	55	60
Çanakkale dönüş	10	20	30	40	45	50	55	60
İstanbul Limanı'na giriş	10	12	14	16	18	20	22	24
İstanbul Liman'ından çıkış	10	12	14	16	18	20	22	24
Karadeniz'den gidiş	10	12	14	16	18	20	22	24
Köprüde römorkör alma	40	45	50	55	60	65	70	75

Tablo 4. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1926'da yayımlanan rehberde göre kılavuzluk ve römorkörlük ücretleri.

Ayrıca 1926'da yayımlanan rehberde teknik tanımlara yer verilmekle birlikte küresel boyutta denizcilik ile ilgili önemli güncel istatistiki bilgilere de yer verilmekteydi. Buna göre 1.000.000 grostondan fazla yük taşıyabilen ülkeler de şöyle sıralanmıştı: İngiltere, ABD, Japonya, Fransa, Almaya, İtalya, Hollanda, Norveç, İspanya.²⁰⁷

²⁰⁵ TSSİR., 1926, s.142-143.

²⁰⁶ TSSİR., 1926, s.144.

²⁰⁷ TSSİR., 1926, s.163-168.

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi 1926 rehberinde kurumun işleyiş ve hizmetleri tanıtılmıştı. Verilen bütün hizmetler açıklanırken bilet ücretleri, yemek ücretleri, gemi bilgileri gibi ek bilgilerde verilmişti. verilmekteydi. Yayımlanan ilk rehber olması nedeniyle kurum tanıtımı açısından oldukça önemliydi.

C- KABOTAJ KANUNU’NUN TBMM’DE KABULÜ (1 TEMMUZ 1926) VE YAŞANILAN GELİŞMELER

Kabotaj siyasal ve hukuksal terimdir. Dar anlamıyla, denize kıyısı olan bir ülkede, denizdeki taşıma hakkının kullanılmasıdır. Kabotaj geniş anlamıyla ise bir devletin kendi egemenlik sahası içinde tekelleşmesidir diyebiliriz. Fakat Türkiye’de kabotaj dar manada kullanılarak “deniz kabotajı” olarak anılır. Türkiye’nin yakın tarihinde ‘kabotaj’ terimi adeta denizler ile aynı anlamda sayılmaktadır.²⁰⁸

Lozan Barış Antlaşması’ndan sonra kabotaj hakkının nasıl kullanılacağına dair konular 19 Nisan 1926’da TBMM’nin gündemine geldi. Ticaret Vekili Ali Cenani Bey²⁰⁹ görüşülecek kanunun “müstacelen müzakere” olarak kabul edilmesini genel kurulda başkanlık divanından talep etti. Yaptığı konuşmada; “*Türk limanları arasında nakliyat yapmak milletin hakkıdır. Binaenaleyh bu kanun bu hakkı tespit ediyor. Bu vazifeyi ifa etmek tabiatıyla vapur işletmek isteyen Türklere aittir. Bu arada Seyr-i Sefâin İdaresi de kendisine terettüp eden vazifeyi ifa edecektir. Seyr-i Sefâin İdaresi’ne yeniden iki vapur iştirâ ettik. Zannedersem bir-iki güne kadar İstanbul limanlarına vâsıl olur. Diğer iki vapurun iştirâsı için de müzakere cereyan etmektedir. Ümit ediyoruz ki kanunun Türklere bahşedilmiş ve Türklerin hakkı olarak tespit etmiş olduğu nakliyat-ı bahriyeyi gerek Seyr-i Sefâin İdaresi ve gerek diğer Türk merakibi bahriyesi sahipleri ifa edebilecekler*” diyerek Türk limanları arasında nakliyat yapmanın Türk Halkı için ne anlama geldiğini yaptığı bir durum tespiti ile anlamlandıracaktı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin de üzerine düşen görev ve sorumluluğu, yeni gemilerin satın alımı ile daha da güçlü bir şekilde gerçekleştirebilecekti.²¹⁰

Kabotaj Kanunu “Resmî Gazete” de 29 Nisan 1926’da yayımlanan 815 Sayılı “*Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcra-yı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun*” ile resmîyet kazandı. Kanun’un Birinci

²⁰⁸ Kemal Arı, *İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar*, s.23.

²⁰⁹ Mehmet Ali Cenani: 1872 İstanbul doğumludur. Osmanlı Meclisi Mebusanı I. ve II. Dönem Halep, III. ve IV. Dönem Antep; TBMM’de I., II., ve III. Dönem Gaziantep Milletvekilliği ve Ticaret Bakanlığı yapmıştır. 5.12.1934 tarihinde vefat etmiştir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.95)

²¹⁰ TBMMZC, II/24, Ankara, 1926, s.145.

Madde'si'ne göre; Türkiye'deki limanlarda her türlü nakliyat ve yolcu taşımacılığı Türk şirketlere aitti. Yabancı şirketler sadece Türkiye'ye gelen ve giden yolcu ve eşyayı taşıyabilirdi Denizler, nehirler ve g llerde her türlü taşımacılık ve ticaret hakkı Türkiye'ye aitti. Kanun 1 Temmuz 1926'dan itibaren geçerli olacaktı.²¹¹

Böylece denizcilik ile ilgili önemli faaliyetlerin gerçekleştirilmesi hakkı Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına bırakıldığı anlaşılmaktadır. Karasularda; balıkçılık, s ngercilik, inci ve mercan arayıcılığı, kum ve çakıl toplama işleri, gemi kurtarma, dalgı ılık, kılavuzluk yapacaklar ile deniz araç personellerinin Türkiye Cumhuriyeti uyruklu olması zorunlu idi.²¹²

Gerekirse, imtiyaz vermeden ve geçici olmak şartıyla Türk karasularında yabancı bayraklı kurtarma gemileri kullanılması ile Türk bayraklı kurtarma gemilerinde yabancı uzman ve mürettebat çalıştırılması hükümetin iznine bırakılmıştı.²¹³ Bu dönemde Türk denizcilik şirketlerinin “*tahlisiye*” alanındaki yetersizliği, böyle bir kanun maddesinin hazırlanmasına sebebiyet vermişti. 1926'da Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin İstanbul'daki bazı iskeleleri bakım ve onarıma aldığı ve işletmeye başladığı da bir vakıa idi.²¹⁴

Kabotaj hakkının alınması ile Türk devleti asırlardan beri kaybetmiş olduğu deniz ticareti haklarını da geri almış bulunuyordu. Kabotaj Kanunu adeta Türk denizciliğine “*vurulmuş olan zincirlerin*” kırılması anlamına geliyordu.

D- TÜRKİYE'NİN TANITIMI İÇİN SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN ROLÜ: KARADENİZ VAPURU AVRUPA LİMANLARINDA (12 HAZİRAN-4 EYLÜL 1926)

Ulusal ve uluslararası sergiler, bu faaliyetlere katılan ülkelerin sosyal, kültürel ve siyasi varlıklarıyla ilgili birçok bilgi barındırmaktadır. Sergiler sayesinde sağlanan etkileşim başka alanlarda da devletlerin yakınlaşmasını sağlamaktadır.²¹⁵ Türkiye'nin sergi yapması fikri ilk defa TBMM'de 19 Mart 1925'te Ticaret Vekâleti'nin b t  e görüşmeleri sırasında gündeme geldi. B t  e Kanunu ile ilgili söz alan Kazım Karabekir

²¹¹ Resmi Gazete, S.359, (29 Nisan 1926), s.1311.

²¹² Resmi Gazete, S.359, (29 Nisan 1926), s.1311.

²¹³ Resmi Gazete, S.359, (29 Nisan 1926), s.1311.

²¹⁴ BCA., 30.10.0.0.8.46.6.

²¹⁵ Umut Güleryüz, *Türkiye'de Turizmin Tarihsel Gelişimi*, Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman İsmail Eyyupoğlu), Erzurum, 2021, s.184.

Paşa²¹⁶ Türkiye İktisat Kongresi'nde alınan kararlarının tam anlamıyla uygulanmadığından bahsetti. Daha sonra ise *“sergiler için para çıkartılmıştır. Hâlbuki İktisat Kongresi'nde bizzat göründü ki daimî sergiler, vatan malını göstermek, sevdirmek ve sarf ettirmek için pek lâzımdır. Yer yer böyle sergiler açanlara para vermeli, teşvik etmeli, daimî surette vatan malını teşhir etmelidir. Onun için bu fasıldaki iktisat kongrelerine ait para fazladır. Bilâkis sergilere muavenet lâzımdır”* sözleri ile ülke tanıtımı için gerekli olan bu tür faaliyetlerin desteklenmesi gerektiğini ifade etti. Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, ise bu konu ilgili Avrupa'nın belirli şehirlerinde açılacak altı sergiye katılım için çalışmalar olduğundan bahsetti. Londra'daki tütün sergisi, Türkiye'nin tanıtımı için oldukça önemliydi. Bu amaçla Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği bilgilendirilecekti. Olumlu sonuç alınması halinde İstanbul Ticaret Odası'nın da desteği ile burada iki sergi yeri inşasına başlanılacaktı. Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, Paris'te açılacak olan Güzel Sanatlar Sergisi için de hazırlıkların yapıldığını ve burada bir pavyonun inşa edildiğini belirtti. Lozan ve Leipzig'de açılacak iki panayıra da katılmak istendiğini belirtti.²¹⁷

Ali Cenani Bey, sergisi için bütçeye konulan 15.000 yetersiz buldu, sergi için daha yüksek meblağlara ihtiyaç duyulduğunu vurguladı. Sergi için şu değerlendirmede bulundu: *“Bir ticaret sergisini meydana getirmek kolay bir şey değildir. Bunun yerine bir seyyar sergi teşkilini düşündüm. Belki ekser arkadaşlarımızın hatırına gelir. Ruslar, bundan on beş sene evvel bir seyyar sergi tertip etmişlerdi. İstanbul'a ve Akdeniz'in meşhur limanlarına göndermişlerdi. Bir vapur içinde mahsulât ve masnuatı dahiliyeyi birleştirerek içinde tüccarları da ihtiva etmek üzere gelen bu Rus sergisi İstanbul'da beş, on gün kaldı ve Avrupa'nın limanlarına giderek muhtevi olduğu eşyayı teşhir etti. Bendeniz de düşünüyorum ki Seyr-i Sefâin'den bir vapur alalım. Meselâ Karadeniz Vapuru'nu düşündüm. Bunun içinde yüz otuz yatak vardır. Tüccarlarımızdan yüz otuz kişiyi alabilir. Ambarlarında elektrik tertibatı yaparak bir meşher haline koyabiliriz. Bütün mahsulâtımızı ve masnuatımızı bu vapurda sergi halinde gösterebiliriz”*. TBMM'de görüşmenin yapıldığı 19 Mart 1925'te yapılan oylamada *“Ticaret sergi ve*

²¹⁶ Kazım Karabekir (1882-1948) İstanbul'da doğmuştur. Erkân-ı Harbiye'den mezundur. I. Dönem Edirne II., V., VI., VII. ve VIII. Dönem İstanbul Milletvekilidir. 17 Kasım 1924'te Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası kurucuları arasında yer aldı ve partinin genel başkanı oldu. Kâzım Karabekir, 1926'da Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'e düzenlenen suikastı girişimi ile ilgili olarak tutuklandı. İstiklal Mahkemesi'nde yargılandı ve beraat etti. Önemli bir Askeri başarılarla imza atan Karabekir Paşa Kırmızı-Yeşil Şeritli İstiklâl Madalyası sahibidir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.475)

²¹⁷ TBMMZC, II/16, s.34-38.

*meşher ve müzelerine, tütün ve sanayi tezyiniye sergilerine muavenet ve seyyar sergi masrafları faslının yekunu” olarak 89.450 liralık bir ödenek kabul edildi.*²¹⁸

Seyyar sergi konusu bu tarihten on bir ay sonra yeniden gündeme geldi. 28 Şubat 1926’da TBMM’de kabotaj görüşmeleri sırasında Karadeniz Vapuru’nun Avrupa limanlarını ziyaret ederek sergi düzenlemesi bir defa daha genel kurulda tartışıldı. Antalya Milletvekili Mehmet Rasih (Kaplan) Bey²¹⁹ böyle bir serginin maliyetli olduğundan bahisle ülkenin bundan daha öncelikli sorunlarının olduğuna dikkat çekti. Rasih Bey Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin Akdeniz’deki küçük iskelelere uğramamasından dolayı oluşan tepkilere değindi. Çiftçinin ürettiği tarım ürünlerinin gemilere yüklenemediğinden dolayı satılamayıp çürüdüğünü, çiftçi ve esnafın büyük zarara uğradığını anlattı. Sorunun çözümü için Seyr-i Sefâin İdaresi’ne ait gemilerin Akdeniz’deki küçük iskelelere de uğramasını istedi.²²⁰ Maliye Vekili Hasan (Saka) Bey²²¹ ise Rasih Bey’in taleplerini gerçekleştirmenin zor olduğunu vurguladı. Ona göre çözüm büyük vapurların küçük iskelelere uğramasından geçmiyordu. Küçük iskelelerden küçük motorlu tekneler aracılığıyla bu ürünlerin toplanıp aktarılması gerekiyordu. Ticaret Vekili Ali Cenani Bey ise yeni vapur almak için yeterli bütçenin olmadığını belirtti.²²²

Bu konuşmalardan sonra seyyar sergi tekrar gündeme geldi. Sergi maliyeti için Hükümet tarafından Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne 100.000 lira ödenmesine karar verildi.²²³ Ayrıca İstanbul Ticaret Odası da 500.000 lira katkıda bulunacaktı.²²⁴ TBMM’deki görüşmelerin ardından seyyar sergi ile ilgili kanun 17 Mart 1926’da “*Resmî Gazete*”de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Sergi gemisinin düzenlemesi ise Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne bırakıldı.²²⁵

Türk ve Türkler algısı, Batı dünyasında tarihsel nedenlerden dolayı hiç de hoş duygular uyandıracak bir anlam ifade etmiyordu. Türkiye’yi yöneten kadro algısı

²¹⁸ TBMMZC, II/16, s.34-38.

²¹⁹ Mehmet Rasih Kaplan (1883-1952) Antalya Akseki doğumludur. Medrese eğitimi almıştır. I., II., III., IV., V., VI.ve VIII. Dönem Antalya, VII. Dönem Kahramanmaraş milletvekili olarak görev yapmıştır.13.11.1952 de vefat etmiştir. (TBMM Albümü 1920-2010, s.416)

²²⁰ TBMMZC, II/22, s.381.

²²¹ Hasan Hüsnü Saka (1885-1960) Trabzon’da doğmuştur. I., II., III., IV., V., VI., VII. ve VIII. Dönem Trabzon Milletvekilidir. II. Saracoğlu ve Recep Peker hükümetlerinde Dışişleri Bakanlığı görevini yaptı. 10 Eylül 1947’de ve 10 Haziran 1948’de kurulan iki hükümette Başbakanlık yaptı., 9 Ocak 1949’de Başbakanlıktan çekildi. (TBMM Albümü 1920-2010, s. 505); *Dünden Bugüne Başbakanlık (1920-2014)*, s.69.)

²²² TBMMZC, II/22, s.385.

²²³ TBMMZC, II/22, s.385.

²²⁴ Celil Bozkurt, “*Türkiye Cumhuriyeti’nin Bir Propaganda ve Tanıtım Hamlesi: 1926 Seyyar Sergi ve Avrupa Seyahati*”, *Belleten*, 83/298, (Aralık-2019), s.1105.

²²⁵ *Resmî Gazete*, S.324, (17 Mart 1926), s.1164-1166.

değiştirmek istiyordu. Türklerin Batıda algılandığı gibi değil de medeni bir millet olduğunu anlatılmak isteniyordu. Türk ürünleri tanıtılırken, konserler ve dans partileri ile modern Türkiye'nin tanıtımı yapılacaktı.²²⁶ Karadeniz Vapuru'nun sergi kapsamında yapacağı tanıtım faaliyetinden sadece ekonomik değil yeni oluşan çağdaş Türkiye'nin bilinirliğine de katkı sunulacaktı. Tütün, çini, bal zeytin, meyveler, tiftik, el işleri, halılar, madenler tanıtılacaktı. Nisan 1926'da Ticaret Vekâleti tarafından yayımlanan Seyyar Sergi Talimat ve Programı ile satılacak ürünler, uğranılacak limanlar ve serginin süresi açıklık kazandı. Sergi üç ay sürecekti. İlgili talimatnameye göre satış işlemlerini halledebilmek için Karadeniz Vapuru'nda İş Bankası şube açacaktı.²²⁷

Talimatnameye göre; Satılacak ürünlerde ismini, tanınırlığını vurgulayan milli etiketler bulunacaktı. Sergilenmek veya satılmak üzere sergiye 3000 liralık eşya veren tüccarlar kamaralarda bedava kalacaklardı. Fakat yemek ücretlerini kendileri karşılayacaktı. 2000 liralık eşya veren tüccarlara %50, 1000 liralık verenlere ise %20 indirim uygulanacaktı.²²⁸

Vapurun idaresi ise Lütfü Kaptan'a verilmişti. Ayrıca Vapurda Riyaset-i Cumhur Orkestrası, sinema ve büfe de olacaktı. Orkestra şefi İstiklal Marşı'nın bestecisi olan Zeki Bey idi. Sergi için oluşturulan kurul titizlikle seçilmişti. Sergi başkanlığını Liman İşletmeleri Genel Müdürü Raufi Manyasizade Bey, İstanbul Ticaret Odasından Galip Bey İstihbarat Müdürü, Coğrafya Encümeni Başkanı Pertev Paşa, Anadolu Ajansı temsilcisi Kemalettin Bey, Protokol Müdiresi yedi dil bilen Samiha Hanım idi. İlk Türk kadın gazetecilerden Bedia Arseven, İlk kadın milletvekillerinden Mebrure Gönenç, Türkiye'nin ilk kadın heykeltıraşlarından Nermin Faruki Hanım, "Akşam" gazetesi temsilcisi Vala Nureddin Bey, demiryolları temsilcisi Eşref Bey, tütün inhisarı mümessili Semih Bey ve Hasan Ecza Deposu sahibi Hasan Bey de vapurda bulunmaktaydı.²²⁹

Karadeniz Vapuru 12 Haziran 1926'da İstanbul'dan hareket etti. 13 Haziran'da Mudanya'ya ulaştı. Mustafa Kemal Paşa'da Mudanya-Bandırma arasındaki mesafede Karadeniz Vapuru'nu ziyaret etti.²³⁰ Karadeniz Vapuru sırası ile Annaba (Cezayir), Barselona (İspanya), Le Havre (Fransa), Londra (İngiltere), Hamburg (Almanya), Stockholm (İsveç), Helsinki (Finlandiya), Petersburg (Rusya), Danzig, Gdynia (Polonya),

²²⁶ Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar*, s.169.

²²⁷ C. Bozkurt, "Türkiye Cumhuriyeti'nin Bir Propaganda ve Tanıtım Hamlesi...", s.1103.

²²⁸ Ufuk Erdem, *Türkiye Cumhuriyeti Kendini Tanıtıyor Yüzer Sergi Avrupa'da*, İstanbul, 2019, s.26-32.

²²⁹ Seyr-i Türkiye Karadeniz Vapuru Belgeseli, NTV, 21 Nisan 2006.

²³⁰ Ufuk Erdem, *Türkiye Cumhuriyeti Kendini Tanıtıyor Yüzer Sergi Avrupa'da*, s.63-65.

Kopenhag (Danimarka), Amsterdam (Hollanda), Anvers (Belçika), Marsilya (Fransa), Cenova (İtalya) ve Napoli (İtalya) limanlarına uğradı. Yaklaşık üç aylık sürenin sonunda 4 Eylül 1926'da Karadeniz Vapuru Türkiye'ye döndü.²³¹ Sergi boyunca toplam masraf 600.000 lira civarında idi. Seferde 9.996 mil mesafe kat edildi. Gezi boyunca sergisini altmış beş bin kişi ziyaret etti. Kuşkusuz ki bu sergi Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin büyük bir başarısı olarak tarihe geçti.²³²

Seyyar Sergi'nin amacı sadece ticari değildi. Sergi yapılan limanlarda düzenlenen balo ve davetlerde hem görünüm itibarıyla hem de fikri yönden “*Çağdaş Bir Türk Ulusunu İmajı*” Avrupa' ülkelerine tanıtıldı.

E- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ'NİN YAYIMLADIĞI 1927-1928 REHBERLERİNDE KURUMUN GENEL DURUMU

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi hakkında genel bilgilere kurum tarafından yayımlanan ve üç yıl boyunca kamuoyunun bilgisine sunulan “*rehberler*” sayesinde ulaşmaktayız. Bu doğrultuda 1927'de yayımlanan rehber, ikinci sayı olarak kaynaklar arasında yerini almaktadır. Bu arada yeri gelmişken adı geçen yayımlara halk tarafından gösterilen ilginin gayet yoğun olduğunu da burada ifade etmeliyiz. Seyr-i Sefâin İdaresi kamuoyunun yakın ilgisine başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere çeşitli vesilelerle teşekkür etmeyi de bilmiştir. 1927 Rehberi'nde Gülcemal Vapuru'nun hatıra defterinden alınan ve Mustafa Kemal Paşa'nın el yazısı ile yazdığı 5 Haziran 1926 tarihli bir teşekkür metni bulunmaktadır.²³³

23 Mayıs 1925'de Ticaret Vekâleti'nin yayınlamış olduğu talimatname hala yürürlükteydi. Bundan dolayı İstanbul ve civarındaki limanlara nakliyat hizmetleri konusunda pek değişiklik yaşanmadığı söylenmek mümkündür.²³⁴

Bu bağlamda adı geçen rehberi tanıtılamızda büyük fayda olacağı kanaatindeyiz. Yakın ve uzak limanlara yapılan sefer günleri, saat, ücret gibi bilgiler ise ilk sayıya göre daha açık bir şekilde aktarılmaktadır. Ayrıca 1926 yılına ait bütün istatistikler de 1927 sayısında grafik şeklinde okurlarla paylaşılmıştır: 1926 yılı geçen yıllara oranla yolcu ve eşya nakliyatı açısından ivme kazanmıştır. Bilet fiyatlarının mevkillerine göre ortalama

²³¹ C. Bozkurt, “*Türkiye Cumhuriyeti'nin Bir Propaganda ve Tanıtım Hamlesi...*”, s.1114-1120

²³² C. Bozkurt, “*Türkiye Cumhuriyeti'nin Bir Propaganda ve Tanıtım Hamlesi...*”, s.1120-1122

²³³ **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi**, İstanbul, 1927, s.1-11., (İlgili teşekkür yazısı için Ekler, F.3)

²³⁴ **TSSİR.**, s.12-21.

olarak 200-400 kuruş arası arttığı anlaşılmaktadır.²³⁵ Yakın limanlara insan, hayvan ve eşya taşımacılığı usulleri 1926 rehberi ile neredeyse aynıdır.²³⁶

1927 Rehberi'nde içeceklerde yerli ve Avrupai olmak üzere iki standart belirlenmişti.²³⁷ İdarenin yiyecek ve içeceklerin taze ve kaliteli olmasını bir prensip olarak benimsediği anlaşılmaktadır.²³⁸

Eşya nakliyatında Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin önceki yıl yayımlanan rehberle bağlı kalmıştır. Hayvan nakliyatı da yapan idare, sevk edilen hayvanların yem ve bakım ücretlerini hayvan sahiplerinin ödemesi gerektiğini kararlaştırmıştı. 1927'de Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi acentelerinin isimlerine de rehberde yer verilmekteydi.²³⁹

İstanbul	Halit Ziya Bey
Yalova	Refik efendi
Karamürsel	Çorbacı zade Mustafa Efendi
İzmit	Mustafa Efendi
Mudanya	İstiklal Şirketi müessislerinden Kâzım Bey
Tekirdağ	Varnalı Ahmet Hilmi Efendi
Gelibolu	Hüseyin Bey
Çanakkale	Hüseyin Akif Efendi
Bozcaada	Hamamcı zade Hazım Efendi
İzmir	Haşım Bey – Latif Bey
Çeşme	Hacı Zade Ali Bey
Bodrum	Ali Efendi
Fethiye	Salih Zeki Bey
Antalya	Ziya Bey
Mersin	Sadık Paşa Zade Alaattin Bey
Ordu	Halis Efendi
Giresun	Hüseyin Hüsnü Efendi
Trabzon	Mehmet Emin Efendi
Sürmene	Ali Efendi

²³⁵ TSSİR., s.22-48.

²³⁶ TSSİR., s.51-57

²³⁷ TSSİR., s.65-67.

²³⁸ TSSİR., s.68-70

²³⁹ TSSİR., s.70-94.

Rize	Hasan Rıza Efendi
Batum	Şahin Paşazade Osman Bey

Tablo 5. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1927’de yayımlanan rehberde göre acente listesi.

Kuruma ait otuz dokuz adet yolcu gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerden sekizi birinci; dokuzu ikinci ve yedisi de üçüncü sınıftı. Geriye kalanlarsa İstanbul ve çevresinde taşımacılık yapmaktaydı. 1927 rehberi incelendiği zaman gemilerin mevkilerinde ve sayılarında değişiklikler olduğu anlaşılmaktadır. Birinci sınıfa, Ankara; İkinciye Anafarta, İnebolu, Bandırma; Üçüncüye Kocaeli, Alemdar, Mir Ali Nazım Bey, Gelibolu, Nimet, Yüzbaşı Murat Bey gemileri eklenmişti.²⁴⁰

Rehber adeta bir “*turist rehberi*” görevini de üstlenmektedir. Marmara, Akdeniz ve Karadeniz sahilinde yer alan birçok şehirle ilgili bilgilere rehberde sıklıkla rastlanılmaktadır.²⁴¹

1927 itibarıyla fabrika ve antrepo hizmetleri de artarak devam etmekteydi. Tek yataklı kamaraların sayısı artırılmış, neredeyse bütün gemiler tamir ve tadilat işlemi görmüş, yeni iskeleler açılmış ve yeni gemilerin alınmıştı.²⁴²

Seyr-i Sefâin İdaresi’ne bağlı gemilerde yolculuk yapmış başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere Tefvîk Rüştü, Behiç Erkin, Ruşen Eşref gibi devlet ileri gelenleri, dönemin meşhur gazetecileri ve birçok siyasetçinin de varlığını burada belirtmeliyiz.²⁴³

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından hazırlanan üçüncü rehber ise 1928’de yayımlandı. Yakın bir gelecekte Avrupa’ya sefer düzenleneceği ve bunun için Fransızca rehberler de yayınlayacağı vurgulanmaktaydı. Ayrıca bu rehberde de Fransızca açıklamalar yer almaktadır.²⁴⁴ Rehber Osmanlıca hazırlanmış olmasına rağmen uluslararası rakamların kullanıldığı da dikkatlerden kaçmamaktadır.

Her ne kadar konu başlığımızda 1927 ve 1928 rehberlerinden bahsedildiği ifade edilmişse de bunların içeriklerinde önceki yıllara ait bilgilere de yer verildiğini burada belirtmeliyiz. Bu bağlamda Cumhuriyet öncesi dönem ile 1924 ve sonrasının yolcu, eşya nakli ve elde edilen kâr gibi istatistik verileri Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından yayımlanan 1928 rehberinde bulunmaktadır. Buna göre civar kıyı nakliyatı hariç tutularak 1923’de yirmi dokuz bin altı yüz otuz dört yolcu nakli yapılırken bu sayı 1926’da yetmiş

²⁴⁰ TSSİR., s.100-105.

²⁴¹ TSSİR., s.110-260

²⁴² TSSİR., s.279-283.

²⁴³ TSSİR., s.285-304.

²⁴⁴ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, İstanbul,1928, s.7.

iki bin dört yüz doksan beş kişi, 1927’de ise seksen bir bin altı yüz on dört kişiye ulaştı.²⁴⁵ Bu kıyastan da anlaşılacağı üzere Seyr-i Sefâin İdaresi zamanla büyüyerek kâr elde etmeyi başarmıştı.

Civar kıyılarda da 1923’den 1927’ye kadar İstanbul şehir ulaşımında kurum gemilerini kullanan kişi istatistiği verilmiştir. Yolcu sayısının her geçen yıl arttığı verilen rakamlardan anlaşılmaktadır.²⁴⁶

İstanbul hatları dışındaki bilet ve yiyecek-içecek ücretleri 1926’dan beri neredeyse hiç değişmemişti.²⁴⁷ 1928 rehberine göre Karadeniz ve Akdeniz hatları boyunca yıllara göre yolcu değişimi ise şöyleydi:²⁴⁸

Kişi Sayısı	1923	1924	1925	1926	1927
Karadeniz Hatları	74.916	85.496	96.352	112.079	116.284
Akdeniz Hatları	10.643	33.603	44.165	72.057	80.043
Marmara Hatları	168.726	163.075	175.070	163.674	174.812

Tablo 6. Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1928’de yayımlanan rehberde yer alan yıllara göre hatlardaki yolcu sayısını gösteren tablo.

Eşya ve hayvan nakliyatının geçen yıllara göre artarak devam etmişti.²⁴⁹ Tablodan da anlaşılacağı üzere deniz taşımacılığı ile ilgili yapılan bütün kurumsal, hukuki ve teknik düzenlemeler, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin hizmetlerini daha düzenli biçimde yerine getirerek kâr elde etmesine neden olmuştu.

1928’de yolcu taşımacılığı için kurumun kırk dört adet gemisi bulunmaktaydı. Bunların dokuzu birinci, on biri ikinci ve yedi tanesi de üçüncü sınıftı. Toplamı yirmi yediye bulan bu gemiler; Marmara, Akdeniz ve Karadeniz hatlarında, geri kalan on yedi gemi ise İstanbul şehir hatlarında çalıştırılmaktaydı.²⁵⁰

²⁴⁵TSSİR., s.22-23.

²⁴⁶TSSİR., s.36.

²⁴⁷TSSİR., s.36-66.

²⁴⁸TSSİR., s.104-105.

²⁴⁹TSSİR., s.117-132.

²⁵⁰TSSİR., s.140-142.

Birinci sınıf; Gülcemal, Akdeniz, İzmir, Ankara, Karadeniz, Reşit Paşa, Cumhuriyet, Kızılırmak ve Mahmut Şevket Paşa, İkinci Sınıf; Sinop, Konya, Gül Nihal, Anafarta, Zonguldak, Mersin, Çanakkale, İnebolu, Marmara, Antalya ve Bandırma, Üçüncü Sınıf; Koca Ali, Alemdar, Miralay Nazım Bey, Gelibolu, Nimet, Yüzbaşı Murat Bey ve Erkay gemilerinden oluşmaktaydı.²⁵¹

Denizyolu ulaşımında yıllara göre yaşanan artış, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin imkânları ölçüsünde kendini geliştirmesine ve gemi sayısını her geçen yıl artırmasını sebebiyet vermişti. Adı geçen rehberlerde gemilerin fotoğrafları, planları ve mürettebatla ilgili bilgiler geniş yer tutmaktadır. 1928 yılı aynı zamanda Harf İnkılâbı'nın da yaşandığı dönemdi. Rehber Türkiye'nin Latin alfabesine geçişinden önce yazılmıştı. Buna rağmen son bölümde yer alan hatıralar ise Latin alfabesiydi. Bundan kurumun güncel kültürel olayları takip ettiğini de anlamaktayız.

F- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDÂRESİ BİLET KONTROL TALİMATNAMESİ (1928)

1928 tarihli “*Bilet Kontrol Talimatnamesi*” yirmi bir maddeden meydana gelmektedir. İlgili talimatnamenin maddeleri incelendiği zaman yolcu ve mürettebatın düzenli olarak seyahat etmesi için gereken işlemler anlatılmaktaydı. İlk dört maddede gemi mürettebatının görev tanımlarına yer verilmişti. Başlangıç kısmında genel bir uyarıda bulunularak gemi çalışanlarının bilet kontrolüne dair yönlendirmeleri en iyi biçimde yerine getirmeleri isteniyordu. Bunun gerçekleşmesi halinde gemi düzeni açısından da beklentiler karşılanabilirdi. Talimatnameye göre bundan sorumlu olanlar; ikinci kaptan, üçüncü kaptan ve kâtipten oluşan bir kontrol heyeti idi. Bu heyete destek olacak gemi personeli ise mülazım kaptanlar ile kâtip yardımcılarıydı.²⁵²

Bilet Kontrol Talimatnamesinde yolcu kontrolleri; kamara ve güverte kontrolleri olarak ikiye ayrılmıştı. Bileti olmayan hiçbir yolcunun gemiye alınmayacaktı. Gemi salonunda biletsiz bir yolcu bulunması halinde sorumluluk kontrol heyetinin idi. Bu heyetin emrinde olan ilgili gemi personeli, uğranılan her iskeleden sonra yolcu listelerini kontrol etmeleri istenmişti.²⁵³

Talimatnameye göre kamaralar iki şekilde kontrol ediliyordu: Birincisi “*liste kontrolü*” idi. Kamara memurunda bulunan liste ile kamarada yer alan eşyalar, yolcunun

²⁵¹ TSSİR., s.142-144.

²⁵² Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Bilet Kontrol Talimatı, İstanbul, 1928. s.1.

²⁵³ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Bilet Kontrol Talimatı, s.2-3.

bilet numarası ve kamara kapısı üzerinde bulunan isim kartının kontrolü idi. Diğeri ise “*yolcu kontrolü*” idi. Kontrol Heyeti, her yolcunun biletine bakmakta ve boş kamaraları dahi kontrol etmekteydi. Bu işlem için bir zaman sınırlaması da belirlenmişti. Akşam 21:00 ve sabah 09:00 saatlerinde herhangi bir işlem yapılmayacaktı. “*Uyku saati*” olarak kabul edilen bu zaman diliminde yolcular rahatsız edilmek istenmiyordu. Bundan dolayı hangi seyir hattında ve iskelede ne zaman kontrol yapılacağı belirlenmişti. Kontrol memurları belirlenen saatlere uymak zorundaydı. Yolcuların dışında gemi mürettebatı ve kamaraları da ikinci kaptan ve gemi kâtibi tarafından denetlenecekti.²⁵⁴

Güverte kontrolleri ise hatlara göre belirlenmişti. Kontrol Heyeti, güverte yolcularının biletlerini gemi denize açılmadan kontrol edecek ve biletleri²⁵⁵ alacaktı. Aradaki iskelelerden binen yolcuların biletleri ise iskele başında toplanacaktı. Güverte yolcularının bilet işlemleri tamamlandıktan sonra muhafaza edilmesi için kâtibe teslim edilecekti. Çocuk bileti sahipleri on yaşından büyük olmamalıydı. Malulen emekli olan askerlerin ise belgelerinin incelenmesi istenmekteydi.²⁵⁶

Bilet kontrolü kolay bir faaliyet olarak düşünülse de 1928’in şartlarında bunun hiç de öyle kolay olmadığı ilgili talimatnameden anlaşılmaktadır. Ne de olsa gerçekleşen ticari bir faaliyetti. Kontrol talimatnamesi ile birlikte kaçak yolcu ve izinsiz binişlerin önüne de geçilmek istenmişti. Böylece deniz taşımacılığının olmazsa olmazlarından olan disiplin oluşturmak istenmişti.

G- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ’NİN MALİ DURUMU VE DEVLETÇİLİK UYGULAMALARINA GEÇİŞ (1925-1932)

I- Mali Durum (1925-1929)

TBMM’de 1 Nisan 1925’de bütçe görüşmeleri sırasında Eskişehir Milletvekili Arif (Ayıcı) Bey²⁵⁷, Seyr-i Sefâin İdaresi’nin bütçe görüşmelerinde, öngörülen rakamlardaki sapmalardan bahsetti. Dönemin gazetelerine atıfta bulunarak Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin kötü yönetildiğine dair çıkan haberlere değindi. Özel sektörün gerekliliğine dair açıklamada bulunurken şu ifadeleri kullandı: “*Efendiler! Bendeniz,*

²⁵⁴ **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Bilet Kontrol Talimatı**, s.6.

²⁵⁵ Talimatnamenin ilgili maddesinde bilet yerine “Kupon” kelimesi kullanılmaktadır.

²⁵⁶ **Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Bilet Kontrol Talimatı**, s.7.

²⁵⁷ Arif Bey (1883-1926) Adana doğumludur. Cephedeki ayı beslediğinden dolayı Ayıcı Arif lakabıyla tanınır. 16 Temmuz 1923’de Eskişehir milletvekili olarak II. dönem TBMM’ye katıldı. 1926’da İzmir Suikastı davasında suçlu bulunarak İzmir’de idam edildi. (**Türk Parlamento Tarihi**, 2/III, 1923-1927, (Yay. Haz: Kâzım Öztürk), TBMM Vakfı Yayınları, Ankara, 1995, s. 324.; [https://tr.wikipedia.org/wiki/Mehmet_Arif_Bey_\(1883_doğumlu_siyasetçi\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Mehmet_Arif_Bey_(1883_doğumlu_siyasetçi)), E.T. 06.07.2020).

ticarî mahiyette olan müesseselerin esasen devlet tarafından, hükümet tarafından işletilmesine taraftar değilim, sebebi kâr ile zarar arasında bu gibi müesseselerin hiçbir fark gözetmemeleridir. Malumu âlinizdir ki en muntazam devletler bile bu ticaret sahasını, şirketlere ve emradı millete terk etmişlerdir. Bizim gibi bütçelerinde çok açık bulunan bir devletin bu külfete tahammül etmesi bendenizce muvafık değildir. Kabotaj vazifesini ifa etmek için bu gibi zararlara katlanmak mecburiyetinde olduğumuz iddia edilse bile bendenizce bu varit değildir” diyerek de Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Genel Müdürü Sadullah Bey’in “Akşam” gazetesinin 13 Mart 1925 tarihli nüshasında rekabet koşullarından doğan sorunların kurumun zarar etmesine sebebiyet verdiği yönündeki açıklamalarına Arif Bey cevap vermiştir.²⁵⁸ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nde yaşanan ekonomik sorunlar kamuoyunun gündemini işgal etmiş ve dönemin gazetelerinde kendine yer bulmuştu.

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin 1926’ya ait geliri 3.000.119 lira idi. Önceki yıllara göre daha fazla gelir elde etmeyi başarmıştı.²⁵⁹ “Resmî Gazete”nin 6 Ocak 1927’de yayımlanan nüshasında 951 Sayılı Bütçe Kanunu’na göre kuruma ayrılan bütçe 4.652.481 lira idi. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin bir yıl içerisinde yaptığı ticari faaliyetlerden elde edeceği kâr ise vapur alımı, antrepo, rıhtım, İskelelerin bakım ve onarımında kullanılacaktı. Ayrıca Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından kurulacak bir yardım sandığı oluşturulacaktı. Bu iş için o yıl 500.000 lira ayrıldı. Burada biriken paranın ne gibi işlerde kullanacağına Seyr-i Sefâin İdaresi’nin Yönetim Kurulu karar verecekti.²⁶⁰ 30 Haziran 1927’de yayımlanan “Resmî Gazete” de 1096 Sayılı “Seyr-i Sefâin Müdüriyet-i Umûmiyesinin Suret-i İdaresi Hakkındaki 4 Nisan 1341 Tarihli Kânunun Üçüncü Maddesinin Tadiline Dair” kanun ile yönetim kurulunun huzur hakkı miktarları artırılmıştır. Üyeler 25 başkan ise 30 lira alacaktı.²⁶¹

Türkiye Seyri Sefâin İdaresi filosunda yer alan vapurlar 1927’de tamir ve tadilattan geçirildi. Amaç geçici değil vapurların çalışmalarını aksatmadan sürdürebilecekleri bir hale gelmelerini sağlamaktı. Tamir işleri için ayrılan miktar ise yıldan yıla azalmaktaydı. 1925’de 142.325 lira olan tamir masrafları 1926’da 116.752 liraya 1927’de ise 69.205 liraya kadar düştü.²⁶² Ayrıca 1927’de vapur kadroları, kazanları ve diğer makineler ya değiştirildi ya da tamir edildi. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne ait

²⁵⁸ TBMMZC, II/17, s.12-13.

²⁵⁹ Resmî Gazete, S.324, (17 Mart 1926), s.1164-1166.

²⁶⁰ Resmî Gazete, S.542, (6 Ocak 1927), s.2267.

²⁶¹ Resmî Gazete, S.621, (30 Haziran 1927), s.2740.

²⁶² E. Tutel, Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası, s.172.

fabrikada; demirhane, marangozhane ve kazanhane şubeleri açılmıştır. Fabrikaya yeni makineler alınarak çalışmalara hız verildi. O yıl İnebolu ve Kadıköy vapurları kısa sürede tamir edilerek kuruma kazandırıldı. Adeta bir baraka görünümünde olan Kadıköy iskelesi yerine betonarme bir iskele yapıldı. Cadde Bostan’da yeni bir iskelenin yapımına başlandı. 1927 yılında Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin yaptığı tamirat, tadilat ve yenileme işleri 1.100.000 liraya mal oldu.²⁶³ Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne gösterilen özen masrafların azalmasını ve aynı zamanda de kâr elde edilmesini sağladı.

İcra Vekilleri Heyeti’nin 16 Mayıs 1928’de onayladığı 6631 Sayılı Kararname ile Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa’nın İstanbul ve diğer kıyı gezilerinde kullanması için “*Ertuğrul*” ve “*Söğütlü*” yatları Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne teslim edildi.²⁶⁴

Kurumun malzeme ihtiyacı da fazlaydı. Bunların birçoğu yurt dışından alınmak zorundaydı. 1930’da malzeme ihtiyacı 190.000 lira idi. Satın alınan malzemeler ise boya, motor kazanları, vida, cıvata ve boru idi Bu ihtiyaçların karşılanması için bazı bakanlıklardan Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne yardım yapılacaktı.²⁶⁵

Denizcilik alanında Almanya, ABD, Belçika, Bulgaristan, Büyük Britanya, Çekoslovakya, Danimarka, Estonya, Hollanda, Finlandiya, Fransa, Polonya, Romanya, İtalya, Letonya, Lüksemburg, Norveç, İsveç, İran, SSCB, Yugoslavya, Yunanistan gibi devletlerle birçok ticaret ve seyr-i Sefâin antlaşması imzalandı.²⁶⁶ Bu antlaşmalarla hem deniz ticareti geliştirildi hem de Türkiye Cumhuriyeti’nin uluslararası alanda tanınırlığının arttı. 13 Mayıs 1929’da çıkan 1440 Sayılı Ticaret Kanunu’nda deniz ticareti oldukça geniş yer tutmaktaydı. Kabotaj Kanunu sonrasında ortaya çıkan taşımacılık ve liman sorunlarının giderilmesi için gemi mürettebatı, gemi işletme ve ortaklıkları, yük

²⁶³ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet salnamesi 1927-1928**, 1928, s.257-273.

²⁶⁴ **BCA.**, 30.18.1.1.29.32.6.

²⁶⁵ **BCA.**, 30.10.0.0.212.441.3.

²⁶⁶ Almanya, **Resmî Gazete**, S.1530, (26 Haziran 1930, s.9144-9152.-ABD, **Resmî Gazete**, S.1477, (21 Nisan 1930), s.8855-8857.-Belçika ve Lüksemburg, **Resmî Gazete**, S.906, (6 Haziran 1928), s.5113-5320.-Bulgaristan, **Resmî Gazete**, S.907, (7 Haziran 1928), s.5323-5333.-Büyük Britanya, **Resmî Gazete**, S.1536, (3 Temmuz 1930), s.9185-9192.-Çekoslovakya, **Resmî Gazete**, S.1767, (6 Nisan 1931), s. 371-377.-Danimarka, **Resmî Gazete**, S.1528, (24 Haziran 1930), s.9135-9138.-Estonya, **Resmî Gazete**, S.903, (3 Haziran 1928), s.5259-5265.-Hollanda, **Resmî Gazete**, S.1211, (9 Haziran 1929), s.7483-7488.-Finlandiya, **Resmî Gazete**, S.1529, (25 Haziran 1930), s.9139-9142.-Fransa, **Resmî Gazete**, S.1521, (16 Haziran 1930), s.9093-9101.-İran, **Resmî Gazete**, S.3636, (21 Haziran 1937), s.8837.-İsveç, **Resmî Gazete**, S.1104, (28 Ocak 1929), s.6527-6532.-İtalya, **Resmî Gazete**, S. 3639, (24 Haziran 1937), s.8369-375.-Letonya, **Resmî Gazete**, S.1212, (10 Haziran 1929), s.7499-7507.-Norveç, **Resmî Gazete**, S.2142, (5 Temmuz 1932), s.1673-1678.-Polonya, **Resmî Gazete**, S.2421, (7 Haziran 1933), s.2637-2642.-Romanya, **Resmî Gazete**, S.1525, (21 Haziran 1930), s.9119-9125.-SSCB, **Resmî Gazete**, S.598, (31 Mayıs 1927), s.2561-2572.-Yugoslavya, **Resmî Gazete**, S.3538, (19 Şubat 1937), s.7703-7707.-Yunanistan, **Resmî Gazete**, S.1748, (15 Mart 1931), s.303-310.

taşıma, gemi kurtarma işlemleri, yolculuk şartları, sigorta gibi ayrıntılı düzenlemeler vardı.²⁶⁷

“Yarın” gazetesinin 29 Ocak 1930 tarihli nüshasına yer alan göre Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’nde çalışan bir kişi üç gün hasta olması nedeniyle işten çıkarılmıştı. Kurum müdürü Sadullah Bey yaptığı açıklamayla kadrolarının aşırı dolu olduğunu ve bin beş yüz kişinin işten çıkarıldığını bildiriyordu²⁶⁸

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin yıllara ve limanlara göre gelir miktarları ise şöyleydi:²⁶⁹

Hatlar	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Kadıköy	346.384,1 2	344.182, 59	316.624,9 8	384.471,7 8	549.307,27	412.775,8 5	396.843, 17
Haydar- paşa	229.950,7	257.740, 0	258.811,2 2	308.686,2 3	411.473,87	309.536,5 7	311.561, 31
İzmit	32.539,31	22.831,4 3	30.809,83	32.555,49	49.022,60	43.835,70	11.363,2 8
Trabzon	703.602,1 8	831.337, 04	909.373,0 6	1.201.975 ,66	1.529.321, 55	1.081.773 ,66	825.349, 1
İzmir	-----	100.223, 03	289.210,8 7	402.883,1 1	500.895,75	396.966,3 4	588.578, 2
Mersin	-----	477.888, 28	464.034,2 2	503.787,2 2	879.211,27	528.666,7 6	362.635, 2

Tablo 7. 1924-1930 arasında belirlenen limanların gelirleri.

Tabloda 1929 ve 1930 yıllarında adı geçen limanların gelirlerinde düşüş yaşandığı ifade edilmektedir. Bu da küresel krizin Türk ekonomisine verdiği zararın sadece tek bir

²⁶⁷ **Resmî Gazete**, S.1197, (20 Mayıs 1929), s.7271-7330.

²⁶⁸ **Yarın**, 29 Ocak 1930, s. 1.

²⁶⁹ **Düstur 3. Tertip**, IX, s.682-683, **Düstur 3. Tertip**, X, s.1463-1464, **Düstur 3. Tertip**, XI, s.1290-1291, **Düstur 3. Tertip**, XIII, s.151-152, **Düstur 3. Tertip** XIV, s.598, **Düstur 3. Tertip** XIV, s.604, **Düstur 3. Tertip**, XV, s.1335.

“kalemde” ne anlama geldiğinin göstergesi olsa gerektir. Bu iki yılın dışında genellikle rakamsal artıştan bahsedilebilir. Bu durum hakkında bir öngörü ortaya koymamız gerekirse; 1929 ve 1930’a ait veriler bütün sektörler için hiç de “iç açıcı” olmamıştır diyebiliriz.

1923-1930 arasında Seyr-i Sefâin İdaresi’nin istatistiki bilgileri ise şöyledi.²⁷⁰

Yıl	Vapur sayısı	Vapur tonajı	Yolcu sayısı	Nakledilen eşya
1923	34	26.630	9.859.070	53.869
1924	44	44.975	10.066.221	68.857
1925	44	44.975	10.276.979	96.931
1926	49	53.533	11.208.404	123.815
1927	52	63.230	11.649.796	143.721
1928	52	63.230	11.620.386	141.087
1929	52	63.230	11.574.477	137.871
1930	54	63.471	11.514.388	138.157

Tablo 8. 1923-1930 arasında Seyr-i Sefâin İdaresi’ne ait vapur sayısı ve diğer istatistiki bilgiler.

II-Devletçilik Uygulamalarının Gündeme Gelmesi (1929-1932)

1929’da bütün dünyayı etkisi altına alan ekonomik kriz Türkiye Cumhuriyeti’nde de kendisini yoğun olarak gösterdi. Ekonomik sıkıntılar devlet kurumlarını önlem almaya yöneltti. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi 1929 itibariyle yeni gemi alımını durdurdu. Sivil yolcuların taşıma ücretleri arttırılmadı, ancak askeri bilet ücretlerine %50 zam yapıldı.²⁷¹ Kuruma ait depolar kiraya verilerek gelir elde edilmeye çalışıldı. Ekonomik sorunlar idarenin yönetim yapısına da yansımaktaydı. Bunun en çarpıcı örneklerinden biri ise 12 Şubat 1930’da 8865 Sayılı Kararname ile Yalova’daki kaplıca, buraya ait bina ve arsaların kullanımının Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresine bırakılmasıydı. Bölgede yapılacak plajların işletmesi de Seyr-i Sefâin idaresine verildi.²⁷² Yine “Akşam” gazetesinin 8 Nisan 1929 tarihli nüshasında yer alan bir habere göre Türkiye Seyri Sefâin İdaresi, yaz aylarında Adalar-Bostancı arasında seferler yapacaktı. Amaç adalara turistik gezileri arttırmaktı.²⁷³ Haziran 1929’da dönemin gazetelerden edinilen bilgiye göre İstanbul Şehir

²⁷⁰ BCA,30.1.0.0.108.682.1.

²⁷¹ BCA., 30.10.0.0.169.178.10.

²⁷² BCA., 30.18.1.2.8.7.17.

²⁷³ Akşam, 9 Nisan 1929, s.2.

içi hatlarda vapur sayısı azaltılmıştı. Bu durumun İstanbul’da ulaşımı zorlaştıracak da bir vaka idi.²⁷⁴

1929 Dünya Ekonomik Krizi sürecinde bütün olumsuzluklara rağmen yurtdışı seferleri (İstanbul-Pire-İskenderiye) başlatılarak yeni kazanç alanları yaratılmaya çalışıldı. Bazı hatlarda özel şirketlerle ortak seferler yapılırken, bazılarında sefer sayısı azaltıldı.²⁷⁵

Bu doğrultta Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ilk dış seferi 11 Temmuz 1930’da Mısır’ın İskenderiye Limanı’na yapılacaktı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’ne ait “*İzmir Vapuru*” uluslararası yolculuk için hazır hale getirildi. Her hafta cuma günü sefer yapılması planlandı. Ücret tarifesi ise mevkiine göre şöyle idi: Lüks 220, birinci 120, ikinci 80, üçüncü 40 ve güvertede ise 20 lira olarak belirlenmişti.²⁷⁶ Dönüşte yolcuların pasaport ve vize işlemleri vapurda yapılarak yolcular limanda bekletilmeyecekti.²⁷⁷ “*Vakit*” gazetesinin 12 Temmuz 1930 tarihli nüshasında yayımlanan habere göre yol güvenliğini sağlamak için Polis Şube Müdürü Sadettin Bey’de İskenderiye’ye gitmişti.²⁷⁸

1923-1930 döneminin liberal ekonomik politikaların yerini “*korumacılık*” ve “*devletçilik*” almaya başladı. 1929 Dünya Ekonomik Krizini, Türk ekonomisi içine kapanarak devlet desteğiyle aşmaya çalıştı.²⁷⁹ Alınan önlemler Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nde de etkili oldu.²⁸⁰

“*Yarın*” gazetesi’nin 1930 Ocak ayında manşetinde yaptığı bir habere göre Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin bazı acentelerinde para açığı çıktığı bildirilmekteydi. Habere göre İstanbul merkezde 8000, Samsun’da 10.000, Bandırma’da 6.000 ve Ayvalık acentesinde 4.000 lira açık vardı. Gazetenin 7 Şubat 1930’da verdiği habere göre bunun nedeni Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin diğer milli vapur şirketleriyle rekabet etmesinden kaynaklanıyordu.²⁸¹

İsmet (İnönü) Bey tarafından kurulan V. Hükümeti’nin (27 Eylül 1930- 4 Mayıs 1931)²⁸² programı 2 Ekim 1930’da TBMM’ye sunuldu. İsmet Bey konuşmasında milli ekonomi üzerinde durmuş, deniz ticareti ve limanlar konusuna da değinmişti: “*Başlıca*

²⁷⁴ **Akşam**, 18 Haziran, s.3.

²⁷⁵ **BCA.**, 30.18.1.2.8.7.17.

²⁷⁶ **Cumhuriyet**, 12 Temmuz 1930, s.4.

²⁷⁷ **Milliyet**, 12 Temmuz 1930, s.1-2.

²⁷⁸ **Vakit**, 12 Temmuz 1930, s.3.

²⁷⁹ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2007**, Ankara, 2010, s.59-60.

²⁸⁰ Y. S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, s.120-122

²⁸¹ **Yarın**, 7 Şubat 1930, s.3.

²⁸² V. İsmet İnönü hükümeti ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için (**Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin Kuruluşu’ndan Günümüze Hükümetler**, Yay. Haz. Mükremin Kocataşkın, Ankara, 1998, s.89.)

İstanbul ve İzmir limanlarında tatbik olunan ve galat olarak vasi manalı bir tabir ile liman inhisarı denilen millî tahmil ve tahliye şirketlerinin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle bir terakki ve tekâmül temin ettikleri sabittir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinden değil, amme hizmetlerinden telâkki ediyoruz. Bu sebeple amme hizmeti cihazını tamamen kurmak imkânı hasıl oluncaya kadar nispeten buna en yakın olan mevcut millî teşekkülleri kaldırmayacağız. Masraflarını azaltmak, vasıtalarını iyileştirmek ve çoğaltmak, hedefimizdir. Gitgide kanun ve mukaveleler ahkâmı ve imkânımız dahilinde de rıhtım hizmetlerini amme hizmeti cihazı dahiline almaya çalışmak takip ettiğimiz hattı harekettir". Ayrıca liman tekellerinin de devlet eliyle şahıslara verilmesini eleştirerek devletçilik uygulamasının gerekliliğinden bahsedecekti.²⁸³ İsmet Bey liman işlerini kamu hizmeti olarak değerlendirmekteydi.²⁸⁴ Buna rıhtımlar da dahildi. Bu kapsamda yeni bir yapılanmanın hükümet politikası olarak gündemin üst sırasına taşınacağını da vurgulamaktaydı.

9 Mayıs 1931’de TBMM gündemine alınan VI. İnönü Hükümeti Programında da bizzat Başbakan *“İstanbul Liman Şirketi, İstanbul Limanı’nı öldürürdü, diğer inhisarlar birçok mütehasşıs vatandaşları Şahsen çalışmaktan ve istidatlarına inkişaf vermekten men etti. Küçük, büyük sermayelerin semere vermesi imkânı münselip oldu. Senelerden beri vapurculuğumuzun, deniz ticaretinin inkişafına kendi tedbirleri ile mâni olan Seyr-i Sefâin İdaresine bir şekli mahsus verilemedi. Yani halka bırakılmadı. Daha başka mütalaa ile başka hükümetlerde emsali teşekküllere benzetilemedi ve bu suretle Seyr-i Sefâin İdaresi’nin müttehaz tedbirlerinden diğer vapur şirketleri daima mutazarır olmakla kaldı”* diyerek Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin yaşadığı sorunlardan bahsetti. Uygulanan liberal politikaların limanlara verdiği zararı örnekleri ile açıkladı.²⁸⁵ Bu konuşmadan bir gün sonra ise devletçilik ilkesi Cumhuriyet Halk Partisi programına girdi.²⁸⁶ Devletçi politikaların tam olarak uygulanmasına ise 1932’de başlandı. Devlet başlıca üretici ve yatırımcı konumuna geldi.²⁸⁷

“Milliyet” gazetesinin 25 Mayıs 1932 tarihli nüshasında yayımlanan bir habere göre Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ve diğer milli vapur şirketleri anonim şirkete dönüşecekti. Bu şirkette en fazla söz sahibi olan kurum ise Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi

²⁸³ TBMM, *Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri*, I, s.147-156.

²⁸⁴ Seçkin Ceylan, *KİT’lerin Özelleştirilmesi ve Türkiye Uygulaması*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış yüksek lisans tezi: Danışman Prof. Dr. Türkan Öncel) İstanbul, 2000, s.11-16.

²⁸⁵ TBMM, *Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri*, I, s.220.

²⁸⁶ Afet İnan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin I. sanayi Planı 1933*, Ankara, 1972, s.19.

²⁸⁷ Carter V. Findley, *Modern Türkiye Tarihi*, İstanbul, 2017, s.273.

olacaktı. Bu durumla ilgili röportaj veren Ticaret Müdürü Zeki Bey kurulacak anonim şirketin vapur satın alma, tamir işleri ve limanların düzeni açısından da faydalı olacağını dile getirdi.²⁸⁸

31 Mayıs 1932’de yayımlanan “*Milliyet*” gazetesinde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin bütçesi görüşülürken bazı milletvekillerinin kurumu kötü yönetim ve israf ile suçladıklarına dair bir haber yer aldı.²⁸⁹ Yaşanılanlar 30 Mayıs 1932’ye denk düşmekteydi. TBMM Genel Kurulu’nda yapılan görüşmelerde söz alan Refik Şevket (İnce) Bey²⁹⁰ konuşmasında vapurların masraflarının fazla olduğunu ve ömürlerini doldurduğunu, bunlardan bazılarının farelerle dolu olduğunu, gemi çalışanlarının görevlerini yapmadığını, vapurlara bazı insanların bedava bindiğini, kuruma ait fabrikaların faaliyet göstermediği, çalışanların maaşlarının ödenmediği, kurum yöneticilerinin liyakatsizliğine değinerek eleştirilerini sıraladı. Görüşmeler sırasında söz alan Kocaeli Milletvekili Sırrı (Bellioğlu) Bey²⁹¹ ise Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin yaptığı satın almaları ve gereksiz harcamaları gündeme getirdi. O gün söz alan birçok Milletvekili kurumun sorunlarından yönetim alanındaki yetersizliğinden, para açıklarından bahsetti.²⁹² 1 Haziran 1932’de yayımlanan “*Son Posta*” gazetesinin haberine göre Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi fazlası ile zarar etmişti. Gazetede yer alan bir karikatürde kurumun düştüğü durum trajikomik bir surette eleştirilmişti.²⁹³

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nde yaşanan olaylar kamuoyunda merak konusuydu. Dönemin gazetelerinde bu konularla ilgili birçok haber yapılıyordu. Bunların çoğunluğu kurumdaki yolsuzluklar, kurumun işleyişindeki bozukluklar, yeni kurulacak anonim şirket ve diğer vapurculuk şirketlerinin bu olayları nasıl karşıladıklarına dairdi.²⁹⁴

²⁸⁸ *Milliyet*, 25 Mayıs 1932, s.4.

²⁸⁹ *Milliyet*, 31 Mayıs 1932, s.2.

²⁹⁰ Refik Şevket İnce (1884-1955) Midilli Doğumludur. I. Dönem Saruhan, IV. ve V. Dönem Manisa Milletvekilidir. 3. İcra Vekilleri Heyetinde Adalet Bakanlığı yaptı- 1931, 1935 ve 1939 dönemlerinde de Manisa Milletvekili idi. 1945’de Demokrat Parti kurucu üyeliğinde bulundu. 1950 seçimlerinde Demokrat Parti Manisa milletvekili seçildi. 22 Mayıs 1950 tarihinde Birinci Menderes Hükümeti’nde Millî Savunma Bakanı olarak yer aldı. (TBMM Albümü 1920-2010, s.277)

²⁹¹ Sırrı Bellioğlu (1876-1959) Lefkoşa doğumludur. I. Dönem İzmit ve IV. Dönem Kocaeli Milletvekilliği yapmıştır. I. Dönem Hariciye Encümen Reisi ve Londra Konferansı Heyet Üyeliği yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.211)

²⁹² TBMMZC, IV/8, Ankara, 1932, s.384-390.

²⁹³ *Son Posta*, 1 Haziran 1932, s.2. (ilgili karikatür için; Ekler, F.11)

²⁹⁴ *Vapurcular şirkete girmek istemiyorlar mı?*” *Milliyet*, 29 Mayıs 1932, s.6; “*Vapurcular yeniden bir heyet gönderiyorlar*”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1932, s.2.; “*Vapurcular ne istiyorlar?*” *Milliyet*, 30 Mayıs 1932, s.3.; “*Milli vapurcular*”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1932, s.3.; “*Vapurcular birdenbire birleşverdiler*” *Milliyet*, 5 Haziran 1932, s.1.; *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1932, s.1, “*Milli vapurcular fırka grubunun verdiği karara sevindiler*”; *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1932, s.2, “*Yolcu vapurları inhisarı*”; *Cumhuriyet*, 24 Haziran 1932, s.1.

Anonim vapur şirketi ile ilgili kanun, 9 Temmuz 1932 tarihinde TBMM gündemine alındığında, ilk olarak Ordu Milletvekili Hamdi (Yalman) Bey²⁹⁵, şilepçiliğin tam tanımı yapılmadığından dolayı karşı çıktı. Taşımacılıkta kendilerine tanınan ayrıcalıktan yararlanan armatörlerin bu iş kolunu sürdüreceği ve devletin payına sadece yolcu taşımacılığının kalacağını belirtti. Ayrıca İktisat Encümeni'nde yapılan düzeltmeden niçin vazgeçildiğini sordu. Hamdi Bey'e göre, armatörlerle bir anlaşma yapılırsa bu kanuna da gerek kalmayacaktı.²⁹⁶

İzmir Milletvekili Hüsnü (Kitapçı) Bey²⁹⁷ ise yasanın gerekçesini eksik görmekteydi. Ona göre sadece Seyr-i Sefâin İdaresini korumak için bu kanun çıkarılıyordu. Milli sermayeyi koruma adına devlet tekeli oluşturmak armatörlere zarar vermekteydi. Hüsnü Bey, ekonomik buhran dönemlerinde özel sektörün engellenmesi değil, tam tersi özendirilmesi gerektiğini iddia etmektedir. Böylece, taşımacılık ucuzlayacak ve üretilen her ürün kolayca pazar bulabilecekti. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne Hükümet bütçesinden aktarma yapılmasını önermekteydi. Ona göre, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin ekonomik sorunları da rekabetten değil, yönetimindeki yetersizlikten ileri gelmektedir. Ayrıca armatörlerin işsiz kalmasının olumsuzluklarını da kendisi tarafından dikkat çekilmekteydi.²⁹⁸

Bu görüşe Kocaeli Milletvekili Sırrı Bey de katılmakta idi. Kurumun zararının hükümet kaynaklı olduğunu iddia ediyordu. Bunun dışında oldukça büyük uğraşlarla kurulan özel teşebbüs ile kötü yönetilen bir kamu kuruluşu arasında tercih yapılması gerekiyorsa, dikkate alınacak tek bir unsur bulunmaktaydı. Bu da “*genel çıkarları gözetmekti*”. Hükümet'e düşen görev ise yük ve yolcu taşımacılığında gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasıydı.²⁹⁹

Tasarının lehinde yer alan Trabzon Milletvekili Raif (Karadeniz) Bey³⁰⁰ ise yaklaşık iki yıldır özel armatörler ile Seyr-i Sefâin İdaresi arasında gerçekleşen rekabete bir çözüm bulunmasını talep edecekti. Gerekli yatırım ve destek sağlanırsa adı geçen kurumun düzelip, gelişeceği kanaatindeydi. Tekelleşmeden yana bir konuşma yapan Raif

²⁹⁵ Hamdi Yalman 1877 Ünye doğumludur. İstanbul Öğretmen Okulu mezunudur. I. Dönem Canik, II., III., IV., V., VI., VII. ve VIII. Dönem Ordu Milletvekilliği yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s. 496)

²⁹⁶ TBMMZC, IV/9, Ankara, 1932, s.523.

²⁹⁷ Hüsnü Kitapçı (1886-1947) Selanik doğumludur. İstanbul hukuk mektebi mezunudur IV. Dönem İzmir, V., VI. ve VII. Dönem Muğla Milletvekilliği yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.418)

²⁹⁸ TBMMZC, IV/9, Ankara, 1932, s.525-530.

²⁹⁹ TBMMZC, IV/9, Ankara, 1932, s.525-526

³⁰⁰ Raif Karadeniz (1895-1976) Trabzon-Şarlı doğumludur. Serbest Avukattır. IV., V., VI., VII. ve VIII. Dönem Trabzon Milletvekilliği yapmıştır. VIII. Dönem Adalet Komisyonu Başkanlığı ve VIII. Dönem TBMM Başkanvekilliği yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010,s.504)

Bey armatörlerin ekonomik haklarının korunmasını, kurumun kötü yönetiminin ise teftiş ile düzeltilebileceğini öne sürmüştü.³⁰¹

Tasarıyı TBMM üyelerine anlatmak üzere kürsüye gelen Bütçe Encümeni Reisi Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi (Ataç) Bey³⁰² Devletçilik uygulamasının vatandaşların yararına olacağı ile ilgili bir konuşma yaptı. Şilepçilik konusunda ise Türk armatörlerinin uluslararası denizcilikte kendilerini geliştirmeleri amacıyla tekel dışı bırakıldıklarını ifade.³⁰³

TBMM’de yapılan görüşmeler Mersin Milletvekili Ahmet Hamdi (Ongun), Artvin Milletvekili Mehmet Ali (Okar), Kütahya Milletvekili Mehmet (Somer) ve Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı (İçöz) beylerin verdiği, “*müzakerenin kâfi*” olduğuna ilişkin iki önerenin kabulü ile sonlandırılmış ve yasa 9 Temmuz 1932 tarihindeki Meclis Genel Kurul oturumunda kabul edilmiştir.³⁰⁴

“*Resmî Gazete*’ de 17 Temmuz 1932 tarihinde yayımlanan 2068 sayılı “*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*” a göre, Türkiye iskele ve limanları arasında posta seferleri ile yük, yolcu ve hayvan taşımacılığı devlet tekeline alınıyordu. Ancak bu hüküm, genel yük taşımacılığı, özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, körfezler iç hatlarını; devletin düzenli taşıma hattı kuramadığı iskele ve limanlar arasında makineli ve makinesiz her türlü deniz aracı işletmesini kapsamamaktaydı. Hükümet, kurulması planlanan şirket ile ilgili yasa tasarısını en geç 1933 sonuna TBMM’ye sunacaktı. Yeni kurulan şirket yürürlüğe gireceği tarihe kadar posta seferleri, İktisat Vekâleti’nin yönlendirmesiyle Türkiye Seyri Sefâin İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından yürütülecekti.³⁰⁵

Armatörlerden satın alınacak gemiler, öncelikle yolcu ve yük taşımaya ve düzenli sefer yapmaya elverişli olup olmamaları açısından değerlendirilecekti. Uygun olanlar kontrolden geçirilecekti. Satın alınacak gemilerin fiyatları ise bir komisyon tarafından belirlenecekti. Beş kişiden oluşan bu komisyonun üyelerinden birisi İstanbul’daki İngiliz Lloyd’un³⁰⁶ mühendisi olacaktı. Görev alacaklardan ikisini İktisat Vekâleti, diğer iki

³⁰¹ **TBMMZC**, IV/9, Ankara, 1932, s.526-528

³⁰² Fehmi Ataç (1879-1961) Gümüşhane doğumludur. Osmanlı Meclis-i Mebusan II. ve III. Dönem Gümüşhane Mebusudur I.-VIII. Dönemler arası Gümüşhane Milletvekilidir. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.470)

³⁰³ **TBMMZC**, IV/9, Ankara, 1932, s.528-530.

³⁰⁴ **TBMMZC**, IV/9, Ankara, 1932, s.531-534.

³⁰⁵ **Resmî Gazete**, S.2151, (17 Temmuz 1932), s.1721-1722.

³⁰⁶ Lloyd özellikle gemilerin plan, proje safhaları, inşaları, bakım, onarım, çalışmaları, sigortalanmaları, belgelenmesi ve klaslanması ile ilgilenen kuruluşlardır. (<https://turkloydu.org/tr-tr/hakimizda/turkloydu.aspx>. E.T. 21. 11. 2020)

kişiyi de özel sektör tayin edecekti. Komisyonun belirlediği fiyatlara itiraz edilebilecek ve mahkeme yolu açık bulundurulacaktı. Yargılama yetkisi İstanbul I.Ticaret Mahkemesi'ndeydi. Verilecek kararlar kesindi. Uyuşmazlık halinde armatörler gemilerini yurt dışına satabilecekti.³⁰⁷

Bu işlemler ile ilgili yapılacak her türlü gider Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne ait olup, 1932 mali yılı bütçesinden kullanılacaktır. Armatörler bu yasanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki ay içerisinde gemilerini satıp satamayacaklarını bir beyanname ile Hükümet'e bildirmeye zorunluydular.³⁰⁸ Yük, yolcu ve hayvan taşımacılığının devlet tekeline alınması Devletçilik uygulamasının bir yansımasıydı.

Devletçiliğin uygulanmaya başlaması ile beraber yeni Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin de kurumsal yapısında değişikliklere gitmesine neden oldu. Dönemin hükümetlerinin deniz taşımacılığını kamu hizmeti olarak görmesi bunun en önemli nedenlerinden biriydi.

³⁰⁷ **Resmî Gazete**, S 2151, (17 Temmuz 1932), s.1721-1722.

