

**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI**

**TÜRKİYE KARASULARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI
(1923-1939)**

**DOKTORA TEZİ
Muhlise Yıldız GÜVENDİREN
2902060006**

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM

İstanbul 2014

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI

TEZ ONAYI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ Bilim Dalında 2902060006 numaralı Muhlise Yıldız Güvendiren'in hazırladığı Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939) konulu **DOKTORA TEZİ** ile ilgili **Tez Savunma Sınavı**, İ.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 10./28. Maddesi uyarınca 27 Şubat 2014 günü saat 13:30'da yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda aday tezinin*kabulü*.....'ne* **OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞU** ile karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI(*)	İMZA
Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM (Danışman)	<i>Kabul</i>	<i>H. Cevahir Kayam</i>
Prof. Dr. Ertuğrul TOKDEMİR	<i>Kabul</i>	<i>Ertuğrul Tokdemir</i>
Doç. Dr. Aynur SOYDAN ERDEMİR	<i>Kabul</i>	<i>Aynur Soydan Erdemir</i>
Doç. Dr. Serkan TUNA	<i>Kabul</i>	<i>Serkan Tuna</i>
Yrd. Doç. Dr. Yücel KARLIKLI	<i>Kabul</i>	<i>Yücel Karlikli</i>

YEMİN METNİ

Doktora tezi olarak sunduğum Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939) adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.”

27 şubat 2014

Muhlise Yıldız Gvendirgen

ÖZET

Çalışmanın giriş bölümünde Türkiye denizciliğinin tarihsel gelişimi incelenmiş, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde ağır kapitülasyon koşullarına rağmen deniz taşımacılığındaki olumlu gelişmeler özellikle ele alınmıştır.

Edinilen deneyimler ve mirasın değerlendirilmesi sonucunda oluşan ekonomik bağımsızlık ışığındaki erken Cumhuriyet dönemi Türk deniz politikası birinci bölümde çalışılmıştır. Dönemin en önemli gelişmesi olan Kabotaj Yasası ayrıntılı olarak incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde, Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi süresince Türk gemileriyle yapılan taşımacılık bir deneyim olarak değerlendirilmiştir.

1929 yılındaki Dünya Ekonomik Bunalımı dolayısıyla, 1930-1939 yılları arası Türk denizcilik sektöründe uluslararası rekabetten korunma amacıyla tercih edilen ekonomik yöntemin oluşturduğu gelişmeler ikinci bölümde açıklanmıştır. Aynı dönemde II. Dünya Savaşı'nın olumsuz etkilerine karşı alınan önlemler gözden geçirilmiştir.

Sonuç olarak, hedeflenen Türk denizcilik politikasının gerçekleştirildiği ve Türkiye'nin deniz taşımacılığına olan ilgisi artış kaydettiği gözlenmektedir.

ABSTRACT

The historical developments of the Turkish maritime were studied in the introduction of the study. Some positive restructuring despite the heavy reflections of the capitulations in the last period of Ottoman Empire were discussed particularly.

Turkish maritime policy, that occurred as a result of the experiences and economical heritage, in the early years of the Republic in consideration of the economical independence was described in the first chapter of the research. The Cabotage Law which is the most important development of this period was examined in detail. Further, in this section the transportation carried out by Turkish vessels throughout the Population Exchange Between Turkey and Greece was evaluated as another experience.

Due to the World Economic Crisis in 1929, economical developments selected and used as a method for the purpose of protection the Turkish maritime sector from international competition between the years 1930-1939 were described in the second chapter. During the same period, the measures taken due to the negative effect of the World War II in was reviewed.

As a result, it was observed that the designated national maritime policy was achieved and concern for marine transportation in Turkey has been constantly increasing.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAYI.....	ii
YEMİN METNİ.....	iii
TÜRKÇE ÖZET.....	iv
İNGİLİZCE ÖZET.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar.....	viii
KISALTMALAR.....	x
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM: TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	5
A. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZCİLİK.....	5
B. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA TİCARİ DENİZCİLİĞİ OLUŞTURMA ÇABALARI.....	24
İKİNCİ BÖLÜM: CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA TÜRKİYE KARASULARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI (1923-1930).....	39
A. TÜRKİYE KARASULARINDA KABOTAJ HAKKININ OLUŞUMU	41
1. Lozan Konferansı'nda Denizcilik Konusu.....	42
2. Türkiye İktisat Kongresi'nin Denizcilik Sektörüne Bakışı.....	45
3. Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin İmzalanması.....	46
4. Kabotaj Hakkının Uygulanması Amacıyla Denizcilik Sektörüne Yönelik Özendirme ve İyileştirmeler.....	53
5. Deniz Ticaret Odası'nın Kuruluşu.....	58
6. Kabotaj Yasası'nın Kabulü ve Getirdiği Düzenlemeler.....	60
B. TÜRKİYE KARASULARINDA TAŞIMACILIK YAPAN DENİZCİLİK İŞLETMELERİ	65
1. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Miras Kalan Denizcilik İşletmeleri.....	65
a. Seyr-i Sefain İdaresi.....	66
i. Filo Kapasitesi.....	71
ii. Ulaşım Hatları.....	75
iii. Yolcu ve Yük Taşıma Kuralları.....	84
b. Türkiye Seyr-i Sefain İşletmesi'nin Modern Bir Denizcilik İşletmesine Dönüşümü.....	90
c. Şirket-i Hayriye.....	95
d. Haliç Vapurları Şirketi.....	101
e. İzmir Körfezi Vapur İşleri.....	104
f. Diğer Armatörler.....	105
g. İç Sularda Yapılan Taşımacılık Çalışmaları.....	109

2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Nitelik ve Nicelik Olarak Güçlenmesinde Türk – Yunan Nüfus Mübadelesi'nin Rolü	112
a. Mübadele'de Türk Armatörleri.....	112
b. Mübadele Navlunlarını Peşin Ödeme Yoluyla Gemi Alımının Özendirilmesi.....	116
c. Mübadele'de Ticari Denizcilik Deneyimi.....	118
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: DEVLETÇİLİK DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDEKİ UYGULAMALAR (1930-1939)..	123
A. DENİZCİLİK ALANINDA YASAL DÜZENLEMELER VE KARARLAR.....	126
1. Türkiye İskele ve Limanları Arasında Yapılan Posta Seferlerinin Devlet İdaresi Altına Alınması Hakkında Kanun.....	126
2. Türkiye Cumhuriyeti Bandıralı Gemilerin Kayıt Altına Alınması	139
3. Gemilere Türkçe İsim Verilmesi.....	142
a. Özel Sektör Gemilerinde İsim Değişiklikleri.....	142
b. Devletin Satın Aldığı Gemiler İçin Etimoloji Çalışması.....	144
4. Gemilerde Türk Bayrağı Çekme Koşulları.....	146
5. Gemi Yolcularının Sağlık Güvenliği.....	148
B. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN KURUMSAL OLARAK YENİDEN YAPILANDIRILMASI.....	149
1. Deniz Yolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri.....	149
a. Yasal Düzenlemeler.....	151
b. Varlıkların Paylaşımı.....	157
c. Filoların Yenilenmesi.....	160
2. Denizbank	163
3. Devlet Denizyolları İşletmesi.....	166
4. Van Gölü İşletmeleri.....	173
5. İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı.....	175
6. II. Dünya Savaşı Başlangıcında Deniz Taşımacılığında Alınan Önlemler: Asker ve Göçmen Taşımacılığı.....	176
C. ÇALIŞMALARINI SÜREGELEN DİĞER DENİZCİLİK İŞLETMELERİ.....	177
1. Şirket-i Hayriye.....	178
2. Haliç Vapurları Şirketi.....	179
3. Özel Sektör Denizcilik İşletmeleri.....	180
SONUÇ.....	181
KAYNAKÇA.....	186
EKLER.....	194
ÖZGEÇMİŞ.....	208

TABLolar

Tablo 1	:Şirket-i Hayriye (1891-1896).....	30
Tablo 2	:Türk Limanlarına Giriş Yapan Türk Bayraklı Gemiler (1924-1929).....	58
Tablo 3	:Türk Limanlarında Yükleme/Boşaltma Yapan Türk Bayraklı Gemiler (1924-1929).....	63
Tablo 4	: 1924 Yılı Seyr-i Sefain İdaresi Filosu.....	73
Tablo 5	:Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi “Sevahl-i Mütejavire Hatları”nda Yapılan Seferlerde Tahsil Edilen Gelir (Lira) (1924-1929).....	76
Tablo 6	: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi “Sevahl-i Karibe Hatları”nda Yapılan Seferlerde Tahsil Edilen Gelir (Lira) (1924-1929).....	79
Tablo 7	:Trabzon Hattı Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (1924-1929).....	80
Tablo 8	: İzmir ve Mersin Hatları Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (1924-1929).....	81
Tablo 9	: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Hatları ve Sefer Sayıları (1924-1929).....	83
Tablo 10.1	:Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Yolcu Taşımacılığı (1923-1930).....	91
Tablo 10.2	:Devlet Demiryolları Yolcu Taşımacılığı (1923-1930).....	92
Tablo 11.1	:Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Yük Taşımacılığı (1923-1930).....	93
Tablo 11.2	:Devlet Demiryolları Yük Taşımacılığı (1923-1930).....	94
Tablo 12	: Şirket-i Hayriye Yolcu Sayısı (1914-1930).....	96
Tablo 13	: Şirket-i Hayriye Kâr/Zarar Göstergeleri (1914-1930).....	98
Tablo 14	: Şirket-i Hayriye Personel Giderleri (1923-1930).....	99
Tablo 15	: Haliç Vapurları Şirketi Kâr/Zarar Göstergeleri (1924-1930).	102
Tablo 16	:23 Aralık 1923 Tarihli Sözleşme Gereği Mübadele’de Taşıma Yapması Onaylanan Şirketler ve Gemiler.....	114

Tablo 17	:Mübadele’de Türk Bayraklı Gemilerle Taşımacılık (27 Aralık 1923 – 13 Mart 1924).....	119
Tablo 18	:İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi Mübadele Taşımacılığı Gemi Pozisyon (Durum) Raporu (8 Mart 1924).....	121
Tablo 19	: İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi Mübadele Taşımacılığı Gemi Pozisyon (Durum) Raporu (20 Nisan 1924).....	122
Tablo 20	: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Trabzon ve Mersin Hatları Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (Lira) (1931-1932).....	152
Tablo 21	:Denizyolları İşletmesi Gemi Gereksinimi (24 Aralık 1934).....	159
Tablo 22	:Denizyolları İşletmesi Hatları ve Sefer Sayıları (1933-1939).....	169
Tablo 23	:Denizyolları İşletmesi Yük ve Yolcu Taşımacılığı (1933-1939).....	171
Tablo 24	:A.K.A.Y. İşletmesi Yük ve Yolcu Taşımacılığı (1933-1939).....	172
Tablo 25	: Şirket-i Hayriye Yolcu Sayısı (1931-1939).....	178
Tablo 26	: Haliç Vapurları Şirketi Yolcu Sayısı (1931-1939).....	179

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı geçen eser
a.g.m.	:	Adı geçen makale
a.g.t.	:	Adı geçen tez
b.	:	Baskı
b.y.y.	:	Basım yeri yok
BCA	:	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
C	:	Cilt
c	:	Celse
Çev.	:	Çeviren
D	:	Devre
Der.	:	Derleyen
Edit.	:	Editör
İ	:	İnikad
M/V	:	Motor Vessel (İngilizce), Motorlu Gemi (Türkçe)
S	:	Sayı
s	:	Sayfa
s.y.	:	Sayfa yok
t.y.	:	Tarih yok

GİRİŞ

Adam Smith, deniz taşımacılığını ekonomik gelişmenin temel taşı olarak nitelemektedir. Çünkü deniz taşımacılığı üretileni en ekonomik ulaştırma biçimidir. Dolayısıyla, pazarı nitelik ve nicelik olarak genişleterek, ayrıca ürün fiyatlarının düşmesini sağlar.¹

Ancak karalarda olduğu gibi, deniz alanlarının kullanımında da ticareti düzenleyen kurallara gerek duyulmuştur. Ticaretin görece daha özgür olarak yapıldığı açık deniz alanına göre, karasuları kavramı 14. yüzyıldan itibaren ortaya çıkmıştır. 17. yüzyılda, koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve içdenizlerle birlikte karasularının, kıyısı olan devlete ait olduğu görüşü kabul görmeye başlamıştır.²

Üç tarafı denizlerle çevrili ve uzun bir kıyı şeridine sahip olan Türkiye’de, ülkenin bu değerli özelliğinden ekonomik olarak yararlanılamadığı görüşü egemendir. Bu teze göre, güçlü donanmasına rağmen, ticaret filosu olmayan bir geçmişin etkisiyle Türkiye’de deniz ülküsü ve politikaları oluşturulamamıştır.

¹ Martin Stopford, **Maritime Economics**, London: Academic Division of Unwin Hyman Ltd, 1988, s. 3.

² Selami Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, 3.b., İstanbul:Türkmen Kitabevi, 2009, s. 31, s. 55.

Bu gerçeği kısmen kabul etmekle birlikte, Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin tartışılma sürecinde, bağımsızlık ve haklar konularındaki ısrarla, İzmir İktisat Kongresi'nin deniz taşımacılığı için ayrı bir başlık açışı Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik politikasının başlangıcıdır. 1938 yılına kadar, başta Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, hükümetler sürekli politika üretmiş, ilerideki örneklerde de görüleceği gibi, TBMM denizciliğe karşı ilgisini her zaman canlı tutmuştur.³

Erken Cumhuriyet döneminin deniz politikalarının en bilinen atılımı kabotaj hakkının edinimi ile 1923-1938 yılları arasında Türkiye kıyılarında Türk limanları arasında yapılan kabotaj taşımacılığı, çalışmanın kapsama alanını oluşturmaktadır. Bir ülkenin, kendi limanları arasında yapılan deniz ticaretini, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere verdiği ayrıcalık olarak tanımlanabilecek kabotaj taşımacılığı, aynı zamanda ülkenin deniz ticaretinin gelişmesine ve deniz ticaret filolarının genişlemesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca, kabotaj veya kıyı taşımacılığının, ülke bayrağı ve vatandaşlarının ayrıcalığında olması, bir ülkenin denizciliğini koruma amacıyla aldığı en birincil önlemdir.⁴ Araştırma, 1923-1938 yılları arasında kabotaj taşımacılığının, Türkiye denizciliğine katkılarını sunmayı amaçlamaktadır.