³⁰⁸ **Resmî Gazete**, S 2151, (17 Temmuz 1932), s.1721-1722.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DEVLETÇİLİK POLİTİKALARI VE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ (1932-1937)

A- TÜRKİYE İSKELE VE LİMANLARI ARASINDA POSTA SEFERLERİ HİZMETİNİN DEVLET İDARESİNE ALINMASI (1932)

Türkiye’de sektörel bazda “*posta seferi*” taşımacılık anlamına gelir. 17 Temmuz 1932 tarihinde yayımlanan 2068 sayılı “*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*” ile bu faaliyet devlet tekeline alındı. Fakat süreç “*sancılı*” geçti. Sorunlar yaşanmaya başlandı. Armatörlerin mal varlıkları arasında bulunan vapurların devlet tarafından kurulan komisyon marifetiyle alınması gündeme gelince, belirlenen miktar yetersiz bulundu. Bu şartlarda armatörler vapurlarını satmak istemediler. Fakat süreç “*düşünüldüğü*” gibi gelişmedi. 29 Mayıs 1933’de TBMM’de yapılan görüşmelerden sonra “*Denizyolları İşletme Kanunu*” çıkarıldı.³⁰⁹

Bu kanun “*Resmî Gazete*”nin 5 Haziran 1933’tarihli nüshasında 2239 kanun numarası ile de yayımlandı. Böylece Türkiye sahillerinde düzenli olarak yapılan insan, hayvan ve eşya taşımacılığı devlet tekeline alındı. Ancak kanunun Dördüncü Maddesi’ne göre Armatörler sahip oldukları vapurları kuracakları “*anonim şirketin*” bünyesinde çalıştıracaklardı. Tüzel kişilik yansıtılırken başına “*Türk*” ifadesini de koymaları bir zorunluluktu. Bu durum dönemin karakteristik özelliğini ortaya koyması açısından oldukça dikkat çekicidir. Kanunun yürürlüğe girmesinden en fazla altı ay sonra kurulacak olan şirket, taşımacılık da yapabilecekti. Anonim şirketin hisse senetlerinin Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına ait olması gerekiyordu. Ayrıca, şirket sermayesinin en az 500.000 lira olması istenirken, halen taşımacılık yapan Türk armatörlerinin kanunun yürürlük tarihinden itibaren on beş gün içinde bir beyannameyle İktisat Vekâleti’ne başvurmaları gerekiyordu. Sekizinci Madde’ye göre üç yıl sonra asgari 1.000.000 lira sermaye ile kurulacak olan başka Türk anonim şirketleri de hükümetin izni ile taşımacılık yapabilecekti.³¹⁰

Kanun ile başka düzenlemeler de yapılmıştı. Şilepçilik işleri ile nakliyat işleri Türkiye sahillerindeki düzenli posta seferlerinden sayılmayarak tekel kapsamına alınmamıştı. Sefere çıkacak kuruluşlara ait şileplerin hükümet tarafından belirlenecek

³⁰⁹ TBMMZC, IV/15, Ankara, 1933, s.417-419.

³¹⁰ Resmî Gazete, S.2419, (5 Haziran 1933), s.2617-2618.

niteliklere sahip olmaları şartı getirilmişti. İktisat Vekâleti bu konuda denetim yapmaya ve gerekirse seferden menetmeye yetkiliydi. Bakanlar Kurulu 24 Temmuz 1933’de 14737 sayılı kararname ile sefer yapacak olan gemilerin niteliklerine dair İktisat Vekâleti’nin çıkardığı yönetmeliği kabul edecekti.³¹¹

İktisat Vekâleti sefer güzergâhlarını belirleyecekti. Yolcu, eşya ve hayvan taşımacılığına ilişkin ücret tarifeleri yedi kişilik bir heyet tarafından belirlenecekti. İktisat Vekâleti’nin onayıyla da geçerlilik kazanacaktı. Şirketler devlete ait malların naklini ücretsiz yapacaktı. Yine bu müesseseler; sayı ve ücretleri İktisat Vekâleti’nce tespit edilecek olan mürettebatı istihdam etmeye ve staj eğitimi vermeye mecbur olacaktı.³¹²

İktisat Vekâleti kanun kapsamında kurulacak müesseselerin tüm işlemlerini denetleme hakkına sahipti. Kurulacak anonim şirketler için de vekâlet tarafından daimî bir denetimcinin tayin edileceği hükme bağlandı. Kanuna aykırı hareket eden vapur sahipleri ya 100 liradan 10.000 liraya kadar miktarlarda para cezası ödeyecek ya da gemileri bir aydan bir yıla kadar süreyle seferden men edilebilecekti. Böylece 1932’de yürürlüğe giren kanun geçersiz kılınmıştı. Yeni kanun “*Resmî Gazete*”de yapılan yayımdan üç ay sonra yürürlüğe girecekti. Kanunun uygulanmasında da Bakanlar Kurulu yetkili olacaktı.³¹³

Deniz taşımacılığı ilgili kanun ile devlet tekeline alınmasına rağmen armatörler kendi aralarında kuracakları anonim şirketle taşımacılık yapabilecekti. Bu durum devletçi politikaların gündemde olduğu 1933 Türkiye’inde özel sektörün deniz taşımacılığından tamamen dışlanmadığının da kanıtıdır.

B- TÜRKİYE SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ’NİN KAPATILARAK YERİNE ANADOLU, KADIKÖY, ADALAR, YALOVA VE YEŞİLKÖY İŞLETMESİ (AKAY) İLE DENİZYOLLARI İŞLETMESİ, FABRİKALAR VE HAVUZLAR MÜDÜRLÜĞÜ’NÜN KURULMASI (8 HAZİRAN 1933)

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresinin, mali konularda sıkıntıları bulunduğundan ilgili bölümde bahsedilmişti.³¹⁴ Bu sebeple yeni düzenlemeler yapılması gerekiyordu. 2239 sayılı “*Denizyolları İşletme Kanunu*” nu tamamlayan bir ikinci kanun çıkarılarak Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin faaliyetlerine son verilmiştir. 1933 yılı itibarıyla denizcilik ve

³¹¹ BCA, 30.18.1.2.38.53.13.

³¹² *Resmî Gazete*, S.2419, (5 Haziran 1933), s.2618-2619.

³¹³ *Resmî Gazete*, S.2419, (5 Haziran 1933), s.2618-2619.

³¹⁴ Birinci Bölümde, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin Mali Durumu ve Devletçilik Uygulamalarına Geçiş (1925-1932)* başlığı altında konu değerlendirildi.

deniz nakliyatı alanlarında yeni bir döneme girilecektir. Bakanlar Kurulu tarafından 30 Mart 1933’de 14115 sayılı Deniz ve Hava Ticareti Umûm Müdürlüğü İle İç Hatlar, Dış Hatlar ve Fabrika-Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun Tasarısı TBMM’ye sevk edildi.³¹⁵ Kanunun gerekçeleri şöyle izah edilmişti: Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin aynı alanlarda faaliyet gösteren milli vapurcularla yaşanan olumsuz rekabet yüzünden mali bakımdan zor durumda olması, kurumun satın aldığı ya da tamir ettirdiği gemilerin yüklediği maddi yükler ve kurumun devletin temel mali kurallarına uymak zorunda olmasından dolayı hareket esnekliğinin azalması olarak gerekçelendirilmişti.³¹⁶

Kanun tasarısı, önce 24 Mayıs 1933’te İktisat, daha sonra 27 Mayıs 1933’te ise Bütçe Komisyonuna gönderildi ve bazı değişikliklere uğradı. İktisat Komisyonu, ilgili bakanlık bünyesinde kurulacak genel müdürlük ile Seyr-i Sefâin teşkilatı hükümlerini iki ayrı tasarı olarak değerlendirdi. Buna bütçe komisyonu itiraz etti. Kanunun ismini, Deniz Yolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun Tasarısı olarak değiştirdi. Böylelikle, Dış Deniz Yolları İşletmesi yerine Denizyolları İşletmesi; İç Deniz Yolları İşletmesi yerine de bu hatların imtiyaz güzergâhı olan “*Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova ve Yeşilköy*”ün ilk harflerinden oluşturulan AKAY kısaltması kullanılmaya başlanacaktı. Komisyonlarda yapılan değişikliğe rağmen tasarının özü korunmuştu.³¹⁷

TBMM’ye gelen tasarı, “*Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı*” adıyla, 31 Mayıs 1933’de 2248 Sayılı kanun numarasıyla TBMM’den geçecektir. 17 maddeden oluşan kanun ile Seyr-i Sefâin İdaresi’nin kaldırılarak yerine her birinin tüzel kişiliği bulunan Denizyolları İşletmesi, AKAY İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü olmak üzere üç yeni idarenin kurulması karara bağlanmıştı. Seyr-i Sefâin İdaresi’ne ait bulunan İstanbul Limanı’nda kılavuzluk ve römorkörcülük ile diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerinin devlet tekeline alındığı vurgulanmaktadır.³¹⁸

Diyarbakır Milletvekili Kâzım (Sevüktekin)³¹⁹, AKAY’ın ne anlamına geldiğini sordu. Bütçe Komisyonu Başkanı Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi Bey gerekli

³¹⁵ BCA. 30.18.1.2.35.22.18.

³¹⁶ TBMMZC., IV/15, Ankara, 1933, s.417-419. (Kanun üzerinde İktisat encümeni ile bütçe encümeni düzenlemeler yapmıştır.)

³¹⁷ Deniz ve Hava Ticareti Umûm Müdürlüğü ile İç Hatlar, Dış Hatlar ve Fabrikalar ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında 1/601 Numaralı Kanun Lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, TBMM, S. No 247.

³¹⁸ TBMMZC., IV/15, s.456.

³¹⁹ Kâzım Sevüktekin (1877-1949) İstanbul Doğumludur. I. Dünya Savaşı’nda Tümen komutanlığı yaptı. TBMM III.,IV., V., VI. ve VII. Dönem Diyarbakır, VIII. Dönem Mardin Milletvekilidir. V. ve VI. Dönem Millî Müdâfaa Encümeni Başkanlığı yapmıştır. (TBMM Albümü 1920-2010, s.493)

açıklamalarda bulundu. Denizyolları için ise Refik Bey Devlet Deniz Yolları ismi kullanılsın teklifinde bulunmasına rağmen önerisi kabul edilmeyecekti.³²⁰

Oluşturulan üç kurum ticari usullere göre yönetilecekti. Sayıştay denetimine tabi olmayacak bu kurumlar İktisat Vekâleti'nin tayin edeceği müfettişler aracılığıyla her yıl en az bir defa denetime tabi tutulacaktı. Bu üç kurumun müdürü de İktisat Vekâleti'nin önerisi Bakanlar Kurulu'nun kararı ve Cumhurbaşkanı'nın onayıyla belirlenecekti. Bu kurumlarda görev yapacak kamu görevlileri, ilgili memur kanununa göre faaliyet gösterecekti. Kurumlara ait mallar devlet malı olup zarar vermek, çalmak veya zimmete geçirmek suç sayılacaktı. Kurumlarca yılsonunda hazırlanacak bilançolar; TBMM bütçe, iktisat ve Divanı Muhasebat encümenlerinden meydana gelecek bir komisyon tarafından onaylanacaktır. İktisat Vekâleti ile Maliye Vekâleti adı geçen kurumlarda ortak bir denetçi bulunduracaktı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin 1932 yılı sonuna kadar biriken borçlarının nasıl ödeneceği ve çalışanlara hangi işlemlerin yapılacağı da belirlenmişti. Yeni kurumlarda eski iş ve işlemlerin yapılmaması için Denizyolları İşletmesi Genel Müdürü'nün yanında bir de Tasfiye Komisyonu oluşturulacaktı. Kanun 1 Haziran 1933 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek ve yürütmeden Bakanlar Kurulu sorumlu olacaktı.³²¹

2248 sayılı “*Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı*” TBMM görüşülürken herhangi bir olumsuzluk yaşanmamıştır. Yasanın geneli hakkındaki tek konuşmayı yapan Manisa Milletvekili Turgut (Türkoğlu) Bey³²², Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin başarılarından söz ettikten sonra 1929'dan itibaren yaşanan olumsuzluklara değindi. Vapur şirketleri arasında yaşanan rekabetin kötü sonuçlarından bahsetti: “...*Teşkil edilen üç müdüriyetin müstakbel ticareti bahriye işlerinde çok muntazam ve çok esaslı işler göreceğine kaniim. Binaenaleyh hazırlanan ve Heyeti Muhteremenize tevdi edilen bu kanunlardan dolayı Hükümeti tebrik etmek ve teşekkül eden idarelerin yeni işlerinde esaslı muvaffakiyetler husule getirmelerini arzu etmek en birinci emelimizdir...*” diyerek hazırlanan kanun dolayısıyla hükümeti tebrik eden Turgut

³²⁰ TBMMZC., IV/15, s.457.

³²¹ **Düster 3. Tertip**, XIV, Ankara, 1954, s.1219-1224.

³²² Mustafa Turgut Türkoğlu (1891-1960), Girit doğumludur. İzmir İdadisi'nden mezunudur. Anadolu Gazetesi Başyazarlığı ve İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreterliği görevlerinde bulundu. TBMM IV. ve V. Dönem Manisa Milletvekilliği yaptı. (TBMM Albümü 1920-2010, s.278)

Bey, kanunun denizcilik alanında çok faydalı sonuçlar doğuracağını da vurguladı.³²³ Kanun 8 Haziran 1933’de “*Resmî Gazete*” de yayınlanarak yürürlüğe girdi.³²⁴

“*Denizyolları İşletme Kanunu*” ve “*Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı*” kanunu adeta birbirinin tamamlayıcısı iki kanundu. Kanunların yürürlüğe girmesinden hemen sonra Vapurcular Birliği Reisi Yelkencizade Lütfi Bey öncülüğünde on sekiz kişiden oluşan vapur sahipleri ile bir toplantı gerçekleştirdi. Amaç kurulacak olan Türk Anonim Şirketi’nde yer alan vapurcuların gerekli hazırlıklara başlaması idi. 8 Haziran 1933’de yayımlanan “*Cumhuriyet*” gazetesinde yeni kurulan üç kurumun müdürlüklerine yapılan atamalardan bahsedilmekteydi. AKAY İşletme Müdürlüğü’ne Şükrü Bey (Ziraat Bankası’nın eski Müdürü), Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü’ne Saadettin Bey (Sanayi Kredi Bankası Müdürü), Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğüne Cemil Bey (Seyr-i Sefâin İdaresi Fabrika Müdürü) atanmıştı.³²⁵

8 Haziran 1933’de “*Resmî Gazete*”de yayımlanan 2248 sayılı “*Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun*” ile yeni kurulan bu üç kurumun görev sınırları da belirlenecekti: Marmara, Akdeniz, Karadeniz ve dış hatlar Deniz yolları işletmesine, İstanbul hatları ve Yalova AKAY’a bırakılacaktı. Kanuna göre bu üç kurum ayrı birer şirket olarak yönetilecekti. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin sahip olduğu imtiyazlar, haklar, depolar, binalar, gemiler ve kalan tüm taşınmaz mallar üç kurum arasında paylaşılacaktı. Bu paylaşımı ise İktisat Vekâleti gerçekleştirecekti. Cumhurbaşkanı’na ait deniz araçları ile kılavuzluk ve römorkörlük araçları İktisat Vekâleti’ne devredilecekti. AKAY’a, Denizyollarına ve Fabrika ve Havuzlar Müdürlüklerine devredilecek tüm mallar bu kurumların sermayesini oluşturacaktı. Kurumların tüm iş ve eylemleri ileride belirlenecek bir tüzüğe göre yapılacaktı. Bu tüzük hazırlanıncaya kadar İcra Vekilleri Heyeti’nin çıkaracağı geçici bir yönetmelik ile yürütülecekti. Kanuna göre açıkta kalan memurlar emekliye sevk edilecekti.³²⁶

2572 sayılı “*Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkındaki 2248 Numaralı Kanuna Müzeyyel Kanun*”, 5 Temmuz 1934’ de “*Resmî Gazete*”de yayımlandı. Lağvedilen Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin 2248 Sayılı Kanun’un geçici maddesi gereğince teşkil edilen komisyonunun belirli sürede

³²³ TBMMZC, IV/15, s.456-457.

³²⁴ *Resmî Gazete*, S.2422, (8 Haziran 1933), s.2647-2649.

³²⁵ *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1933, s.4.

³²⁶ *Resmî Gazete*, S.2422, (8 Haziran 1933), s.2647-2649.

tamamlayamadığı tasfiye işlemlerini sonuçlandırmak üzere yeni bir komisyon oluşturuldu. Bu heyet, Denizyolları İşletme Müdürünün denetimi altında çalışacaktı. Heyete Denizyolları İşletme Müdürü veya vekil tayin edeceği bir memuru başkanlık edecekti. Heyet görevini altı ay içerisinde tamamlamak zorundaydı.³²⁷

I- AKAY, Denizyolları ve Fabrikalar ve Havuzlar Müdürlükleri'nin (DAF) İşleyiş ve Teşkilatlanmaları

2248 sayılı “*Denizyolları ve AKAY İstetmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun*”un 5. Maddesi gereğince Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi yerine kurulan kurumların tüm iş ve eylemleri ileride belirlenecek bir tüzüğe göre yapılacaktı. bu tüzük hazırlanıncaya kadar İcra Vekilleri Heyeti'nin çıkaracağı geçici bir talimatname ile işler yürütülecekti. Bakanlar Kurulu 27 Haziran 1933'de 14644 sayılı kararname ile bu durumu onayladı.³²⁸ 11 Temmuz 1933'de 2449 Sayılı “*Resmi Gazete*”de adı geçen konu ile ilgili geçici talimatnameler yayımlandı. Böylece DAF'ın işleyiş ve teşkilat yapılanması belirlendi.³²⁹

Sonraki süreçte İktisat Vekâleti'nin hazırladığı tüzük 1830 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile 5 Ocak 1935'de onaylandı.³³⁰ 20 Ocak 1935'de 2908 Sayılı “*Resmi Gazete*”de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Böylece kurumsal yapı her yönü ile ihdas edilmiş oldu.³³¹

1- AKAY İşletme Teşkilatı ve İdaresi

Tüzüğe göre AKAY İşletme Müdürlüğü Marmara Denizi'nde çalışacaktı. Anadolu ve Yeşilköy hatları ile Kadıköy-Haydarpaşa, Adalar ve Yalova hatlarını işletmek ve Yalova Kaplıcalarını imar ve işletme işlerini yönetmek maksadı ile kuruldu. Şirketin sermayesi gemiler ve taşınır-taşınmaz bütün menkuller idi. Şirketin teşkilat şeması bir genel müdürlük ve şubelerden oluşuyordu. Şubelere müdür ataması, genel müdürün önerisi üzerine Bakanlar Kurulu tarafından gerçekleştirilecekti. Tüzükte bu şubelerin görev ve yetkileri açık bir şekilde belirtilmişti. Şube müdürleri genel müdürün başkanlığında genel kurul toplantıları düzenleyebilirdi. Bu toplantılarda; İnşaat, alım,

³²⁷ *Resmî Gazete*, S.2752, (5 Temmuz 1934), s.4143-4144.

³²⁸ *BCA*. 30.18.1.2.37.49.5.

³²⁹ *Resmî Gazete*, S.2449, (11 Temmuz 1933), s.2849-2851.

³³⁰ *BCA*. 30.18.1.2.51.2.7.

³³¹ *Resmî Gazete*, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

sipariş, tamirat işleri, memur ikramiyeleri, bütçe ve bilançolar gibi konular hakkında kararlar alınmaktaydı.³³²

a) İşletme Şubesi

AKAY bünyesinde yer alan İşletme Şubesi yoğun bir faaliyet alanına sahipti. Gemilerin gidiş-geliş tarifelerinin hazırlanması ve düzenli olarak işletilmesi öncelik görevi idi. Kuruma bağlı deniz araçlarının donanımlarının yanı sıra gemi çalışanları ile iskele hizmetleri de sorumluluk alanındaydı. Gemi seferleri halkın talebine ve genel ihtiyaçlara göre planlanmalıydı. Deniz araçlarının konforu ve liman hizmetleri de bir diğer çalışma alanı idi. Gemilerin gidiş-geliş işleri için gemilere ve iskelelere yapılacak uyarılar hem güvenlik hem de düzen açısından önemliydi. İşletme müdürlüğü tarafından bu önemli görev organize edilmekteydi. Bunun yanı sıra kullanımda olan malzemenin bakımı ve korunması diğer bir faaliyet alanını oluşturmaktaydı. Deniz kazalarına müdahale ve kurtarma çalışmaları da bu müdürlüğün uhdesindeydi. Gemilerde yer alan büfe hizmetleri kira usulü ile şahıslara verilmekteydi. Bu süreçten de yine İşletme Şubesi yetkili kılınmıştı.³³³

İşletme Şubesi AKAY'ın halka yansıyan “yüzü” idi. Sadece deniz araçlarının gidiş-geliş saatlerini değil, yolcu ve yük taşıma ücret tarifeleri de bu şube tarafından hazırlanıyordu. Bu görevlere şunlar da dâhildi: Yeni hatlar açılması, turizm işleri, işletme istatistiklerinin hazırlanması, reklâm ve ilân işleri, bakım ve onarım işlerinde ihale açmak ve bu süreci iş tamamlanıncaya kadar kontrol etmek.³³⁴

Gemi satın alma, iskelelerin güvenliği, yolcu salonlarını temizliği ve aydınlatılmasının dışında gemilerde ve iskelelerde çalışan personelin tamamı bu şubeye bağlıydı.³³⁵

AKAY'ın sorumluluk alanı en geniş olan şubesi yukarıda da ifade edildiği üzere İşletme Şubesi idi. Hem teknik hem mali konular yetki alanında bulunmaktaydı. Burada çalışanların görev yükümlülükleri de böylece artmaktaydı. Zaman ve araç kullanımı sürekli bir denetimi de gerekli kılmaktaydı.

³³² Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

³³³ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

³³⁴ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

³³⁵ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

b) Hesap İşleri Şubesi

Hesap İşleri Şubesi muhasebe ile ilgileniyordu. başlıca işleri şunlardır: Kurumun gelir-gider dengesini oluşturmak başlıca göreviydi. Gelirlerin tarifelere, talimatlara ve tahakkuk belgelerine uygunluklarını kontrol etmek ve her seferin maliyet hesaplarını yapmak yine şubenin görevleri arasındaydı. Bu şubenin diğer görevleri ise şunlardı: Her türlü vergi ve teminat işlerini yapma; genel işlerin bütçe ve kadroya uygunluklarını denetleme; çalışanların bordrolarını hazırlama; senet, sözleşme ve başka değerli kâğıtları saklama; kaplıcaların muhasebesini kontrol etmekte. Devlet Reisine ait gemilerin giderleri şube tarafından hesaplanıyordu. Yolcu biletlerinin basım matbaası bu şubeye bağlıydı. Biletlerin gişelere dağıtılması da şube tarafından yapılmaktaydı.³³⁶

c) Levazım İşleri Şubesi

Şube, kurumun ihtiyacı olan bütün malzemenin karşılanması ile ilgileniyordu. Yayınlanan tüzüğe göre görevleri şunlardı: Kuruma gerekli her türlü malzemenin satın alınması; malzemelerin depolanması ve şubelere dağıtılması; Kurumun ihtiyacı olan malzemelerin satın alınması; elden çıkarılmak istenen malzemeleri satılması; binaların bakım, tamir ve kiraya verilmeleri işlerini yürütme; malzeme alım-satım sözleşmelerini hazırlama; Kömür taşıma, yükleme, boşaltma ve aktarma işlerini yapmak idi. Ayrıca ambarlar, kömür depoları ve kurum merkezinin bakım, düzen, temizlik ve telefon işleri bu şubenin faaliyet alanı içerisindeydi bağlıydı.³³⁷

d) Yalova Kaplıcaları Şubesi

Kaplıcaların işletmesi ve düzeni bu şube tarafından idare ediliyordu. kaplıcaların hesap işleri şubesinin muhasebesi tarafından yapılmaktaydı. Kaplıcalar Müdürlüğü, kaplıcalar için yerinde yapılabilecek az miktardaki satın alma işlerini yapabiliirdi. Kaplıca çalışanları, otel, gazino ve hamamları bu şubeye bağlıydı.³³⁸

e) Kontrol İşleri Şubesi

Yolcu ve yük taşınmasından ve palamardan doğan bütün gelirin tahakkukundan sorumluydu. Bütün bilet işlerini ve hesaplarını kontrol eden şubeydi. Gişelere lazım olan

³³⁶ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4765.

³³⁷ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4766.

³³⁸ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4766.

biletlerin cins ve miktarını tayin ederek Hesap İşleri Şubesi'ne bildirmektedir. Yolcu ve yük istatistiklerini düzenlemek görevleri arasındaydı.³³⁹

f) Yazı ve Zat İşleri Şubesi

Şube bütün dilekçe ve kayıt işleri ile ilgilenmektedir. Ayrıca yabancı dilde gelen evrakları Türkçeye çevrilmesini de yapıyordu. Kurum çalışanlarının sicil, özlük ve emeklilik işlerini yürütmektedir. Evrak arşivi bu şubeye bağlıydı.³⁴⁰

g) Teftiş İşleri Şubesi

Bu şubenin başlıca görevi kurumun bütün işlemlerini usullere, talimatlara ve müdürlükten alacağı direktiflere göre teftiş etmek ve yolsuzlukları ortaya çıkarmaktır.³⁴¹ Anlaşılacağı üzere bir teftiş şubesi oluşturarak kurum üzerinde denetim sağlanmak istenmektedir.

h) Hukuk İşleri Şubesi

Şubenin görevi kurumu ilgilendiren hukuki konular, sözleşme ve şartnameleri hukuk ve kurum yararı bakımından kontrol etmektir. Kuruma ait davalarla ilgilenme ve hukukî anlaşmazlıkları çözme başlıca görevleri arasındaydı.³⁴²

ı) Sağlık İşleri Şubesi

Bu bölüm idarenin sağlık işleri ile ilgilenmektedir. Yalova kaplıcaları, kuruma bağlı doktor ve eczaneleri şubenin sorumluluk alanındaydı.³⁴³

i) İşletmenin Mali Yükümlülüğü

AKAY işletmesi genel muhasebesini, ticaret usul ve esaslarını yaptığı işleri, gelir ve giderlerini önceden İktisat Vekâleti'ne onaylatarak yapmalıydı. Kurumun gelir ve gider bütçeleri o yılın çalışma programına ve geçen yıllara dayanarak genel kurulca yapılacaktı. Bütçeler mali yılbaşından en az iki ay önce İktisat Vekâleti'ne gönderilmeliydi. Aşınır ve yıpranır eşyaların önem ve kullanım müddetlerine göre kanunun gösterdiği paylar kadar yapılacak amortismanları yedek hesapta toplanacaktı.

³³⁹ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4766.

³⁴⁰ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

³⁴¹ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

³⁴² Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

³⁴³ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

Bunların nerede kullanılacaklarını yönetim kurulu belirleyecekti. Alınacak her türlü malzemenin depolardaki stok varlığı herhangi bir zamanda alım değerleri üzerinden 50.000 lirayı geçmemeliydi. Demirbaş alımı yıllık en fazla 10.000 liraydı . Malî durumu belirlemek için her takvim yılının sonundan başlayarak iki ay içinde usulüne göre bilançosu yapılacaktı. Yıllık bilançolara göre çıkacak kazançtan %10'u yedek sermayeye, %5'i hususî sigorta sermayesine ayrılacaktı. Kurumun iyileştirilmesi için gerekli miktar da ayrıldıktan sonra geri kalan miktar hazineye devredilmeliydi. Bilançoda zararlı olduğu takdirde yedek sermayeden kapatılacaktı. Yedek sermaye bulunmadığı veya zarara yetmediği hallerde açık kalan miktar gelecek yılların elverişli sonları beklenerek diğer seneler bilançolarında zarar olarak gösterilecekti. Zararın hepsi karşılanıncaya kadar bilanço kazançları bu zararın kapatılmasına bırakılmalıydı.³⁴⁴

AKAY İşletmesi'nin gelirleri şunlardı: taşımacılığının ve kaplıcaların getirdiği hasılat vapur ve emlak kiralari, faizler ve hibelerdi. Giderler ise çalışanların maaşları, vergiler, sigorta ve kaplıca masraflarıydı. Ayrıca görevini yerine getirmeyen memurlar için de çeşitli cezalar vardı.³⁴⁵

AKAY İşletmesi İstanbul hatları ve Marmara Denizi'nde seferler yapacaktı. Ayrıca Yalova Kaplıcalarını da işletecekti. Çıkarılan kanun ve tüzükler ile İstanbul ulaşımı için önemli bir düzenlemeye gidilmiş oldu.

2- Denizyolları İşletme Teşkilatı ve İdaresi

"Resmî Gazete"de 11 Temmuz 1933'de yayımlanan Tüzük ile Denizyolları İşletmesi'ne gerekli yasal düzenlemeler getirildi. Denizyolları İşletmesi'nin genel amacı Türkiye limanlarında şehirlerarası diğer ülkelere yapılacak olan seferleri gerçekleştirmektir. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Akdeniz, Karadeniz ve Marmara'da kullandığı tüm gemiler ve taşınır, taşınmaz bütün mallar Denizyolları işletmesine devredildi.³⁴⁶

Denizyolları, bir genel müdürlük ve buna bağlı şubelerden meydana gelmekteydi. Şubelere atamalar genel müdürün önerisi üzerine İktisat Vekâleti tarafından gerçekleştirilecekti. Tüzükte bu şubelerin görev ve yetkileri açık bir şekilde belirtilmişti.

³⁴⁴ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

³⁴⁵ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4767.

³⁴⁶ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4768.

a) İşletme Şubesi

Kurumun faaliyet alanı en geniş şubesiydi. Gemilerin gidiş-geliş tarifelerini hazırlamak şubenin görevleri arasındaydı. Gemilerin her zaman seferlere hazır bulunmalarını sağlamak ve gemi personeli ihtiyacını belirlemek şubenin yetki alanındaydı. Gemilerin iç düzenlerini ve liman işlerini yapmaktaydı. Ayrıca seferler için gemilere ve acentelere talimat verme; kuruma ait malzemesinin idareli kullanılmasını ve gemilerdeki demirbaşın korunmasını sağlama; deniz kazalarına, gemi kurtarma ve yardım işlerini yapma; gemilere ait kahve ocaklarını kiraya verme; kira ile gemi tutma işlerini yapma gibi görevleri bulunmaktaydı. Bütün gemi personeli bu şubeye bağlıydı.³⁴⁷

b) Ticaret Şubesi

Şube ticari faaliyetler ile ilgilenmekteydi. Navlun tarifelerini düzenlemek şubenin başlıca görevlerinden biriydi. Yüklerin aktarılması, navlun sözleşmesi, konşimento, ve bilet işlerini düzenine koyma şubenin işlerindendi. Taşıma sözleşmelerini ve taşıma şirketleriyle yapılacak her türlü anlaşmayı hazırlamaktaydı. Yeni hatlar açmak ve işletilen yolların uzatılması için araştırmalar yapmak şubeye aitti. Yolculuk yapılan ve kurumu ilgilendiren bölgelerin ekonomik durumları üzerine çalışmalar yapmaktaydı. Ayrıca yüklerin hasara uğraması, kaybolması, sigorta, tazminat işlerini idare etme; gemilerden boşaltılan yüklerin taşınma, aktarma ve transit işlerini yapma; gerekli vasıtaları ve işçiyi bulundurma; ekonomik haberler alma, reklâm, ilân işlerini ve istatistiklerini tutmak şubenin işlerindendi. Acenteler ve acente evlerinin tüm sorumluluğu bu şubede idi.³⁴⁸

c) Hesap İşleri Şubesi

Kurumun gelirlerini toplamak ve giderlerini ödemek bu şubenin başlıca göreviydi. Kurumun malî durumunu, hesap işlerini ve ilişkilerini düzenlemekteydi. Gelirlerin tarifelere, talimatlara ve tahakkuk belgelerine uygunluklarını kontrol bu şube tarafından yapılmıyordu. Bilet satışları üstüne kontrol sistemi kurmak ve bunların hesaplarının doğruluğunu sağlamak yine şubenin görevleri arasındaydı. İşletmenin ve her seferin bütün maliyet hesapları şube tarafından yapılmaktaydı. Bu görevlerin dışında Ticaret senetleri, poliçe ve havale işlerini yapma; genel işlerin bütçe ve kadroya uygunluklarını denetlemek; çalışanların aylık ve gündelik bordrolarını hazırlama ve ödeme; senetleri,

³⁴⁷ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4768.

³⁴⁸ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4768

sözleşmeleri ve başka değerli kâğıtları ve belgeleri saklama; bilançoyu ve bütçeyi hazırlamak gibi görevleri de bulunmaktaydı. Hesap İşleri Şubesi kendi işleri için acentelerle doğrudan doğruya haberleşmekteydi.³⁴⁹

d) Levazım Şubesi

Bu Bölümün başlıca işleri şunlardır: İdareye gerekli her türlü malzemenin satın alınması, malzemelerin depolanması ve şubelere dağıtılması. İdareye gerekli olan malzemelerin elverişli yoldan elde etmenin çarelerini aramak ve teklif etmek. İdarece elden çıkarılmak istenen malzemeleri satmak. Binaların bakım ve tamirleri ve kiraya verilmeleri ve yapı işlerini idare etmek. Malzeme alış ve satış sözleşmelerini hazırlamak. Kömür taşıma, yükleme ve boşaltma ve aktarması işlerini idare etmek. Ambarlar, kömür depoları ve idare merkezinin bakım, düzen, temizlik ve telefon işleri bu Bölüme bağlıdır.³⁵⁰

e) Fen İşleri Şubesi

Bu Bölümün başlıca işleri şunlardır: Gemilerin makinelerini kontrol altında bulundurmak, gerekli tamirlerini yapmak. Gemilerin bakım ve giderleri için gerekli çareleri araştırıp bulmak ve ileri sürmek. Gemi satın alma ve sipariş işlerini yapmak ve düzenlemek. Gemicilik alanındaki her türlü teknik ilerleyişleri gözetmek ve bunları Müdürlüğe bildirmek. İdarenin tamirat atölyesi bu bölüme bağlıdır.³⁵¹

f) Yazı ve Zat İşleri Şubesi

Bu Bölümün başlıca görevleri: Gelen evrakın alınması, kaydı, yerlerine dağıtılması ve gönderilmesi; yabancı dilde gelen evrakları Türkçeye çevirme; kurum çalışanlarının sicil, özlük ve emeklilik işlerini idare etme; arşiv odası ve kurum binasının bakım, düzen ve temizlik işlerini yapmak idi..³⁵²

g) Teftiş İşleri Şubesi

Bu şubenin başlıca işi kurumun bütün işlerini usullere ve talimatlara ve Müdürlükten alacağı direktiflere göre teftiş etmek ve yolsuzlukları ortaya çıkarmaktır.³⁵³

³⁴⁹ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4768

³⁵⁰ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4768

³⁵¹ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4769.

³⁵² Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4769.

³⁵³ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4769.

h) Hukuk İşleri Şubesi

Şubenin görevi kurumu ilgilendiren hukukî meseleler ile idareye ait sözleşme ve şartnameleri hukuk ve idarenin menfaati bakımından kontrol etmek ve düşüncelerini bildirmek. Kurumun davalarına ve hukukî anlaşmazlıklarına bakmak ve bitirmek.³⁵⁴

ı) Sağlık İşleri Şubesi

Kurumun sağlık işleri düzenlenmekteydi. Gemi doktorları ile sağlık memurları bu şubeye bağlıydı.³⁵⁵

i) İdarenin Mali Yükümlülüğü

Denizyolları İşletmesi, genel muhasebesini, gelir ve giderlerini önceden İktisat Vekâletine onaylatarak yapacaktı. Kurulun gelir ve gider bütçeleri kendi yılının çalışma programına ve geçen yıllara dayanarak genel kurulca yapılacaktı. Bütçeler her takvim yılı başından en az iki ay önce iktisat Vekâletine gönderilmeliydi. Aşınır ve yıpranır eşyaların önem ve kullanım sürelerine göre kanunun gösterdiği paylar kadar yapılacak amortismanları masraf yazılarak karşılığı bu adla açılacak bir yedek hesabında toplanacaktı. Kurum için alınacak her türlü malzemenin ambar ve depolardaki stok varlığı herhangi bir zamanda alım değerleri üzerinden 250,000 lirayı geçmemeliydi. Demirbaş alımı senede 20,000 lirayı geçemezdi. Kurumun malî durumu ile bir hesap yılı içinde elde edilen sonucu göstermek üzere her takvim yılının sonundan başlayarak iki ay içinde usulüne göre bilançosu yapılacaktı. Yıllık bilançolara göre çıkacak kazançtan genel heyetler tarafından %10 nu yedek sermayeye, %5 i hususî sigorta sermayesine ayrıldıktan ve kurumun iyileştirilmesi için gerekli para da ayrılarak sermayeye eklendikten sonra geri kalacak miktar Hazineye verilmeliydi. Bilançoda zararlı bir son görüldüğü takdirde bu zarar genel heyetçe yedek sermayeden kapatılacaktı. Yedek sermaye bulunmadığı veya buna yetmediği hallerde açık kalan miktar gelecek yılların elverişli sonları beklenerek diğer seneler bilançolarında zarar olarak gösterilecek ve hepsi kapanana kadar bilanço kazançları bu zararın kapatılmasına bırakılacaktı.³⁵⁶

³⁵⁴ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4770.

³⁵⁵ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4770.

³⁵⁶ Resmî Gazete, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4770.

Kurumun gelirleri şunlardı; Yolcu ve yük nakliyatının getirdiği hasılat, vapur ve emlak kiralari, faizler, hibelerdi. Talimatnamede giderler de belirtilmişti. Giderler ise çalışanların maaşları, vergiler, sigorta masrafları, kaplıca masrafları idi.³⁵⁷

3- Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü İşletme Teşkilatı ve İdaresi

11 Temmuz 1933'de yayınlanan talimatnamelerden bir diğeri de “*Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü*” hakkında idi. Bu işletme, kapatılan Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin yerine gemilerin tamirat işlerini yürütmek ve kuruma ait olan çamaşırlaneyi işletmekti. Şirketin teşkilat şeması bir genel müdürlük ve buna bağlı heyet ve bürolardan meydana gelmekteydi. Genel müdür ve bu şube müdürleri belirli dönemlerde genel kurul toplantıları gerçekleştirebilecekti.³⁵⁸

a) Ticaret ve Levazım İşleri Şubesi

Kurumun alım-satım işlerinin düzenlenmesi ve bunlardan encümen kararına bağlanması gerekli olanlar için esasların hazırlanması gibi bütün ticaret iş ve ilişkilerini bu şube yapmaktaydı. Evrakın alınması, kayıt edilmesi, yerlerine dağıtılması ve gönderilmesi ile yabancı evrakların Türkçeye çevrilmesi görevi şubenin faaliyetleri içerisindeydi. Kurumun çalışanlarının sicil, özlük ve emeklilik işlerini şube düzenlemekteydi. Ayrıca kurumu ilgilendiren iş sahaları üzerinde ekonomik etütler yapma; gerekli olan malzemeleri temin etme; elden çıkarılmak istenen malzemeleri satma; Binaların bakım ve tamirlerini yapmak diğer görevleri idi. Malzeme depoları, hizmetliler ve bekçiler bu şubeye bağlıydı.³⁵⁹

b) Hesap İşleri Şubesi

şubenin görevleri şöyleydi: Kurumun tahakkuk eden gelirlerini toplamak, giderlerini hesaplamak ve ticari ilişkilerini korumak. Gelirlerin tarifelere ve tahakkuk belgelerine veya pazarlığa uygunluklarını denetlemek. Kurumun iş gereklerine göre hesap denetimini ve muhasebesini yapmak. Ticari senetleri, poliçe, havale işlerini ve yapılan sözleşmelerin mali gereklerini takip etmek. Kurum çalışanlarının aylık ve gündelik bordrolarını hazırlamak ve alacaklarını ödemek. Her türlü senetleri, sözleşmeleri, başka değerli kâğıtları ve belgeleri saklamak. Stok hesaplarını tutmak ve

³⁵⁷ **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4771.

³⁵⁸ **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4771.

³⁵⁹ **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4771.

uygunluğunu kontrol etmek. Bilançoğu ve ona bağlı hesapları hazırlamak. Çamaşırhanenin hesabı kendi muhasebesince başlı başına tutulmakla beraber bu hesapların sonu kurumun genel muhasebesinde toplanır. Çamaşırhanenin muhasebesini bu bölüm sürekli kontrol altında tutar.³⁶⁰

c) Fen İşleri Şubesi

Bu şubenin görevleri şöyleydi: Havuzlar, fabrikalar ve kızaklarda yapılacak inşaat ve tamirat işlerine ait bütün teknik işleri idare etmek. Tamir ve inşaat işlerinin plan, resim, proje ve hesaplarını yapmak. Fabrika ve Havuzların verimini arttıracak teknik çareleri araştırmak ve ileri sürmek. Gemicilik alanındaki teknik gelişmeleri takip etmek. Havuzlar, kızaklar ve atölyeler bu bölüme bağlıdır.³⁶¹

d) Çamaşırhane

Bir şef tarafından yönetilen bu şube dışarıdan işler bulur, bulunan işleri fabrikada yaptırır ve eksiksiz olarak yerlerine gönderir. Şubenin hesap işlerini kendisi, ayrı defterlerde tutmaktaydı. Faturalarını kendisi yapar ve gelirin toplanması için kurumun genel muhasebesine verecekti. Şubenin hesapları genel muhasebede toplanırdı.³⁶²

Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nün öncelikli amaçlarından biri gemi tamiri idi. fakat bu konuda kurumun bazı eksikleri vardı. Bu eksiklerden biri de şüphesiz ki mühendis ihtiyacı idi. Bakanlar Kurulu 11 Ekim 1934'te 1406 sayılı kararname ile nu soruna bir çözüm getirmeye çalışmıştı. İlgili kararnameye göre Almanya'dan Friedrech Töfer getirilecekti. İlk üç ay gerekli çalışmaları yaptıktan sonra üç yıl kurumda çalışması uygun görülmüştü.³⁶³ 4 Mayıs 1935'te 2708 sayılı “*Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin Yaptıracağı Gemiler İçin On Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun*” kabul edilmiştir. Bu kanunla, Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin yaptıracağı vapurlar için yıllık taksitleri 500.000 liradan aşağı olmamak şartıyla ve 1935'ten başlayarak 10 senede ödenmek üzere 10.000.000 liraya kadar hak tanınmıştı. Kanunu uygulamaya İktisat Vekili yetkili kılınmıştır.³⁶⁴

4 Mayıs 1935'te 2708 Sayılı “*Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin Yaptıracağı Gemiler İçin On Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun*” kabul

³⁶⁰ **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4772.

³⁶¹ **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4772.

³⁶² **Resmî Gazete**, S.2908, (20 Ocak 1935), s.4772.

³⁶³ **BCA**. 30.18.1.2.48.70.4.

³⁶⁴ **TBMMZC.**, V/3, Ankara, 1935, s.53-58.

edildikten sonra çeşitli değişikliklere uğramıştır. AKAY ve Denizyolları işletmeleri için yaptırılacak olan gemilere ayrılan ücret 1936'da Resmî Gazete'de yayınlanan 3047 sayılı kanuna göre 600.000 lirayı geçmeyecekti. 1937 yılında yine Resmî Gazete'de yayınlanan 3131 Sayılı Kanun ile bu miktar 800.000 liraya yükseltildi.³⁶⁵

C- 1936-1938 YILLARI ARASINDA DENİZ İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ ÇIKARILAN KANUNLAR

I- Denizyolları, AKAY işletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Genel Müdürlüğü (DAF) Kefalet Sandığı'nın Kurulması (4 Aralık 1936)

Hizmet alanı olarak ekonomik kaynakların doğru surette kullanılmasını gerektiren bir sektör olması sebebiyle kurumun zarara uğratılması söz konusu olduğunda bunu tazmin edebilmek için “*döner sermayeli kuruluşlarda*” çalışanların yapacakları zimmet ve ihtilasları nedeniyle verecekleri zararları karşılamak üzere Kefalet Sandığı kurulmuştu.³⁶⁶ İktisat Vekâleti'nin önerisi üzerine ilgili kurumlarda Kefalet Sandığı kurulması 25 Kasım 1936'da Bakanlar Kurulu tarafından uygun bulundu.³⁶⁷ 5616 Sayılı Kararname ile de adı geçen sandık 4 Aralık 1936'da “*Resmî Gazete*”de yayımlanarak yürürlüğe girdi..³⁶⁸

Kararnameye göre; 2489 Sayılı Kefalet Kanunu'nun On Üçüncü Maddesi'ne dayanarak Denizyolları, AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdarelerinde para ve menkul kıymetleri alıp veren ve ellerinde tutan çalışanlar için kefalet usulünü uygulamak amacıyla Denizyolları, AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Genel Müdürlüğü'nün isimlerinin baş harflerinin kısaltılması ile “*DAF*” İdareleri Kefalet Sandığı adıyla ortak bir sandık kuruldu.³⁶⁹ Sandık İktisat Vekâleti tarafından tayin olunacak bir komisyon tarafından yönetilecekti. Sandığın idare merkezi Denizyolları İşletme İdaresi'ydi. Sandık komisyonu İktisat Vekâleti'nce Denizyolları İdaresi'nden seçilecek bir başkanla biri AKAY, diğeri de Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nden seçilecek iki üyeden oluşacaktı. Sandık Komisyonu'nun başlıca görevleri şunlardı: Sandığın bürokratik işlemleri ve

³⁶⁵ **Resmî Gazete**, S.3336, (22 Haziran 1936), s.6690.; **Resmî Gazete**, S.3538, (19 Şubat 1937), s.7713.

³⁶⁶ Kamu döner sermaye işletmesi uygulamasına ilk kez 26.01.1925 yılında yayımlanan 549 sayılı Ziraat Müesseselerine Sabit Sermaye Vaz'ına Dair Kanun'da görülmüştür. Bu Kanunda bahsedilen sabit sermaye terimi döner sermaye olarak kullanılmıştır. (<https://muhasabat.hmb.gov.tr/doner-sermaye-hakkinda> E.T. 07.06.2021)

³⁶⁷ **BCA**. 30.18.1.2.69.90.13.

³⁶⁸ **Resmî Gazete**, S.3476, (4 Aralık 1936), s.7411.

³⁶⁹ İlgili kararnamede adı geçen kurumların isimleri açık olarak verildikten sonra bizzat kararnamenin kendisinde “*DAF*” kısaltmasına yer verilmiş ve “*DAF Kefalet Sandığı*”nın kurulmasından bahsedilmiştir. Buradan hareketle Seyr-i Sefâin İdaresi'nin kaldırılmasından sonra kronolojik olarak önce olmasına rağmen yeni kurumların ismi ilgili kısımda “*DAF*” olarak kısaltılmıştır.

muhasebesinin defterlerinin tutulması, kefaletle bağı çalışanlardan paraların zamanında kesilmesi ve bankaya yatırılması, Her üç ayda bir kurumlardan ve bankadan temin edilen cetveller üzerinden hesapların kontrol edilmesi idi. Sandık Komisyonu yılsonunda bilançoı kontrol ederek İktisat Vekâleti'nin onayına sunmakla mükellefi. Bununla birlikte sandıktan ayrılan veya ölenlerin paraları kanun hükümlerine göre geri verilecekti.³⁷⁰

Çalışanların kefalet sandığına kayıt edilmeleri konusunda ilgili kurumların genel kurulları tarafından belirlenecek usuller geçerli olacaktı. Bu kişilerden “giriş” ve “aylık” olmak üzere iki türlü aidat alınacaktı. Giriş aidatı; kefaletle tâbi bir göreve yeni tayin olunanların tam olarak alacakları ilk aylığın yarısı olup, beş aylık taksitle kesilecekti. Aylık aidat ise aylık maaşın yüzde ikisiydi.³⁷¹ İlgili kararname ile kurumların zararları önlenmek istenmişti. Doğacak zararlar DAF Kefalet Sandığı ile ödenerek hazineye olan zararı engellenmeye çalışılacaktı.

II- DAF Çalışanları İçin Çıkarılan 3137 Sayılı Emeklilik Kanunu (15 Şubat 1937)

DAF'ın kadrolu memurları ve gemicileri için bir emekli sandığı kurulacaktı. 15 Şubat 1937'de yayınlanan “Resmî Gazete”de Emekli Sandığı'nın çalışma prensibi, emeklilik ve ölüm halinde çalışanlara ve ailelerine bağlanacak aylıklar veya verilecek tazminat yayımlandı. Bu konular 3137 Sayılı Kanun'a göre düzenlenecekti. Emekli Sandığı, İktisat Vekâleti'nin denetimi altındaki bir yönetim kurulu tarafından yönetilecekti. Yönetim kurulunun üyelerinin ikisi Denizyolları işletmesi, ikisi AKAY İşletmesi, biri Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nden olmak üzere seçilecek, İktisat Vekâleti tarafından onaylanacaktı. Bu üç kurumun genel müdürlerinden biri ise İktisat Vekâleti tarafından genel kurula başkan olarak atanacaktı. Toplam altı kişiden oluşan genel kurul sandık işlerini yürütürken herhangi bir ücret almayacaktı. Genel kurul ayda bir defa toplanacaktı. Sandığın sermayesi ve gelirleri ise; çalışanların maaşından her ay zorunlu kesilecek olan yüzde beş aidat, sandığa bağı olan bu üç kurumun her ay vereceğı para, göreve yeni başlayanların ilk maaşlarının dörtte biri ile terfi eden veya zam alanların ilk ay alacakları ücretlerdeki artış miktarı, verilecek ikramiyelerin %5'i, çalışanların maaşlarından kesilecek para cezaları, Sandığa ait paraların getireceğı faizdi.³⁷²

³⁷⁰ Resmî Gazete, S.3476, (4 Aralık 1936), s.7411-7414.

³⁷¹ Resmî Gazete, S.3476, (4 Aralık 1936), s.7415.

³⁷² Resmî Gazete, S.3541, (15 Şubat 1937), s.7725-7727.

Sandığa kayıt olurken aile durumlarını doğru olarak bildirmeyenler ve sandığı zarara uğratanlar, bunu hükmen ödemeye mecbur olmakla beraber Türk Ceza Kanunu'nun beş yüz yirmi sekizinci maddesi gereğince cezalandırılacaktı. Bunların işletme veya idarelerdeki görevlerine de son verilecekti. İşletme ve idarelerdeki hizmeti filen üç yılı doldurmaksızın ölüm veya maluliyetten başka herhangi bir sebeple ayrılanlar sandıktan faydalanamazdı. Üç yılı doldurduktan sonra ayrılanlara mevduatının tamamı faizsiz verilip sandıkla ilişkisi kesilecekti.³⁷³

Sandıkça yapılacak yardımlar; aylık bağlanması veya bir defalık tazminat verilmesi idi. Emekli olanlara ödenecek olan emekli maaşı, çalışırken aldıkları aylıkların yüzdesi üzerinden aşağıdaki tabloya göre verilecekti.³⁷⁴

Hizmet Süresi	Son aylığı üzerinden alacağı emeklilik maaşı yüzdesi
15 yıl	%35
20 yıl	%40
23 yıl	%43
25 yıl	%45
30 yıl	%51
33 yıl	%56
35 yıl ve üzeri	%60

Tablo 9. DAF çalışanlarının Emeklilik Kanununa göre alacağı maaş yüzdeleri gösteren tablo

D-HÜKÜMET PROGRAMLARINDA DENİZCİLİK (1930-1937)

V. İnönü Hükümeti'nin 2 Ekim 1930'da açıkladığı ve ilgili kısımda ifade edilen hükümet programında denizcilik ile ilgili maddeler, daha sonra kurulacak olan İnönü Hükümetlerinde de benzer ifadelerle yer bulacaktır. 1930 programında liman işleri ve taşımacılık kamu hizmeti olarak görülmekteydi.³⁷⁵

TBMM'de 9 Mayıs 1931'de okunan VI. İnönü Hükümeti (4 Mayıs 1931- 1 Mart 1935)³⁷⁶ Programında da “*Küçük, büyük sermayelerin semere vermesi imkânı münselip*

³⁷³ **Resmî Gazete**, S.3541, (15 Şubat 1937), s.7722-7728.

³⁷⁴ **Resmî Gazete**, S.3541, (15 Şubat 1937), s.7729.

³⁷⁵ **TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri**,I, s.146-147.

³⁷⁶ VI. İnönü Hükümeti ile ilgili daha fazla bilgi için (**Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler**, s.99)

oldu. Senelerden beri vapurculuğumuzun, deniz ticaretinin inkişafına kendi tedbirleriyle mani olan Seyr-i Sefâin İdaresi'ne bir şekli mahsus verilemedi. Yani halka bırakılmadı. Daha başka mütalaa ile başka hükümetlerde emsali teşekküllere benzetilemedi ve bu suretle Seyr-i Sefâinin müttehaz tedbirlerinden diğer vapur şirketleri daima mutazarrır olmakla kaldı.” denilerek deniz taşımacılığının önemli sorunlarından bahsedilmekte idi. Buna göre küçük sermayedarların hem büyük çapta kâr etmesi hem de dünyada ki benzerleriyle rekabeti mümkün görülmemekteydi.³⁷⁷

VII. İnönü Hükümeti'nin³⁷⁸ (1 Mart 1935- 25 Ekim 1937) 7 Mart 1935'de TBM'de sunduğu hükümet programında da denizcilikler ilgili şu ifadeler yer verilmişti: “Deniz nakliyemizi ıslah etmek ve yenilemek ve umûmiyetle tarifeler üzerinde ucuzluğa ve kolaylığa gitmek yolumuzdur. Demiryollarının, rıhtımların ve limanların Devlet elinde bulunmasının faydaları her gün daha ziyade anlaşılmaktadır. Nakliyede ucuz ve ekonomik işletmeyi iltizam ediyoruz.”³⁷⁹ Anlaşılabacağı üzere sadece rıhtım ve limanlarda değil, demiryollarında da uygulanmakta olan Devletçilik politikalarının semeresini vermeye başladığına vurgu yapılmaktaydı. Bu durum gerek kamuda gerekse kamuoyunda her geçen gün daha iyi anlaşılmaktaydı.

I.Celal Bayar Hükümeti'nin³⁸⁰ (25 Ekim 1937- 11 Kasım 1938) 8 Kasım 1937'de açıkladığı hükümet programı oldukça ayrıntılıdır. Programda denizcilik ve liman işlerine ağırlıklı olarak yer verilmiştir. Celal Bayar programı okurken Türk denizciliği ile ilgili şunları söylemiştir: “En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız... Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun empoze etmek istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Millî iktisat menfaatimizde bu yönden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla millî şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilatlandırmaya çalışacağız... Alman tersanelerine sipariş ettiğimiz on dört yeni yolcu vapuru kabotaj ihtiyacımızı tatmine kâfi gelmeyecektir. Bu noktadan da mevcut tonajımızı yeniden arttırmak lüzumunu bir zaruret halinde duyuyoruz. İhtiyacımız olan gemileri dahilde yapmak prensibine çok kıymet

³⁷⁷ TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri,I, s.220.

³⁷⁸ VII. İnönü Hükümeti ile ilgili daha fazla bilgi için (Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler, s.101)

³⁷⁹ TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri,I, s.235.

³⁸⁰ I. Bayar Hükümeti ile ilgili daha fazla bilgi için (Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler, s.111)

veriyoruz... Diğer taraftan mevcut tamirat fabrikamızla havuzlarımızı tevsi için İstinye Dok şirketini satın alarak bu fabrikaya ilâveye karar vermiş ve pazarlığını bitirmiş bulunuyoruz.”³⁸¹

Celal Bayar öncelikle Türk Milleti’nin denizciliğe olan kabiliyetinden bahsederek söze başlamış ve sonrasında yabancı şirketlerin yüksek miktarlarda yük taşıma ücreti talep etmelerinin ihracatçılar için “üzücü” bir gelişme olduğuna değindi. Ona göre bu sorunun üstesinden gelmek için Türk denizcilik filosunun güçlendirilmesi ve mevcut şilep sayısının artırılması gerekiyordu. Bu amaçla harekete geçilmişti de. Sadece yurtdışından alımla yetinilmeyeceği, kendi milli bakım ve üretim tesislerinin eksikliklerinin giderilmesinin yanı sıra gemi yapım tesislerinin yapımına da başlanacaktı.

E- DAF’IN MALİ DURUMU VE YENİ VAPURLARIN ALINMASI TARTIŞMALARI (1931-1938)

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin insan kaynağı yeni ve modern düzenlemelerle Denizyolları ve AKAY İşletmeleri’ne devredilmesinin yanında, 1934’de Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi’nin otuz dokuz gemisinden, toplamı 48.502 groston olan yirmi dört gemi Denizyolları İşletmesi’ne, 4454 groston olan on beş gemi de AKAY filosuna aktarılmıştır. 1935 yılında Denizyolları’na ait yedi, AKAY İşletmesi’ne ait ise bir gemi seferden çekilmiştir.³⁸²

Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü tarafından 24 Aralık 1934’de İktisat Vekâletine yazılan raporda gemilerin durumu hakkında ayrıntılı bilgiler yer almaktadır. Denizyolları işletmesinin sefere koyduğu gemiler gecikme ve teknik ekipman eksikliği nedenleriyle limanlarda yükleme yapamamış ve mal sahipleri İktisat Vekâletine işletmeden yakınan başvurularda bulunmuştur.³⁸³ İktisat Vekâleti yük sahiplerinin şikâyetlerini işletmeye bildirerek gereğinin yapılmasını istemiştir. Ancak çoğunluğu kırk yaşına yaklaşmış veya geçmiş olan bu gemilerin tamir gereksinimi günden güne artmıştır. Gemiler için Seyr-i Sefâin İdaresi’nin bilançosundan amortisman ayrılmadığı için filonun 10.000.000 lira olarak tahmin edilen yenileme giderlerinin tümüyle devlet hazinesi tarafından üstlenilmesi zorunlu hale gelmiştir.³⁸⁴

³⁸¹ TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, I, s.272-273.

³⁸² T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı C. 8 1935/1936, İstanbul, 1955, s. 454.

³⁸³ BCA., 30.10.0.0 169.178. 15.

³⁸⁴ BCA., 30.10.0.0 169.178. 15.

Rapordaki bilgilere göre öncelikle işletme filosunda bulunan gemiler, çalıştıkları hatlar için gerekli tonaj kapasitesine sahip değildi. 5122 groston olan Gülcemal altmış yaşındaydı ve artık tamir edilemez durumdaydı. Filonun en yeni ve en değerlileri olarak nitelendirilen otuz yaşına yaklaşmış olan Ege, Ankara, Karadeniz ve İzmir'in makine sorunları vardı ve tamir giderleri oldukça yüksekti. Yine otuz altı yaşındaki Anafarta ile otuz dokuz yaşındaki Çanakkale'nin güverte ve makinesi iş göremez haldeydi. Otuz sekiz yaşındaki Mersin, kırk üç yaşındaki Antalya, kırk dört yaşındaki Konya ile kırk sekiz yaşındaki Gülnihal ve Bandırma, yeni yapılan tamirlerle çalışabilecek durumdaydı. Kırk yaşındaki Cumhuriyet ise hasarlıydı. Fakat iyi bir tamirle çalışabileceği ifade edilmekteydi. Yelkencizade firmasından satın alınan Vatan sorunlu olmasına rağmen Erzurum gemisinin eski sahibi tarafından bakımı yaptırıldığından birkaç sene daha kullanılabileceği kaydedilmektedir.³⁸⁵

Rapora göre gemilerin giderleri, en çok yakıt ve tamir harcama kalemlerinde görülmekle birlikte, tonajları ve teknik yapılarındaki eksiklikler nedeniyle ödedikleri, vergi, resim ve harçlar ile istihdam edilen personel fazlası da gider yükünü arttırmaktadır. Yaşlarından ve teknik yoksunluklarından dolayı sigorta şirketleri tarafından poliçeye değer bulunmadıkları gibi, Lloyd tarafından da sınıflandırılmaya kabul edilmemektedir. Denizyolları İşletmesi, kullanılmış gemi satın alınmasına mesafeli durmaktadır. Kurum tarafından yeni yapılacak olan gemilerin gereksinimine göre inşa edileceği, sayının artmasıyla navlun tarifelerinde indirim yapılabileceği ileri sürülmüştür. Ayrıca yeni gemilerin ülke üzerindeki “*moral etkisinden*” de söz etmektedir.³⁸⁶ Rapora göre hatlardaki gemi ihtiyacı aşağıdaki tabloda yer aldığı gibidir:³⁸⁷

Hat	Gemi Gereksinimi	Tonaj kapasitesi	Tonaj toplamı
Karadeniz	5 gemi	4500	22.500 ton
Mersin	5 gemi	2500	12.500 ton
Bandırma	1 gemi	1000	1000 ton
Mudanya	1 gemi	800	800 ton

Tablo 10. Deniz hatlarında ihtiyaç duyulan gemi gereksinimini gösteren tablo.

TBMM gündemine alınan Denizyolları ve AKAY işletmelerinin yaptıracığı gemiler için 10.000.000 liralık ödenek verilmesi hakkındaki yasanın görüşmelerinde söz

³⁸⁵ BCA, 30.10.0.0 169.178. 15.

³⁸⁶ BCA, 30.10.0.0 169.178. 15.

³⁸⁷ BCA, 30.10.0.0 169.178. 15.

alan Muğla Milletvekili Hüsnü Kitapçı, denizcilik sektöründeki sorunların daha önce rekabet koşullarına bağlandığını, fakat rekabetin sona erdirilmesine rağmen, deniz ulaştırma sektörünün teknik yetersizliklerden doğan gerçek sorunlarının halen teşhis edilemediğini söylemiştir. Kendisi yasanın gerekçesinde yer alan, Karadeniz hattında çalışan gemilerin bazı giderleri olmasına rağmen gereksinimi karşılayabildiği, bununla birlikte Bandırma ve Mudanya hattında çalışan gemilerden yakınmalar olduğu ve özellikle Mersin hattı üzerinde çok sorunlar yaşandığını belirtmektedir. Bununla birlikte filonun yenilenmesinin zorunluydu ancak bu kadar büyük bir yatırımın yeni gemi almak yerine tersane yapımına harcanması daha doğru bir hareket olurdu. Yine Ordu Milletvekili A. İhsan Tokgöz de Hüsnü Kitapçı'ya katılarak 10.000.000 lirayı on yılda ödemek yerine öncelikle iki gemi satın alınmasını önerdi. Denizli Milletvekili M. Müfit Kansu ise 10.000.000 lira ile on bir gemi alınabileceğine inanmadığını fakat filonun yenilenmesi zorunlu olduğundan ve tersane yapımını bekleyemeyeceğinden dolayı sekiz geminin ısmarlanması gerektiğini ifade etti.³⁸⁸ Denizyolları ve AKAY işletmelerinin yük ve yolcu taşıma istatistikleri aşağıdaki tablolardaki gibidir.³⁸⁹

Denizyolları İstatistiki Verileri:

	Vapur Sayısı	Yolcu	Navlun(TL)
1933	25	238.748	1.507.317
1934	24	417.498	2.715.093
1935	17	439.187	2.385.257
1936	31	704.549	3.362.225
1937	27	800.984	3.754.029
1938	31	879.302	3.981.699
1939	29	1.078.682	2.991.684

Tablo 11.

³⁸⁸ TBMMZC, V/20, 1937, Ankara, s.5-6.

³⁸⁹ T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı, VIII, 1935/1936*, s.455-458, T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı, X, 1938/1939*, s. 483-486, T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı, XI, 1939/1940*, s.526-529.

AKAY İstatistiki Verileri:³⁹⁰

	Vapur Sayısı	Yolcu	Navlun(TL)
1933	15	5.813.808	673.590
1934	14	10.882.840	1.246.574
1935	14	11.083.221	1.218.589
1936	14	11.022.989	1.163.433
1937	14	11.509.145	1.241.762
1938	17	12.227.869	1.173.957

Tablo 12.

³⁹⁰ T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı, VIII, 1935/1936**, s.458; T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı, X, 1938/1939**, s.482,

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KURUMSALLAŞMA SORUNSALI

(1937-1952)

A- DENİZBANK'IN AÇILMASI (1937)

TBMM'nin 1 Kasım 1937'de, açılışında yaptığı konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk yaptığı değerlendirmede oldukça önemli konulara değindi: *“Liman işlerinde modern ve planlı çalışma ve tarifelerdeki tenzilatın uyandırdığı memnuniyetin verimli neticeleri, ticarete dikkati celp etmiştir. Bu yolda devam edilmesinde isabet olacaktır. Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını her gün arttırmaktadır. Yeni sipariş, edilen gemilerden bir kısmı, önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır. Fakat bunlar, bugünden görülmekte olan ihtiyaç hacmine cevap verecek adet ve nispette değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için hem tamir hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lazımdır. Şu günlerde, yüksek Meclise, su mahsulleri ve Denizbank hakkında bir layiha gelecektir. Mevzuunun, yüksek alakanızı çekeceğinden şüphe etmiyorum”* diyerek Denizbank'ın kuruluşu ile ilgili tasarının da TBMM'nin gündemine geleceğinden bahsetti.³⁹¹ Atatürk ayrıca filoları yenilemek ve deniz araçlarının sayısını artırmakla sektörün gelişeceği görüşündeydi. Celal Bayar'ın 8 Kasım 1937'de TBMM'de okuduğu programın içeriği de bu konuşma ile benzer ifadeleri içeriyordu.³⁹² Anlaşılabacağı üzere deniz taşımacılığı konusunda yeni düzenlemeler gündemi yoğun olarak işgal edecekti.

Deniz taşımacılığı hakkında yapılan bu değerlendirmelere rağmen 1923'den itibaren denizcilik alanında gerekli kurumsallaşma bir türlü sağlanamadı. Çıkarılan kanunlar, hükümetlerin denizcilik sektörüne yaklaşımı ve liberal ekonomiler karşısında rekabet edemeyen tekel işletmeler gibi nedenlerden dolayı istenilen standart henüz sağlanamamıştı. Yukarıdaki konuşmalar TBMM'de yapılırken DAF idarelerinde de kurumsal bazda değişiklik planları yapılıyordu.

Bu doğrultuda Bakanlar Kurulu 21 Mayıs 1937'de 6654 Sayılı Denizbank Kanun Tasarısı'nı TBMM'ye sevk etti.³⁹³ Tasarının özetinde devletin işlettiği DAF'ın ihtiyaca yeteri kadar cevap vermediğinden bahsedilmektedir. Ayrıca devlet tekelinde bulunan diğer denizcilik işletmeleri ile birliktelik yok idi. bu durum denizcilik alanında ortak bir

³⁹¹ TBMMZC., V/20, Ankara, 1937, s.5.

³⁹² Cumhuriyet, 9 Kasım 1937, s.8.

³⁹³ BCA, 30.18.1.2.75.43.6

amacın olmadığı görüntüsü vermekteydi. Tasarıya göre denizcilik alanında düzenli ve planlı çalışabilmenin tek çaresi devlet tekelinde bulunan denizcilik işletmelerinin bir kurum altında birleştirilmesi ile mümkündü. Tasarı sırası ile İktisat, Maliye ve Bütçe Komisyonu'nda görüşüldü ve üzerinde bazı değişiklikler yapıldı ve TBMM'ye sevk edildi.³⁹⁴

Denizbank Tasarısı 24 Aralık 1937'de TBMM'nin gündemine geldi. Görüşmelerde milletvekilleri denizciliği yakından ilgilendiren bu tasarı üzerine görüşlerini bildirdi. Eleştirilerde bulundular. Afyonkarahisar Milletvekili Berç Türker³⁹⁵ Denizbank'ın kuruluşunda belirlenen sermayeyi yetersiz bulmuştu. Ayrıca kurumun merkezinin “denize kıyısı olmayan” Ankara'da bulunması ona göre anlamsızdı. Manisa Milletvekili Refik İnce ise Denizyolları işletmesinin yeterince limana uğrayamamasının gerek halk gerek tüccarlar için büyük sıkıntılara sebep olduğunu ifade etti. Denizbank'ın sermayesinin artırılması ile bu sorunların çözülmesi gerektiğini vurguladı. Ordu Milletvekili Ahmet İhsan Tokgöz³⁹⁶ de Denizbank'a devredilecek gemilerin çok eski olduğu ve yeni gemiler için ise Denizbank'ın sermayesini yetersiz olduğu hakkında bir konuşma yaptı. Giresun Milletvekili Sadri Maksudi Arsal³⁹⁷ ise daha farklı bir konuya değindi. Ona göre Denizbank kelimesi Türkçe dilbilgisi kurallarına uygun değildi. Denizbank yerine “Deniz Bankası” isminin kullanılması için önerge verdi. Fakat genel kurulda kabul görmedi. Sadi Maksudi Arsal'ın verdiği önerge dönemin gazetelerinde de kendisine yer buldu.³⁹⁸ Çanakkale Milletvekili Ziya Gevher Etili³⁹⁹ ise gemi mürettebatının ve özellikle kaptanların denizcilik sektöründeki son teknolojik gelişmeleri öğrenebilmeleri için yurt dışında eğitim görmelerini teklif etti.⁴⁰⁰

Tasarının içeriğine yönelik Meclis Genel Kurulu'nda yapılan görüşmelerin tamamlanmasından sonra İktisat Vekili Şakir Kesebir'in⁴⁰¹ talebiyle “müstacelen

³⁹⁴ **Denizbank Kanunu Lâyihası ve İktisat, Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları (1/847)**, TBMM, S. No.38.

³⁹⁵ Berç Türker 1871 İstanbul doğumludur. Mekteb-i Sultani ve Robert Koleji mezunudur V., VI. ve VII Dönem Afyonkarahisar Milletvekilliği yapmıştır. (Ali Çakırbaş, **TBMM'de Gayrimüslim Milletvekilleri 1923-1964**, İstanbul, 2020, s.120)

³⁹⁶ Ahmet İhsan Tokgöz 1868 İstanbul doğumludur. IV., V. ve VI. Dönem Ordu Milletvekilliği yapmıştır. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.350)

³⁹⁷ Sadri Maksudi Arsal: 1880 doğumludur. VI. Dönem Giresun Milletvekilliği yapmıştır. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.223)

³⁹⁸ **Cumhuriyet**, 28 Aralık 1937, s.1.

³⁹⁹ Ziya Gevher Etili (1892-1968), İstanbul doğumludur. Ankara Sultânîsi Fransızca Öğretmenliği yaptı. ve Hâkimiyet-i Milliye gazetesinde görev aldı, TBMM III., IV., V. ve VI. Dönem Çanakkale Milletvekilliği, IV., V. ve VI. Dönem Divân-ı Riyâset Kâtipliği yapmıştır. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.316)

⁴⁰⁰ **TBMMZC**, V/21, 1937, Ankara, s.95-99.