Çalışmanın yazımında, olabildiğince pratik davranış sergileyerek günlük dil kullanılması hedeflense de, sektörün kendine özgü terminolojisinin varlığı, buna engel oluşturmaktadır. Bu nedenle, zorunlu olarak kullanılacak denizcilik terimleri, parantez içerisinde veya dipnotlarda açıklanmıştır.

Çalışmanın ilk el kaynakları için, T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ne ve TBMM Zabıt Cerideleri'ne başvurulmuş, sayısal verilerde salname ve devlet

³ Didem Özer, **Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler**, (Basılmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2010) s, 181, s. 267-274.

⁴ **A.g.t.**, s. 38-39.

yıllıkları ile TUIK Kütüphanesi'nde bulunan istatistik yıllıklarından yararlanılmıştır. Ayrıca, çalışma konusu ile ilgili yayın ve tezler ile gazete ve internet diğer kaynakçayı oluşturmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, Türkiye denizciliğinin tarihsel arka planı değerlendirilmiştir. Geniş bir coğrafyaya yayılmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'nda Osmanlı bandıralı ticari denizciliğin gelişmemesinin nedenleri üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda, yabancı ülkelere verilen ticari ayrıcalıklar irdelenmiştir. Kapitülasyonların ağır yüküne rağmen, İmparatorluğun son dönemlerinde ticari denizciliği oluşturma çabaları ve kısa süreli kabotaj hakkı yine çalışmanın birinci bölümünde ele alınmıştır.

1923-1930 yılları arasını içeren ikinci bölüm, savaşların sonrasında Osmanlı Devleti'nden Genç Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan deniz taşımacılığı mirası ve bu mirasın değerlendirilmesinden oluşmaktadır. Bu bölümde, öncelikle çalışmanın ana amacını oluşturan ve kapsamını belirleyen Türkiye kıyılarında deniz taşımacılığı ve karasularında ticaret hakkını elde etme sürecinde, Lozan Ticaret Sözleşmesi ve başta Kabotaj Yasası olmak üzere yasal düzenlemeler incelenmiştir. Dönem politikası olarak Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan denizcilik kuruluşlarının değerlendirilmesi ve dönem içindeki çalışmaları sayısal verilerle izlenmiştir. Yine, denizcilik sektörüne nitelik ve nicelik bağlamında olumlu etkisi bulunan Türk – Yunan Nüfus Mübadelesi taşımacılığı çalışmanın ikinci bölümündedir.

Üçüncü bölümde 1930-1939 Devletçilik Uygulamaları ele alınmıştır. Bölümdeki çalışma, 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı nedeniyle Türkiye'de alınan koruma önlemlerinin sektöre yansımalarından oluşmaktadır. Bunalımdan, Batı ile ilişkili olduğu dış ticaret yoluyla etkilenen Türkiye, bu süreçte sermaye birikimini artırmayı ve sanayileşmeyi hedeflemiştir. Öncelikle rekabetten korunmaya çalışılan

kabotaj taşımacılığı, sanayileşme hedefi çerçevesinde, hammadde ve ürünün ulaştırılması amacıyla, 1936 İkinci Sanayi Planı içine alınmıştır. Dönem politikası gereği, Osmanlı'dan miras kalan kurumların tasfiyesine gidilerek plan dahilinde yeniden yapılanma süreci başlamıştır.⁵ Dönemin, Türkiye'deki kabotaj taşımacılığı ilgili kurumsal yapılanmaları bu bölümde değerlendirilmiştir.

Sonuç bölümünde, çalışma döneminin (1923-1938) içerisinde Türkiye'de kabotaj taşımacılığı doğrultusunda üretilen politikaların hedeflerine ulaşması yorumlanmıştır.

⁵ Alev Gözcü, **1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye**, 2.b., İstanbul: Libra Kitap, 2013, s. 161-161, s. 336-343, s. 399-403,

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Asya içlerinden kara göçü yoluyla Anadolu'ya gelen Türklerin denizle ilk tanışması 1085 yılında gerçekleşmiştir. İzmir'de konuşlanan Çaka Bey, kurduğu donanma ile Ege Adaları'nın fethine başlamıştır. Selçuklular döneminde ise, Alanya ve Sinop'ta kurulan tersanelerle hem Karadeniz, hem de Akdeniz'de seyir ve fütûhât görülmektedir. Anadolu Beylikleri'nden Aydınogulları Beyliği'nin Gazi Umur Bey komutasındaki donanması ile Ege Denizi'nde genişlettiği toprakları ve ayrıca Karesi, Saruhan ve Menteşe Beylikleri'nin Türk denizciliğine katkıları Osmanlı Devleti'ne miras olarak kalmıştır.¹

A. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZCİLİK

Asya içlerinden kara göçü yoluyla Anadolu'ya gelen Türklerin denizle ilk tanışması 1085 yılında gerçekleşmiştir. İzmir'de konuşlanan Çaka Bey, kurduğu donanma ile Ege Adaları'nın fethine başlamıştır. Selçuklular döneminde ise, Alanya ve Sinop'ta kurulan tersanelerle hem Karadeniz, hem de Akdeniz'de seyir ve fütûhât görülmektedir. Anadolu Beylikleri'nden Aydınogulları Beyliği'nin Gazi Umur Bey

¹ İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, 2.b., İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, s. 13-14, İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, İstanbul: Küre Yayınları, 2007, s. 3.

komutasındaki donanması ile Ege Denizi'nde genişlettiği toprakları ve ayrıca Karesi, Saruhan ve Mentеше Beylikleri'nin Türk denizciliğine katkıları Osmanlı Devleti'ne miras olarak kalmıştır.²

Halil İnalçık'ın saptamalarına göre Osmanlı denizciliği, 14. yüzyılın başlarında oluşan *deniz gaziliği* geleneğinden gelmektedir. 1354 yılında Rumeli'ye geçtikten sonra, 1390 yılında Yıldırım Bayezid tarafından Gelibolu'da bir deniz üssü kurulmuş ve Ege Adaları'nda kolonileri bulunan Venedik ve Ceneviz deniz gücüne karşı Çanakkale Boğazı'nın güvenliği sağlanmıştır. Boğazın Türk egemenliği altında olduğu ilan edilmiş ve geçiş yapacak olan gemilerin Osmanlılar tarafından denetimi başlamıştır. Anadolu Beylerbeyliği'nden azledilerek Gelibolu Sancakbeyi ve Kapudan-ı Derya olarak atanan Saruca Paşa'nın Gelibolu'da kurduğu bu deniz üssü, zaman zaman tamir edilerek Osmanlı Devleti'nin sona erişine kadar stratejik önemini korumuştur.³

I. Mehmed (Çelebi) döneminde, Ege Denizi'nde bir yandan Venedik ve Ceneviz kolonileri ile savaşlar süregelirken, diğer yandan bu ülkelerin bilgi birikimlerinden yararlanma yoluna gidilmiştir. Dolayısıyla, Türk denizcilik

² İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, 2.b., İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, s. 13-14, İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, İstanbul: Küre Yayınları, 2007, s. 3.

³ Halil İnalçık'ın saptaması için, yazarın "*The Rice of the Ottoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades*" adlı makalesinden aktaran Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 30, Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 15, s. 33-43, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 3-5, Osmanlı deniz gücünün yöneticisine Kaptan Paşa denilmektedir. 16. yüzyıla kadar Gelibolu Sancakbeyi olan makam beylerbeyi ve vezirlikle eş değerde tutulmuştur. Osmanlı donanmasının insan kaynağı, Kaptan Paşa'ya bağlı Derya Kalemi tarafından izlenen tımar sistemiyle düzenlenmiştir. 16. yüzyıla kadar Gelibolu Osmanlı donanma merkezi olmuş, imparatorluk sınırlarının genişlemesiyle Kaptan Paşa Eyaleti adı altında yine tımara dayalı yeni bir sistem meydana getirilmiştir. Örnek vermek gerekirse, 17. yüzyılda, Kaptan Paşa Eyaleti'ne bağlı olan sancaklardan toplam 138 zaim ve 1434 tımarlı sipahi, kendilerine ait olan gemilerle Osmanlı donanmasının seferlerine katılmıştır. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3.b., Ankara: Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 1988, s. 414-422.

terminolojisi Venedik ve Ceneviz ile ilişkilerden etkilenmiştir. II. Murad döneminde Gelibolu deniz üssü güçlendirilmiş ve Venedik denetimindeki Kuzey Ege Adaları yağmalanarak, 1430 yılında karadan kuşatılan Selanik denizden de abluka altına alınmıştır. II. Mehmed (Fatih)'in en büyük projesi olan İstanbul'un fethi amacıyla yaptığı hazırlıkların başında, Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nda kurulmuş olan deniz üslerinin güçlendirilmesi ve yeni üsler kurulması gelmektedir. Böylece, Bizans'a yapılacak her türlü askeri ve insani yardım denetim altına alınarak kuşatma kolaylaştırılmış ve fetih gerçekleştirilmiştir. İstanbul'un fethi, Osmanlı emperyal deniz politikalarının başlangıcı olmuştur. Doğu Roma İmparatorluğu'nun egemenlik alanlarına sahip olmayı hedefleyen Fatih Sultan Mehmed, "*sultan-ı berr û bahr*" [kara ve denizlerin sultanı] unvanını almıştır.⁴

İstanbul'u ele geçirip Boğaz'ın her iki yakasına egemen olan Osmanlı İmparatorluğu, ilk hedefini Karadeniz'e yöneltmiştir. Halil İncelik da, Karadeniz havzasının Ege ile "*yoğun bir ekonomik bütünlük*" oluşturması nedeniyle, tarihte bu bölgeye egemen olan tüm devletlerin aynı hedefi gözettiğini belirtmektedir.⁵ İdris Bostan ise, Kırım Seferi'nin amacının Karadeniz'i bir iç deniz haline getirme projesi olduğunu ifade etmektedir.⁶

Nitekim 1475 yılında Kırım'ın fethinden sonra, bölgedeki Cenova kolonilerinin üzerine gidilmiştir. Karadeniz kıyısındaki ada ve yarımadalara serbest bölge talebi ve bu bölgenin aşama aşama kolonileştirilmesi ile yerleşen Cenovalıların, Osmanlı tarafından öncelikle egemenlik hakları ellerinden alınmış,

⁴ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 16-18, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 5-7, Halil İncelik, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, 3.b., İstanbul: Eren Yayıncılık, 2009, s. 329-330.

⁵ İncelik, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 327.

⁶ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 19, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 7-8.

sonra yerleşim yerleri yıktırılarak, ticari ayrıcalıklarına son verilmiş ve 16. yüzyıl başlarında tüm Karadeniz, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenlik alanı haline dönüşmüştür. Burada, Osmanlı İmparatorluğu'nun, bölgedeki selefi olan devletlerin zayıflıklarına dikkat ettiği ve dönemin deniz süper gücü olan Venedik ve Cenovalıların, Osmanlı topraklarında koloni edinmelerine izin vermediği gözlenmektedir.⁷ Fethin hemen ardından, dönemin güçlü donanmalarına karşı İstanbul'un güvenliği Çanakkale Boğazı'nın Kal'a-i Sultaniye ve Kilid-i Bahr ile güçlendirilmesiyle sağlanmış ve Osmanlı İmparatorluğu başta Boğazönü Adaları olmak üzere Ege Denizi'ne açılmıştır. 1456 yılında Ceneviz yönetimindeki Taşoz, Semadirek, İmroz ve Limni Adaları alınarak Osmanlı donanmasına yeni üsler sağlanmıştır. 1463-1479 yılları arasında Osmanlı-Venedik deniz güçlerinin Ege Denizi'ndeki mücadelesinden sonra, 1480 yılında Osmanlı donanması İtalya kıyılarına ulaşmıştır.⁸

15. yüzyıl Osmanlı emperyal deniz politikalarında, bir taraftan coğrafi genişleme hedeflenirken, diğer yandan teknolojik gelişmeler de kaydedilmiş, Venedik, Ceneviz ve İspanyol gemi inşa teknikleri Osmanlı tersanelerine taşınmıştır.⁹ Fatih Sultan Mehmet'in Haliç'te yaptırdığı tersanede üretilen ve bu kurumun malı olan gemiler, ilk Osmanlı deniz ticaret filosunu oluşturmuştur.

Bu gemilerle imparatorluğun diğer limanlarından İstanbul'a yapılan yük taşımacılığında, mürettebat, navlun üzerinden payını almakta, sefer masrafları çıkarıldıktan sonra kalan tutar hazineye gelir kaydedilmektedir. Ayrıca, "*Hayriye*

⁷ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 18-19, Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 7-8, İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1*, s. 327-329.

⁸ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 18-21, Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 8.

⁹ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 22, Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 9.