⁴⁰¹ Şakir Kesebir: 1889 doğumludur. III. ve IV. Edirne, V. Dönem Tekirdağ Milletvekilliği yapmıştır. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.288)

müzakere” olarak oylamaya sunuldu. 27 Aralık 1937’de TBMM’de bulunan iki yüz altmış milletvekilinin tamamının onayı ile kabul edildi.⁴⁰²

“*Resmi Gazete*”de 30 Aralık 1937’de 3295 Sayılı “*Denizbank Kanunu*” yayımlandı. Buna göre Denizbank’ın merkezi Ankara’da idi. Deniz, göl, nehir, ve limanlarda denizciliğe dair her türlü işi yapma, kredi açma, banka işlemlerini yapma, Turizm işlerinin denize ait kısımları ile uğraşma, iskele ve şehirler arasında tamamlayıcı kamyon ve otobüs nakliyatları yapma, Deniz sağlık teşkilâtı kurma ve çalıştırma, Cumhurbaşkanlığı’na ait deniz araçlarını işletme Denizbank’ın görevleri arasındaydı.⁴⁰³

DAF, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umûm Müdürlüğü, devlet tekelinde bulunan İstanbul Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlükleri, Fenerler İdaresi ve Van Gölü İşletme İdaresi ilgili kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren Denizbank’a bağlanacaktı. Devredilen bu kurumların yönetimi İktisat Vekâleti’nin de onayı ile şirket faaliyeti altında birleştirilebilecekti. Şirket kurulması halinde hissedarlar Türk vatandaşı olmak zorunda idi. Denizbank yurtiçinde ve yurtdışında şube ve acente açabilirdi.⁴⁰⁴

Denizbank’ın sermayesi ise bağlanan kurumların varlıkları ve devlet desteği ile beraber 50.000.000 lira idi. Denizbank, genel müdür dahil beş kişilik bir yönetim kurulu tarafından yönetilecekti. Yönetim kurulu üyelerini bankacılık, denizcilik ve iktisat işlerinde tecrübe ve bilgi sahibi olmaları lazımdı. Genel Müdür dışındaki üyelerin hizmet süreleri üç yıldı. Genel Müdür’ün biri işletme, biri fen ve diğeri de bankacılık kısımlarında bilgili olmak üzere üç yardımcısı bulunmaktaydı. Genel Müdür Yardımcıları İktisat Vekâleti’nin isteği, Bakanlar Kurulu’nun kararı ve Cumhurbaşkanı’nın onayı ile tayin edilecekti. Denizbank’ın yıllık kârının %10’u “*ihtiyat akçesine*” ayrılacaktı.⁴⁰⁵

Denizbank Genel Müdürlüğü’ne ise İş Bankası İstanbul Şube Müdürü Yusuf Ziya Öniş⁴⁰⁶ Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk’ün onayı ile 15 Ocak 1938’de atandı.⁴⁰⁷ Müdür Yardımcılığı’na atananlar da yine Cumhurbaşkanı onayı ile gerçekleşti. İşletme kısmına Hamdi Emin Çap, Fen işlerine Harun İlmen ve Bankacılık Bölümü’ne Tahir

⁴⁰² TBMMZC.,V/21, s.121.

⁴⁰³ *Resmi Gazete*, S.3796, (30 Aralık 1937), s.9158-9160.

⁴⁰⁴ *Resmi Gazete*, S.3796, (30 Aralık 1937), s.9158-9160.

⁴⁰⁵ *Resmi Gazete*, S.3796, (30 Aralık 1937), s.9158-9160.

⁴⁰⁶ Yusuf Ziya Öniş (1892-1960) İstanbul’da doğmuştur. Galatasaray Spor Kulübü’nde başkanlık yaptı. 1922 yılında kurulan Futbol Federasyonu’nun ilk başkanı oldu. Bu yıllarda Türkiye İş Bankası ve Denizbank’ta çalıştı. (https://tr.wikipedia.org/wiki/Yusuf_Ziya_Öniş E.T. 03.04.2021)

⁴⁰⁷ BCA.30.18.1.2.82.6.2.

Kefkep Müdür Yardımcısı olarak atanmıştır.⁴⁰⁸ Banka Genel Merkezi için de Çankaya Caddesi'nde bir bina tahsis edilmişti. Denizbank'ın ilk şubesi ise İzmir'de açılmıştı.⁴⁰⁹

Denizbank 1938'de gemi ve makine alımları gerçekleştirmiş; Trak, Etrüsk, Tırhan, Kadeş vapurlarını yaptırmıştır.⁴¹⁰ Dönemin şartları itibarı ile satın alınacak gemilere Türkçe isim verilmesi ile ilgili çalışmaların olduğu da bilinmektedir. Cumhurbaşkanı için alınacak olan vapura ise Güneşdil isminin verilmesi onaylanmıştı.⁴¹¹

Celal Bayar Hükümeti'nin 18 Eylül 1938'de hazırladığı Üçüncü Dört Yıllık Kalkınma Planı'nın denizcilikle ilgili kısmında; Trabzon Limanı'nın Karabük Demir Çelik Fabrikası'nın ihracat yolu olarak geliştirilmesi, Sirkeci-Haydarpaşa arasına feribot seferi konması, yirmi sekiz adet geminin inşa ettirilmesi, ticaret filosunun yenilenmesi, Haliç'teki ve İstinye'deki havuzların yenilenerek büyük gemi inşa edecek seviyeye çıkarılması planlanıyordu.⁴¹²

I- Denizbank İstanbul Şehir Hatları

1 Ocak 1938'den itibaren yürürlüğe giren 3295 Sayılı Denizbank Kanunu ile AKAY işletmesi Denizbank'ın bünyesinde yer alacaktı. AKAY işletmesinin İstanbul Şehir Hatları'nda gerçekleştirdiği seferler için Denizbank 1938'de bir yolcu tarifesi yayımladı. Tarife ile İstanbul, dört ana hatta ayrıldı. Birinci hat; Haydarpaşa, Kadıköy, Moda, Kalamış; İkinci hat; Kınalı, Burgaz, Bostancı, Suadiye, Caddebostan; Üçüncü hat; Heybeli Büyükada, Maltepe, Kartal, Pendik ve Dördüncü hat ise Yalova idi. Her bir vapurda yolcular için birinci ve ikinci mevki mevcuttu. Hatlar üzerinde tek yön, gidiş-dönüş ve abonman bileti olmak üzere üç tür bilet satılmakta idi. Bilet ücretleri yazlık ve kışlık tarifeye göre farklılık göstermekte idi. Vatandaşlar ve sivil memurlar tam bilet, resmi kıyafetli memurlar ve altı ile on yaş aralığındaki çocuklar yarım bilet almaktaydı. Ayrıca öğrenci ve askerler için ücretler indirimli idi. 1938'de yayımlanan Denizbank AKAY Yolcu Tarifesi'ne göre bilet ücretleri şöyle idi:⁴¹³

⁴⁰⁸ BCA.30.18.1.2. 82.16.9.

⁴⁰⁹ **Ulus**, 3 Mart 1938, s.1.

⁴¹⁰ B. Camcı-C. Zafer-Ş. Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II**, s.73.

⁴¹¹ BCA.30.10.0.0.191.312.8.

⁴¹² **Son Posta**, 19 Eylül 1938, s. 5.; **Cumhuriyet**, 19 Eylül 1938, s.1,7.

⁴¹³ **Denizbank AKAY Yolcu Tarifesi**, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938, s.4-8.

kuruş	Gidiş	Gidiş- Dönüş
1. Hat	11	22
2. Hat	16	32
3. Hat	18	37
Yalova	40	60

Tablo 13. 1938’de Denizbank’a ait AKAY yolcu Tarifesi.

II- Denizbank İzmir Körfez Hatları

Denizbank bünyesindeki başka bir kurum ise İzmir Körfez Vapurları İşletmesi idi. Denizbank 1938’de yayınladığı bir tarife ile hem bu hat üzerindeki fiyatı belirlemiş hem de bu hatların sınırını oluşturmuştu. İlgili tarifeye göre İzmir Körfezi iki hattan oluşmaktaydı. Birinci hat; Konak ile Alsancak iskeleleri arasındaydı. İkinci hat ise birinci hat dışındaki iskelelerden oluşmaktaydı. Biletler de tek ve çift şekilde satılabilirdi ve günlük kullanım içindi. Tek biletler gidiş, çift biletler ise gidiş-dönüş için kullanılmaktaydı. Vatandaşlar ve sivil memurlar tam bilet ile biniş yapmasına rağmen resmi kıyafetli memurlar; altı ile on yaş aralığındaki çocuklar yarım bilet ile biniş yapmaktaydı.⁴¹⁴ 1938 Denizbank İzmir Körfez Vapurları Hatları İşletmesi Yolcu Tarifesi’ne göre bilet fiyatları şöyle idi:⁴¹⁵

Kuruş	Sivil	Subay	Öğrenci	Asker	İşçi
Birinci Hat	5	2,5	2	1	4
İkinci Hat	8	4	3	2	7

Tablo 14. 1938 İzmir Körfezi yolcu tarifesi.

III- Denizbank Denizyolları Şehirlerarası Hatlar

Denizbank, şehirlerarası taşımacılık yapan Denizyolları’nın da görevini daha iyi yerine getirmesi için oldukça ayrıntılı bir tarife yayınlamıştı. Denizbank, Denizyolları işletmesinin hatlarını da belirlemişti. Mersin, İzmir, Bartın, Ayvalık, Karabiga, İmroz,

⁴¹⁴ **Denizbank İzmir Körfez Vapurları İşletmesi Yolcu Tarifesi**, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938, s.4-8.

⁴¹⁵ Tarifeye göre asker ve işçiler ikinci mevkide yolculuk yapmaktaydı. Ayrıca işçilerin biletleri gidiş-dönüş fiyatı üzerinden hesaplanmıştır.

Bandırma ve Mudanya hatları şehirlerarası hatlar idi. Bu noktalar arasında sefer yapacak vapurlar konfor ve özelliklerine göre birinci, ikinci, üçüncü mevki ve güverte olarak dört kısımdan oluşmaktaydı. Kamaralar ise tek ve çift yataklı olmak üzere iki türdü. Milletvekilleri, ordu müfettişleri, valiler, kaymakamlar, kolordu komutanları, liman müdürleri ve “*kuduz tedavisine giden*”⁴¹⁶ doktorlar ücretsiz yolculuk yapma hakkına sahipti. Vapurlarda yemek servisi de yapılmaktaydı. Kahvaltı sabah saat 7.00 ile 9.00 arası, Öğle yemeği 12.0’da ve akşam yemeği ise 19.00 ile 20.00 arası verilecekti. Kahvaltılarda tereyağı, peynir, reçel, çay, sütlü kahve ve ekmek; Öğle ve akşam yemeklerinde ise çorba, et, tavuk, balık, salata, makarna, pilav, tatlı ve kahve verilmekteydi. Yemek fiyatları hatlara göre farklılık göstermekteydi. 1938’de yayımlanan Denizbank Denizyolları Yolcu Tarifesi’ne göre Denizyolları İşletmesi bilet fiyatları şöyle idi:⁴¹⁷

İstanbul’dan	1. Mevki Krş.	2. Mevki Krş.	3. Mevki Krş.	Güverte Krş.
Çanakkale	600	475	300	200
İzmir	1355	1205	705	280
İzmit	125	—	—	75
Ereğli	600	475	—	200
Zonguldak	675	550	—	200
Bartın	775	600	—	200
Amasra	850	675	—	225
Tekirdağ	300	200	—	50
Mudanya	150	70	—	40
Bandırma	350	225	—	75
Edremit	650	500	—	225
Ayvalık	750	600	—	225

Tablo 15. 1938’de Denizyolları bilet ücretleri

⁴¹⁶ 1933-1950 arası Türkiye’de yetmiş bin yüz altmış yedi kişiye kuduz tedavisi uygulandı. Sadece yetmiş yedi ölüm vakası oldu. Hayatını kaybedenlerin toplam tedavi görenlere oranı % 0,10’dur. 1933-1948 arası Türkiye’de elli beş bin iki yüz on dokuz kişi kuduz hayvanlar tarafından ısırıldı. 1932’den itibaren ülke genelinde aşılama çalışmaları başladı. Türkiye Cumhuriyeti gerekli yasal düzenlemeleri yaparak kuduz hastalığına yönelik önemli adımlar attı. (Süleyman Tekir, “*Türkiye Cumhuriyeti’nde Kuduz ile Mücadele Çalışmaları (1923-1950)*”, **Tarihsel Süreçte Anadolu’da Kuduz**, (Editörler: Çağrı Büke, Şükran Köse, Fevzi Çakmak, Eren Akçiçek), Gece Kitaplığı, Ankara, 2018, s.319,329.

⁴¹⁷ **Denizbank Denizyolları Yolcu Tarifesi**, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı Tarifeler Bürosu Şefliği, Ankara, 1938, s.7-12.

IV- Denizbank Gemi İç Hizmet Yönetmeliği

Denizbank 1938’de gemi işlerinin ve gemi personelinin sınır ve yetkilerini çıkardığı bir talimatname ile belirlemişti. Buna göre hem gemi personelinin görev ve sorumlulukları hem de gemilerdeki iş bölümü ve hiyerarşi hakkında açıklayıcı bilgilere yer verilmiştir. Gemideki en rütbeli kişi birinci kaptan yani süvariye. Süvarinin altında ise ikinci kaptan, üçüncü kaptan ve dördüncü kaptan bulunmaktaydı. Ayrıca stajyer kaptan da vardı. Bunların dışında katip, lostromo, fenerci, ambarcı, serdümen, gemici, telsiz memuru, yağcı, ateşçi, kömürcü ve dört adet makinist bulunmaktaydı. Mürettebatın tamamı süvariye karşı sorumluydu. Mürettebat üç vardiya halinde çalışmaktaydı. Denizbank tarafından hazırlanan talimatname ile yolculuk esnasındaki güvenlik tedbirlerini de artırmaya çalışmıştır. Gemilerin uğradığı limanlardaki ticari işleri de acenteler vasıtasıyla yapılmaktaydı.⁴¹⁸

V- Şehir İçi Deniz Taşımacılığının Belediyelere Devri

Denizbank için bu dönemin önemli gelişmelerinden biri de 20 Nisan 1938’de İçişleri Vekâleti’nin talebi ile Denizbank bünyesinde yer alan İstanbul’daki AKAY ve İzmir Körfezi hatları başta olmak üzere şehir içi deniz taşımacılığı gelirleri ile beraber belediyelere devredilmesi Başbakanlıkça uygun görülmüştü. İlgili yazıda belediyelerin içinde bulunduğu maddi imkânsızlıklardan da bahsediliyordu. 1938’de beş yüz kırk dört belediyesi bulunan Türkiye Cumhuriyeti’nin belediye gelirleri 16.000.000 lira iken sadece Paris Belediyesi gelirinin Türkiye Cumhuriyeti’nin toplam gelirinin iki katı olduğu kararnamede gerekçe olarak verilmişti. Bununla birlikte Belgrad Belediyesi’nin geliri, Türkiye Cumhuriyeti’ndeki belediyelerin toplam gelirinden daha fazla idi. Belediye gelirlerinin artırılması, modern bir şehir planlaması ve belediye hizmetlerinin gerçekleştirilmesi için şehir içi deniz taşımacılığı bütün geliri ile birlikte belediyelere bırakıldı.⁴¹⁹ İlerleyen süreçte, 1 Şubat 1950’de Bakanlar Kurulu’nun 10577 Sayılı kararınca Alanya İskelesi’nin işletmesinde olduğu gibi, şehir içi deniz taşımacılığı Akdeniz ve Karadeniz’de belediyelerin uhdesine bırakılacaktı.⁴²⁰

⁴¹⁸ Denizbank Gemi İç Hizmet Talimatnamesi, Ankara, 1938, s.5-20.

⁴¹⁹ BCA,30.10.0.0.82.538.13.

⁴²⁰ BCA,30.18.1.2.121.103.16.

B- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI'NIN KURULMASI VE DENİZBANK'IN KAPATILMASI (27 MAYIS 1939)

Refik Saydam⁴²¹ II. Hükümeti'ni⁴²² (3 Nisan 1939- 9 Temmuz 1942) kurma görevini üstlendikten sonra 3 Nisan 1939'da TBMM'de Hükümet Programını sundu. Denizcilik ve ulaşım ile ilgili yeni bir süreç başlatıldı. Refik Saydam; *“Senelerce mücadele yaptığımız; eskiden dünyanın hemen hemen denizlerinin yarışma hâkim olan, İmparatorluğun ihmali yüzünden gerileyen denizciliği yükseltmek için başladığımız mücadele de denizcilik işlerimizde eski mevkiimizi almak için, deniz ticaretinden bahsediyorum, deniz yolları işini tanzim etmekte Ali Çetinkaya⁴²³'nın bu vekâleti deruhte etmesi bana büyük ümit veriyor. Ümit ediyoruz ki Devlet Demiryollarını bir umûm müdürlük yaparak nasıl yürütmüş ise bu müesseseyi de bir umûm müdürlük halinde yürütecek, birkaç seneden beri bu iş üzerinde çektiğimiz müşkülâtı pek yakında bertaraf edecektir. Sahillerimiz daha iyi vapurlarla süslenecektir”* diyerek bir durum tespiti yapıyordu.⁴²⁴

Refik Saydam Hükümeti Deniz taşımacılığında gerekli kurumsallaşmanın sağlanabilmesi için kendinden önceki hükümetlerden farklı bir yaklaşım sergilenmişti. Cumhuriyet'in ilk dönemlerinden beri bu konuda yaşanan sorunların çözümü için ilk defa bir bakanlıktan bahsediliyordu. Hükümete göre sorunun çözülebilmesi için denizcilik sektörüyle özel olarak ilgilenen bir bakanlık kurulmalıydı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım ve haberleşme hizmetleri İktisat Vekâleti ile Nafia Vekâleti tarafından yürütülüyordu. 1939'a kadar devlet tekelineki denizcilik şirketleri de bu vekâletlere bağlıydı. Refik Saydam'ın 3 Nisan 1939'da kurduğu İkinci

⁴²¹ İbrahim Refik Saydam (1881-1942) İstanbul'da doğmuştur. 2 Ekim 1905 tarihinde Askeri Tıbbiye'den Tabip Yüzbaşı rütbesiyle mezun oldu. Almanya'da Berlin Askeri Tıp Akademisi'nde Brandenburg, Danzig, Spandou ve Scharite'te eğitim gördü. 1919'da 9. Kolordu Sağlık Müfettişi Muavinliği görevi ile Mustafa Kemal Paşa ile birlikte Samsun'a gitti. Erzurum ve Sivas kongresinin çalışmalarına katıldı. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sağlık bakanı olan Refik Bey On dört yıl sürecek olan bu görevinde sağlık hizmetlerinin temellerini attı. 1924'de Ankara'da ve daha sonra Erzurum, Diyarbakır, diğer birçok şehirde memleket hastaneleri, doğum ve çocuk bakımevleri açılmasına öncülük etti. 1928'de Hıfzıssıhha Enstitüsünü ve Mektebini, İstanbul ve Ankara'da verem savaş dispanserlerini kurdu. 1939 - 1942 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti'nin dördüncü başbakanıdır. (Kemal Arı, *“Cumhuriyetin Sağlık Devrimcisi Dr. Refik Saydam”*, **Vatan ve Sıhhat Tıbbiyenin Yurtseverliği**, (Editörler: Fevzi Çakmak, Eren Akççek), İzmir, 2015, s.291-307.

⁴²² II Saydam Hükümeti ile ilgili daha fazla bilgi için (**Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler**, s.129)

⁴²³ Ali Çetinkaya (1878-1949) İstanbul'da doğmuştur. 1898'da Harp Okulu'nu bitirdi. Birinci Dünya Savaşı'nda birçok cephede savaştı. Son Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nda ve TBMM I., II., III., IV., V., VI.ve VII. dönemlerde Milletvekilliği yaptı. Bayındırlık Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı görevlerinde bulunmuş bir siyasetçi; Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Ulaştırma Bakanı'dır. Kırmızı-Yeşil İstiklal Madalyası sahibidir. (**TBMM Albümü 1920-2010**, s.373)

⁴²⁴ **TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri**, I, s.347.

Refik Saydam Hükümeti Dönemi'nde kurulan Hükümet'in ulaştırma işlerinden sorumlu olan ve o günkü ifadeyle Muhabere ve Münakalât Bakanlığı'na Ali Çetinkaya getirildi.⁴²⁵

TBMM'de 27 Mayıs 1939'da 3613 Sayılı “*Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun*” ile kurulan Münakalât Vekâleti; ulaşım ve haberleşme hizmetlerini kendi bünyesinde topladı. TBMM'de Münakalât Vekâleti Kanunu'nun Birinci Maddesi'nde yer alan görev alanlarında, deniz nakliyatı ve seyrüsefer güvenliğinin bulunması ve bu görevi yerine getirecek olan işletmeden Denizbank yerine Denizyolları olarak söz edilmişti. Manisa Milletvekili Refik İnce deniz taşımacılığı alanında yeni bir planlamanın yasal hazırlığı hakkında TBMM'de bilgilendirmede bulundu. Afyonkarahisar Milletvekili Berç Türker, denizcilik işlerinin yolunda gitmediğini, sektörün de ihtiyaçları karşılayamadığını, Akdeniz hattındaki gemilerin yetersizliğinden dolayı esnaf ve çiftçilerin zarara uğradıklarını ifade etti. Bununla birlikte asıl faaliyet alanı olan bankacılık sektöründe yürütülen finans işlerinin başarısızlığını, çalışanlarının tecrübesizliğini gündeme getirdi. Muhabere ve Münakalât Vekili Ali Çetinkaya ise Denizbank konusunda yeni projelerin olduğunu belirterek yeni kanunun önemine değindi.⁴²⁶ 31 Mayıs 1939'da ilgili kanun “*Resmî Gazete*”de yayımlanarak yürürlüğe girdi.⁴²⁷

Denizcilik sektörünün önünde bir diğer sorun ise “*usulsüzlüklerdi*”. Bu olaylar hakkında dönemin gazetelerinde oldukça ayrıntılı haberler yer almaktaydı. İmpeks Davası⁴²⁸, Satiye Binası Meselesi⁴²⁹, İki geminin Swan Hunter Şirketi'ne usulsüz

⁴²⁵ Refik Saydam'ın Başbakanlığında Kurulan Hükümetler hakkında daha ayrıntılı bilgi için (Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kuruluşu'ndan Günümüze Hükümetler, s.121-131.)

⁴²⁶ TBMMZC, VI/2, 1939 s.320-325., Tan, 28 Mayıs 1939, s.7.

⁴²⁷ Resmi Gazete, S.4220, (31 Mayıs 1939), s.11843.

⁴²⁸ İmpeks 19 Kasım 1938'de faaliyete geçmiş bir komisyon şirketi idi. Ticaret sicilinde her türlü komisyon, ithalat ve ihracat işiyle meşgul olduğu yazılıydı. n istihbarı bilgiye göre İmpeks Şirketi İngiltere'de bazı kuruluşlara başvurarak yüzde 4 ila 6 arasında bir komisyon ödenmesi halinde Türkiye ile yapılacak işlerin kendilerine verileceğini taahhüt etmiştir. İmpeks Olayı 24 Ocak 1939'da kamuoyuna mal oldu. İmpeks olayının ertesi günü de önemli gelişmelere gebe idi. 25 Ocak 1939'da TBMM seçimlerinin yenilenmesine karar verildi. (G. Kınalı, “İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiseleri...”, s.126-129.)

⁴²⁹ Denizbank Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş, İmpeks olayının ortaya çıktığı 24 Ocak 1939'da istifa etti. İstifada, Denizbank'ın Satiye Şirketi'ne ait bir binayı değerinin üzerine satması etkiliydi. Öniş'in yerine Yusuf Ziya Erzincan atandı. Satiye, elektrik araçları temin için kurulmuş şirketti. Buna göre Denizbank, ihtiyacı olan antrepo binası için araştırma yaparken, bir komisyoncu tarafından Satiye Şirketi'nin bina ve arsası teklif edildi. Satiye binası 250.000 liraya satın alındı. Ancak aynı binanın daha önce Bayındırlık Bakanlığına 90.000 veya 120.000 liraya teklif edildiği, dolayısıyla devletin dolandırıldığı iddia edilmekteydi. (Gürhan Kınalı, “İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satiye ve İmpeks”, Vakıf-İslam Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, S.2, (2017), s.133-135.)

verilmesi⁴³⁰, Almanya'ya sipariş edilen gemiler sorunu ⁴³¹gibi birçok hukuki mesele Denizbank'ın itibarının sarsılmasına yol açmıştı.⁴³² Yaşanan yolsuzluk olaylarından dolayı Denizbank Umûm Müdürlüğü'nden Yusuf Ziya Öniş istifa etti. Yerine ise Bakanlar Kurulu'nun 10411 Sayılı Kararnamesi ile Yusuf Ziya Erzin bu görevi üstlendi⁴³³

İktisat Vekili Hüsni Çakır⁴³⁴, Denizbank İstanbul Şubesi'nde Denizbank Umûm Müdürü Yusuf Ziya Erzin ile görüşmüştü. Konu Denizbank'ın içinde bulunduğu durum, Satiye Binasının satın alınması, İmpeks işinin Denizbank ile olan ilişkisi, Almanya ve İngiltere'ye sipariş edilen vapurlar idi. Hüsni Çakır Aynı süreçte Maliye Müfettişi Faik Bey'le, İktisat Vekâleti Başmüfettişiyle ve Deniz Ticaret Müdür Vekili Refik Bey'le görüşmeler yaptı. Denizbank'ın Umûm Müdürü Yusuf Ziya Öniş ise Denizbank'ın bütün şubelerinde soruşturma başlattı. Denizbank'la ilgili yapılan tetkiklerde kadronun çok geniş tutulduğu ve bazı şubelerin gereksiz olduğu tespit edildi. Denizbank'ta yolsuzluklarda bulunmaktaydı. Denizbank aleyhine sekiz sigorta şirketi tarafından açılan 120.000 lirayı geçen sekiz ayrı dava ve 80.000 lirayı bulan zararlarla ilgili beş dava açılmıştı. Bunların dışında Denizbank'ın bir ve iki numaralı birleşik ambarlarında hırsızlık yapıldığı da anlaşılmıştı. Bütün bu sorunlar Denizbank'ın kapatılma nedenlerinin başında gelmekteydi. 1938'in ilk günlerinde kurulan Denizbank, gerekli faydayı gösteremedi. Yaşanan usulsüzlükler Denizbank'ın sektörel anlamda istenilen kurumsallaşmayı karşılamayacağını da kanıtlıydı. Bundan dolayı Denizbank'ın görevi Münakalât Vekâleti 'ne devredildi.⁴³⁵

⁴³⁰ Münakalât Vekâleti'nin 31 Mayıs 1939'da Başbakanlığa gönderdiği yazıda iktisat vekilinin değişmesi ve ihalenin usulsüzlüğüne dair şikâyetlerin olmasından İngiliz Swan Hunter Şirketi'ne verilen gemi siparişinin tekrar incelenmesi istenmekteydi. Denizbank Umum Müdürü Yusuf Ziya Öniş sözleşmeyi imzalamamış sonra istifa etmişti. İktisat Vekâleti, yeni Denizbank Umum Müdürü Yusuf Ziya Erzin'den meseleyi yeniden tetkik etmesini istedi. İki ay süren incelemeler sonucunda siparişler iptal edildi.(BCA,30.1.0.0.83.521.2)

⁴³¹ Almanya'dan alınan Etrüsk Vapuru'nun sorunlu olması ve siparişlerdeki yolsuzluk iddiaları nedeniyle Alman Krupp Şirketi'ne verilen diğer gemi siparişleri iptal edildi. (**Haber Akşam Postası**, 24 Şubat 1939, s.5.; **Yeni Sabah**, 2 Nisan 1939, s.2)

⁴³² Denizbank'ta yaşanan yolsuzluk iddialarıyla ilgili dönemin ulusal basınında birçok haber yer almaktaydı (**Son Telgraf**, 25 Haziran 1939, s.6. , **Haber Akşam Postası**, 3 Mart 1939, s.4., **Son Telgraf**, 8 Şubat 1939, s.6., **Haber Akşam Postası**, 24 Şubat 1939, s.5.)

⁴³³ **Resmî Gazete**, S.4149, (6 Mart 1939), s.11371.

⁴³⁴ Hüseyin Hüsni Çakır (1892-1963) Artvin Hopa'da doğdu. V. Dönem İzmir, VI., VII. ve VIII. Dönem Samsun Milletvekiliği yaptı. Ayrıca 10., 11., 12. Hükümetlerde İktisat, 17. ve 18. Hükümetlerde Millî Savunma Bakanı olarak görev aldı yaptı. (**TBMM Albümü** 1920-2010, s.497).

⁴³⁵ **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1939 s.3.; **Cumhuriyet**, 30 Ocak 1939, s.6.; **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1939, s.6.; **Tan**, 10 Temmuz 1939, s.4.; **Cumhuriyet**, 20 Ocak 1939, s.5.; **Son Telgraf**, 19 Şubat 1939, s.7.;**Cumhuriyet**, 9 Nisan 1939, s.5.; **Yeni Sabah**, 5 Nisan 1939 s. 2.)

Münakalât Vekâleti teşkilat yapısı olarak; Deniz Nakliyatı Dairesi, Kabotaj İşleri Şubesi ve Beynelmilel Deniz İşleri Şubesi adı altında için üç şubeden meydana gelmekteydi. 1939'dan itibaren hükümet, deniz taşımacılığı dahil her türlü taşımacılık işlemlerini bu bakanlığa bıraktı.⁴³⁶ Münakalât Vekâleti'nin kurulmasının ardından 16 Haziran 1939'da 3633 Sayılı “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun” ile Denizbank kaldırılarak yerine Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umûm Müdürlüğü adı altında iki müdürlük kuruldu.⁴³⁷

Refik Saydam Hükümeti'nin taşımacılık ve ulaşım konusunda bir bakanlık kurması, dönemin şartları dikkate alındığında atılan önemli adımlardan biridir. Kurulan bakanlık ile artık ulaştırma politikaları yeni bir sürece girmiştir. Bunun etkisi kendisini kısa sürede gösterecekti.

C- İKİ YENİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜN FAALİYETE GEÇMESİ: DEVLET DENİZYOLLARI VE İŞLETMELERİ-DEVLET LİMANLARI İŞLETME UMÛM MÜDÜRLÜKLERİ (16 HAZİRAN 1939)

I- Kurumsal Yapı ile İlgili Yeni Düzenlemeler

Denizbank'ın görevini yerine getirememesi ve dönemin medyasında adının sık sık usulsüzlükler ile anılması Denizbank'ın kapatılmasına sebebiyet verdi. Kapatılan Denizbank'ın yerine Devlet Limanları ile Devlet Denizyolları işletmeleri Umûm Müdürlükleri adında iki yeni kurum kuruldu. Bu kurumlar Münakalât Vekâleti'ne bağlıydı. “Resmi Gazete”de 16 Haziran 1939'da yayımlanan 3633 Sayılı Kanun kurumların işleyişi hakkındaydı. Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü'nün görevleri şöyle sıralanmıştı: Türkiye sahillerinde düzenli deniz taşımacılığı, İstanbul ve civarı iç hatlarıyla İzmir Körfez Hattı ve Yalova Hattı'nı işletme, gemi kurtarma, kılavuzluk ve römorkörcülük, Van Gölü hatları, deniz, göl, nehir ve kanallarda her türlü yük ve yolcu nakliyatı yapma ve gemi inşa, tamir ve havuzlama işlerini yapmak idi.⁴³⁸

3633 sayılı kanun ile Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün görevleri ise şu şekilde tespit edildi: Yolcuların beraberlerindeki eşyası hariç olmak üzere her türlü ticaret eşyası ve gemilere tatlı su verilmesi ile yakacak kömür, akaryakıtın yükleme, boşaltma ve aktarılması; Rıhtım, ambarlar, antrepo, mağazaların çalıştırılması; Sahillerde

⁴³⁶ Resmi Gazete, S.4220, (31 Mayıs 1939), s.11843-11845.

⁴³⁷ Resmi Gazete, S.4234, (16 Haziran 1939), s.11978.

⁴³⁸ Resmi Gazete, S.4234, (16 Haziran 1939), s.11978-11980.

iskelelerin tesisi edilmesi ve hizmet verilmesi; Limanlarda palamar⁴³⁹, şamandıra tesis etmek ve işletme; sahillerde fenerler, radyofarlar⁴⁴⁰, deniz işaretleri ve can kurtarma istasyonları kurma; Kömür, mazot gibi yakacakları yükleme boşaltma yerlerinin tesis ve işletilmesi idi. Ayrıca bütün limanlarda dalgıçlık işleri de bu kurumun görev alanındaydı. Bu kanunun yayın tarihinden itibaren Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü tarafından idare edilen liman, rıhtım, iskele ve mevcut tesisler bu maddelerden muaftı.⁴⁴¹

Kanun gereğince genel müdür ve yardımcıları, hukuk müşaviri, muhasebe, işletme, fen heyeti müdürlerinden oluşan bir yönetim kurulu bulunacaktı. Kurulun görevi ise bütçe, tahsisat, kadro tekliflerini, aylık ve yıllık hesapları, gelir ve gideri kontrol etmektir. Yönetim kurulunun aldığı kararlar, Münakalât Vekili'nin onayı ile kabul görmektedir. Kurulun alabileceği kararlar ise şöyle sınırlandırılmıştı: Kuruma ve memurlara ait genelgeler, tarifeler, kanun usullerine uygun borçlanma, kredi ile alım yapma, 10.000 liradan yukarı kiralama, satış ve alım işleri yapma, acil masraflar için mutemetlere avans verilmesi idi. Kanun, 1 Temmuz 1939'dan itibaren yürürlüğe girecekti.⁴⁴²

3633 Sayılı Kanun'un hemen ardından Bakanlar Kurulu 11415 Sayılı Devlet Denizyolları İşletmesi için yeni gemi inşası, vesait, teçhizat, malzeme, aletler alınması hakkında kanun tasarısını onayladı.⁴⁴³ Devlet tekelinde bulunan deniz taşımacılığı hizmetinin daha iyi devam edebilmesi için filonun hem sayı hem de konfor bakımından ihtiyaca cevap verebilecek duruma gelmeliydi. Bunun için bir taraftan mevcut eski gemilerin yerine yenilerinin alınması diğer taraftan da filo mevcudunun çoğaltılmasının bir ihtiyaç olduğu belirtildi.⁴⁴⁴ 14 Temmuz 1939'da 3716 Sayılı "*Devlet Denizyolları İşletme Umûm Müdürlüğü İhtiyacı İçin Yeni Gemiler İnşası Vesair Vesait, Teçhizat, Malzeme, Alât ve Edevat Mubayaası Hakkında Kanun*" gereğince Devlet Denizyolları Umûm Müdürlüğü yeni gemiler inşa ettirilebilecekti. Teçhizat, malzeme ve her türlü

⁴³⁹ Palamar, Gemileri iskele, rıhtım veya şamandıraya bağlamaya yarayan kalın halattır. (<https://sozluk.gov.tr/> E.T. 24.06.2021)

⁴⁴⁰ Milletler arası anlaşmalarla belirlenmiş frekanslardaki sinyallerle konum bilgilerini veren seyir yardımcı cihaz. (<https://terim.rehberim.gen.tr/terim/radyofar-nedir> E.T. 24.06.2021)

⁴⁴¹ **Resmi Gazete**, S.4234, (16 Haziran 1939), s.11978-11980.

⁴⁴² **Resmi Gazete**, S.4234, (16 Haziran 1939), s.11978-11980.; 3.000 liraya kadarı genel müdürler tarafından yapılır. Bu miktar, yurtdışına yapılacak seferler için 5.000 liraya kadardır.

⁴⁴³ **BCA**,30.18.1.2.87.64.3.

⁴⁴⁴ **Devlet Denizyolları İşletme Umûm Müdürlüğü İhtiyacı İçin Yeni Gemiler İnşası Vesair Vesait, Teçhizat, Malzeme, Alât ve Edevat Mubayaası Hakkında Kanun Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası (1/213)**, TBMM, S.No.193.

ihtiyacın giderilmesi için de 12.600.000 liraya kadar taahhütlere girme yetkisi Münakalât Vekâleti'ne verildi.⁴⁴⁵

Bakanlar Kurulu'nun 28 Ağustos 1939'da kabul ettiği 11828 Sayılı Kararname ile Denizbank, Etibank ve İş Bankası ortaklığı ile kurulan Sosyete Şilep İşletmesi'nin hazineye 182.000 sterlin borcunun olması ve kâr edememesinden dolayı Devlet Denizyollarına devredilmesine karar verildi. Sosyete Şilepçilik İşletmesi'ne ait üç gemi Devlet Denizyollarına bırakıldı. Devlet Denizyolları'na ait gemilere kömür nakliyatı yapmak için kullanılması planlandı.⁴⁴⁶ Bunlar Demir, Krom ve Bakır isimli gemilerdi.⁴⁴⁷

Devlet Denizyolları hakkında 7 Mart 1941'de Bakanlar Kurulu'nun 15367 Sayılı Kararnamesi ile 275.000 lira ek ödenek verilerek gemi masraflarının karşılanması sağlandı. Gerekçe olarak da Devlet Denizyolları'na ait gemilerin yaşlı ve bakım masraflarının fazla olması gösterildi.⁴⁴⁸ Bir diğer yasal düzenleme ise 21 Nisan 1941'de kabul edilen 4004 Sayılı "*Devlet Demiryolları ve Limanlarıyla Devlet Denizyolları ve Devlet Limanlarında Yapılacak Askerî Nakliyattan Alınacak Ücretler Hakkında Kanun*"dur. Böylece Devlet Denizyolları'na ait gemilerle seyahat edecek subay, askerî memur ve Emniyet Teşkilâtı'nın görevlilerine tarifede belirtilenin üçte biri fiyat uygulanacaktı.⁴⁴⁹

Bakanlar Kurulu'nun 16098 Sayılı "*Devlet Denizyolları İşletme Umûm Müdürlüğü Memurlarının Tayin, Tebdil, Terfi, Tecziye Usulleri ile Bunlara Verilecek Harcırah, Tazminat Ve Tahsisatlar Hakkında Nizamname*" ile Devlet Denizyolları çalışanları içinde bazı düzenlemelere gidildi. Kurumda çalışabilme şartları, cezalar, ödüller, terfiler ile ilgili her şey açık bir şekilde ifade edildi. Kararnameye göre kurumda çalışabilmek için aşağıdaki şartlar belirlenmişti:⁴⁵⁰

a) Genel müdür kararname ile tayin olacaktı. Genel müdür yardımcıları, şube müdürleri ve aylığı 100 lira veya daha fazla olan memurların tayinleri genel müdürün isteği üzerine Münakalât Vekili tarafından yapılmalıydı.⁴⁵¹

b) 100 liradan aşağı ücret alan memurları doğrudan doğruya genel müdür tayin edecekti. Tayin edilecek memurlar; Türk olmak, herhangi bir suçtan dolayı ceza almamış olma, ağır hastalığı bulunmama, yabancılar ile evli olmama, otuz yaşını geçmeme (Gemi

⁴⁴⁵ **Resmi Gazete**, S.4258, (14 Temmuz, 1939), s.12275-12276.

⁴⁴⁶ **BCA**, 30.18.1.2.88.84.13.; **Son Posta**, 7 Mayıs 1940, s.4.

⁴⁴⁷ **BCA**, 30.18.1.2.94.74.6.

⁴⁴⁸ **BCA**, 30.18.1.2.94.20.2.

⁴⁴⁹ **Resmi Gazete**, S.4794, (21 Nisan 1941), s.838.

⁴⁵⁰ **Resmi Gazete**, S.4860, (15 Temmuz 1941), s.1341-1347.

⁴⁵¹ **Resmi Gazete**, S.4860, (15 Temmuz 1941), s.1341-1343.

mürettebatı kırk beş yaşına kadar alınabilirdi) şartları ile Devlet Deniz Yolları'nda çalışabilirdi.⁴⁵²

2 Temmuz 1941'de yürürlüğe giren 4083 Sayılı “*Haliç Vapurları İşletme İnhisarına Dair Kanun*” ile İstanbul Limanı'nın Galata Köprüsü'nden başlayarak Haliç'in sonuna kadar mevcut veya kurulacak iskelelere yolcu taşımak için gemi işletme hakkı Devlet Denizyolları'na verilmişti. TBMM'de konu ile ilgili söz alan İstanbul Milletvekili Ziya Karamürsal'ın⁴⁵³ talebiyle İstanbul halkının ihtiyacı olan bu kanun “*müstacelen*” kabul edildi.⁴⁵⁴ İstanbul Belediyesi tarafından oluşturulan geçici bir yönetim ile idare edilen bütün vapurlar, iskeleler, tamirhaneler ve işletmeler borçsuz olarak Devlet Denizyolları İşletmesi'ne devredildi.⁴⁵⁵ Haliç Vapurları Şirketinden on bir vapur ve on üç iskele Devlet Denizyolları'na devredildi. Böylece Haliç Vapurları Şirketi de hukuken sona erdi.⁴⁵⁶

II- Devlet Denizyolları Umûm Müdürlüğü'nün Mali Durumu (1939-1944)

İkinci Dünya Savaşı (1939-1945) süresince yaşanan pahalılık Devlet Denizyolları bilet fiyatlarının da yükselmesine neden oldu. Kömür, gıda, makine yağları ve demir malzemelerin fiyatlarının artması biletlerinde zamlanma nedeniydi.⁴⁵⁷ “*Cumhuriyet*” gazetesinin 5 Ağustos 1942 tarihli nüshasında verdiği bilgiye göre Devlet Denizyolları çalışanları için bir emeklilik sandığı oluşturuldu.⁴⁵⁸ Ekonomik sorunlar, kurumun basında isminin sıklıkla yer almasına sebep oluyordu. Devlet Denizyolları'nın kamarotlara verdiği 12 lira maaş az bulunduğundan bu durum dönemin gazeteleri tarafından eleştirilmişti.⁴⁵⁹ Devlet Denizyolları İstanbul yolcu sayısı ve gelir miktarı şöyleydi:⁴⁶⁰

⁴⁵² **Resmi Gazete**, S.4860, (15 Temmuz 1941), s.1344-1347.

⁴⁵³ Ziya Karamürsel (1873-1957) İstanbul'da doğdu. Duyûnu Umûmîye Komiserlik Kaleminde Mütercimlik görevi yaptı. Fransızca, İngilizce ve Almanca bilmekteydi., TBMM'de II. III., IV. V., VI. ve VII. Dönem İstanbul Milletvekilliği yaptı. (TBMM Albümü 1920-2010, s.205)

⁴⁵⁴ **TBMMZC.**,VI/20, 1941 s.6-7.

⁴⁵⁵ **Resmi Gazete**, S.4856, (10 Temmuz 1941), s.1312.

⁴⁵⁶ Murat Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, İstanbul, 2005, s. 36.

⁴⁵⁷ **BCA**, 30.10.0.0.152.78.17.

⁴⁵⁸ **Cumhuriyet**, 5 Ağustos 1942, s.4.

⁴⁵⁹ **Haber Akşam Postası**, 12 Mart 1941, s.3.

⁴⁶⁰ **İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı 1939-1943**, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, İstanbul, 1944, s.346.

	Vapur Sayısı	Yolcu	Navlun(TL)
1939	17	12.674.848	1.192. 461
1940	17	12.504.554	1. 176. 287
1941	14	13.486.038	1. 298. 885
1942	17	15.399.440	1. 526. 644
1943	14	15.993.783	25. 061. 180
1944	17	17.211.762	

Tablo 16. 1939- 1944 arasında İstanbul’da Devlet Denizyolları’nı kullanan kişi sayısı.

Devlet Denizyolları Uzak ve Yakın limanlar yolcu sayısı ve gelir miktarı ise şöyleydi:⁴⁶¹

	Yolcu	Navlun(TL)
1939	1 078 682	4 147 296
1940	1 107 243	4 076 308
1941	1 443 045	5 056 187
1942	1 905 875	7 456 441

Tablo 17. 1939-1942 arasında uzak ve yakın limanlardaki yolcu sayısı ve gelir miktarı.

D- DEVLET DENİZYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMÛM MÜDÜRLÜĞÜ’NÜN KURULMASI (24 OCAK 1944)

I- Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü’nün Yapılanmasına Yönelik Çıkarılan Kanunlar

Denizcilik sektörü açısından 1944’ün Ocak ayında yeni bir dönem başladı. Devletin konuya bakış açısını yansıtmaları açısından önemli bir gelişme idi. Bundan önce ayrı birer kurum olarak faaliyet gösteren iki daire yeni bir kanun ile birleştiriliyordu. 1 Şubat 1944’te “*Resmi Gazete*”de yayımlanan 4517 Sayılı “*Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü’nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları*

⁴⁶¹ T.C. Başbakanlık İstatistik Umûm Müdürlüğü İstatistik Yıllığı 1944, s.371.

İşletme Umûm Müdürlüğüne Verilmesi Hakkında Kanun” ile birleştirilerek değişikliğe uğradı. Kanun içeriğinden de anlaşılacağı üzere Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü kaldırılmış, Devlet Denizyolları İşletme Umûm Müdürlüğü’nün unvanı ise Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü’ne çevrildi. Türkiye sahillerinde fenerler, radyofarlar, deniz işaretleri ve can kurtarma istasyonlarını kurup işletme görevi Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü’ne bırakıldı.⁴⁶²

1854’ten beri Seyr-i Sefâin İdaresi’nden bağımsız faaliyet gösteren ve Türkiye’de kurulan ilk anonim şirket olma özelliğini taşıyan Şirket-i Hayriye artık kapanıyordu. 12 Ocak 1945’de “*Şirket-i Hayriye’nin Satın Alınmasına Dair Mukaveleamenin Tasdiki Hakkında Kanun Lâyihası*” TBMM’nin gündemine geldi.⁴⁶³ Böyle bir tasarının hazırlanmasının sebebi bu şirketin Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra girdiği ekonomik darboğazdan bir türlü çıkamamış olmasıydı. TBMM’de yapılan görüşmeler esnasında Recep Peker⁴⁶⁴ ve ona destek veren milletvekilleri Şirketi Hayriye’nin kapanmasına itiraz etti. Kanun Tasarısında Şirketi Hayriye çalışanlarının özlük haklarının korunması şartıyla Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü’ne devredileceği bildirilmekteydi.⁴⁶⁵

Konu hakkında görüşmeler TBMM’de 15 Ocak 1945’te de devam etti. İstanbul Milletvekili Ziya Karamursal “*vapurların bakımına ehemmiyet verilmiyor, temizliğine aldırılmıyor, memurlar ihmal ediliyor, tamirler yapılmıyor, atölyeler kapatılıyor, her noktasında bir düzensizlik, her noktasında bir aksaklık görünüyor. Şirket 1893’den 1914’e kadar on dokuz yeni vapur satın almıştır. Halbuki 1914’den bugüne kadar geçen otuz sene zarfında ancak üç vapur satın alabilmiştir. Şirketin her sene tamir mevsimi olan kışın hiç olmazsa beş, altı vapurunu esaslı surette tamir etmesi lazım gelirken bilhassa son senelerde hiçbir vapuru esaslı tamire sevk etmemiştir*” sözleri ile Şirket-i Hayriye’nin temizlik konusundaki eksikliklerinden, düzensizlikten ve içinde bulunduğu

⁴⁶² **Resmi Gazete**, S.5618, (1 Şubat 1944), s.6357-6358.

⁴⁶³ **Şirketi Hayriye’nin Satın Alınmasına Dair Mukaveleamenin Tasdiki Hakkında Kanun Lâyihası ve Bütçe, Münakalât ve Ticaret Encümenlerinden Mürrekkep Muhtelit Encümen Mazbatası (1/369)**, TBMM, S.No.43.

⁴⁶⁴ **Mehmet Recep Peker** (1887-1950) İstanbul’da doğdu. 1907’de Mekteb-i Harbiye’yi bitirdi. Birinci Dünya Savaşı’nda Makedonya ve Kafkas Cephesi’nde görev aldı. Halk Fırkası Kurucu Üyesidir. TBMM’de II., III., IV., V., VI. ve VII. Dönem Kütahya, VIII. Dönem İstanbul Milletvekilliği yaptı. Ayrıca 3. Hükümette Mübadele, İmar ve İskân, 4. Hükümet Müdâfaa-i Milliye 5. Hükümet Nâfia, 13. ve 14. Hükümette İçişleri Bakanlığı görevlerindeydi. 15. Hükümetle beraber Türkiye Cumhuriyeti Başbakanıdır. (**TBMM Albümü** 1920-2010, s.476)

⁴⁶⁵ **Akşam**, 13 Ocak 1945, s.2.

ekonomik durumunun zamanla daha kötü bir hale geldiğinden bahsetti. Yapılan oylamada iki yüz yetmiş yediye karşı yedi oyla kanun kabul edildi.⁴⁶⁶

“Resmi Gazete”de 4697 Sayılı “Şirket-i Hayriye’nin Satın Alınmasına Dair Olan Sözleşmenin Onanması Hakkında Kanun” 24 Ocak 1945’te yayımlandı. Bu kanununla Şirket-i Hayriye’nin bütün haklarının satın alınması için hükümet ile Şirket-i Hayriye Türk Anonim Ortaklığı arasında 20 Ekim 1944’te imzalanan sözleşme onanmıştır. Böylece Şirket-i Hayriye, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne bağlandı. Boğaziçi’nde vapur işletme hakkı artık tamamen devlet eliyle yürütülmeye başlandı. Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü tek yetkili oldu.⁴⁶⁷

İkinci Dünya Savaşı’nın ağır ekonomik şartları Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü’nün 1940-1945 arasında filosunu güçlendirememesine sebebiyet verdi. İkinci Dünya Savaşı boyunca yeni gemi alımı yapamayan ve mevcut olanlarında artık yıprandığı Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü için yeni kanuni düzenlemelere ihtiyaç duyuldu.⁴⁶⁸

4 Şubat 1946’da 4844 Sayılı “Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun” çıkarıldı. yıllık ödeme miktarı 12.000.000 lirayı geçmemek üzere kurum tarafından yapılacak veya satın alınacak tüm gemi ve diğer malzemeler için 76.000.000 liraya kadar borçlanma gerçekleştirebilmesi için Mûnakalât Vekâleti yetkili kılındı.⁴⁶⁹ Böylece kuruma ait filonun eksikliklerinin giderilmesi ve yeni gemilerle güçlendirilmesinin önü açıldı.

Bundan bir yıl sonra gemilerin yenilenmesi için hazırlanan mali tabloda olumlu yönde değişikliğe gidildi. Bir önceki yıl belirlenen rakamlar artırıldı. Bunun için bir yasa çıkarıldı. “Resmi Gazete”de 11 Haziran 1947’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. 5074 Sayılı Kanun’un ismi oldukça uzundu: “Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesine Dair Olan 4844 Sayılı Kanun ile Genel Müdürlüğün 1947 Yılı Bütçe Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”. Buna göre gemi ve her türlü malzemenin yapımı için yıllık ödeme miktarı 1947-1949 arasında 35.000.000 lira idi. Sonraki yıllar için ise rakamda

⁴⁶⁶ TBMMZC.,VII/15, Ankara, 1945, s.86-108.

⁴⁶⁷ Resmi Gazete, S.5913, (20 Ocak 1945), s.8217-8219.

⁴⁶⁸ Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun Tasarısı, Ulaştırma ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/531), TBMM, S.No.57.

⁴⁶⁹ Resmi Gazete, S.6223, (4 Şubat 1946), s.10061.

indirime gidilerek her yıl için 27.000.000 lirayı geçmemek kaydıyla otuz yıl içerisinde ödenecekti. Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü için 150.000.000 liraya kadar borçlanabilme hakkı Münakalât Vekâletine verildi.⁴⁷⁰

Münakalât Vekâleti tarafından kendisine bağlı işletmeler için 1948’de bir rapor hazırlatıldı. Raporda öncelikle kurumun kadrolarının “*şışirilmemesi*” ve işletme maliyetlerinin düşürülmesi beklenmekteydi. 1948’de denizyolunu tercih edenlerin sayısı 1939’un iki katından fazladır. Yine aynı raporda Türkiye’nin siyasi, sosyal, ekonomik şartlarına uygun bir milli ulaştırma sistemi kurmak ve yönetmek Münakalât Vekâleti’ne bağlı işletmelerin temel görevleri arasında olduğu ifade edilmişti.⁴⁷¹

20 Kasım 1948’de Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü’ne Cemil Parman⁴⁷² atandı. Maaşı 875 lira idi.⁴⁷³ Merkez Bankası’ndan elde ettiğimiz 1948’in ekonomik verilerine göre külçe altının gram fiyatı 560 lira civarındır. Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürü’nün maaşı bu fiyatın yaklaşık bir buçuk katıydı.⁴⁷⁴

TBMM’de Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü ile ilgili olarak kabul edilen önemli kanunlardan biri de 24 Mayıs 1949’de yürürlüğe giren 5396 Sayılı “*Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün Teşkilât ve Vazifeleri Hakkındaki 3633 Sayılı Kanun’a Ek Kanun*” idi. Bu kanunla, yükleme ve boşaltma giderleri, mahkeme harçları, geri verilecek paralar, gelir getiren mülklerin vergileri, emekli, dul ve yetim aylıkları gibi giderlerden ötürü ödeneğin yetmediği durumlarda; Maliye Bakanlığı’nın onayı ile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ödeme yapmaya yetkiliydi. Bu kanun ile adı geçen kurum satın alma değeri 5.000.000 lirayı geçmemek şartıyla “*her çeşit madde ve işletme gereçleri*” stoku yapabilecekti. Ödenek bulunamadığında ise Ulaştırma Bakanı’nın izniyle 3.000.000 liraya kadar ödünç para almaya veya bankalarda cari hesap açtırmaya Umûm Müdürlük yetkiliydi.⁴⁷⁵

⁴⁷⁰ **Resmi Gazete**, S.6635, (11 Haziran 1947), s.12507-12508.

⁴⁷¹ **BCA**, 30.10.0.0.154.85.30.

⁴⁷² Cemil Bey Ankara’da Sümerbank Tekstil Fabrikası Muhasebe Müdürü olarak göreve başladı daha sonra Türkiye çapında çeşitli yerlerde Sümerbank açılışlarında çok büyük hizmetleri oldu. Toprak Mahsulleri Ofisinde Umum Müdürlüğü yaptı. Cemil Bey Çalışkanlığı ile İsmet İnönü’nün Dikkatini Çekti. Daha Sonra Devlet Deniz yolları Umum müdürü olarak 1957 yılında emekli oldu. (<https://kartalgazetesi.com/132-asirlik-cinar-handan-parman> E.T. 24.06.2021)

⁴⁷³ **BCA**, 30.11.1.0.202.31.11.

⁴⁷⁴ **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 28 Nisan 1949 Tarihinde Toplanacak Hissedarlar Genel Kurulu’na Sunulan 1948 Onyedinci Hesap Yılı Hakkında İdare Meclisi ve Denetçiler Raporlarıyla Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesabı**, Ankara, 1949, s.36.

⁴⁷⁵ **Resmi Gazete**, S.7218, (24 Mayıs 1949), s.16215.

II- Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü 1948 Deniz Hatları ve Yolcu Tarifesi

Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü tarafından 1948'de yayımlanan yolcu tarifesi ile hat fiyatları belirlendi. Tarifeye göre gemilerde birinci, ikinci, üçüncü ve güverte olmak üzere dört mevki bulunmaktaydı. Basın kartı olanlar tarife üzerinden %80, asker ve emniyet görevlileri %30, öğretmenler ise okul dönemlerinde %50 indirimden faydalanacaktı. Biletsiz biniş yapanlar, bilet fiyatının iki katını ödemek zorundaydı. Yolcular beraberlerine 50 kilo bagajı ücretsiz alabilirdi.⁴⁷⁶

Tarifede uzun yolculuklar için yemek servisi fiyatları da belirtilmekteydi. Trabzon, Bartın, Ayvalık, Mersin hatlarının birinci mevkilerinde yemek servisi zorunlu idi. Bununla birlikte sadece Mersin hattında ikinci mevki bileti alanlar da aynı hizmetten faydalanacaktı. Yemek ücretleri için bilet alındığı sırada yolculara yemek fişi verilecekti. Sabah, öğle ve akşam öğünü vardı. Kahvaltı saat 7:00 ile 9:00 arası, öğle 12:00 ve akşam yemeği ise 19:00 ile 20:00 saatleri arasındaydı. Yemekler, kurumun o dönemki şartlara göre belirlenecekti. Bazı hatlar için geçerli olan bilet ücretleri aşağıdaki gibidir.⁴⁷⁷

Trabzon Hattı Yolcu Tarifesi:

İstanbul'dan	1. Mevki Krş.	2. Mevki Krş.	3. Mevki Krş.	Güverte Krş.
Zonguldak	1250	1010	610	350
Sürmene	2050	1950	1020	710
Rize	2580	2060	1240	710
Hopa	2620	2100	1250	730

Tablo 18. İlgili tabloda Trabzon hattında her bir yolcunun ödeyeceği bilet fiyatları krş. olarak ifade edilmiştir.

⁴⁷⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü Deniz Hatları Umûmi Yolcu Navul Tarifesi, 1948, İstanbul, s.5-12.

⁴⁷⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umûm Müdürlüğü Deniz Hatları Umûmi Yolcu Navul Tarifesi, 1948, İstanbul, s.13-22.

Ayvalık Hattı Yolcu Tarifesi:

İstanbul'dan	1. Mevki Krş.	2. Mevki Krş.	3. Mevki Krş.	Güverte Krş.
Çanakale	830	680	410	280
Edremit	1030	820	490	330
Ayvalık	1070	860	520	340
İzmir	1150	920	550	380

Tablo 19. Ayvalık hattında her bir yolcunun ödeyeceği bilet fiyatları krş. olarak ifade edilmiştir.

Gemilerdeki Yemek Ücretleri:

	I. Mevki Krş.	II. Mevki Krş.
Kahvaltı	150	125
Öğle Yemeği	400	300
Akşam Yemeği	400	300

Tablo 20. Ayvalık hattında kahvaltı ve yemek ücretleri krş. Olarak mevkisine göre belirtilmiştir.

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü bünyesinde Van Gölü İşletmesi de bulunmaktaydı. Buraya ait gemiler; güverte ve birinci mevkiden oluşmaktaydı. Van Gölü üzerinde Kuzey, Güney, Sürat Postası ve Van-Edremit hatları bulunmaktaydı. Hatlar üzerindeki fiyatlar ise aşağıdaki gibiydi.⁴⁷⁸

Van Gölü Tarifesi:

Van'dan	1. Mevki Krş.	Güverte Krş.
Tuğ	250	85
Tatvan	250	85
Ahlat	210	70
Adilcevaz	175	60
Erciş	150	50

Tablo 21. 1948'de Van gölü bilet ücretleri.

⁴⁷⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü Deniz Hatları Umûmi Yolcu Navul Tarifesi, 1948, İstanbul, s.5-12.

E- DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ŞİRKETİ'NİN KURULMASI (10 AĞUSTOS 1951)

Türkiye’de İkinci Dünya Savaşı sonrası çok partili siyasi hayata geçişle birlikte denizcilik politikaları da yeni partilerin programlarına girdi. İktidarda bulunan Demokrat Parti’nin programına göre Devletçilik İlkesi’ne uygun olarak özel teşebbüsler desteklenmeliydi. Devlet özel teşebbüslere güvenli ve yeni iş sahaları açmalıydı. Programda “ *devlet deniz işletmeciliği ile ilgili bütün vasıta, tesis ve teşekkülleri bir idare altında toplamayı gerekli bulmaktayız. Özel şahıslar, deniz işletmeciliği ve şilepçiliği himaye etmeliyiz. Türk ihracat mallarını milli vasıtalarımızla dış pazarlara götürmek gayemiz olmalıdır. Memleketimizin üç tarafı denizlerle çevrilidir. Coğrafi durumumuz, endüstri, ticareti ve sporu ile en ileri denizci bir millet olarak yetişmek fırsat ve kabiliyeti vermektir. Denizciliği Türk’ün büyük milli ülküsü olarak kabul ediyoruz*” diyerek hükümetin denizcilik sektörüne bakış açısını ortaya koymaktaydı. Bu aynı zamanda Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umûm Müdürlüğü’nün de işleyiş tarzının ne surette olacağının bir ifadesi idi.⁴⁷⁹

Başbakan Adnan Menderes⁴⁸⁰ ilk hükümetini⁴⁸¹ kurduğu zaman (22 Mayıs 1950- 9 Mart 1951) TBMM’de 29 Mayıs 1950’de Hükümet Programı’nı açıklarken sözlerine Cumhuriyet Dönemi Türk Denizciliği ’nin geçmişine değinerek başladı. Ona göre Tek Parti Dönemi’nin denizcilik alanındaki “*en büyük hatası*” devletin tamamen ekonomide yer almasıydı. Bunu “tekelsizlik” olarak ifade ediyordu: “*İnhisarcı bir zihniyetle ele alınan Devlet deniz nakliyeciliğinin iktisadiyatımız üzerinde menfi tesirleri yanında bir de millî ticaret donanmamızın inkişafına engel olmuş bulunmasının zararlarını ilâve etmek icap eder*” sözleri ile devletçi anlayışın bu meslek koluna verdiği zararı vurgulamaktaydı.⁴⁸²

Böylece devlet tekelinde bulunan Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü’ne yasal düzenleme çalışmaları başladı. Kurumun, mali işlemlerinin kısıtlı

⁴⁷⁹ BCA, 490.1.0.0.435.1807.1.

⁴⁸⁰ Ali Adnan Ertekin Menderes (1899-1961) Aydın’da doğdu. 1931 yılında CHP Aydın milletvekili seçildi. Bu dönemde Hukuk fakültesinden mezun oldu. 1945’e kadar, TBMM’de komisyon raportörlüğü yaptı. 1945’de gündeme gelen Toprak Kanunu tasarısını reddederek, komisyondan istifa etti. Cumhuriyet Halk Partisi içinde yaptıkları muhalefetten dolayı, 12 Haziran 1945’te, Refik Koraltan ve Fuat Köprülü ile birlikte, Disiplin Kurulu tarafından patiden ihraç edildiler. Bu olay, Demokrat Parti’nin 7 Ocak 1946’da kurulmasına sebep oldu. 14 Mayıs 1950 seçimlerinde, DP, oyların 53,5’ini alarak iktidar oldu. On senelik (22 Mayıs 1950 - 27 Mayıs 1960) DP iktidarının, tek başbakanı kendisidir. 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesinin ardından, 17 Eylül 1961 tarihinde asılarak idam edildi. (<https://www.adu.edu.tr/tr/adnan-menderes-kimdir> E.T. 24.06.2021)

⁴⁸¹ I. Menderes Hükümeti ile ilgili daha fazla bilgi için (Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin Kuruluştan Günümüze Hükümetler, s.175)

⁴⁸² TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, II, Ankara, 2013, s.751.

olması, “*hantal bir işletme*” olarak değerlendirilmesi, katma bütçe ile yönetilmesi⁴⁸³ yapılacak değişikliklerin temel gerekçeleri arasındaydı. Bakanlar Kurulu kanun tasarısının nedenini şu şekilde ifade etmekteydi: “*Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Genel Müdürlüğü, mülhak bütçe ile idare olunan ve masrafça Devlet dairelerinin muhasebe usullerine ve Sayıştay vizesine tâbi ve umûmiyetle muamelelerinde Ulaştırma Bakanlığı’nın tasvip ve tasdikine muhtaç muayyen kalıplar içerisinde donmuş kalmış bir devlet dairesidir. Bu şekil bir idarenin maksadı teminden uzak olduğu tereddütsüz kabul olunmaktadır*”. Kurumun “*baştan-sona*” yapılandırılması bir zorunluluktur. Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umûm Müdürlüğü’nün, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı adında yeni kurulacak olan bir bankaya devri uygun bulunmaktaydı.⁴⁸⁴ Bunun için kanun tasarısı hazırlandı ve TBMM’ye sunuldu.⁴⁸⁵ 10 Ağustos 1951’de TBMM’de ilgili kanun kabul edildi.⁴⁸⁶

“*Resmi Gazete*”de 16 Ağustos 1951’de 5842 Sayılı “*Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu*” yayımlandı: 500.000.000 lira sermayeli olan kuruluşun; %51’i devlete aitti. %49’u ise özelleştirilecekti. Merkezi İstanbul olan bankanın Bakanlar Kurulu tarafından atanan bir genel müdürü ve yedi kişiden oluşan yönetim kurulu olacaktı. Kurulun, dördü devlet üçü ise diğer ortaklıkların temsilcilerinden oluşacaktı.⁴⁸⁷

Denizcilik bankasının ortakları ise Devlet Hazinesi, Türkiye İş Bankası, Türkiye Emlak Kredi Bankası, Etibank ve Türkiye Ticaret Bankası’ydı. Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi’nin teşkilat yapılanması ise şu şöyleydi:⁴⁸⁸

1- Ticari Kuruluşlar

- a) Bankacılık
- b) Sigorta Müdürlüğü

2- Ulaşım Bölümü

- a) Denizyolları İşletmeleri Müdürlüğü
- b) İstanbul Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü

⁴⁸³ Giderlerini kurum gelirleri ve hazine yardımıyla sağlayan kamu kuruluşlarının bütçeleridir. (<https://kelimeler.gen.tr/katma-butce-nedir-ne-demek-182274> E.T. 24.06.2021)

⁴⁸⁴ Bu banka “*Denizcilik Bankası*” adını taşımaktaydı ve yeni kurulmaktaydı. İkinci Bölümde bahsettiğimiz 3295 Sayılı kanun ile 1 Ocak 1938’de kurulan “*Denizbank*” ile karıştırılmamalıdır. (**Resmi Gazete**, S.3796, (30 Aralık 1937), s.9158.)

⁴⁸⁵ **Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları (1/224)**, TBMM, S.No.276.

⁴⁸⁶ TBMMZC, IX/9, Ankara, 1951, s.343.

⁴⁸⁷ **Resmi Gazete**, S.7886, (16 Ağustos 1951), s.1809-1813.

⁴⁸⁸ E. Tutel, **Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası**, s.240.

c) İzmir İşletmesi Müdürlüğü

d) Van Gölü Müdürlüğü

3- Limanlar

a) İstanbul, İzmir, Trabzon, Giresun Liman İşletme Müdürlükleri

4- Tersaneler

a) Alaybey, Camialtı, Haliç, Hasköy, İstinye, Pendik tersaneleri

5- Uluslararası Teşkilat

a) Kıyı Emniyet İşletmesi Müdürlüğü

b) Gemi Kurtarma İşletmesi Müdürlüğü

6- Turistik Tesisler

a) Yalova Kaplıcaları

b) İstanbul Liman Lokantası

c) Van Gölü İşletmeleri Sosyal Tesisleri

7-Sağlık Tesisleri

I- Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin Gemileri

Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğünden devraldığı gemiler çeşitlilik arz etmekteydi. Denizyollarında otuz dört; İstanbul Haliç Hattı'ndan on; İstanbul Boğazı Hattı'ndan yirmi dört; Marmara Hattı'ndan yirmi üç; İzmir Hattı'nda on üç; Van Gölü İşletmesi'nden dört ve Gemi Kurtarma İşletmesi'nden altı gemi Denizcilik Bankası'na devredildi. Ayrıca dokuz araba vapuru, on bir yük gemisi ve üç adette tankeri bulunmaktaydı.⁴⁸⁹

F- 1950'LERDEN SONRA DEVLETE AİT DENİZ İŞLETMELERİNİN GENEL DURUMU

1950'lerden itibaren karayollarına yapılan yatırımlar, zamanla denizyolunu kullanan yolcu sayısının azalmasına neden oldu. Bununla birlikte karayolu araç sayısının artmasına sebebiyet verdi. Bu da araba vapurlarına olan gereksinime neden oldu. 1980'li yıllarda mevcut hükümetlerce devlet kaynaklarının büyük bir kısmının karayollarına aktarılmasına devam edildi. Belediyelerin otobüs taşımacılığına ağırlık vermesi de deniz vasıtalarının tercih edilmesini azalttı. Yolcu sayılarında düşüş devam etti. Bu yıllarda Devlet himayesindeki Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi yeniden yapılandırıldı.

⁴⁸⁹ E. Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, s. 241-245. Gemi listesi için (Ekler, B.10)

1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu, 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne dönüştürüldü. Bu kurum tarafından 1985'ten itibaren “*gençleştirme projesi*” kapsamında yolcu ve araba vapuru siparişi verilerek, kömürle çalışan eski vapurlar “*kadro dışı*” bırakılmaya başlandı. 1990'da tamamlanan bu projeyle filosu büyük ölçüde yenilendiği gibi, açılan yeni hatlarla hizmet alanı da genişletildi.⁴⁹⁰

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında adı geçen kurumdan ayrılarak Türkiye Gemi Sanayi Anonim Şirketi'ne bağlandı. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31 Ocak 2005'de 2005/03 Sayılı Kararı uyarınca Türkiye Denizcilik İşletmesi'nin Şehir Hatları ve Denizyolları Bölümü, bazı hatlarda yürüttüğü yolcu ve araç taşıma hizmetlerinden çekildi. Ayrıca Haliç Tersanesi'nin İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devrine karar verildi.⁴⁹¹

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 7 Mart 2010'da 2005/81 Sayılı Kararı ile Şehir Hatları ve Denizyolları işletmelerine ait yüz otuz sekiz personele ilave olarak dört yüz yirmi beş gemi personeli ve yüz otuz beş çarkçıbaşının da tüm hak ve yükümlülükleri ile birlikte Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devrine karar verildi.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 4 Mayıs 2010'da 2010/29 Sayılı Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri Türk boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden çekilmesine; söz konusu hizmetler ile bu hizmetlerde kullanılan ve mülkiyeti Türkiye Denizcilik İşletmeleri adına kayıtlı olan kılavuzluk hizmet binaları ile donanım, alet, deniz vasıtalarının yedekleri ve demirbaşları ile birlikte 4046 Sayılı Kanun'un 2'nci Maddesi'nin (i) bendi kapsamında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ücretsiz devredilmesine; Söz konusu hizmetlerde görev yapmakta olan sekiz yüz yirmi üç personelin tüm hak ve yükümlülükleri ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmesine karar verildi.⁴⁹²

⁴⁹⁰[\(E.T. 20.01.2021\)](https://istanbultarihi.ist/226-cumhuriyet-doneminde-istanbulda-ulasim#sdfootnote17sym)

⁴⁹¹ <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (E.T. 20.01.2021)

⁴⁹² <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (E.T. 20.01.2021)

SONUÇ

Denizcilik faaliyeti insanlık tarihinin her döneminde oldukça önemsenmiştir. Osmanlı Devleti'nin askeri denizcilik alanında başarılarına rağmen uluslararası deniz ticaretinde yeteri kadar etkili olmamıştır. Bunun en önemli nedenleri şüphesiz ki kapitülasyonlar ve yabancı şirketlere verilen imtiyazlardı. Ayrıca Osmanlı Devleti deniz teknolojilerinin de gerisinde kalmıştı. Avrupa devletlerinin deniz ulaşımı teknolojilerinde önemli bir yol kat etmesi Osmanlı Devleti'ni de bu yola sevk etti. Bununla ilgili olarak 1800'lü yılların özellikle ikinci yarısında deniz ulaşımı ve taşımacılığı konusunda devlet tarafından birtakım reformlar yapıldı. Bu da içinde bulunulan çağın gereği olarak gerçekleştirilen eylemler olarak değerlendirilebilir.