Tüccarları” adı verilen yelkenli filo sahibi armatörler de, sahip oldukları deniz araçları ile kendi mallarını taşımaktadır.¹⁰

15. yüzyılın Osmanlı deniz gücüne başka bir getirisi de, bu yıllardaki Osmanlı korsan yapılanmasıdır. İlk zamanlarda yalnız kişisel hareket edip organize olamayan, ancak fetihler gerçekleştikçe donanmayla hareket eden Osmanlı korsan grupları, Osmanlı donanmasının Akdeniz’e egemen olmasından sonra, tümüyle donanmanın birer ögesi olup, Batı Akdeniz’de İspanya’ya karşı Osmanlı İmparatorluğu’nun askeri ve mülki gücü haline gelmişlerdir.¹¹

Dönemin diğer önemli gelişmesi de, Avrupa’da Merkantilist sürecin başlamasıdır. Balkanlar, Doğu Akdeniz ve Karadeniz’i içeren ve *Levant* adı verilen bölge ekonomik hedefler arasına alınmıştır. Bölgenin egemeni olan Osmanlı İmparatorluğu’nun sınırları içerisinde ticaret yapmak isteyen her ülke, ayrıcalıklı bir antlaşma yapma yoluna gitmiştir. Ayrıcalıkların en önemlilerinden biri, imparatorluk karasularında kendi bayrağı ile taşıma yapma hakkıdır. Bu dönemlerde, verilen kapitülasyonlarda Osmanlı’nın uluslararası ittifak arayışları gözlenmektedir.

¹⁰ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, Derleyen: Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 1994, s. 54.

¹¹ Bir önceki yüzyılda Akdeniz’de ortaya çıkan korsanlığın İtalyanca kökeni *corsaro* kelimesi olup, anlamı deniz yoluyla saldırı ve akınları ifade etmektedir. İdris Bostan’ın Rieger’den aktardığı üzere, korsan kelimesi Hıristiyanlar için kullanılmakta, *deniz gaziliği* geleneğinden gelen Osmanlı akıncılarına *levant* denilmektedir. Yine İdris Bostan’a göre, “*daha çok haydutluk olarak anlaşılacak istenen korsanlığın aslında İslam hukukunun prensiplerine göre hareket eden ve İslam’ın cihad ve gaza anlayışının bir gereği olarak karada sınır boylarında öncü kuvveti olarak mücadele veren akıncıların denizlerdeki benzeri olduğunu hatırlamak gerekir. Bu sebeple Osmanlı korsanları devlet hizmetinde veya kendi adlarına çalıştıkları zamanlarda dahi İslam hukukuna göre inanç savaşı yaptılar. Bunun sonucu olarak, kendilerinden daha çok levend veya gönüllü levend olarak bahsedilen Osmanlı korsanları hukuk dışına çıktıkları zaman “haramî levend” olarak adlandırıldılar ve bu yüzden ceza aldılar.*” Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 24, s. 111, Uzunçarşılı’nın aktardığı üzere Cevdet Paşa, *levant* kelimesinin Doğulu anlamındaki Levantino’dan geldiğini ileri sürmektedir. Konu hakkında daha geniş bilgi için bkz. Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 479-482.

Anlaşmalardaki karşılık esasıyla, Osmanlı uyruklarına da dış ticaret ve koloni kurma olanağı sağlanmıştır. Dışsatım girdileriyle ulusal servet artırma peşinde olan Merkantilist Avrupa ile iç veya dış her türlü gümrük geliriyle imparatorluk hazinesine genişletmek isteyen Osmanlı'nın karşılıklı çıkarları örtüşmektedir. Dış ticaretin gelişmesiyle ve limanlarda indirilen malın ülke içerisinde dolaşımıyla Osmanlı gümrük gelirlerinde göz ardı edilemeyecek artış saptanmaktadır. Ayrıca, sözü geçen dönemlerde kapitülasyonların Osmanlı deniz hukuku ve ticaretinin gelişmesine olumlu etkileri olmuştur.¹²

II. Bayezid döneminde de Osmanlı İmparatorluğu'nun emperyal deniz politikası süregelmiş, 1484 yılında Karadeniz'in tümünün Osmanlı sularına eklemlenmesi tamamlanmış ve donanmanın hedefi tümüyle Akdeniz'e yönlendirilmiştir. 15. yüzyılın ortalarından sonra, Endülüs Emevi Devleti'ni yıkarak İber Yarımadası'na yerleşen İspanya, Venedik ve Ceneviz donanmalarını Ege Denizi'nden uzaklaştırarak Akdeniz'e ulaşan Osmanlı donanmasının karşısına diğer bir yeni deniz gücü olarak çıkmaktadır. Bu nedenden hareketle II. Bayezid, İtalyanlarla mücadele ederek Adriyatik havzasına ulaşan Osmanlı donanmasını Endülüs Müslümanlarına yardım amacıyla Kuzey Afrika'ya göndermiştir.

Aynı dönemde, Ümit Burnu'nu dolaşarak Hint Okyanusu'nda bayrak göstermeye başlayan Portekiz donanması, Hindistan yolunu denetim altına alma amacıyla Kızıldeniz'e kıyısı bulunan Müslüman devletleri tehdit etmeye başlamıştır. Memluk Sultanı'na yardım amacıyla, bu bölge de Osmanlı donanmasının diğer bir mücadele alanı haline gelmiştir.¹³ Bu dönemleri yaşayan tarihçi İbn Kemal,

¹² İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 237-241, Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914**, 4.b., İstanbul: İletişim Yayınları, 2007, s. 165.

¹³ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 22-26, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 8-11, Halil İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 378-384.

denizlerdeki egemenliğin, Osmanlı Devleti'nin diğer İslam ülkelerine olan üstünlüğünün önemli nedenlerinden biri olarak saymaktadır.¹⁴

Kuruluşundan 16. yüzyıla kadar Batı'ya ilerlemiş olan Osmanlı İmparatorluğu'nun yönünü Doğu'ya çeviren I. Selim'in (Yavuz), İslam coğrafyasının çıkarlarını koruma adına 1517 yılında Memluk'lardan aldığı Kızıldeniz'de bulunan Portekiz filosunun egemenliğine son vermeyi hedeflediği görülmektedir. Kızıldeniz'de seyreden Osmanlı filosunun komutanı Selman Reis'in gönderdiği 2 Haziran 1525 tarihli rapordan tüm denetimin ele geçirildiği anlaşılmaktadır.¹⁵ 1530 yılından sonra, Portekizlilerin Hint Okyanusu'nda kolonilerini arttırması ve bu yerleşimlerden rahatsız olan Hindistan Yarımadası'nın Kuzeybatısında bulunan Gujarati Sultanı Bahadur Şah ile Endonezya'nın Sumatra Adası'ndaki Aceh Sultanı Husayn'ın yardım talepleri üzerine, 19 Ağustos 1538 tarihinde Osmanlı filosu Aden'den Hint Okyanusu'na çıkmıştır. Mısır Beylerbeyi Süleyman Paşa'nın gözetiminde yapılan seferlerle 1546 yılında Hürmüz Boğazı geçilip Basra'da bir mülki oluşuma gidilmiştir. 1560 - 1580 yılları arasında Hint Okyanusu, Gujarati, Aceh ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan oluşan, baharat ticareti kaynaklı bir pakta sahne olmuştur.¹⁶

¹⁴ İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 55.

¹⁵ İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 381-382, Selman Reis yukarıda sözü geçen raporunda, bir yandan Kızıldeniz'in güvenliği için Portekizlilerin elinde bulunan ve mutlaka ele geçirilmesi gereken stratejik hedeflerden söz ederken, diğer yandan Portekiz filosunun tüm Hint Okyanusu'ndaki egemenliğine son verilmesini öneriyordu. Halil İnalçık, bu raporda Reis'in Padişah'ı ikna yöntemine dikkat çekmekte ve zengin coğrafyalardan yalnız imparatorluk hazinesine gelecek olan varlıkların vurgulanmasının, dönemin diğer emperyal güçlerinin ekonomik anlayışı olan Merkantilizm ile Osmanlı ekonomi anlayışının temel farkını bu örnekle de ifade etmektedir. **A.g.e.**, s. 382-384.

¹⁶ İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 384-391.

16. yüzyıl boyunca bir deniz devleti olma sürecini tamamlamaya çalışan ve 1522 yılında Rodos'un fethiyle önündeki tüm engelleri kaldıran Osmanlı deniz gücünün Akdeniz'de tümüyle gösterilmesi, 1538 yılında Preveze Deniz Savaşı'yla olmuştur. Bu zaferin kazanılmasındaki en önemli rol Barbaros Hayrettin Paşa'ya aittir. *Hâkanü'l Bahreyn* olarak anılan I. Süleyman (Kanunî) döneminde Doğu Akdeniz'in Osmanlı egemenliğine girmesiyle Orta ve Batı Akdeniz'e yönelen Türk denizcilerinden biri olan Hayrettin Reis, emrindeki filosuyla İspanyol deniz gücüne karşı verdiği başarılı savaşlarla Kuzey Afrika'da kendine bir bölge edinmişti. Kanunî'nin çağrısı üzerine 1533 yılında İstanbul'a gelen Reis'e Osmanlı donanması emrine girmesi teklif edilmiş, Reis'in bu öneriyi kabul etmesi üzerine, 1534 yılında *Mîrmîrân-ı Derya* [Deniz Beylerbeyi] unvanı verilmiştir. Egemen olduğu bölgelerle Osmanlı İmparatorluğu'na katılan Barbaros Hayrettin Paşa'ya 6 Nisan 1534 tarihinde berat, tabl, nakkare ve tuğ gönderilerek, kurulmuş olan Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nin beylerbeyiliğine atandığı bildirilmiştir. Avrupa'nın Cezayir Sultanı olarak tanıdığı ve taraflarına çekmek için uğraştığı Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı deniz gücünün hizmetinde çalışmayı kabul etmesi Avrupa'da geniş yankılar uyandırmıştır. Paşa, İstanbul'da gemi inşa teknolojisinde yaptığı atılımlarla yarattığı yeni donanma filosuyla, o zamana kadar bir kara devleti olan Osmanlı İmparatorluğu'nu Akdeniz'in en önemli deniz gücü haline dönüştürmüştür. Aynı dönemde, Suveyş ve Basra tersanelerinde hazırlanan donanma filolarıyla Osmanlı İmparatorluğu, Hint Okyanusu'nda da bayrak göstermeye devam etmiştir.¹⁷

Jeopolitik ve jeoekonomik önemi olan Kıbrıs Adası'nın fethi II. Selim döneminde olmuştur. 1540 - 1565 yılları arasında defalarca kuşatmasına rağmen

¹⁷ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 27-28, 47-57, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 17-19.

düşüremediği, Akdeniz'in önemli Hıristiyan üssü ve Rodos'un fethinden sonra St. Jean Şövalyeleri'nin konuşlandığı yer olan Malta Adası dışında tüm orta ve Batı Akdeniz, Osmanlı donanmasının denetimi altındadır. II. Selim, şehzadeliğinden beri hedefi olan Kıbrıs'ın fethini, adada üslenen Hıristiyan korsanların, Osmanlı egemenliğindeki Mısır'a seyreden ticaret filolarına zarar vermesi üzerine öne almıştır. Sefer serdarlığına atanan Lala Mustafa Paşa ve donanma serdarı Piyale Paşa komutasında 1570 yılının Mart, Nisan ve Mayıs aylarında İstanbul'dan başlayan hareket, 1 Ağustos 1571 tarihinde Magosa'nın alınmasıyla tamamlanmış, Kıbrıs'ın fethiyle Osmanlı İmparatorluğu tüm Akdeniz'de egemenliğini sağlamıştır. Ancak, Kıbrıs'ı kurtarmak adına Vatikan tarafından organize edilen Katolik Haçlı İttifakı'na karşı Lepanto (İnebahtı) Körfezi'nde verilen mücadele, Osmanlı donanmasının yenilmezliğini kırmıştır. Yine de, bu yenilgiden bir süre sonra sonuçları Osmanlı'nın lehine dönmüş, Adriyatik'e sıkışan Venedik, 1573 yılında bir dostluk antlaşması imzalamak zorunda kalmıştır.¹⁸

Osmanlı Devleti'nin Adriyatik bölgesi ile ilişkisi II. Murad'ın 10 Temmuz 1430 tarihinde Dubrovnik beylerine gönderdiği tehdit mektubuyla başlamış, 6 Aralık 1430 tarihinde ilk ticaret antlaşması imzalanmıştır. Sonraki yıllarda karşılıklı imzalanan ahitnamelerde, Dubrovnik'in Osmanlı himayesine girdiği ve Dubrovnik'li tüccarların Osmanlı topraklarında serbest ticaret yapabilmesine dayalı hükümlerin olduğu görülmektedir. Adriyatik Denizi'nin ticari egemenliği konusunda Osmanlı *leventleri* ve onların Hıristiyan versiyonları *uskokların* karşılıklı mücadelesinde, Dubrovnik'in serbest bölge kimliği taşıdığı ve bağlı olduğu Osmanlı adına ticaret yaptığı anlaşılmaktadır. 16. yüzyılla birlikte Bosna-Hersek Vilayeti'ndeki yerleşim

¹⁸ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 87-99, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 20-27.

ve yapılanmalar ile Adriyatik'e inen Osmanlı tebaası Dubrovnik'li tüccara karşı korunmuş, Venedik ve Ancona şehirlerinde acentelik girişimlerinde bulunmuştur. Sözü geçen dönemde, İtalya'dan gelip Osmanlı İmparatorluğu'na sığınan Sefarad Yahudilerinin de Osmanlı tebaası olarak bölge ticaretinde rol almaya başladıkları görülmektedir. Nitekim yerleştikleri Avlonya'yı kısa sürede askeri üstün ticari üsse çevirmeyi başardıkları gibi, Split kenti de serbest bölge haline getirilip Yahudi yerleşimine açılmıştır. 16. yüzyılın ikinci yarısında Adriyatik Denizi'nde seyreden Osmanlı ticaret filolarına zarar veren Hıristiyan korsan gruplarına karşı başka Osmanlı korsan üsleri de kurulmuş, ancak bölgedeki ticareti denetim altında tutmak isteyen Venedik ile zaman zaman sorunlar yaşanmıştır. 1573 yılında Venedik'le yapılan barış anlaşmasına ve 1594 yılında, III. Murat'ın Venedik Docu Pasquale Cicogna'ya, 1614 yılında I. Ahmed'in, Doc Marcantonio Memma'ya gönderdiği mektuplara rağmen, *uskok* saldırılarının önlenemediği saptanmaktadır. Yine de, Osmanlı ticaret filosunun, bu sularda Dubrovnik ve Venedik tüccarları ile ilişkileri süre gelmiştir.¹⁹