Buharlı gemilerin kullanılması ile deniz taşımacılığının yapılabilmesi için 1844'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi kuruldu. Bu, Türkiye'de denizcilik işletmelerinin ilk adımı sayılabilir. Deniz taşımacılığı yapmak için kurulmuş olan kurum, yeterli özen gösterilemediği için süreç içerisinde verimli olmadı farklı isimler ve yönetmeliklerle yönetilmek zorunda kaldı: 1871'de Sultan Abdülaziz tarafından ismi İdare-i Aziziye olarak değiştirildi. 1876'da İdare-i Mahsusa adını aldı. Kurum Bahriye Nezareti'ne bağlıydı. 1909'da İngilizlere satılmasının gündeme gelmesi ise deniz taşımacılığı alanındaki yanlış uygulamaların yansıması idi.

Kurum, 1910'dan itibaren ise Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi adıyla hizmet vermeye devam etti. Seyr-i Sefâin İdaresi'nin kâr edememesi ve uzun süren savaş yılları, mali sıkıntıların başta gelen gerekçeleri idi. Bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürdü. İdareye bağlı gemiler savaş sırasında çoğunlukla askeri taşımacılık için kullanıldığını burada ifade etmeliyiz.

Deniz taşımacılığının daha sistemli ve kapsamlı bir şekilde ele alınmasının Cumhuriyet Dönemi'ne denk geldiği araştırmamız sırasında elde ettiğimiz önemli bulgular arasındadır. Bunu biraz daha açmamız gerekirse Osmanlı Devleti'nden Türkiye'ye az miktarda deniz aracı kaldığı; 18 groston ve üzeri gemi sayısının kırk beşi geçmediğini belirtmeliyiz. Aslında Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara'da toplam iki yüz yetmiş bir gemi bulunmaktaydı. Bu gemilerden sadece yirmi yedi tanesi Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne aitti. Bu durum bizlere Cumhuriyet Dönemi'nde denizcilik sektörünün adeta baştan yapılandırıldığının kanıtıdır.

TBMM Hükümeti Milli Mücadele'nin askeri safhasını bitirip Lozan Barış Antlaşması'na kazanan taraf olarak yer aldığı anda, elindeki kısıtlı imkanlara rağmen kapitülasyonlar konusunda asla taviz verilmeyeceğini muhataplarına bildirmişti.

Türkiye'nin kendi karasularında Lozan Barış Antlaşması ile başlayan egemenlik süreci, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile tam egemenliğe dönüştü. 1926'da boğazlarda uluslararası bir komisyon denetimi olmasına rağmen Kabotaj Kanunu ile Türkiye'nin ticari egemenliği sağlanmaktaydı. Bu durum denizciliğin bağımsızlaşması kadar emperyalist devletlere karşı da sergilenen özgürlükçü tutumun da göstergesi idi.

Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan inkılâplar deniz taşımacılığı alanında da etkisini gösterdi. Cumhuriyet ilan edilmeden yapılan iktisat kongresi ve yukarıda da ifade edildiği üzere elde edilen kabotaj hakkı, denizcilik alanında millileşmenin de temelini oluşturdu. Milli ekonomiye geçiş ve kabotaj hakkının kullanılmasında Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin rolü oldukça büyüktü. Çalışmamızda bu kurumun tarihini ele alırken Osmanlı Devleti'ndeki kurumsal çözülme ve yeni kurulan Türkiye'nin ideallerini de adı geçen kurum üzerinden değerlendirebiliriz.

Yapılan inkılaplar ve yasal düzenlemeler ile denizcilik sektörünün geliştirilmesi ve çağdaştırılması hedeflenmişti. Yeni gemilerin alınması ile filo güçlendirilmişti. Bunlar yapılırken çağdaşlaşma prensip olarak benimsenmişti. Seyr-i Sefâin İdaresi için yayımlanan talimatnamelerde yolcuların kişisel zaman aralıklarına da önem verildiğini tespit etmekteyiz. Örneğin gemide bilet kontrolü yapılırken uyku saatleri bu işlemde ayrı tutulmuştu. Bu da uygar bir davranış biçimi olarak zihinlerimizde yer etmektedir.

Seyr-i Sefâin İdaresi'nin uygulamalarından sosyal devlet anlayışına göre hizmet verildiğini de vurgulamalıyız. Vapurlarda uygulanan farklı fiyatlar ve bulunan mevkiler ile toplumun her kesiminin seyahat edebilmesine imkân sağlamaya çalışılmaktaydı. Ayrıca yayımlanan rehberlerde olumsuz hava koşullarında seferlerin ertelenmesi ve hastalıklara karşı karantina uygulamalarından bahsedilmesi, Seyr-i Sefâin İdaresi'nin hem çalışanlarının hem de yolcularının sağlığını koruma konusundaki hassasiyeti anlaşılmaktadır. Yayımlanan rehberler kurumun tanıtım görevini de üstlenmektedir. Marmara, Akdeniz ve Karadeniz Sahili'nde yer alan birçok şehirle ilgili bilgilere rehberde sıklıkla rastlanılmaktadır.

Lozan Barış Antlaşması'nda alınan karar doğrultusunda fiilen Kasım 1923'de başlayan Nüfus Mübadelesi sırasında mübadillerin taşınmanın Türk Cumhuriyeti bayrağı taşıyan gemilerle yapılması kadar Türk armatörlerin ve Mübadele, İmar ve İskan Vekâleti'nin çabaları sonucunda taşıma eylemi başarıyla sonuçlandırıldı.

Mübadillerin taşınması işi hem taşıma hem de gemi işletmeciliği alanında deneyimin artmasını da sağladı. Mübadele esnasında taşımacılık yapan şirketlerin gelir

ve gemi sayısının artmasıyla 1923-1929 arası uygulanan liberal ekonomik politikaların bir örneği yaşandı. Bu dönemde gemi sayıları artan özel sektör işletmeleri, Türkiye Seyr-i Sefâin İşletmesi ile rekabet etmeye başladı.

Dünya Ekonomik Krizi'nin 1929 sonrası Türkiye Cumhuriyeti'nin Devletçi politikalar takip etmesine neden oldu. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi 1929 Ekonomik krizinin getirdiği sorunlarla karşı karşıya kaldı. Kriz döneminde Devletçilik yöntemini uygulamaya koyan Türkiye, gelişmekte olan deniz taşımacılığı sektörünü koruma amacıyla özel sektör şirketlerin faaliyetlerini sınırlandırdı. Deniz taşımacılığı şirketlerinin tekelleşmesi Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin de dönemin deniz taşımacılığı alanında ihtiyacı karşılayabilecek tek kurum olmasına neden oldu. Dönemin devlet adamları hükümet programlarını açıklarken Seyr-i Sefâin İdaresi'nden de bahsetmekteydiler. Onlara göre kurumun verdiği hizmet kamu hizmetiydi ve devlet tarafından yapılması gerekiyordu.

1930 sonrasında gemi taşıma kapasitelerinin artırıma çalışmaları devlet eliyle sektörün gelişmesine neden oldu. Türkiye'nin denizlere olan konumu dikkate alındığında denizyolu kullanımının dönemin diğer ulaşım araçlarına nazaran daha fazla tercih edilme sebeplerinin başında gelmekteydi. 8333 km uzunluğunda bir kıyı şeridinin bulunması, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Marmara Denizi gibi boğazlarla bağlantılı bir iç denizin bulunması deniz taşımacılığı sektörünün Türkiye'de gelişim göstermesine de imkan sağlamaktaydı.

1933'de Seyr-i Sefâin İdaresi'nde kurumsal değişimler yaşandı. Kurum lağvedilerek tamamen devlet tekelinde bulunan üç yeni idari yapıya dönüştürüldü. Denizyolları, AKAY İşletmesi ve Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü 1933-1937 yılları arasında faaliyet gösterdi. Dönemin en önemli olaylarından biri bu yıllarda ilk defa yurtdışı seferlerin başlamasıydı. İzlenilen milli politikaların bir sonucu olarak bu dönemde gemilere Türkçe isimler verildiğini de belirtmeliyiz.

Bunun yanı sıra Devletçilik politikaları her ne kadar kurumu korumayı amaçlasa da yapılan yasal düzenlemeler ile bir türlü taşımacılık alanında istenen başarı yakalanamadı. TBMM'de milletvekillerinin konu hakkında yaptığı konuşmalarda da bunların izine rastlamak mümkündür.

1937'de bütün deniz işletmelerini tek bir merkezden yönetmek ve finanse etmek için Denizbank kuruldu. Fakat yaşanan olumsuz gelişmeler Denizbank'ın kısa ömürlü olmasına neden oldu. büyük hedeflerle kurulan ve oldukça geniş yetkilere sahip olan Denizbank, kendisine verilen görev ve yetkileri kullanırken; usulsüzlüklere karıştığı

iddialarıyla hakkında soruşturmalar açılması kamuoyu nezdinde kurumun itibar kaybını da beraberinde getirdi.

Denizbank'ta birçok yolsuzluk yaşanması denetim mekanizmasının eksik olduğunun da önemli bir göstergesiydi 1938'den itibaren şehir hatları bulundukları belediyelere devredilmeye başlandı. Bunun en önemli nedeni belediyelere gerekli maddi kazancı sağlamaktı. Bu durum bizlere mevcut hükümetlerin denizcilikle ilgili yapıcı açıklamalarına rağmen hedeflenen sonuca ulaşmada sergilenen eylemlerin yetersizliği ve tutarsızlığı engel olmaktaydı. 1923-1952 arasında birbiri ardı sıra kanuni düzenlemeler yapıldı. Bu da beraberinde birçok kurumun açılmasına ve kapatılmasına neden oldu. Anlaşılacağı üzere denizcilik alanındaki kurumsallaşma sorunu, planlama ile uygulamada yaşanan başarısızlığın temel nedeniydi.

Bu olumsuzluklara rağmen iyi örnekler de vardı. 1923-1939 yılları arasında kurulan Cumhuriyet Hükümetleri deniz taşımacılığı konusunda o günün şartları içerisinde değişik görüşlere sahipti. Bu da farklı uygulamaları gündeme getiriyordu. Deniz ulaşımının mevcut her iskeleye erişmesi planlansa da 1939'a kadar bir "*ulaşım bakanlığının*" kurulamamış olması hükümet politikalarında "*kısır döngüye*" sebebiyet vermekteydi. Münakalât Vekâleti'nin kurulması deniz taşımacılığı açısından önemli bir gelişmeydi. Böylece ulaşım politikaları oluşturan bir mekanizmanın varlığından artık söz edilebilirdi. Deniz taşımacılığı yapan devlet teşekküllerinin bu bakanlığa bağlanması yeni bir dönem başlangıcı olarak addedilebilir. Ulaşım ve taşımacılıkla doğrudan ilgilenecek bir bakanlığın varlığı devlet teşkilatı adına da önemli bir gelişmedir. "*Çözüm odaklı*" politikaların dikkat çekici örnekleri arasında yer alacaktır.

Münakalât Vekâleti'nin kurulmasından sonraki süreçte konu ile ilgili olarak verilecek hizmetler daha düzenli bir hâl aldı. Bu da kamuoyunda belirgin olarak bir rahatlamaya sebep olmuş olsa gerekti. Düzen ve disiplin kurumların olmazsa olmazı idi. Anlık çözümlerdense süreklilik esastı. Bunun "*uzun soluklu*" bir çözüm olup olmayacağını zaman gösterecekti.

TBMM'nin tutanaklarından 1940'lı yıllarda milletvekillerinin kurum ile ilgili yapılan kanuni çalışmalarda çok fazla fikir beyan etmediklerini tespit etmekteyiz. Kanun teklifleri Meclis Genel Kurulu'na geldiği hali ile oylanıp geçmekteydi. Türkiye siyasetinin o yıllar içerisinde nasıl bir açmaza girdiğinin de göstergesi olarak kabul edilebilir.

İkinci Dünya Savaşı süresince ekonomik sorunlar devlet eli ile işletilen filoların yenilenmesinin önündeki en büyük engellerden biriydi. Bu oldukça "*kısıtlı*" bir dönemdi.

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından gemi filolarını yenileştirme çalışmalarının ön plana çıktığını yeri gelmişken vurgulamalıyız. Özellikle ABD, Almanya, İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi gemi mühendisliği alanında önde gelen devletlerden gemi alımı yapılacaktı.

Türkiye'de İkinci Dünya Savaşı sonrası çok partili siyasi hayata geçişle birlikte denizcilik politikaları da yeni kurulan partilerin programlarına girdi. 1950'de İktidara gelen Demokrat Parti programına göre Devletçilik İlkesi'ne uygun davranılmalı fakat bunun yanı sıra özel teşebbüs de desteklenmeliydi. Bu aynı zamanda liberal ekonomik politikaların tekrar Türkiye'nin gündemine geleceğinin de habercisiydi.

1950'den sonra Türkiye'de karayolu ulaşımının gelişim göstermesi denizyollarının geri planda kalmasına neden oldu. Bunda Hükümet'in izlediği değişen ulaşım politikaları etkili idi.

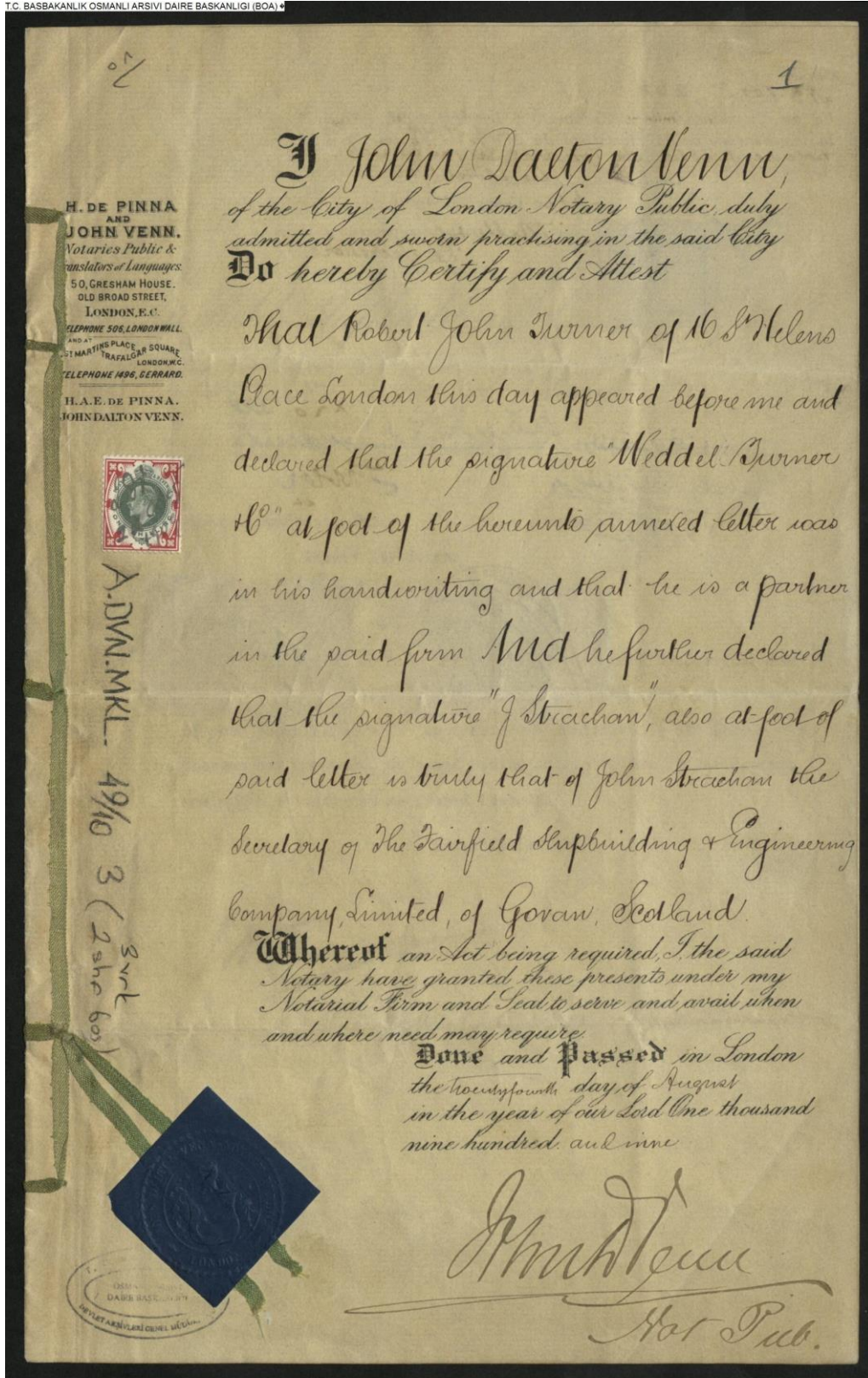
1951'de Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin kurulması deniz ulaştırma işletmelerinin tekrar bankacılık sektörü ile beraber yürütülmesini sağladı. Kurulan yeni anonim şirketin hisselerinin özel sektöre de açılması, liberal ekonomik politikaların kanıtıdır. 1952'de Denizcilik Bankası'na ait olan araba vapurlarının sayısının fazla olması karayolu ulaşımının önemsendiğinin bir diğer ifadesidir.



EKLER

BELGELER

B.1	İdare-i Mahsusa'nın İngiliz Weddel Turner Şirketine satılmasına dair Mukavelename (BOA)
B.2	Türkiye Seyr-i Sefâin idaresi'nin kuruluşu 2295 sayılı talimatname (BCA)
B.3	İzmir limanında yükleme boşaltma işlerinin Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'ne bırakılmasına dair talimatname (BCA)
B.4	Seyri Sefain İdaresi'nin çalışma yükümlülüğüne dair 14 Nisan 1925 tarihli “ <i>Resmi Gazete</i> ” Nüshası (resmigazete.gov.tr)
B.5	“ <i>Resmi Gazete</i> ”de 29 Nisan 1926'da yayımlanıp 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Türkiye Sahillerinde Nakliyât-ı Bahriyye ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcrâ-yı San'at ve Ticâret Hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu) (resmigazete.gov.tr)
B.6	16 Mayıs 1928 Tarihli 6631 sayılı kararname ile Ertuğrul ve Söğütlü yatlarının eskiden olduğu gibi Cumhurbaşkanına tahsis edilmek üzere Seyr-i Sefâin İdaresi'ne devir ve teslimi. (BCA)
B.7	27 Haziran 1933 tarihli Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı'na ait geçici yönetmeliklerin tadili ve bu Müdürlüklerin 1933 yılına ait kadrolarının tasdikini gösteren belge. (BCA)
B.8	İktisat Vekâleti'nin hazırladığı tüzüğün 1830 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararname ile yürürlüğe girdiğine dair arşiv belgesi (BCA)
B.9	DAF işletmelerinin işleyişine dair nizamnamelerin yürürlüğe girdiğine dair 20 Ocak 1935 tarihli “ <i>Resmi Gazete</i> ” nüshası. (resmigazete.gov.tr)
B.10	Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'ne ait gemi listesi 1952. (Eser Tutel, Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası)



A.} DVN.MKL.00049.00010.003

B.1 İdare-i Mahsusa'nın İngiliz Weddel Turner Şirketine satılmasına dair Mukavelename
(BOA)

سيرسفاه مدير بيت عموميه سرك صورت اداره سرك دارقانونه

نومرو

٥٩٧

برنجي ماده — مجلس اداره اعضاسي ، اعضاي طبيعیه دن اولان مدير عموميه ماعدا آني کشیدن عارتدر . اشيواعضايك دردی تجارت وكالي طرفندن انما وهيئت وكيله هه تعين وبو صورته طولانان هيئت رأي حي ايله متباقي ديكر ايكي اعضاي ارباب اختصاص ميانندن انتخاب ايدرلر . اعضايك واپور صاحبي ويا واپور اداره ليله علاقه دار اوله مسي شرطدر . اعضاي مدني درت سته در . تكيك اراختاني حائزدر . هرسته ابتداسنده تبديل اولمقي اوزره رأي خفي يله آزالندن بري رئيس انتخاب اولنور . ايكنجي ماده — مجلس اداره ك وطائني شونلدر :

آ بودعه ، حسابات سنويه ، قادرولر ، قنده ق و احضاري ، ب — بالعموم آخته لرك انتخابلرنيك تصديقي ، ح — (٣,٠٠٠) ليرادن فضله هر نوع مبايعات وسپارشات ومباني انشا آني واسته اصاني ايله خارجه ياديرلسنه لزوم كوريله حك واپور تعميراتي و (٥٠٠) ليرادن بوقاري صايشلر حقنده قرار اعطاسي ،

(٣,٠٠٠) ليرادن بوقاري مبايعات وسپارشات بيجون مناقصه ك لزوم قيديري و مناقصه ك شكل اخرا سرك تعيني ،

د — خدمات داخله بيجون مديريت عموميه هه احضار اولنه جي تعاميات لرك تدقيق و تصديقي ،

ه — تجارت وكالي ويا مديريت طرفندن اشعار وتكليف اولنه ق مواد مهمه سارمك تدقيق ،

و — مدير عمومى طرفندن تكليف اولونه جي مدير معاوني وشعبات مركزيه مديريت تعين وعزللرنيك تصديقي ،

ز — فصلدن فضله نقل تخصيصات قانون مخصوصه ياديرلر . بودعه ك عيني فصلي داخلنده بولان مواد ببنده كي مناقلات ايله فصل بكوني تحاور اتمه ك شرطله قادرولر ترتيب وتعديلي ،

ح — ١٠٠ ليرادن بوقاري ويره لرك اكراميه ك تقدير وتصديقي .

اوچنجي ماده — هفته ده ايكي اجتماعي تجاوز اتمه ك اوزره مجلس اداره اعضا رينه حق حضور اوله ق هراجماع بيجون اوزر ورئسه اون بش ليرا اجرت ويره لير .

دردنجي ماده — بالعموم صرفيات قبل الصرف ديوان محاسباتدن ويره ايتديلر قندن مستنادر .

بشنجي ماده — هرسته نهايتنده اداره ك مجلس اداره هه احضار اولونه ق حسابات سنويه پلانچوسي برأي تصديقي تجارت وكالته عرض اولنور . اشيو تصديقي معامله سي پلانچونك وكالته مرضي تاريخندن اعتبازاً برأي طرفنده اكال اولنور .

آلتنجي ماده — تجارت وكالي اداره ك هر درلومعاملات

وحر كاني تفتيش ومراقبه صلاحيتداردر .
يدنجي ماده — اشبو قانون تاريخ نشرندن اعتباراً
مرعي الاحراردر .

سكزنجي ماده — اشبو قانونك احرا سرك تجارت وكالي مأمورددر .
١٠ رمضان ١٣٤٣ و ٤ نيسان ١٣٤١

..

بالاشترك تصرف اولنايه اموال غير منقوله ك تفسيحي
حقنه كي ١٤ محرم ١٣٣٢ و ١ قانونه اول ١٣٢٩ تاريخي
قانونك سكزنجي وطفورنجي ماده لرني معزل قانونه

نومرو

٥٩٨

ماده ١ — قانون مذكور ك سكزنجي ماده سي بوجه آني
تعديل ايدلشددر :

بالاشترك تصرف اولنان بالجله اموال غير منقوله ك قابل قسمت اولمادي بي بيانيله حصه سرك ديكر شريك حابندن آلمني ويا بيع وفراغك اجراسني شريك درن بري صلح محكمه سرك بالمراجعه طلب ايلدكده اول اسرده طابو قيدي جلب ودر دنجي ماده موجبجه اول محل كشف و تدقيق اولنور . قابل قسمت اولمادي آكلا شيايرسه مجموعك و مجموعنه نسبتله ده حصه مذكور ك بدل مثلا ري محكمه هه منتخب ارباب وقوفه تقدير ايتديلر كدن صورك بدل مقدريه اول حصه بي اشترا و تفرعه طاب اولوب اولد قري اون كون طرفنده بيان ايجلري ديكر شركايه تباع ايديلير . طاب اولد قري تقديرده صايله حق حصه ك متساوياً طالب اولانلره واپورلندن ري معامله متساويه اجراسنه موافقت اتمه ك زياده بدل وبردكي حاليه ايسه يالكز شريك رنيك بالمزايده ههده سنده تقرر ايدن شريك بيع وفراغ معامله سرك احراسه قرار ويره لير .

ماده ٢ — قانون مذكور ك طفورنجي ماده سي بوجه آني
تعديل ايدلشددر :

صايلمق ايسته نيلن حصه ماده سابقه موجبجه ديكر شريك طرفندن شرا وتفرغ اولونمادي وي مستدي اولان شريك صامقي خصوصنده اصرار ايلديكي ويا بدل مثل مقدره راضي اولمديني تقديرده اول محلك عامي تا مينات ارايه اولنان اموال غير منقوله حقنده كي قانون احكامنه توفيقاً محكمه هه بالمزايده طالبنه احاله ويدلي شريك ببنده حصه لرينه كوره تقسيم ايديلير وبوبوله صايلان محللر عندالايحاب بالتيجه مشتري ومفروغ لهره تسليم اولونور .

ماده ٣ — اشبو قانون تاريخ نشرندن معتبردر .
ماده ٤ — اشبو قانونك اجراسنه عدليه ومايه وكيلاري
مأمورددر .

١١ رمضان ١٣٤٣ و ٥ نيسان ١٣٤١

تورکيه ساحلرینه نفلیات بحریه (قابوتاز) دلیمانلر قره صولری داخلمرینه اصرای صنعت و تجارت عفتنه قانونه نوسرو : ۸۱۵

برخی ماده — تورکيه ساحلرینه نفلیات بحریه دیکرینه
امته و بولی آلوب قیل ایتک و ساحلا ده لیمانلر داخلمرینه ویا
پننده جر و فلاغوزاقی و هر هانکی ماهیتده اولورسه اولسون
بالجله لیمان خدماتی ایضا ایتک یا لکن تورکيه سنجاقی حامل سفاتی
وسراکبه منحصر د .

اجنبی سفاتی آنجق ممالک اجنبیه دن آلمش اولدالری
بولجی و حوله لی تورک لیمان و لیمانلرینه اصرای ایدرلر . تورک لیمان
ولیمانلرندن اجنبی لیمان و لیمانلرینه کیده جک بولی و حوله لی ده آلیرلر .
ایکینجی ماده — نهرلر و کوللر و مرمره حوضه سیله بوغازلرده
و بالجوم قره صولریله قره صولرینه داخل بولان کورقز لیمان
قوی و ساثره ده و ابور و رومورکور ، ستمبوط ، مونور و بوطمونه ،
صلاپوریه ، صندال ، قایق و الحاصل ماکنه ، یلکن کورک ابله متحرک
سراکب کبیره و صغیره ابله طراق ، پریشان ، ماچونه ،
آلغوزینه ، شاط ، هر نوع نقلیه و صو دویله لی لیمو ، سفاتی
تخلیه و امثال ابله شایدره ، صالح کی ثابت و سایر و سائط
بولدیرمق و بونترله سیروسفر و نقلیات اجرا ایتک صورتلرله
تجارت حق تورکيه تبعه سینه منحصر د .

اوچینجی ماده — قره صولری داخلمرینه باقی ، ایستریده ،
میدیه ، سونکر ، اجبی ، سرجان ، صدف و ساثره صیدی ،
قوم و قایل و ساثره اصرای و کرک سطح مجرد و کرک نهر
مجرده موجود قضاذه سفاتی و سراکبه افاض متروکه ، اصرای
و تخلیه ، دالغیجاق ، آرایجیجاق ، فلاغوزاق ، دکر قالی
و بالجله تورک و سائط و سراکب بحریه سی دروننده قیه دانلق ،
چرخجیلیق ، کابلک ، طائفه لک و عمله لک و ساثره اصرای و اسکل
ریختیم حالانی و باله ووم دکر اصنافی اصرای تورکيه تبعه سینه
منحصر د .

دردنچی ماده — حکومت ، مونه و هیچ بر حق
تأمین ایتک مملک شرطله اجنبی تخلیه سیبه کبیرلرک اصرای صنعت

ایستریه و تورک تخلیه سیبه کبیرلرک اجنبی شخص و قیود و وظائفه
استخدامنه مساعدده ایده ییلیر .

بشنجی ماده — برنجی ماده حکمنه مخالف ولاریق تورکيه لیمانلری
پننده قابوتاز یا لکن سفاتی و سراکب جنبه دزیک لیردن اون بیک
لیریه قادار جزای نقدی ایدر و او سفینه و سراکب ما ۵۰۰ لیرکده ایکینجی
قمره سی موچینجه تورکيه لیمانلری ایچون حوله و بولی آلمق
و جیقارمقدن آلی آیدن برسنده قاز منع اولور .

غایر قانون حرکت ایدن ، سفینه بر حرکت بحریه ویا تعدد
سفاته ممالک اولان روپا تعدد اشخاصه عائد اولورسه اشو مع
کفایتی شرکتک ویا اشخاص مذکوره دیکر سفاتنه ده شاملیر .
ایکینجی و اوچینجی ماده لرده ذکر اولونان تبعه محله به منحصر
حقوق بحریه دن برنی ابریه جرأت ایدن اجنبیلر بوزلیردن
بیک لیریه قادار جزای نقدی و برآیدن اوج آیه ندر حبس جزایله
مجازات اولونورلر . بوزلردن یا لکن بری ده حکم اولنه ییلیر .

مکرر لرکنده ایی قات حکم ایدیلیر .
آلتنجی ماده — اشبو قانون احکامی ۱۹۲۶ تخمیندن

معتبر د .
پنجمی ماده — اشبو قانونک اصراسنه تجارت و عدلیه و کبیلری
مأمور د . ۱۹ نisan ۱۹۲۶

...

اورده خبرسات قانونک یکیمی سکرنجی ماده سنک تعریف
و اثر قانونه

نوسرو ۸۱۷

برنجی ماده — ۱۳ مارت ۱۲۴۰ تاریخلی ادره ندریس
ماملری قانونک یکیمی سکرنجی ماده سی برجه آخر تعیل
ایدلدر .

بو قدم ضملری هر سنه درسیه نیک بدایتی اولان ایلول
ابتداسندن اعتبار آ یایلیر .

ایکینجی ماده — بو قانون نقری تاریخندن معتبر د .
اوچینجی ماده — قانونک احکامی اصرای معارف و مالیه
و کبیلری مأمور د . ۲۰ نisan ۱۹۲۶

اعلانلر

ایدن آلمش سکرنجی آلائی سر طبابتدن مقاعد یکیمایی
احمد حمدی بکه نسخه نایب دیپلوما عظامی قهر رابله دیکندن یکیمی
اولیان نسخه اولی هر کیمیک بدنده ظهور ایدر سه هان استرداد
ایله و کالته ارسال و حاملنک کفالت قویوه ریلی ابله اسمنک
انباسی اعلان اولنور . ۵-۳

صمیم و معاونت اجتماعیه و لایندره :

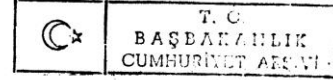
طب فاکولته سندن ۳۲۵ سنه سنده استحصا لیدلش اولوب
طبابت دیپلوماسی حرب عمومیده قفقاس جهه سنده عائله نک
مهاجرنی انساننده ضایع ابله دیککنه دائر شایان اجناع و ثانی ابراز

B.5 “Resmi Gazete”de 29 Nisan 1926’da yayımlanıp 1 Temmuz 1926’da yürürlüğe giren Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriyye ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcrâ-yı San’at ve Ticâret Hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu) (resmigazete.gov.tr)

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

Şube :
Sayı : 14644

KARARNAME



2248 numaralı kanunun beşinci maddesine göre Deniz yolları ve Akay işletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar teşkilâtı hakkında hazırlanan ilişik muvakkat talimatnamelerin tadilen ve bu Müdürlüklerin 933 malî senesine ait kadrolarının 1/7/933 tarihinden muteber olmak kadiyle, aynen tasdikı; İktisat Vekilliğinin 12/6/933 tarih ve 142 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliğinin 27/6/933 tarih ve 127 sayılı mutale-anamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 27/6/933 te kabul olunmuştur.

27/6/933

REİSİCUMHUR

Yazı M. İsmail

Bş. V.

İsmail

Ad. V.

S. Sarıoğlu

M. M. V.

Kudus

Da. V.

S. Kaya

Ha. V. V.

S. Kaya

Ma. V. V.

S. Örfi

Mf. V.

S. Örfi

Na. V.

Ç. İsmail

İk. V. V.

İsmail

S. İ. M. V.

S. Örfi

G. İ. V.

S. Örfi

Zr. V.

İsmail

080 18 01 02 37 48 51

B.7 27 Haziran 1933 tarihli Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı'na ait geçici yönetmeliklerin tadili ve bu Müdürlüklerin 1933 yılına ait kadrolarının tasdikini gösteren belge. (BCA)

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

KARARNAME

Şube: 2
Sayı: 1830



2248 sayılı Kanunun 5 inci maddesine göre İktisat Vekillikince hazırlanan ve Şurayı Devletçe görölerek 2/I/935 tarih ve 46 sayılı tezkere ile tevdi olunan ilişik "Deniz Yolları İşletme İdaresi", "Akay İşletme İdaresi" ve "Fabrika ve Havuzlar İdaresi" nizamnamelerinin mer'iyete konulması İcra Vekilleri Heyetince 5/I/935 te onanmıştır.

5/I/935

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Bş.V.

Ad.V.

M.M.V.

Da.V.

İ. İsmail

S. Sami

H. H. H.

S. Kaya

Ha.V. V.

Ma.V.

Mf.V.

Na.V.

S. Kaya

H. H. H.

B. Ö. Ö.

S. Kaya

İk.V.

S.İ.M.V.

G.İ.V.

Zr.V.

S. Kaya

S. Kaya

S. Kaya

S. Kaya

50 88 01 02 51 2 7

B.8 İktisat Vekâleti'nin hazırladığı tüzüğün 1830 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararname ile yürürlüğe girdiğine dair arşiv belgesi (BCA)

T.C. Resmî Gazete

Tesis tarihi: 7 Teşrinievvel 1336

İdare ve yazı işleri için Başvekkâlet Neşriyat Müdürlüğüne müracaat olunur.	20 KÂNUNUSANI 1935 PAZAR	SAYI: 2908
---	-----------------------------	------------

KARARNAME

2
Kararname №: 1830

2248 sayılı kanunun 5 inci maddesine göre İktisad Vekilliğince hazırlanan ve Şûrayı Devletçe görüldükçe 2/1/1935 tarih ve 46 sayılı tezkere ile tevdi olunan ilişik "Denizyolları İşletme İdaresi.", "Akay İşletme İdaresi." ve "Fabrika ve Havuzlar İdaresi, Nizamnamelerinin mer'iyete konulması İcra Vekilleri Heyetince 5/1/1935 de önanmıştır.