16. ve 17. yüzyıllarda Batı Akdeniz'deki Osmanlı egemenliğinin de, yine korsan üsleri eliyle oluşturulduğu görülmektedir. Halil İncılık'ın İtalyan tarihçisi Tenenti'den aktardığına göre 1580 - 1590 yılları arasında Akdeniz'deki egemenlik çatışmaları, tümüyle "*deniz soygunculuğu biçiminde yozlaşmıştır*". Bostan, bu yüzyıllardaki Osmanlı deniz politikasını, "*donanmanın sessiz bekleyişi*" olarak ifade etmektedir. Mağrip Eyaletleri veya sonraki yıllarda Garp Ocakları adı verilen Cezayir, Tunus ve Trablusgarp eyaletlerinde yaşayan Osmanlı korsanları, Venedik, Fransız ve henüz Akdeniz pazarına girmeye çalışan İngiliz ticaret filolarına saldırıda

¹⁹Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 112-119, s. 249-257, İncılık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 311-321, s. 322-323, s. 324-326.

bulunmuştur. 1352 yılında ittifak arayışıyla Cenova'ya verilen kapitülasyondan sonra, ikinci olarak Venedik 1384-1387 yılları arasında geniş kapsamlı ayrıcalıklar edinerek Osmanlı sınırları içerisinde tek başına ticaret yapma hakkına sahip olmuştu. Ancak 1536 yılında Fransa'ya verilen kapitülasyonlar, 1569 yılında diğer devletlerin kendi bayrağı ile ticaret yapma hakkı Venedik'i rahatsız etmiştir. 1580 yılında İngiliz, 1612 yılında Hollanda filolarının da girmesiyle de Akdeniz'de rekabet artmıştır. Osmanlı ile Venedik arasındaki tarafsızlık antlaşmalarına rağmen karşılıklı korsan saldırıları ile Venedik'in diğer bayraklı deniz ticaretine engellemeleri süregelmiştir.²⁰

Osmanlı korsanlarının Fransa'ya saldırıları ise, sözü geçen dönemde Fransa'daki iç karışıklıklardan yararlanma nedeniyle olmuştur. İki ülke arasında Kanunî döneminde başlayan dostluk ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın iyi ilişkileri sonucunda, Osmanlı donanması Akdeniz'in Fransa kıyılarında bulunan Tolun'da bir askeri üs kurmuş, 1569 ahitnamesiyle Fransa, Kuzey Afrika limanlarında kordiplomatik misyon bulundurmaya, yine Kuzey Afrika kıyılarında vergi karşılığı balık ve mercan avlamaya başlamıştır. Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, Mağrip korsanları ile Marsilya filolarının karşılıklı saldırıları görülmüş, Fransa ile Garp Ocakları sürekli birbirlerini suçlamışlardır. 1580 ahitnamesiyle Garp Ocakları'nda kordiplomatik misyon bulundurma izni alan İngiltere ise, korsanların yarattığı tüm tehlikelere rağmen, ticari kâr amacıyla seyrettiği bu sularda, korsan saldırılarından kurtulamamıştır. 1623 yılında tekrar bir antlaşma yapılmış, ancak bu gelişme de saldırıları durduramamış ve korsan gemileri İngiltere'nin Güneybatı kıyılarına kadar ulaşmıştır. 17. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun bunalıma girmesiyle Garp

²⁰ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 261, s.266-268, Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 29 -30, İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 243-244.

Ocakları, bu ülkelerle antlaşma yoluna gitmişler, bu antlaşmalardan ilki 21 Mart 1619 tarihinde Osmanlı Devleti'nin izni ve onayı doğrultusunda Fransa ile Cezayir arasında imzalanmıştır. 1627 yılında ise Cezayir, İngiltere ile bir antlaşma imzalamıştır.²¹

Ancak, 17. yüzyıl süresince Akdeniz'de aktif olmasa da, güçlü bir donanma bulunduran Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgedeki ticari egemenliğini kaybettiği anlaşılmaktadır. Garp Ocakları, resmen Osmanlı Devleti'ne bağlı oldukları halde, kendi filolarını, henüz antlaşma yapmadıkları ülkelerin gemilerine karşı korsanlık girişimi için kullanmış, egemenlik alanlarındaki yük ve yolcu taşımacılığı için antlaşma yaptıkları ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerinden yararlanmıştır. Bu nedenle, dönemin Akdeniz kıyı taşımacılığında Garp Ocakları'yla antlaşma yapan genelde Fransız bandıralı "*kervan*" adı verilen gemi filoları kullanılmıştır. Örneğin, antlaşma yapmayan İtalya'nın güneyinde yaşayanlar da Fransız kervanının hizmetinden yararlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin ticari denizcilik yapılanmasına engel oluşturan bu uygulamanın Osmanlı'ya rağmen gelişmesinde, Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile mücadelesinin de rolü olmuş, Osmanlı donanmasının egemen olduğu Akdeniz, bu çatışmada tarafsız kalan ülkelere ekonomik çıkarlar sağlamıştır.²² Bruce McGowan'ın saptamalarına göre, Osmanlı limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığının yabancı bayrakla, özellikle de Fransız bayrağıyla yapılmasının nedeni, Akdeniz'de Hıristiyan korsanlığının yoğun olmasından ve

²¹ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 261-266, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 1**, s. 425-440.

²² Suraiya Faroqhi, "*Krizler ve Değişim 1590-1699*", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 2**, 2.b., Edit: Halil İncelik, Donald Quatert, Çev: Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 560-562, 615-616.

Osmanlı uyrukları tarafından bile “*en elverişli bandıra altında, en güvenli yolculuğun tercih edilmesindedir.*”²³

17. yüzyılda Osmanlı donanmasının tek girişimi Girit’in fethi olmuştur. Malta korsanlarının desteğindeki Venedik’in elinde bulunan ada, 15 yıl süreli zorlu bir kuşatma sonucunda 1669 yılında ele geçirilebilmiştir. Çatışma süresince bölgedeki gerilim tüm Ege Denizi’ne taşınmış, 1656 yılında, Osmanlı donanması Çanakkale açıklarında Venedik donanması tarafından yok edilerek, Çanakkale abluka altına alınmıştır.²⁴ Osmanlı İmparatorluğu, dönemin başarılı Sadrazamı Köprülü Mehmet Paşa ile Batı’da egemenliğini sağlarken, 1635 yılında Yemen üzerindeki Osmanlı denetiminin sona ermesi nedeniyle, Hint Okyanusu’ndan geri çekilme süreci başlamıştır. Aceh Sultanlığı’na sağlanan destek sona ermiş, 1615 yılından itibaren Hint Okyanusu’na gelen İngiliz filosu, bölgede kolonileri bulunan Portekiz ile çatışmaya başlamıştır. Ayrıca, İran, 1622 yılında İngiliz desteğiyle Hürmüz’ü ele geçirmiş ve Osmanlı Devleti Basra Körfezi’nden de çekilmiştir. Ancak, Akdeniz’deki gelişmelerin aksine, Osmanlı İmparatorluğu’nun Hint Okyanusu’ndaki siyasi denetiminin sona ermesine rağmen, Arapça konuşan uyruklarının bölgedeki bağlantılarıyla olan ekonomik girişimlerinin süregeldiği ve deniz taşımacılığı yaptıkları saptanmaktadır.²⁵

17. yüzyılda, Osmanlı sınırları içerisindeki seyrek elverişli nehirler de yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmaya başlamıştır. Nehrin üzerindeki coğrafi engeller henüz giderilmemiş olduğundan ancak Tuna’nın aşağı kısmında tahıl ticareti

²³ Bruce McGowan, “*Áyanlar Çağı, 1699-1812*”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 2**, 2.b., Edit: Halil İnalçık, Donald Quatart, Çev: Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 845.

²⁴ Faroqhi, **a.g.m.**, s. 555.

²⁵ **A.g.m.**, s. 614-615.

suyoluyla yapılmış, Osmanlı şat kaptanlığı deneyimini burada edinmiştir. Nitekim 17. yüzyıl sonunda, Basra savunması dolayısıyla Fırat kıyısındaki Birecik tersanelerinde tamamlanan donanma filosunun, Basra'ya doğru seyri için Fırat nehrinde düzenlemeler yapılmış ve bu nehirdeki seyrüseferin denetimi için Tuna deneyimli bir şat kaptanı atanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun doğal olarak tek seyre elverişli nehri olan Nil üzerinde 15. yüzyıldan beri yapılan ve karayolu güvenilir olmadığı için tercih edilen ticaret, Nil'e özgü teknelerle 17. yüzyılda da aynı şekilde süregelmiştir.²⁶

Osmanlı bürokratik aristokrasisinin oluştuğu 18. yüzyılda, öncelikle imparatorluğun uzak bölgelerindeki egemenlerin, hükümetin her türlü denetiminin dışına kaçtığı görülmektedir. Mısır kıyıları ve Nil Nehri ticareti, 18. yüzyıl boyunca yönetimde olan Memluk aristokrasisi ile İstanbul arasında, bölgeye ilgi duyan dönemin süper güçleri İngiltere ve Fransa'nın da içinde olduğu egemenlik çatışması alanı olmuş, dönem sonunda Osmanlı adına Mısır'ın denetimini eline alan Kavalalı Mehmet Ali Paşa, kendi iktidarını kurma yoluna gitmiştir. Önceki yüzyıldan beri, Avrupa deniz ticaretine, Osmanlı Devleti'nin izniyle de olsa, kendi kapitülasyonlarını tanıyan Garp Ocakları da bu yüzyılda Osmanlı ile bağlarını çözmeye başlamıştır. 18. yüzyıl, artık kordiplomatik misyon denetiminde olan Batı Akdeniz ticaretinde son korsanlık denemelerinin de yapıldığı dönemdir. Bu kısıtlı girişimlerin gelirleri ve bölgedeki varlıklarını hissettirmek için topladıkları vergilerle geçinen ve Osmanlı'nın buradaki son temsilcileri olan kapıkulları, 18. yüzyılın sonunda bölgeyi yerel hanedanlara bırakarak tümüyle terk etmiştir.²⁷ Bununla birlikte, 1783 ve 1784 yıllarında Cezayir'i kuşatan İspanya bölge egemeni olarak

²⁶ A.g.m., s. 610-611.

²⁷ McGowan, a.g.m., s. 798-801.

Osmanlı İmparatorluğu'nu görmüştür ve aynı dönemde imparatorluk merkezi nezdinde, Garp Ocakları devlete ve dine bağlı mücahit gazilerden oluşan ve korunması gereken topraklardandır.²⁸

Kaynaklardan, Rusya ile 1738 yılında imzalanan Belgrad Antlaşması'na kadar, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir içdeniz haline getirdiği Karadeniz üzerindeki egemenlik haklarından asla ödün vermediği anlaşılmaktadır. Aslında, bu antlaşmanın 9. maddesi, yalnız Rusların Karadeniz'de ticaretine izin vermekte, taşımanın ise Osmanlı bayraklı gemilerle yapılmasını hükme bağlamaktadır. Osmanlı Devleti'nin kaderi, Rus ticaret gemilerine serbest geçiş hakkı tanıyan, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması ile değişmiştir. Osmanlı askeri ve diplomatik yapısındaki zayıflığın en üst safhaya ulaştığı Osmanlı-Rus Harbi sonunda Rusya, Ege Denizi'ne kadar inmiş ve bu antlaşma sonucu, ilk defa, Osmanlı dışında bir ülke sürekli olarak Karadeniz ve Boğazlardan yararlanmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun gönülsüzce karşıladığı bu durum karşısında gösterdiği engellemeler ancak 1783 yılındaki ticaret antlaşmasına kadar sürdürülebilmiş, 1783 yılından sonra Rusya, Osmanlı'nın egemen olduğu denizlerde geniş kapsamlı seyir ve ticaret hakkına sahip olmuştur.²⁹ Napolyon Bonapart'ın Mısır'a asker çıkarması, Osmanlı Devleti kadar, Rusya çıkarları için de zararlı olduğundan, iki ülke arasında kurulan bir ittifakla 23 Kasım 1798'de imzalanan İstanbul Anlaşması ile Rusya'nın savaş gemilerini geçirme hakkını elde etmesi, aynı dönemde Avrasya üzerinde strateji oluşturmaya başlayan İngiltere'yi harekete geçirmiş, bu tarihten sonra Karadeniz ve Boğazların statüsü Rusya ile İngiltere arasındaki rekabete göre belirlenmiştir.³⁰

²⁸ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 121.

²⁹ **A.g.e.**, s.285-290.

³⁰ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi C.V**, 7.b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, s.31, s.46-50, s.52-54.

Diğer yandan, 17. yüzyıldan itibaren, Osmanlı toprakları ve sularında yabancılara tanınan ticari ayrıcalıklarda genişlemeler başlamış, zamanla bu haklar, ticari uyuşmazlık çözümü bahane edilerek adli kapitülasyonlara dönüşmüştür. Daha önceden gözetilen mütekabiliyet esası ve politik pakt arayışları gibi gailelerden, 18. yüzyılda artık hiç söz edilmemektedir. Nitekim kendisine, aman dileyen anlamında, *müstemin* sıfatı verilen ve Osmanlı topraklarında yaşayan Avrupalı tüccar ve armatör, bu dönemin sonunda, imparatorluk uyruklarından daha fazla haklara sahip olmuştur.³¹ Bu nedenle, imparatorluğun Rum ve Arnavut uyruklarına ait olan ve değişik yabancı bandıra altında seyreden ticaret filosunun 18. yüzyıl ortalarından itibaren genişlemeye başladığı görülmektedir. Özellikle, 1719 yılında serbest bölge haline getirilen Trieste, Osmanlı vatandaşı olan Rum armatörlerin yabancı bayraklı gemileri için barınak haline gelmiş, Fransa'nın Levant bölgesi ile yaptığı ticaretin büyük bir bölümü bu yabancı bayraklı Rum gemileriyle yapılmıştır.³²

Oysa ki, 18. yüzyılda İdris Bostan'ın izn-i sefine defterleri³³ içeriğinde yaptığı araştırmaya göre, Karadeniz'de Rusya ile yapılan ticarete kullanılan Osmanlı bandıralı gemilerin çoğu gayrimüslim armatörlere aittir. Ancak, 19. yüzyılda Karadeniz'de gayrimüslim armatörlerin, yabancı bayrak çekme ve Rusya'nın korumasına girme gibi nedenlerle Osmanlı filosunun dışında kaldığı anlaşılmaktadır. Böylelikle, Rum armatörler hem Rusya'ya sağlanan ekonomik ayrıcalıklardan

³¹ Pamuk, **a.g.e.**, s. 164-166.

³² McGowan, **a.g.m.**, s. 862-863.

³³ “Bir geminin seyrüseferi için verilen müsaade demek olan izn-i sefine, ıstılah [terim] olarak Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçecek gemilere verilen gidiş dönüş müsaadesi demektir ve karayolu için alınan yol hükmü veya mürur tezkiresinin karşılığıdır. Şüphesiz izn-i sefine emirleri yabancı ve yerli tüccar gemileri için veriliyordu. Yabancı gemilerin tabii olduğu statü o devletlerle yapılan antlaşmalarla belirlenmekteydi.” Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 327.

yararlanmakta, hem de, savaş zamanında düşük navlun, gemi kaybı, sigortasız kalma gibi gailelerle karşılaşabileceklerinden dolayı, Osmanlı ordusu emrine girme yükümlülüğünden kurtulmaktadırlar. Rusya'nın "*patente*" adlı belge ve pasaport vererek Rum armatörlere sağladığı bu kolaylık, Osmanlı İmparatorluğu nezdinde tepki çekmiş ve uygulamaya III. Selim tarafından son verilmiştir.³⁴

III. Selim döneminde, 1773 yılında Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn'un kurulmasıyla başlanan teknolojik gelişmeler, 1789 yılından itibaren Nizam-ı Cedid hareketi çerçevesinde sürdürülmüş ve gerekli yasal düzenlemeler yapılarak kurumsallaşma aşaması hedeflenmiştir. Hatt-ı Hümâyûn kimliğinde olan 1804 tarihli yasa içeriğinde, Bahriye Nezâreti'nin kurulması ve Mîrî Ticaret Filosu'nun oluşturulması yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki gücünü yitirmesiyle korsanlık yaparak halka zarar vermesinden dolayı I. Abdülhamit döneminde kaldırılan *levant* sisteminin yerine koyacağı insan kaynağını sağlamak üzere III. Selim tarafından düşünülen bu kurumsallaşma uygulamaya konulamamıştır.³⁵ II. Mahmud döneminde de deniz taşımacılığında bir aşama kaydedilememiştir. Bununla birlikte, 1823 yılında yapılan düzenlemeyle, 1804 tarihli yasada bulunan deniz ticaret hükümleri geliştirilmiş, Osmanlı bandıralı gemilere Osmanlı limanlarında öncelik tanınması sağlanmıştır.³⁶

19. yüzyılın başlarında, dönemin güçlü devletlerinin Osmanlı coğrafyasında hak elde etme çalışmaları, gelişmiş deniz teknolojisine sahip olan Amerika Birleşik Devletleri'nin ilgisini çekmiş ve 1820 yılından itibaren Osmanlı İmparatorluğu ile

³⁴ A.g.e., s. 333-339, Enver Ziya Karal, **Selim III'ün Hat-tı Hümayunları**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988, s. 143.

³⁵ Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan İslâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu**, 2.b., Ankara: Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 2001, s. 30-51, s. 58-65, s. 65-66, s. 73-96.

³⁶ A.g.e., s. 123.

ilişki kurmak için çalışmalar yapmıştır. İsyan eden Yunanlılar ve onların müttefiklerine karşı donanmasını tümüyle yitirdiği Navarin bozgunundan sonra, desteğe gereksinim duyan Osmanlı Devleti, 7 Mayıs 1830 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri ile bir dostluk, ticaret ve denizcilik antlaşması imzalama yoluna gitmiştir. Bu antlaşmaya göre, Osmanlı deniz teknolojisine Amerikan desteği diğer süper güçlerin gölgesinde kalsa da, İstanbul'a gelen Amerikalı mühendisler çağdaş dünya denizciliğini Osmanlı İmparatorluğu'na taşımıştır.³⁷ Fakat aynı yıllarda Yunanistan'ın "*bir deniz devleti olarak*" kurulmasıyla Osmanlı'nın Ege'deki egemenlik alanı da bütünlüğünü yitirmiştir.³⁸ Bununla birlikte, 1821 yılında başlayan Yunan isyanı nedeniyle, Müslüman armatör, devlet nezdinde daha ayrıcalıklı hale gelmiştir. Ancak, Müslüman armatör, mesleki yeterliliğe sahip Müslüman tayfa bulamadığından ve özellikle *müstemin* mallarının taşınmasında gecikmelerdeki yakınmalardan dolayı, denizcilik sektöründeki insan kaynağı olarak gayrimüslimlerden ve yabancılardan yararlanılmasına izin verilmiştir. 1825 yılında zor durumda olan ve Karadeniz kıyılarında ikamet eden gayrimüslim uyruklara seyir izni verilmiş, Ege Adaları'nda oturan Rum armatörler ise Osmanlı ticaret filosunun dışında kalmış ve ticaretlerini yabancı bandıra altında sürdürmüşlerdir.³⁹

19. yüzyılın ortalarında, Osmanlı Devleti içeride reformlarla yeniden yapılanma sürecine girerken, dış politikasında Boğazların politik ve ekonomik statüsü önemli gündem maddelerinden birini oluşturmuştur. 1833 yılında imzalanan Hünkâr İskelesi Antlaşması ile Rusya'yı arkasına alan ve 16 Ağustos 1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile İngiltere'ye tanıdığı ekonomik ayrıcalıklar

³⁷ Ali İhsan Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, İstanbul: Türkiye Denizcilik Sendikası Eğitim Dizisi, 1986, s. 33-48.

³⁸ **A.g.e.**, s. 14.

³⁹ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 333-339.

karşılığında, siyasi destek alan II. Mahmut, böylece imparatorluk gündeminde olan Mısır sorununu çözmüş, fakat Boğazlar sorunu ortada kalmıştır. Beklentilerini gerçekleştiremeyen İngiltere ve konuya taraf olan Fransa, Avusturya, Rusya ve Prusya, Osmanlı Devleti arasında, 13 Temmuz 1841 tarihinde Londra Boğazlar Antlaşması imzalanmış ve ilk defa, Boğazlar uluslararası bir statüye geçmiştir.⁴⁰ Kırım Savaşı sonunda, Viyana’da toplanan Avusturya, İngiltere, Fransa, Rusya ve Osmanlı elçileri arasında imzalanan protokole göre, Sardinya ve Prusya’nın da katılımı ile Paris’te barış konferansı toplanmış, antlaşma 30 Mart 1856 tarihinde imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre Karadeniz tarafsızlaştırılarak, tüm dünya ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine ise kapalı hale getirilmiştir.⁴¹

Avrupa’daki siyasi dengelerin tekrar değişmesi sonucunda, Paris Antlaşması hükümlerinden rahatsız olan Rusya, bu fırsatla Osmanlı Devleti’ne başvurarak ilgili hükümlerin karşılıklı olarak kaldırılmasını teklif etmiştir. Osmanlı Devleti’nin bazı endişelerine rağmen öneriyi kabulü üzerine, Paris Antlaşması’nda imzası olan ülkelere bu antlaşmanın bir kaç kez değiştirildiğini belirtip, kendisinin de ilgili hükümlere uymayacağına ilişkin bir nota göndermiştir. İngiltere’nin Boğazları uluslararası bir karar altına bağlama ısrarı doğrultusunda, Rusya’nın istekleri kabul edilerek 13 Mart 1871 tarihinde, Londra Boğazlar Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma, Osmanlı Devleti’nin aleyhine olmuştur. Osmanlı Devleti’ne, Boğazları dost devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi verse de, Karadeniz ve Boğazlar tekrar Rus tehlikesi altına girmiştir.⁴² Karadeniz’de savaş gemisi dolaştırmaya başlayan Rusya, Boğazları tekrar ele geçirme planına yönelirken, bir yandan da Balkanlarda

⁴⁰ Karal, **Osmanlı Tarihi C.V**, s. 131-139, s. 204-209.

⁴¹ Karal, **Osmanlı Tarihi C.V**, s. 238-244.

⁴² Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi C.VII**, 5.b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995, s. 58-65.

uyguladığı Pan-Slavizm politikası dahilinde Osmanlı topraklarına saldırmıştır. Savaşın sonunda Osmanlı Devleti ve Rusya arasında imzalanan Ayastefanos Antlaşması hükümlerini, Balkanlar'daki Rus üstünlüğüne karşı değiştirmek isteyen Avusturya ve İngiltere, diğer Avrupa ülkelerini de yanına alarak, Rusya'yı Berlin'de bir antlaşma yapmaya zorlamıştır. Osmanlı Devleti'nin, 1878 Berlin Antlaşması'ndan kendi lehine hükümler beklentisi olmasına rağmen, antlaşma Balkanların paylaşılması şeklinde düzenlenmiş, Karadeniz ve Boğazların statüsü ise, yine 1841 yılında imzalanan Londra Antlaşması'ndaki kararlara göre düzenlenmiştir.⁴³

Aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere ile egemenlik çatışmasına girdiği diğer bir alan ise Basra Körfezi'dir. Osmanlı Devleti, öncelikle bölgenin yönetim yapısında yenilenme ve düzenlemelere girişmiştir. Bölgede egemenliği altında olmayan yerlerde de hilafetin etkisini kullanmaktadır. Böylelikle, İngilizlere karşı Arap uyruklarının ve komşularının desteğini alan Osmanlı İmparatorluğu, 20. yüzyılın başlarına kadar Basra Körfezi'nde denetimini sürdürmüştür.⁴⁴

B. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA TİCARÎ DENİZCİLİĞİ OLUŞTURMA ÇABALARI

Osmanlı İmparatorluğu'nun, uluslararası çıkar çatışmalarının hedefi haline gelmesiyle, sürmekte olan yenileşme çalışmaları belli bir düzen altına alınmış, Abdülmecid'in 3 Kasım 1839 tarihli Tanzimat Fermanı ile yapılan reformlar doğrultusunda, 25 Ocak 1840 tarihinde Bahriye Meclisi kurulmuştur. Kuruluş

⁴³ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi C.VIII**, 5.b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000, s. 25-78.

⁴⁴ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, s. 135-141.

belgesinde, meclisin amacının denizciliği belli bir düzen altına almak ve geliştirmek olduğu belirtilmiştir. İrade-i seniyye ile kurulan meclis, Kaptan Paşa'ya bağlı olup, askeri bir kimlik taşımaktadır.⁴⁵ 1841 yılında kaldırılan meclisin tanımlanan görevleri, gerek görüldüğünde toplanan Meclis-i Âdiye isimli bir kurumun başkanlığında Tersane Müsteşarı tarafından yürütülmüştür.⁴⁶ 8 Eylül 1845 tarihinde çıkarılan yeni bir irade ile Bahriye Meclisi tekrar oluşturulmuş, gerekli reformlar belli bir standart ve sürekliliğe bağlanmış, Osmanlı Devleti'nin tüm deniz işleri bu kurumun görev tanımına alınmıştır. Yine aynı günlerde 17. yüzyıldan itibaren dünya denizcilik gündemine giren “karasularının kıyı devletinin ülkesini oluşturduğu görüşü” ve 19. yüzyılın ortalarından itibaren “millî ekonomilerin ve gelişen ulaşım teknolojilerinin” ortaya çıkarttığı “kabotaj tekeli” kavramı, Osmanlı Devleti'nde de yasal zeminde tartışılmaya başlamıştır.⁴⁷

Ancak fethinden beri çevre yerleşimlerin artmakta olduğu ve ulaşımın kayıklarla yapıldığı İstanbul'da, 1837 yılında, biri İngiliz, diğeri Rus bandıralı iki geminin İstanbul Boğazı'nda yolcu taşımacılığı yaptığı görülmektedir. Ülke gündemine giren kabotaj tartışmaları dolayısıyla, 1838 yılında Osmanlı Devleti bu

⁴⁵ A.g.e., s. 134-136.

⁴⁶ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, s. 107.