5/1/1935

REİSİCÜMHUR
K. ATATÜRK

Başvekil İSMET İNÖNÜ	Adliye Vekili Ş. SARACOĞLU	Millî Müdafaa Vekili Z. APAYDIN	Dahiliye Vekili Ş. KAYA
Hariciye Vekâleti V. Ş. KAYA	Maliye Vekili F. AGRALI	Maarif Vekili A. ÖZMEN	Nafia Vekili A. ÇETINKAYA
İktisad Vekili C. BAYAR	Sihhat ve İctimai Muavenet Vekili Dr. R. SAYDAM	Ziraat Vekili M. ERKMEN	
Gümrük ve İhtisarlara Vekili R. TARHAN			

[2248 sayılı Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar hakkındaki kanun 2422 sayılı Resmî Gazetededir.]

Fabrika ve Havuzlar İdaresi Nizamnamesi

İdarenin teşekkül maksadı ve sermaye

Madde 1 — Fabrika ve Havuzlar İdaresi Haliçteki Havuzlarla bunların bulunduğu sahadaki deniz tamirat ve imalât fabrikalarını, çamaşırvhaneyi, Tersanedeki kızak yerini, taş kızakla yanındaki kızağı işletmek için kurulmuş ve İktisad Vekâletine bağlanmıştır

Madde 2 — Fabrika ve Havuzlar İdaresi hükmi şahsiyeti haizdir ve ticarî usullere göre idare edilir.

Madde 3 — Fabrika ve Havuzlar İdaresinin ilk sermayesi:

Kaldırılan Seyrisefain İdaresinin iken 2248 sayılı kanunun 2 nci maddesine göre İktisad Vekâletince ayrılarak Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğüne verilen bütün menkul ve gayrimenkul malların yine İktisad Vekâletince biçtirilmiş değerlerinden ibarettir.

Aşağıda yazılı olanlar İdarenin sermayesine ilâve edilir:

A) 2248 sayılı kanunun 13 üncü maddesine göre mütedavil sermaye olarak kullanılmak için aldığı ve alacağı uzun vadeli ödümlerin ödeme günleri geldiğinde safi kazançtan ve yoksa yedek sermayeden ödenecek kapama payları.

B) İdare işlerinin genişlemesi için genel heyetlerce safi kazançlardan ayrılacak miktar ile Devletçe yine bunun için kuruma verilecek menkul ve gayrimenkul her türlü değerli şeyler ve paralar.

Madde 4 — Sermaye miktarında olacak değişikliklerin genel heyete tasdik ettirilmesi gerektir.

Madde 5 — İdarenin yıllık safi kazancından 23 üncü maddede gösterildiği üzere genel heyet karareyle yedek sermaye ve hususî sigorta sermayesi ayrılır. Bu sermayelerin nasıl ve nerelere harcanacağı genel heyetçe gösterilir. Ve harcanıncaya kadar bu paralar İdarenin mütedavil sermayesi arasında kullanılır.

İdare ve teşkilât

Madde 6 — Fabrika ve Havuzlar İdaresi bir müdürle bu müdürün başkanlığı altında Ticaret ve Levazım, Hesab İşleri Bölümleri Şefleriyle seçimi İktisad Vekâletince tasdik olunacak Fen Bölümünün iki mühendisinden kurulan encümen tarafından çevrilir. Müdür İktisad Vekâletinin yazı ile bildirmesi üzerine İcra Vekilleri Heyeti kararı ve Reisicümhurun tasdikile ve Ticaret ve Levazım ve Hesab İşleri Bölümleri, Şefleri Müdürün yazı ile bildirmesi üzerine İktisad Vekâletince tayin olunur.

Madde 7 — Müdürün iş ve salâhiyetleri: Müdür İdarenin bütün işlerini düzenine kor ve çevirir. Bu işlerin yolunda gitmemesinden mes'uldür. Müdür Şefler Encümeninin salâhiyetine verilmiş olan işleri Encümeden alacağı kararlara dayanarak ve Şefler Encümeni kararına bağlı bulunmayan işleri başı başına yap-

B.9 DAF işletmelerinin işleyişine dair nizamnamelerin yürürlüğe girdiğine dair 20 Ocak 1935 tarihli "Resmî Gazete" nüshası. (resmigazete.gov.tr)

B.10 Denizyolları işletmesinden devralınan yolcu ve yük gemileri:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Adana	5236	İstanbul	5236
Aksu	3905	İzmir	4875
Anafarta	1359	Kadeş	3090
Ankara	6179	Konya	1745
Antalya	1024	Marakaz	1415
Bakır	4902	Mersin	1186
Bandırma	1629	Necat	2626
Bursa	929	Ordu	6790
Cumhuriyet	4179	Samsun	6543
Çanakkale	1308	Seyyar	719
Çorum	7765	Sus	1416
Dumlupınar	1991	Tan	4026
Erzurum	2539	Tarsus	9451
Etrüsk	3090	Tırhan	3090
Giresun	6790	Trabzon	6790
Güneysu	3845	Uludağ	1659
İskenderun	6470	Ülgen	929

B.10 İstanbul Haliç Hattı vapurları:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Haliç 4	141	Haliç 10	82
Haliç 6	138	Haliç 11	82
Haliç 7	138	Haliç 15	238
Haliç 8	138	Haliç 16	260
Haliç 9	138	Haliç 17	260

B.10 İstanbul Boğaz Hattı gemileri:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Tarz-ı Nevin	114	Güzelhisar	453
Dilnişin	114	Halas	584
Süreyya	116	Üsküdar	148
Şihap	116	Rumelikavağı	148
İnşirah	255	Altınkum	415
İnbisat	255	Kocataş	157
Bebek	65	Sarıyer	157
Göksu	65	Sütlüce	521
Tarabya	122	Küçüksu	581
Nimet	122	Sarayburnu	433
Kamer	327	Boğaziçi	433
Rağbet	328	Kalender	433

B.10 Marmara Hattı Vapurları:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Neveser	375	Kınalıada	531
Bağdat	334	Heybeliada	699
Halep	437	Kalamış	699
Basra	434	Suvat	923
Suvak	145	Ülev	923
Göztepe	567	Büyükdere	561
Erenköy	567	Yalova	561
Burgaz	697	Anadoluhisarı	561
Kadıköy	697	Rumelihisarı	561
Moda	697	Büyüada	561
Pendik	531	Haydarpaşa	561
Maltepe	531		

B.10 Araba Vapurları:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Suhulet	377	Karaköy	813
Sahilbent	341	Kuruçeşme	813
Mudanya	691	Kasımpaşa	1013
Çardak	692	Kızkulesi	1013
Derince	692		

B.10 Yük Gemileri:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Ardahan	1871	Kars	3823
Çoruh	7604	Kastamonu	3823
Demir	3709	Malatya	3824
İkbal	3772	Ödemiş	3652
Hopa	1871	Rize	3824
Yozgat	7605		

B.10 Tankerler:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Başarı	1138	Sivas	3280
Kocaeli	10449		

B.10 İzmir İşletmesi Vapurları:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Güzel İzmir	132	Sur	518
Karşıyaka	141	Bergama	519
Göztepe	139	Selçuk	519
Dokuz Eylül	155	LT1	555
Uşak	147	LT11	530
Bayraklı	473	LT12	580
Efes	518		

B.10 Van Gölü İşletmesi Vapurları:

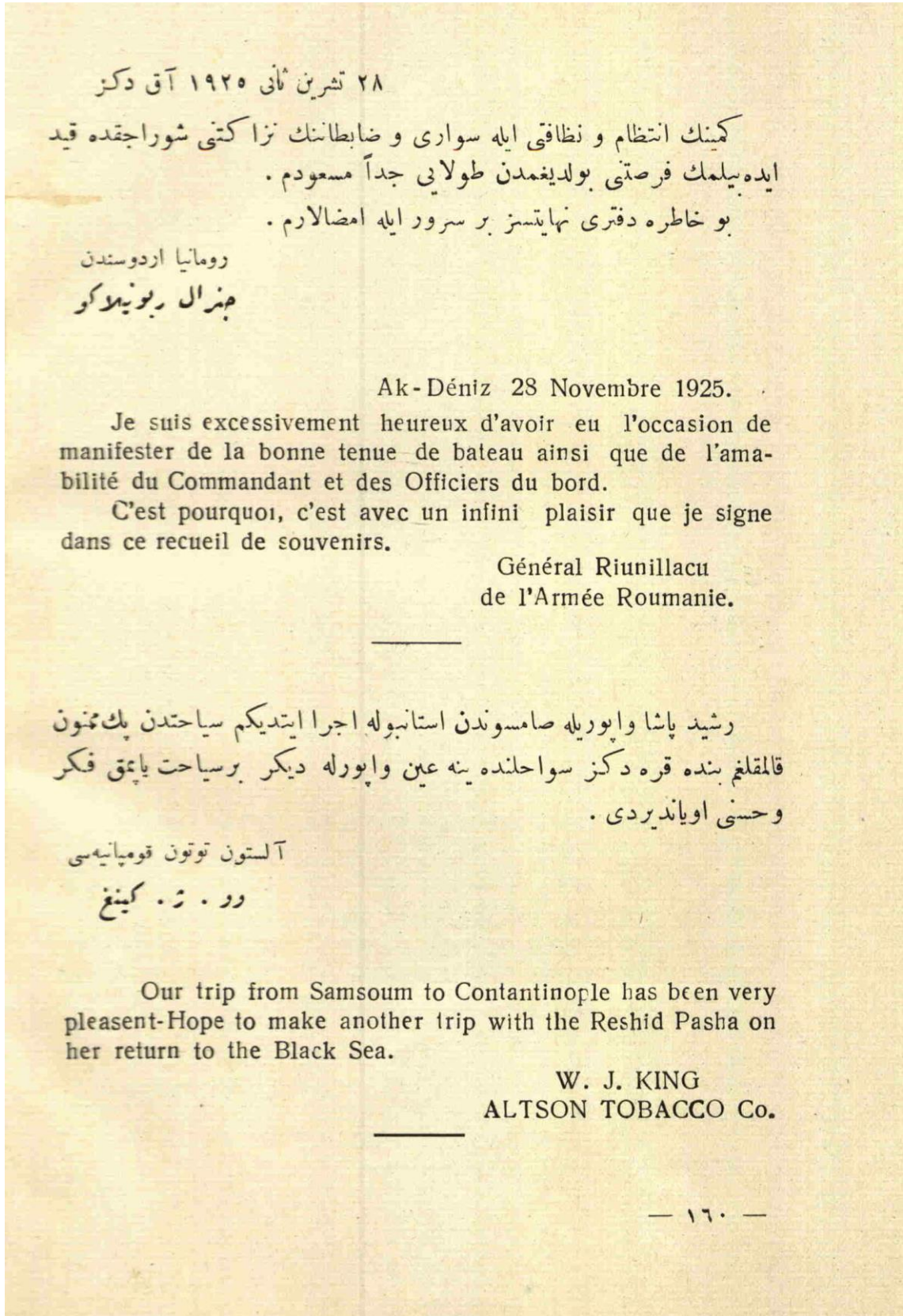
Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Akdamar	192	Van	182
Bitlis	182	Tatvan	382

B.10 Gemi Kurtarma İşletmesi Vapurları:

Gemi adı	Gross ton	Gemi adı	Gross ton
Akbaş	355	Kilyos	318
Hora	593	Saros	302
Alemdar	362	İmroz	1125

B.10 Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'ne ait gemi listesi 1952. (Eser Tutel, Seyri Sefâin Öncesi ve Sonrası)

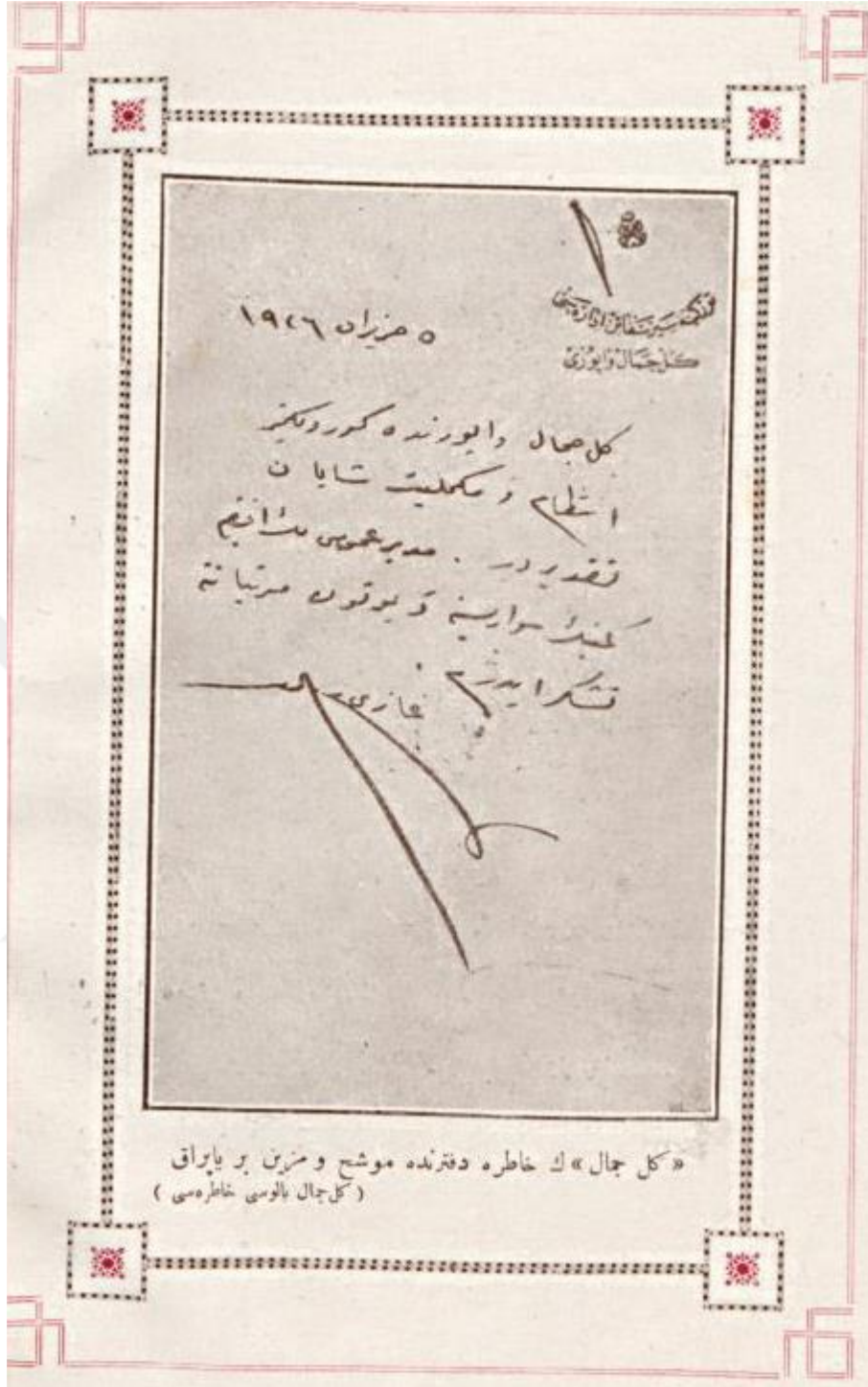
FOTOĞFAFLAR VE HARİTALAR



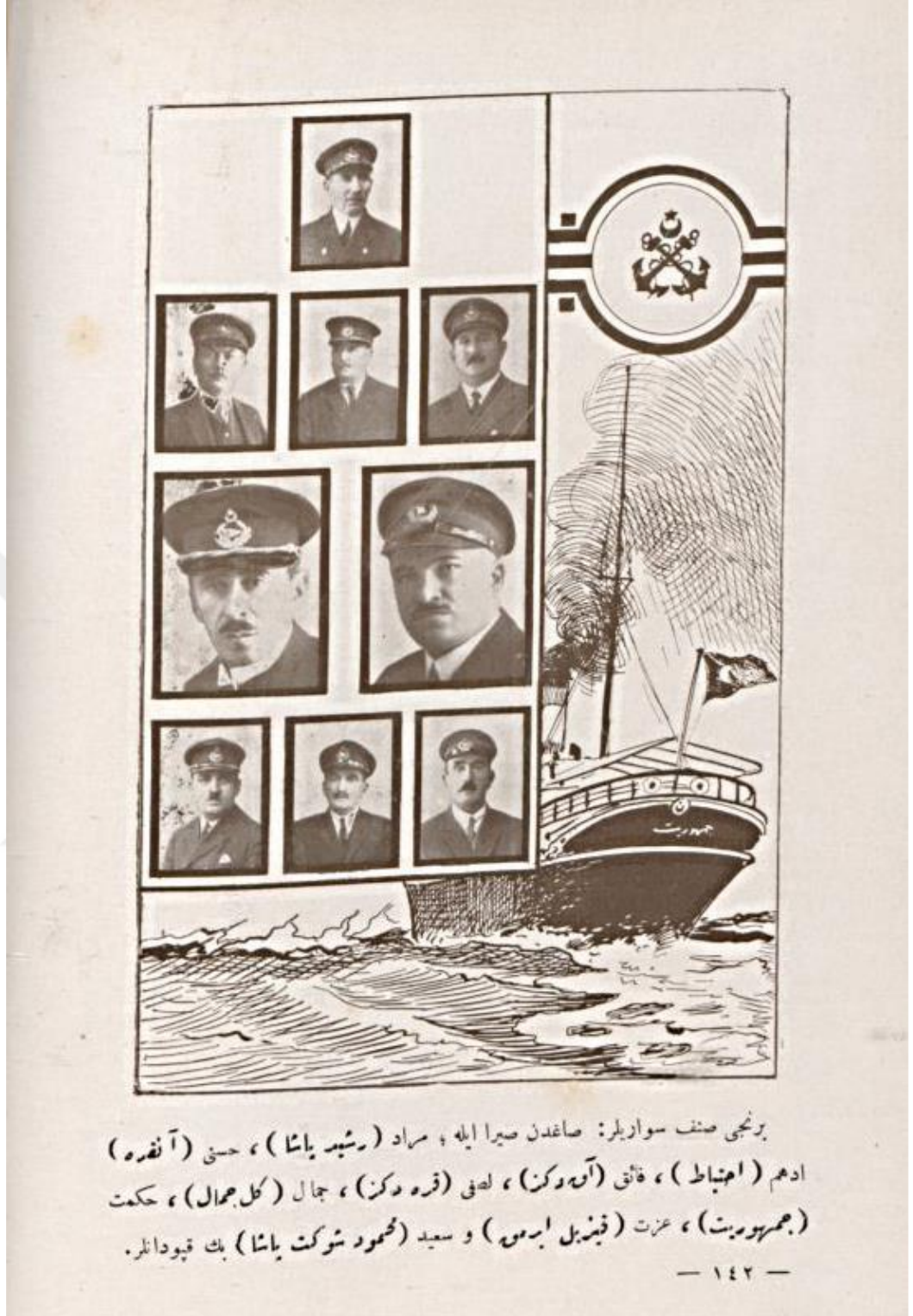
F.1 Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1926'da yayımlanan rehberde yer alan hatıra defterinden bir parça. (Milli Kütüphane)



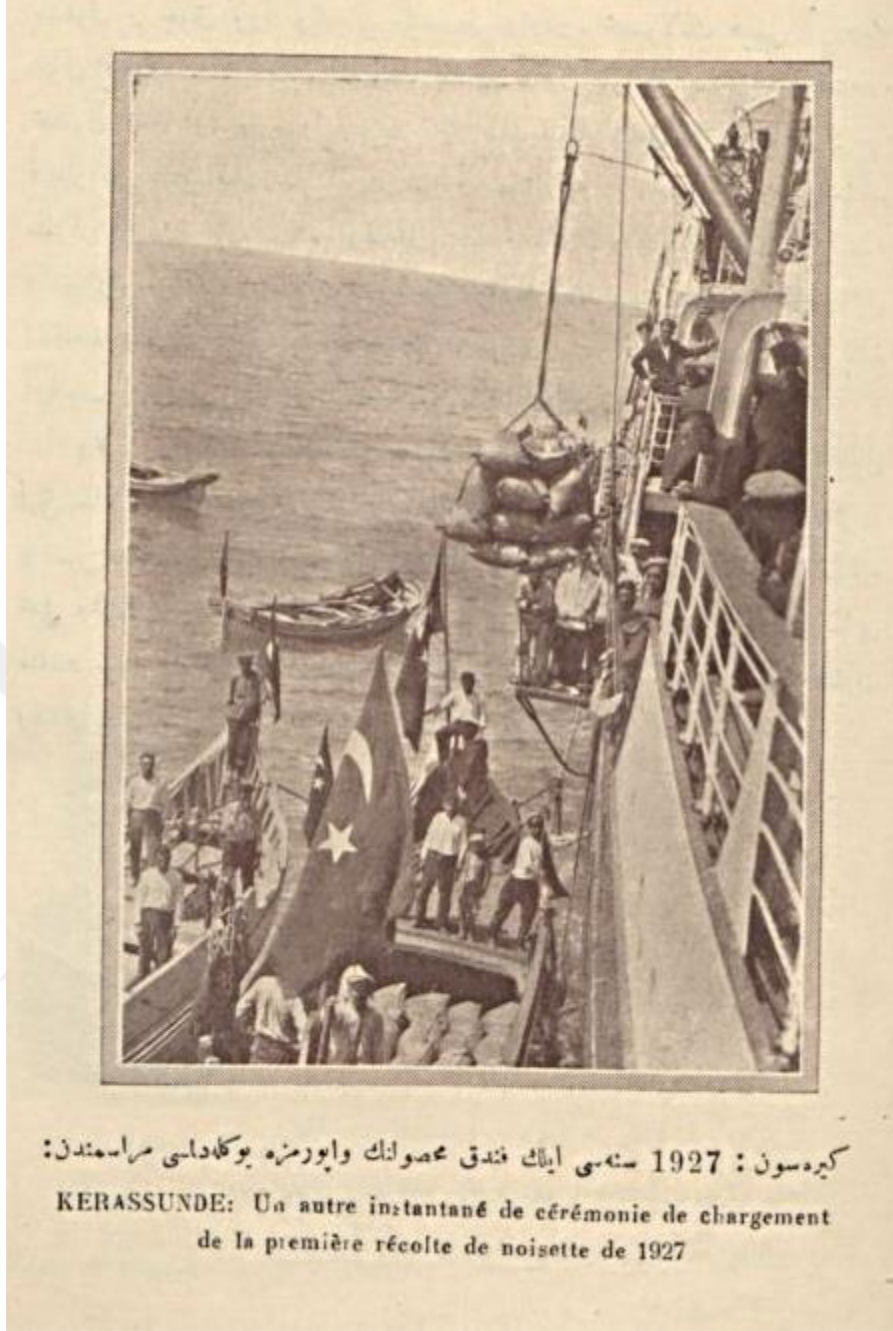
F.2 Mustafa Kemal, Ertuğrul Yatı'ndan halkı selamlıyor 1927 (İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi)



F.3 Gülcemal Vapuru'nun hatıra defterinde Mustafa Kemal'e ait teşekkür yazısı
(Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu)



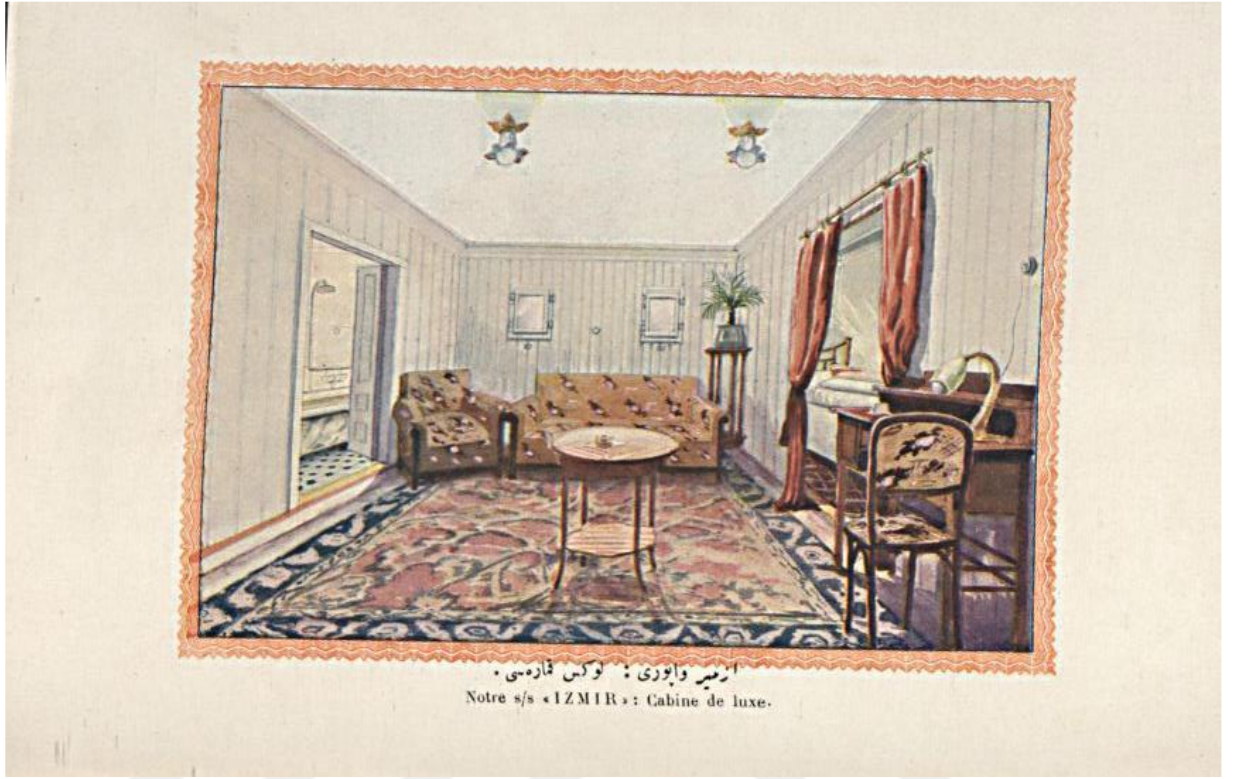
F.4 Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tarafından yayımlanan 1927 rehberinde yer alan birinci sınıf kaptanların fotoğrafları (Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu)



F.5 Giresun'da 1927'nin ilk fındık hasatının vapurlara yüklenmesi sırasında çekilmiş bir fotoğraf. (Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu)



F.6 Mustafa Kemal İzmir Vapuru güvertesinde 1928.(İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi)



F.7 Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1928’de yayımlanan rehberde göre İzmir Vapuru’nun Birinci Sınıf Kamarası. (Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu)



F.8 Gülcemal Vapuru'ndan bir görüntü. (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



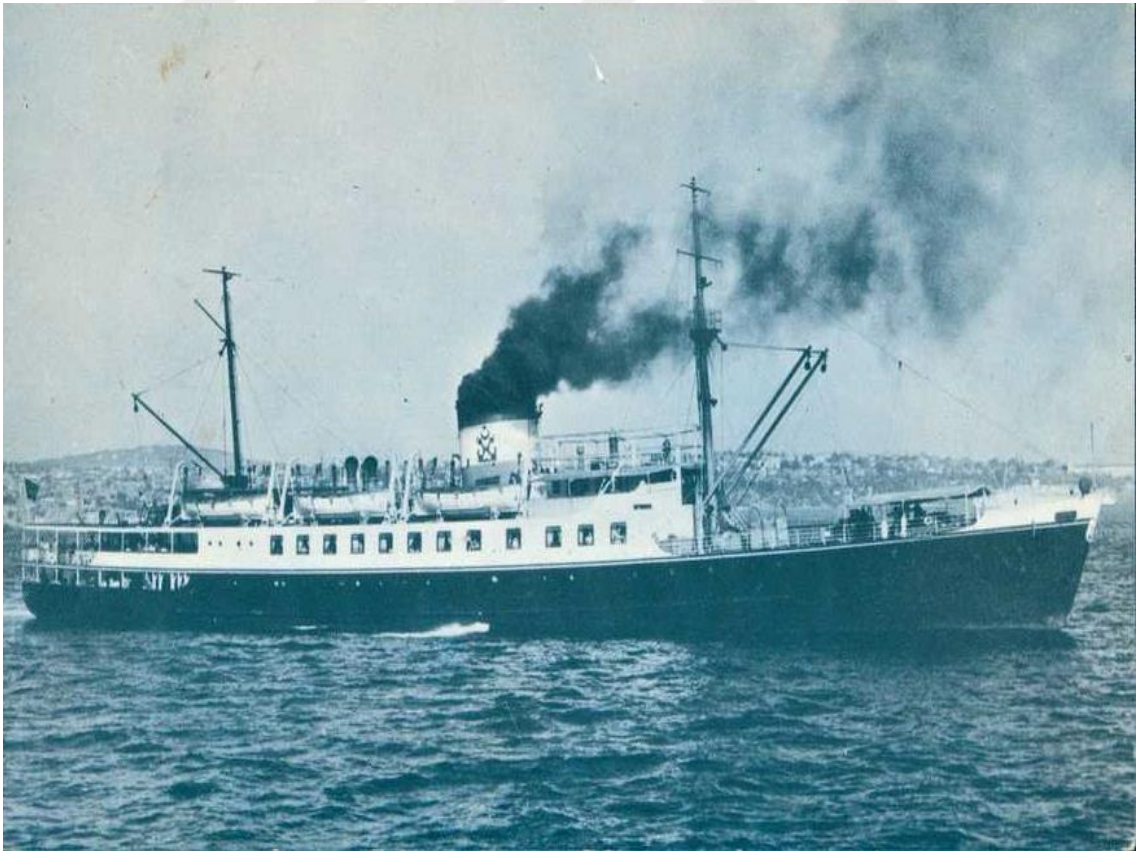
F.9 Akdeniz vapuru (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Atatürk Kıtaplğı)



F.10 Karadeniz Vapuru'nun yolcu salonundan bir kesit 1930. (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.11 1 Haziran 1932 tarihli “Son Posta” gazetesinde Seyr-i Sefâin İdaresi’ni eleştiren karikatür.



F.12 Marakaz Vapuru 1933. (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.13 Halide Edip Adivar Gülcemal Vapuru'nda (İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi)



F.14 Yeniköy’de vapur bekleyen yolcular (İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Arşivi)

T. C.
Ulaştırma Bakanlığı
Devlet Denizyolları ve Limanları
İşletme Genel Müdürlüğü
Şehir Hatları İşletmesi



MUR ABONMAN KÂĞIDI

Adı ve soyadı : *Hıfzı Cevdet Gövencüoğlu*
Vazifesi : *öğretmen*
Dairesi : *Kabatas Lisesi*
Bulunduğu yer : *Yeniköy*
Maaşı : *9000*

İstedigi abonman

Mintaka ve Mevkii

Köprü - Yeniköy

Yukarda işi, evi ve maaşı yazılı ve fotoğrafı yapışık

Bay
Bayan

Hıfzı

Cevdet Gövencüoğlu'nun idaresi memurlarındandır. Kendisine
tenzilâtli memur karnesi verilmesini dilerim.

Dairesi
en büyük
mühür ve



NOT :

- 1 — İlk defa abonman alacak zevat bir aded fotoğrafı ilmühaberle beraber iki fotoğraf getireceklerdir. İlmühaberlere yapışık olan fotoğraf mühürlü olacaktır.
- 2 — Abonman alan memurlar, her üç ayda bir mensup oldukları dairelerinin en büyük âmlrinden tasdikli birer ilmühaber getireceklerdir. Yoklama mahiyetinde olan bu ilmühaber her üç ayda bir ve senede dört defa getirilmesi mecburidir.

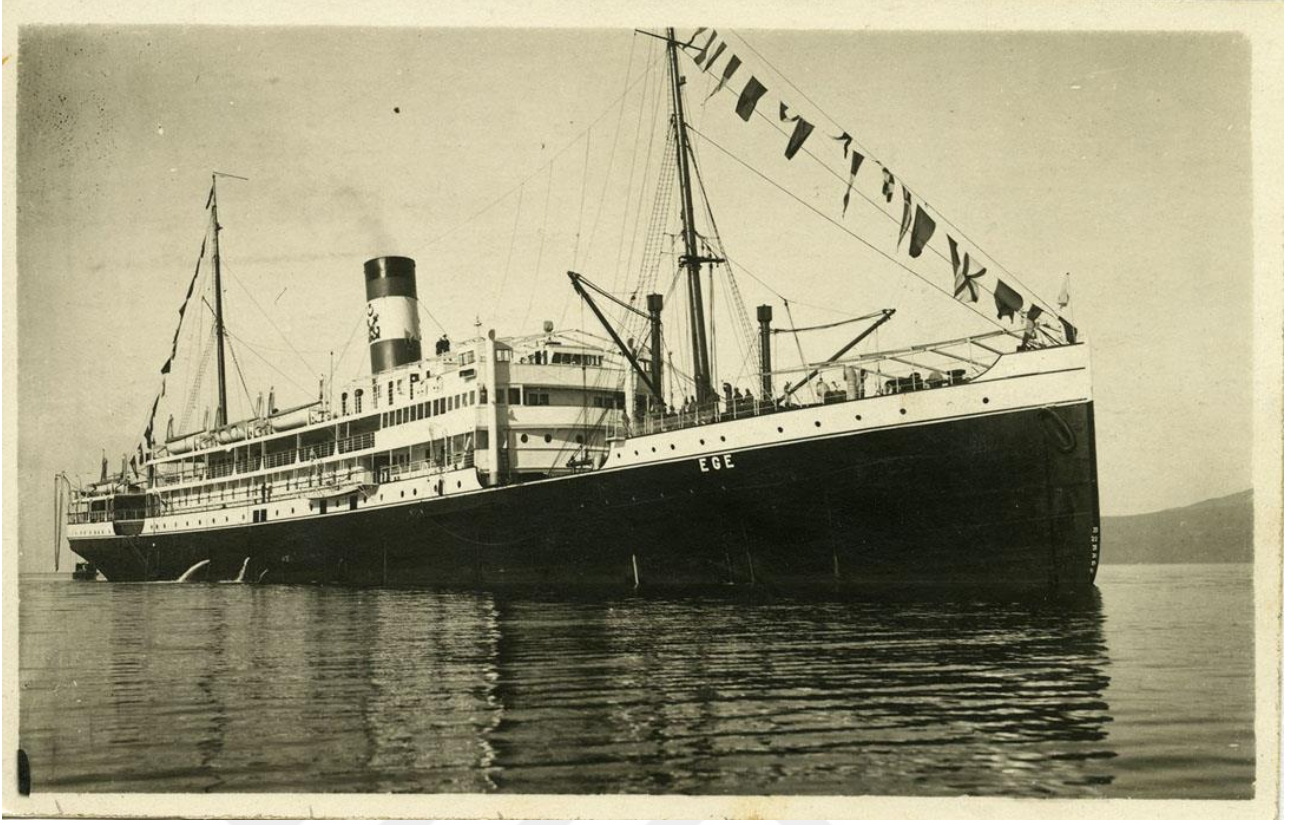
F.15 Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi'ne ait bir abonman belgesi (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.16 Haydarpaşa İskelesi'nden bir görünüm. (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.17 Üsküdar İskelesi 1950 (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.18 Ege vapuru (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



F.19 Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin Genel Müdürlük Binası (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)



H.1. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından 1928’de yayımlanan vapur hatları haritası (Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Koleksiyonu)