⁴⁷ “Kıyıya yakın suların özel bir hukuki durumu olduğu 14.yüzyıldan beri kabul edilmiştir. Karasuları kavramının doğuşunda en fazla etkili olan ... Bartolus'a göre karaya hükmeden bitişik denize de hükmeder. Karasuları kavramının gelişmesinde Albericus Gentilis'in kıyı sularının ülkenin bir parçası sayılması görüşüde etkili olmuştur.” Selami Kuran, a.g.e., s. 55, İlhan Ekinci, “Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Çalışmaları”, **AKÜ Sosyal Bilimler Dergisi**, C:VIII, S:1, s.102, Gencer, **Bahriye'de Yapılan İslâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu**, s. 135-199. Aynı günlerde, dünyanın deniz gücü olarak adlandırılan İngiltere'de, yetersiz deniz personeli ve kötü inşa edilmiş “tabut” gemiler tartışmaya açılmış, Samuel Plimsoll adlı parlamenterin önerisiyle dünyanın ilk deniz yasası 1876 yılında kabul edilmiştir. ABD'nin davetiyle ve 27 deniz devletinin katılımıyla, 1889 yılında düzenlenen Uluslararası Denizcilik Konferansı'nda deniz taşımacılığının belli standartlara bağlanması kararlaştırılmıştır. Martin Stopford, a.g.e., s. 153-154.

seferleri yasaklamış ve Boğaziçi'nde Tersane-i Amire'ye ait iki gemiyi sefere koymuştur. 1844 yılında, Tersane-i Amire tarafından önemli bir adım atılmış ve Hazine-i Hassa Vapur İdaresi kurulmuştur. İdare, 19 Şubat 1844 tarihinde “*Sevahil-i Mütecavire*” [çevre kıyıları] hattında, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar, “*Sevahil-i Karibe*” [yakın kıyıları] hattında, İzmit, Gemlik, Tekirdağ, Bandırma ve Gelibolu, “*Sevahil-i Baiide*” [uzak kıyıları] hattında, Selanik, İzmir, Varna, Samsun ve Trabzon seferlerine başlamıştır. Ancak, kısa bir süre sonra bu şirketin, bir Fransız acentenin eline geçtiği görülmektedir.⁴⁸

İstanbul Boğazı'nda yolcu taşımacılığı 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla çözüme kavuşturulmuştur. Cevdet ve Fuat Paşaların Bursa kaplıcalarında dinlenirken, günlük tartışmalarında gündemlerine aldıkları Boğaziçi'nde taşıma hattı gereksinimini aktardıkları layihalarını sunarak başlattıkları girişimleri, 17 Ocak 1851 tarihli Takvim-i Vakayi'de yayımlanarak Sultan Abdülmecid'in iradesiyle sonuç bulmuş ve Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Şirket-i Hayriye'nin Osmanlı ekonomisi için diğer bir önemi de, kurulan ilk anonim şirket olmasından ileri gelir. Şirketin sermaye yapısı, Sultan Abdülmecid ve Valide Sultan

⁴⁸ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, s. 17-18, Ekinci, **a.g.m.**, s.107-110, Abdülehad Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi**, İstanbul:Ahmed İhsan Matbaası, 1926, s. 13, Murat Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, İstanbul: İDO Yayınları, 2007, s. 21, Necmettin Akten, **İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma**, İstanbul: İTO Yayınları, 1994, s. 35, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 142-143, s.160. Fethinden itibaren İstanbul'da ve yakın çevresinde yolcu taşımacılığı yapan ve 18. yüzyılda yüzü aşkın iskeleye sahip olan kayıkçı esnafı, belli tüzükler çerçevesinde örgütlemiştir. İstanbul'un ulaşımında kayıkların kullanılması ile ilgili geniş bilgi için bkz. Mehmet Mazak, **Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı Kayıklar**, 2.b., İstanbul:İDO Yayınları, 2008, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 59-81.

başta olmak üzere devletin üst düzey görevlileri ile sarraf ve bankerlerin paylarından oluşmaktadır.⁴⁹

İlk dönemlerde Şirket-i Hayriye'nin yönetilmesi için geçici çözümler üretilmiştir. Ağustos 1851'de kısa süreli bir müdür ataması yapılmış ise de, aynı yılın Kasım ayında, tipik Osmanlı kaynak işletme yöntemi olan *iltizama* başvurulmuş ve Antuan Kalcıyan - Agop Bilezikçıyan ortaklığı ile 6 yıl süreli sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşme gereğince, şirket Boğaziçi taşımacılığında tekel olacak, ancak gemileri başka yerde çalıştıramayıp, başka kişi ve kurumlara kiralayamayacaktır. İskelelerin yapı sorumluluğu *mültezimlere* ait olup, bu iskeleler yalnız Şirket-i Hayriye gemileri için kullanılacaktır. Personel yeterliliğine özen gösterilmesi gerekmekte olup, Şirket-i Hayriye gemilerinde çalışan personelin ücret ve diğer tüm giderleri *mültezim* tarafından karşılanacaktır. Gemilerin bakım ve onarımı da *mültezim* sorumluluğundadır, ancak bu konuda şirkete düşen sorumluluk sözleşmede ayrıca belirtilmiştir ve Tersane-i Amire'de şirket gemilerine öncelik tanınmıştır. Hatlar ve tarifeler tümüyle *mültezime* bırakılmıştır. İki yaka arasında yapılması düşünülen feribot seferleri, talebi halinde *mültezime* önerilecektir. Gemilerde yalnız çay ve kahve servisi yapılacak, Müslüman kadın yolcular için ayrı bölüm oluşturulacak ve iskelelerde gemiye giriş-çıkışları ayrı yerlerden sağlanacaktır. Bu sözleşmenin koşulları gereği iskeleler tamamlanmış, İngiltere'ye sipariş edilen altı gemiden dördünün sefere konulmasıyla, Şirket-i Hayriye, 1852 yılının Nisan ayında İstanbul Boğazı'nda yolcu taşımaya başlamıştır. Ancak, Antuan Kalcıyan - Agop Bilezikçıyan ortaklığının şirketin işletilmesinde zorlanması üzerine 15 Haziran 1854

⁴⁹ Koraltürk, a.g.e., s. 27-34, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 161-165.

tarihinde *iltizam* sözleşmesini sona erdirilmiş ve işletmenin, yönetim kurulunca atanacak bir yönetici tarafından yönetilmesi tercih edilmiştir.⁵⁰

İstanbul içi deniz ulaşımında, Şirket-i Hayriye'nin ticari etkinlik alanı dışında kalan Haliç'te ise yolcu taşıma ayrıcalığı için Yusuf Ağa tarafından yapılan başvuru, 6 Eylül 1856 tarihli irade ile onaylanmış, kaynaklardan anlaşılacağı üzere, ayrıcalık kısa bir süre sonra Tophane Müşiri Rodoslu Ahmet Fethi Paşa'ya devredilmiştir. Yirmi yıllık bir ayrıcalık sözleşmesi ile Ahmet Fethi Paşa'ya ait Eyüp Körfezi Vapurları İşletmesi bu bölgede çalışmaya başlamıştır.⁵¹ Boğaziçi ve Haliç dışında kalan Kadıköy, Yeşilköy ve Prens Adaları'ndaki iskeleler ise Hazine-i Hassa İdaresi'ne ait gemiler ile İstanbul'a bağlanmıştır.⁵²

Enver Ziya Karal, devletin yeniden yapılanma dönemi olan 1861 - 1876 yılları arasındaki padişahı olan Abdülaziz'in özel ilgi ve dikkatiyle donanmayı güçlendirmesine rağmen, bir deniz ticaret filosuna sahip olma galesi taşımadığını ifade etmektedir. Ahmet Mithat Efendi'nin *Üss-i İnkılâp* adlı eserinden aktardığına göre, Tuna Nehri'ndeki taşımacılığın gelişmesi doğrultusunda Fırat Nehri'nde gemi işletmeciliğine başlanmış ve ayrıca Umman Denizi'nde çalışmak üzere bir işletme kurulmuştur.

Fakat bu çalışmalar belli bir plan çerçevesinde olmayıp, Tuna ve Bağdat Vilayetleri'nde yöneticilik yapan Mithat Paşa'nın kişisel emekleriyle

⁵⁰ Koraltürk, **a.g.e.**, s. 35-37, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 166-167.

⁵¹ Ali Akyıldız, **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi**, İstanbul: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 2007, s. 21, Murat Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, İstanbul:Degradé Ajans, 2005, s. 15, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 207.

⁵² Akten, **a.g.e.**, s. 46.

yürütülmüştür.⁵³ 1864 yılında, Hazine-i Hassa Vapur İdaresi'nden dönüştürülerek resmi kuruluşu tamamlanan şirketin adı Fevaid-i Osmaniye olarak değiştirilmiştir ve yönetim millileştirilmiştir, ancak Osmanlı sularında halen yabancı bandıralı gemiler çalışmaktadır. Bununla birlikte, 1829 yılında Osmanlı topraklarında bulunan kömürün 1860 yılından itibaren işletilmeye başlaması, Avrupa'dan hemen 9 yıl sonra 1827 yılında buharlı deniz taşımacılığına geçen Osmanlı filosunun coğrafyasındaki varlığını korumasına yardım etmiştir.⁵⁴ Fakat yine de, 1838 yılında imzalanan Baltalimanı Ticaret Antlaşması ve Tanzimat'la birlikte imparatorluktaki Batılılaşma eğilimlerinden dolayı Orta ve Batı Avrupa ile yapılan ticaret hacmindeki yoğun artışla Osmanlı armatörlerinin kâr marjı yükselmesine rağmen, deniz ticaretinin önemli bir kısmının “*Avrupa kumpanyalarının gemileriyle*” yapılmasından dolayı, Osmanlı limanlarındaki ticari etkinliklerinde yüksek oranlı düşüş kaydedilmiştir.⁵⁵

⁵³ Karal, **Osmanlı Tarihi C.VII**, s. 271-273, Mithat Paşa, 1861 yılında atandığı Tuna Vilayeti'nde 13 parça nehir gemisi ile Vidin, Lorn, Niğbolu, Zıstovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Çenovoda, Hırşova, Ostrova, İbrail, Kalas, Tulça ve Sulina iskeleleri arasında zahire taşınması için bir taşımacılık işletmesi kurmuştur. 1869 yılından itibaren Tuna'da edindiği deneyimi yöneticilik yaptığı bölgede bulunan Fırat Nehri'nde de denemiştir. 1560 yılından beri bir tersanenin bulunduğu Birecik'ten Basra'ya bir taşıma hattı oluşturmuştur. İdare-i Nehriye hakkında daha geniş bilgi için bkz. **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 123-137.

⁵⁴ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, s. 15, s. 18, s. 32. Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den 1827 yılında satın aldığı ilk buharlı gemiye Sürat adı verilmiştir. Dönemin diğer gemileri, Mecidiye, Taif, Eser-i Cedid, Tair-i Bahri, Vasıta-i Ticaret, Feyz-i Bânri, Mesir-i Bahri, Ereğli, Hümâyiş-i Ticaret, Eser-i Hayr, Eser-i Nüzhet, Peyk-i Şevket, Peyk-i Ticaret, Pesendide, Eser-i Ticaret, Hümâpervaz ve Girit'tir. **A.g.e.**, s. 15, s. 18. 1864 yılında Osmanlı karasularında taşımacılık yapan önemli yabancı armatör şirketler: De Lloyd Autrichien, De La Compagnie Française Des Services Maritimes Des Messageries Imperiales, De La Compagnie Russe De Commerce et De Navigation D'Odessa, De La Compagnie Belge D'Anvers, De La Compagnie Grecque, Des Services Egyptiens. **A.g.e.**, s. 18, Nuri, **a.g.e.**, s. 14, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 141.

⁵⁵ Pamuk, **a.g.e.**, s. 204-212. Donald Quataert, “*Islahatlar Devri 1812-1914*”, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 2**, 2.b., Edit: Halil İnalçık, Donald Quataert, Çev: Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 921, s. 946.

Yabancı bandıra ile olsa da deniz ticaretindeki yoğunluğun gereksinimiyle 1864 yılında deniz ticaret hukukuna ilişkin ilk yasa olan Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayun'u çıkartılmış olup, bu yasa 1807 tarihli Fransız ticaret yasasının deniz ticareti ile ilgili hükümleri tercüme edilerek yapılmıştır.⁵⁶ Ali İhsan Gencer'in saptamalarına göre, Kırım Savaşı'nın sonuçları ile Osmanlı Devleti'nde denizcilik ile ilgili sorunların farkına varılmış ve tartışılmaya başlanılmıştır.

Sadrazamlığın 11 Mart 1867 sayılı kararı üzerine Abdülaziz'in 12 Mart 1867 tarihli iradesiyle Umûr-u Bahriye Nezâreti kurulmuştur.⁵⁷ Bonal isimli bir Fransız'ın yönettiği Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nden memnun olmayan Abdülaziz, yeni bir yapılanmaya giderek 16 Haziran 1871 tarihinde işletmenin adını İdare-i Aziziye olarak değiştirmiş ve yönetici olarak işletme içerisinde kurumsal deneyime sahip olan Yuvan Avramidis'i atamıştır.⁵⁸ İşletme, sahibi olduğu 20 parça geminin sağlam olan 16'sını sefere koyarak Marmara kıyıları, Trabzon, Varna ve Selanik hatlarındaki düzenli seyrine devam etmiş, İzmir, Girit ve Trablusgarp seferleri için 3 adet gemi satın alınmıştır.⁵⁹

Hüseyin Haki Efendi'nin işletme müdürlüğünü yaptığı 1856-1895 arası, Şirket-i Hayriye'nin atılım yılları olmuştur. Filo kapasitesi artırılmış, gemilerin sayısı on altıdan kırk altıya çıkarılmıştır. Hüseyin Haki Efendi'nin yaptırdığı Üsküdar ve Kabataş iskeleleri arasında, dünyanın ilk RO/RO gemisi sayılan Suhulet ile işletme feribot seferlerine başlamıştır. Kuruluşu sırasında Şirket-i Hayriye'ye tanınan Boğaziçi'nde yirmi beş yıllık yolcu taşıma imtiyazı, süresi sona ermeden, 1872

⁵⁶ Ergon Çetingil, Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1978, s. 2.

⁵⁷ Gencer, **Bahriye'de Yapılan İslâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu**, s. 315-342.

⁵⁸ Nuri, **a.g.e.**, 24-25.

⁵⁹ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 146.

yılında on yıl süreyle uzatılmıştır. Aynı yıl, kırk yedi maddeden oluşan Şirket-i Hayriye Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün içeriğinde, önceden belirlenen tarife, gemi ve iskelelerde yolcu güvenliği ve rahatlığı gibi modern anlamda yolcu taşımacılığını yansıtan maddeler bulunmaktadır. Şirketin muhasebe sistemini de düzelteren Hüseyin Haki Efendi, 1875 yılında yönetim kurulu başkanı Rauf Paşa'nın baskısıyla istifa etse de, şirket paylarındaki aşırı değer kaybı üzerine, ısrar edilerek tekrar göreve getirilmiştir.⁶⁰

Tablo 1: Şirket-i Hayriye (1891-1896)

Yıllar	Seferdeki Vapur		Taşınan	Gelir (Lira)	Gider (Lira)	Net Kâr (Lira)
	Sayısı	Tonu	Yolcu			
1891	29	3.397	9.469.398	12.508.201	11.914.395	593.806
1892	31	3.640	9.625.061	12.823.616	12.106.453	717.163
1893	31	3.640	9.269.180	13.201.508	12.454.109	747.399
1894	33	3.912	9.849.845	14.072.760	13.263.018	809.742
1895	28	3.737	9.873.144	13.846.777	12.764.007	1.082.770
1896	28	3.727	9.307.975	12.696.860	12.185.707	511.153

Kaynak: **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897**, Hazırlayan: Prof. Dr. Tevfik

Güran, Ankara: DİE Matbaası, 1997, s. 283-284.

Tablo 1'de görüleceği gibi, Hüseyin Haki Efendi'nin tekrar göreve getirilmesinden itibaren şirketin kârlılık politikası edindiği anlaşılmaktadır. Verilere göre, 1893 yılında yolcu sayısı azalmasına rağmen şirket gelirlerinde artış olduğundan dolayı, bu yıl ücret tarifelerinde de artış yönünde bir değişim olduğu düşünülmektedir. 1894 yılına kadar olan kâr artışının, 1895 yılında vapur

⁶⁰ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 38-44, Akten, , **a.g.e.**, s. 46-47, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 169-173. Aslen Giritli olan Hüseyin Haki Efendi (1825-1896), Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın yanında yetişmiş, Kavalalı'nın damadı olan Kamil Paşa tarafından İstanbul'a getirilmiştir. Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye**, 3.b., İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 46.

sayılarındaki azalmaya rağmen yüksek bir oranla devam ettiği görülmektedir. Ancak 1895 yılında yolcu sayısı bir önceki yıllara neredeyse aynı düzeyde olmasına rağmen gelir tutarı düşmüştür. Bununla birlikte, daha az gemi ile daha çok yolcu taşıyan şirketin sefer giderlerindeki dolaylı azalış, şirketin kârına yansımıştır. 1895 yılında Hüseyin Haki Efendi'nin görevini bırakmasının ardından şirket verimlilik politikasından uzaklaşmıştır.

Çünkü 1876 yılında iktidara geçen II. Abdülhamit de, aynı selefleri gibi, denizcilik ile ilgili belli bir politikaya sahip değildir. Nitekim Karal'ın sözleriyle, *“Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ile irtibatı yabancı gemilerle yapılmakta, hatta Osmanlı limanları arasında bile yabancı kumpanyalara ait gemiler gidip gelmektedir.”*⁶¹ Alışlageldiği gibi, yabancılara verilen ayrıcalıklarla sürdürülen ticari denizcilikle ilgili yapılanmaların dışında, 1877 yılında imparatorluğa ait deniz ticaret filosunun işletme şirketinin adı İdare-i Mahsusa olarak değiştirilmiş, 1 Mart 1885 tarihinde işletme Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştır. Bu dönemde, işletmenin gemileri Marmara ve Karadeniz'de seyretmektedir. 1884 yılında, İzmir Körfezi'nde yolcu taşımacılığı yapmak üzere Şirket-i Hamidiye kurulmuştur. Ayrıca, Tuna nehrinde zahire taşıyan ve en büyüğü 550 grostonilato kapasitesinde, devlete ait dokuz tane gemi bulunmaktadır.⁶² 1897 yılında, Osmanlı bandıralı ticaret gemisi sayısı, 42.810 yelkenli, 3.047 vapur olmak üzere, 45.857 olarak saptanmıştır. 26.565 adedi İstanbul limanına, 19.292 adedi diğer limanlara bağlıdır.⁶³ Dönem içerisinde, Eyüp Körfezi Vapurları İşletmesi'nin imtiyazının iyeliği konusunda yaşanan sorunlar ise, imtiyazın

⁶¹ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi C. VIII**, 5.b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000, s. 462.

⁶² **A.g.e.**, s. 462-465, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 147, s. 210.

⁶³ **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılı 1897**, s.278.

Tophane Müşiri Rodoslu Ahmet PaŖa'nın eŖi Cemile Sultan'a verilmesiyle ve 1 Mart 1886 tarihinde, imtiyaz sahibi Cemile Sultan kalacak Ŗekilde, iŖletmesinin Bahriye Nezareti'ne bırakılmasıyla öz mlenmiŖtir. 1888 yılında ise, Ŗirket-i Hayriye'nin imtiyazı otuz yıl daha uzatılarak, yine yolcu güvenlik ve rahatlığının göz önüne alındığı yeni bir Ŗartname ve tüzük uygulamaya konulmuŖtur. 1903 yılında imtiyaz için elli yıllık yeni bir uzatma yapılmıŖtır.⁶⁴

19. yüzyılın son günlerinde Osmanlı Devleti, kendi coğrafyasına yönelik paylaŖım savaŖında gücünü yitirmiŖ olduğundan, kabotaj tekeli tartıŖmaları sona ermiŖ bulunmaktadır. Aynı günlerde Osmanlı sularında eŖitli ülke vatandaŖlarından 28 armatör, yabancı bayraklı gemilerle deniz ticareti yapmaktadır. Bu Ŗahıs ve Ŗirketler, 6 Kasım 1902 tarihinde bir araya gelerek Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrang res Constantinople adıyla, İstanbul Yabancı Gemi Ŗirketleri Deniz Ticaret Odası'nı kurmuŖlardır. Odanın, 9 maddeden oluŖan tüzüğü Fransızca olup, kuruluŖunda Doğu'daki armatör Ŗirketlerin sorunlarının izlenip çözülmesi amalanmıŖtır. Kurucu  yelerin isimleri İstanbul'da yayımlanmakta olan "The Levant Herald and Eastern Express" adlı gazetenin 1906 yılı sayılarında listelenmiŖtir. Türkiye'nin kendi karasularında kabotaj hakkını almasından sonra iki yıl süreyle alıŖma hakkı tanınan, Khevidial Mail Steamship, Ellerman Line Ltd., Compagnie Fraissinet ve Compagnie Paquet bu kurucuların arasındadır.⁶⁵

II. MeŖrutiyet dönemine gelindiğinde, önem verilmeyen ve zarar eden devlet denizcilik kuruluŖu İdare-i Mahsusa'nın satıŖına karar verilmiŖtir. İdare,  ncelikle Nafia Nezâreti'ne bađlanmıŖtır. Nafia Nazırı Noradunkyan Efendi idareye sıcak

⁶⁴ Ayyıldız, a.g.e., s. 29-33, Koraltürk, **Haliç'te UlaŖım ve Haliç Vapurları Ŗirketi (1909-1941)**, s. 15-16, Koraltürk, **Ŗirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 44-48.

⁶⁵ Osman  ndeŖ, **Son Levantenler C I**, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2003, s. 34-40.

bakmamaktadır. Yerine atanan Hallaçyan ise satışı teşvik etmiştir. İzmir Mebusu Stephan İspartalıyan'ın aracılığıyla 12 Ekim 1909 tarihinde İngiliz şirketi Fairfield&Woody ile yapılan satış görüşmelerinde, şirketin vergi ve gümrük ayrıcalıkları istemesi, devletin de olağanüstü hal hakkını saklı tutması nedeniyle anlaşma sağlanmamış ve satıştan vazgeçilmiştir. Sonuçta, idarenin demirbaşında bulunan 60 gemi ile yeniden kurumsallaşmaya gidilmiş ve 28 Ağustos 1910 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur. Ancak, yeni işletmenin gemileri henüz ticari etkinliğe başlamadan girilen savaşlar döneminde Bahriye Nezâreti emrine alınmıştır.⁶⁶ Diğer yandan, 20. yüzyılın başlarında Osmanlı bayrağı ile yapılan deniz taşımacılığının üçte ikisinde maliyeti daha ucuz olan yelkenli gemiler kullanılmakta olduğundan II. Meşrutiyet'in "*milli iktisat*" görüşü çerçevesinde oluşmaya başlayan Türk ve Müslüman burjuvanın da denizcilik sektörüne ilgi gösterdiği görülmektedir. Ancak bu armatörlerin buharlı gemi satın alarak Marmara Denizi'nde yolcu taşımacılığı yapma çabaları başarıyla sonuçlanmamıştır.⁶⁷

İstanbul dışı ulaşım ve yük taşımacılığındaki tüm olumsuzluklara rağmen İstanbul içi yolcu taşımacılığına verilen önem dolayısıyla Şirket-i Hayriye'deki modernleşme süregelmektedir. Özellikle personel politikasındaki iyileştirmeler ile şirket, Müslüman Türk uyruklardan gemi adamı yetiştirmek için bir okul olmuştur. Ancak, 20. yüzyıla girerken şirketin taşıdığı yolcu sayısında başlayan artış eğilimi,

⁶⁶ Nuri, **a.g.e.**, s. 66-74, **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1926, s. 9-10. Sadrazam adına Adliye Vekili Necmeddin Molla tarafından, Sultan V. Mehmet Reşad'a arz edilen Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin kurulması hakkındaki karar için bkz. **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 150-151.

⁶⁷ Quataert, **a.g.m.**, s. 922, İkinci, **a.g.m.**, s. 113-115.

1913 yılına kadar devam etmiş, I. Dünya Savaşı ile birlikte düşüş kaydedilmiş ve dolayısıyla önemli bir gelir kaybı yaşanmıştır.⁶⁸

Aynı dönemde, Eyüp Körfezi Vapurları İşletmesi'nden ise yakınma dilekçeleri verilmektedir. Yolcu ve çalışanlardan gelen, gemilerin soğuk kış günlerinde sefer tarifelerini ihlal ettiği ve kötü koşullarda yolculuk yaptırdığı yönündeki şikayet mektuplarının artması üzerine, Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan, Bahriye Nezâreti aracılığıyla gemilerin teknik denetiminin yapılmasına ve imtiyazın yenilenmesine karar vermiştir. Şirket çalışanlarının, tüm kötü koşulların nedenini *“büyük bir ısraf ve yolsuzluk çarkı kuran Cemile Sultan ve oğlu Celâleddin Bey’e”* bağlamasına rağmen 30 Kasım 1909 tarihli ferman ile yeniden imtiyaz Cemile Sultan'a verilmiş, fakat oğlu tarafından vapurların satılmasının gündeme gelmesi sırasında yasal olarak imtiyaz geçersiz kılınmıştır. Bu gelişme üzerine, bir anonim şirket kuruluşuna gidilmiş ve Cemile Sultan fermandan doğan hakkını bu işletmeye devretmiştir. Haliç'te yolcu taşımacılığı yapmak üzere 7 Mayıs 1910 tarihinde Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi kurulmuş ve aynı günlerde Girit sorunu nedeniyle oluşan Yunan malları boykotuyla karşı karşıya kalmıştır. Şirketin Yunanlı personel ve Yunan kaynaklı malzeme kullandığının ortaya çıkması üzerine 25 Haziran'da başlayan boykot 6 gün sürmüştür. Bu süre içerisinde Haliç'te kayıklarla yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Şirket, yolculardan oluşan *“Eyüp Sultan Boykot Heyeti”* ne gönderdiği yazıda Yunan uyruklu personel ve Yunan kaynaklı malzemedan vazgeçtiğini bildirmiştir.⁶⁹

⁶⁸ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 48, s. 52-68, s. 118-120, Akten, **a.g.e.**, s. 47.

⁶⁹ Akyıldız, **a.g.e.**, s. 45-52, 55-57, Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, s. 16-21.

1911 yılında, dönemin hükümeti askeri alandaki eğilimini deniz ticaretinde de göstererek, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin yönetimine Alman uzmanlar atamıştır. 1913 yılına kadar işletmenin başında kalan Karl Leke zamanında işletmenin günümüze kadar gelen forsu düzenlenmiştir.⁷⁰ Savaş yıllarının başlamasıyla, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin ordu emrine alınması gündeme gelmiştir. 3 Şubat 1913 tarihinde çıkartılan kanunla teftiş edilen ve Harbiye Nezâreti'ne bağlanan işletmenin başına genel müdür vekili olarak Harbiye Nezâreti Seferberlik Dairesi'nde görevli Erkân-ı Harp Binbaşısı Sadullah (Güney) Bey atanmıştır.⁷¹

Savaş döneminde askeri personel ve malzeme taşımada Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gemileri kullanılmış, Osmanlı sularında el konulan yabancı bayraklı gemiler ve Tekâlif-i Harbiye emirleri gereğince Osmanlı bayraklı özel ticari filolar Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi emrine alınmıştır. İşletmenin I. Dünya Savaşı sırasında 9 gemisi batırılmış olup, bunlardan Gülcemal ve Bandırma gemileri onarılıp yüzdürülerek tekrar filoya kazandırılmışlardır.⁷² 1877 – 1878 Osmanlı – Rus Savaşı'nda da ordu hizmetinde bulunmuş olan Şirket-i Hayriye gemileri 1911 yılından itibaren Harbiye Nezâreti emrine alınmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Levazımat-ı Umumiye Dairesi ile şirket arasında imzalanan ve 11 maddeden oluşan sözleşme gereğince ücretli olarak asker ve malzeme taşımaları yapılmış, ayrıca Şirket-i Hayriye gemileri Hilal-i Ahmer emrinde kullanılmıştır. İstanbul'dan Marmara, Çanakkale, hatta Karadeniz'e çıkan şirket filosunda, saldırılar ve hava muhalefeti dolayısıyla kayıplar oluşmuştur. Savaş başlarken 39 gemiden

⁷⁰ Nuri, **a.g.e.**, s. 82, s. 84.

⁷¹ **A.g.e.**, s. 94-96.

⁷² Mustafa Hergüner, **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi.**, Karamürsel:Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, 1996, s.-. 154-155.

oluşan filodan 10 tanesi savaşta batmış, 2 tanesi satış yoluyla olmak üzere 3 tanesi hükümete verilmiş, 6 tanesi kömür gemisi ve römorkör olarak kullanılmaya başlamış ve I. Dünya Savaşı sonunda filodaki gemi sayısı 20'ye düşmüştür. Şirket gemilerinden Şükran 38, Romanya'nın savaşa girdiği anda silah yüklü olarak Köstence limanında bulunduğundan savaş tutsağı olarak el konulmuştur. Savaş nedeniyle Boğaziçi'nde oturma kısıtlanması dolayısıyla aksayan sivil taşımacılıkta ise, kömür sorununun da eklenmesiyle bazı seferlerin kaldırılmasına gidilmiştir.⁷³ 1913 yılında 14 adet gemiden oluşan Haliç Vapurları Şirketi filosundan bazı gemiler de I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla orduya kiralanmıştır. Savaşta 6 gemisini kaybetmiş, savaştan sonra bunlardan 2 tanesini onararak tekrar sefere koymuştur. Bu dönemde, asıl önemli problemi kömür temini olan şirket, aksayan yolcu taşımacılığı konusunda Şehremaneti makamından uyarılar almıştır.⁷⁴

1914 yılının Ağustos ayı başlarında Avrupa'da savaşın başlamasından itibaren Osmanlı'nın hak ve çıkarlarıyla, toprak bütünlüğünün sağlanması gündeme gelmiştir. 30 Ağustos 1914 tarihinde İtilaf Devletleri'nin verdiği taahhüt, her ne kadar Osmanlı Devleti'nin beklentileri doğrultusunda değilse de, iktidardaki İttihat ve Terakki Hükümeti 8 Eylül 1914 tarihinde kendi yasal dayanakları çerçevesinde kapitülasyonları kaldırma kararını almıştır. Aynı gün padişah iradesiyle onaylanan karar 1 Ekim 1914 tarihinde yürürlüğe girmiş, 9 Eylül'de yabancı diplomatik temsilcilere nota ile bildirilmiştir. Başta Osmanlı'nın müttefikleri olmak üzere, Osmanlı ile ekonomik ilişkisi bulunan tüm ülkeler tarafından tepkiyle karşılanan bu kararın uygulamalarıyla ilgili yasa 15 Ekim 1914 tarihinde çıkartılmıştır. Osmanlı

⁷³ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 73-85, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 194-195.

⁷⁴ Akyıldız, **a.g.e.**, s. 74-76, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 207.

topraklarında yaşayan yabancıların çıkarlarının uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemesi ise 8 Mart 1915 tarihli bir yasa ile tanımlanmıştır. Deniz taşıma araçlarına çekilecek bayraklar ise, 19 Mart 1913 tarihinden beri devletler genel hukuku hükümleriyle belirlenmekte, ancak uygulanmasında kapitülasyonlardan dolayı sorunlar yaşanmaktaydı. 4 Mart 1914 tarihli genelge ile Osmanlı sancağının deniz aracının kıç tarafına, kiralayan kişi veya kuruluşun uyuğu bulunduğu ülkenin bayrağı ise baş tarafa çekilmesi gerektiği ilgililere bildirilmiş ve kapitülasyonların kaldırılmasıyla uygulanabilmiştir.⁷⁵

Kapitülasyonlarının kaldırılmasının deniz kabotajına uygulaması dokuz maddelik ilkeler çerçevesinde açıklanmıştır: Osmanlı karasuları, limanlar, boğazlar, nehirler ve göllerde her türlü deniz aracı çalıştırmak; avcılık ve dalgıçlık ile bu işlerden elde edilecek ürünlerin ticaretini yapmak; tahlisiye, kılavuzluk ve karantina hakları tümüyle Osmanlı uyruklarına verilmiştir. Ayrıca açıklamada, Osmanlı limanlarında yükleme ve tahliye yapan yabancı bandıralı gemilerin tüm işlemlerinin, Osmanlı Devleti yasalarına göre işlem yapacağı belirtilmektedir.⁷⁶

Kapitülasyonların kaldırılma kararı çerçevesindeki tüm uygulamalar, 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi hükümleriyle İtilaf Devletleri tarafından sona erdirilmiş, 19 Ocak 1919 tarihinde Osmanlı Devleti'ne verilen bir nota ile kapitülasyonlar tekrar yürürlüğe girmiştir.⁷⁷

⁷⁵ Muhammet Emin Külünk, **Kapitülasyonların Kaldırılması 1914**. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2006), s. 16-37, s. 183-185.

⁷⁶ Ekinci, **a.g.m.**, s. 119-120.

⁷⁷ Külünk, **a.g.t.**, s. s. 286-296.

İKİNCİ BÖLÜM
CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA
TÜRKİYE KARASULARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI
(1923-1930)

Osmanlı İmparatorluğu 1. Dünya Savaşı'nı kaybetmiş, elde kalan son toprak parçası olan Anadolu, Müttefik Güçler tarafından paylaşılmıştır. Türklere uygun görülen ve Karadeniz'de kısa bir kıyı şeridi bulunan coğrafya ise Mondros Silah Bırakışması'nın 7. maddesi kullanılarak işgale açık hale getirilmiştir. Yunanistan'ın Batı Anadolu'yu işgaline karşı yapılan Kurtuluş Savaşı'nda deniz gücü örgütlenmesi de aynı karadaki savaş gibi destek gruplarıyla oluşturulmuştur.

Mim Mim Grubu'nun¹ deniz gücü olan Muavenet-i Bahriye, 1921 yılbaşında Haliç Komodoru Kaptanı Yarbay Mehmet Nazmi Bey tarafından kurulmuştur. İtalyan ve Fransız armatörlerin gemilerinden yararlanarak Anadolu'ya insan ve malzeme kaynağı aktarımında önemli görevler üstlenmiş olan bu grup Ankara nezdinde güvenilir örgütlerden biridir. Milli Mücadele'nin deniz gücü olarak çalışan diğer bir grup olan Bahriye İzci Grubu, Fethiye bölgesinde faaliyetlerini

¹ Kurtuluş Savaşı'nda kullanılan silah ve mühimmatın bir kısmı Müttefik Güçler'e ait olan depolara saldırılar düzenleyerek elde edilmiştir. Mim Mim Grubu da bu eylemleri düzenleyen ve "millici" olarak tanımlanan örgütlerden biridir. Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi C 2**, 2.b., Ankara: Bilgi Yayınevi, 1998, s. 158.

sürdürmüştür. Armatörlerden Manizadeler ile Hüseyin Avni (Sohtorik) Bey, Hüsnü (Himmetoğlu)Bey, Şükrü (Reisoğlu) Bey ve Reşat Bey’lerin gemi ve ambarları Milli Mücadele için kullanılmıştır. Adı geçen armatörler tarafından verilen gemiler dışında, özellikle Ereğli Liman Başkanlığı tarafından, sahibi Rum, Ermeni veya Yunan bandıralı olan deniz araçlarına el konulmuştur. El konulan deniz araçları arasında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi’nin bir römorkörü ile Gümrük İdaresi’nin bir motoru da bulunmaktadır.²

Tüm aşamalarında hak ve meşruiyetin gözetildiği Milli Mücadele’de özel mülke el koyma gibi tedbirler yasama yoluyla yapılmıştır. Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın 5 Ağustos 1921 tarihinde çıkarılan Başkomutanlık Yasası’nın 2. Maddesine dayanarak, Kurtuluş Savaşı’nın finansal kaynağını arttırmak amacıyla yürürlüğe koyduğu Tekâlif-i Milliye emirleri ile savaşın parasal yükümlülüğü ulusal paylaşımına açılmıştır. Emirler, taşıma hizmetlerinin parasız yürütüleceğini, ülkeyi terk edenlerin hazineye geçen mallarından ordunun gereksinimi olanlara el konulacağını kapsamaktadır.³ Ayrıca, Umur-u Bahriye Dairesi’nin 18 Eylül 1921 tarihinde yayımlanan emrine göre, 10 tondan büyük tekneler Samsun ve İnebolu limanlarında,

² Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi, [t.y.], s. 57-59, 60-61. Müdafaa-i Milliye Vekaleti’ne merbut Bahriye Şubesi bütçesinin TBMM’ndeki görüşmelerinde Amasya Mebusu Mehmet Ragıp Bey tarafından “*merâkibi bahriyemiz[deniz araçları]*” sorusu , İsmail Hakkı Bey tarafından “*2 gambot, 2 vapur vesaire*” sözleriyle yanıtlanmıştır. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:I, C:8, İ:157, c:2, s 440-443. 26 Nisan 1919 tarihinde güvenlik amacıyla Karadeniz’e gönderilen askeri gemiler Aydınreis ve Preveze gambotları [İng. Gunboat]dışında, Milli Mücadele’ye destek vermiş olan ticari deniz araçları, Şahin şilebi, Rüsüm 4, Mebruke, Arslan, Fulya, Ayyıldız, Ereğli, Amasra, Selamet, Sinop, İkdam, Hüdaverdi, Derya ve Keşşaf motorları, Tecrübe ve Gazal romorkörleri, Dana ve Şile yelkenlileri ile Kahraman mavnasıdır. Hergüner, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, s. 80-84.

³ Şerafettin Turan, **a.g.e.**, s. 151-153. Ayrıca, 20 Nisan 1922 tarih ve 224 sayılı “*Memaliki Müstahlasadan Firar ve Gaybubet Eden Ahalinin Emvali Menkule ve Gayrimenkulelerinin İdaresi Hakkında Kanun*” için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 3**, İstanbul: Milliyet Matbaası, 1929, s. 63-64.

3 tondan büyük tekneler Karadeniz limanları ve Antalya’da kullanılmak üzere ödenecek bedel karşılığı ordu hizmetine alınmış, savaşın sonunda devletten alacaklarını tahsil eden armatörler filolarını yenileme yoluna gitmiştir.⁴ Gerek Mim Mim Grubunun çalışmaları gerekse meclisin aldığı önlemlerle Milli Mücadele boyunca Ararat, Lâdil, Mersin, Adana, Lânkır ve Lelet adlı gemilerle, 5 Kasım 1921 – 26 Ağustos 1922 tarihleri arasında, İnebolu, Zonguldak, Samsun ve Mersin Limanlarına askeri eşya, cephane ve sağlık malzemesi taşınmıştır. Ayrıca, Giraç Vapuru ile 20 sahra topu, Mustafa Bey Grubu tarafından 70 tüfek, 7 dağ topu İstanbul’dan İnebolu ve Ereğli Limanlarına kaçırılmıştır.⁵

A. TÜRKİYE KARASULARINDA DENİZ KABOTAJ HAKKININ OLUŞUMU

TBMM, Meclis-i Mebusan’ın kapatıldığı 16 Mart 1920 tarihinden itibaren İstanbul Hükümeti’nin aldığı tüm kararları ve yaptığı yasaları tanımayacağını duyurmuştu. Bununla birlikte, bu tarihten önce yapılan ve Mondros Mütarekesi’nden itibaren kapitülasyonların tekrar uygulamaya konulmasıyla getirilen düzenlemelerin iptali için mecliste yasa hazırlıkları başlamıştı.

TBMM’de ekonomik bağımsızlığın temelini atma çalışmaları, İtilaf Devletleri’nin dayattığı gümrük tarife değişikliklerini reddetmekle başlamıştır. İttihat ve Terakki Hükümeti’nin, 8 Eylül 1914 tarihinde kapitülasyonları kaldırmasıyla Osmanlı Devleti’nin o zamana kadar uyguladığı değer üzerinden gümrük tarifesinden vazgeçilmiş, 1916 yılında çıkarılan “*Gümrüklerce Sıklet-i Eşya Üzerinden Resm Ahzı Hakkında Kanun*” ile vergide malın ağırlığı tarifesi benimsenmiştir. Ancak

⁴ Hergüner, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, s. 157, s. 242.

⁵ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı’nın Malî Kaynakları**, Ankara:Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Yayınları, 1990, s. 506-507.

Ferid Paşa Hükümeti, 11 Nisan 1918 tarihli kararname ile adı geçen yasayı yürürlükten kaldırmış ve Osmanlı Devleti gümrüklerinde tekrar eşyanın rayiç bedelinin esas alındığı tarifeye geçilmiştir.⁶

31 Ekim 1921 tarihinde Gümüşhane Mebusu Hasan Fehmi (Ataç) ve Lazistan Mebusu Osman (Özgen) Beyler tarafından TBMM'ne sunulan, 11 Nisan 1918 tarihli kararnamenin iptal edildiğine ilişkin yasa önerisinin gerekçesinde, “*düveli mütelifenin tazyiki ile Hükümeti Feridiye zamanında (Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti)nin teşekkülünden evvel mevkii meriyetten kaldırılan Gümrük Kanununun temini meriyeti için*” yasanın ivedilikle görüşülmesi istenmiştir.⁷

Meclis gündemine 17 Kasım 1921 tarihinde alınan ve aynı gün kabul edilen 165 sayılı “*Gümrük tarife kanununun temini mer’iyeti hakkında kanunu*”nun tek maddesiyle 11 Nisan 1918 tarihli kararname yürürlükten kaldırılarak, 1916 yılında çıkarılan “*Gümrüklerce Sıklet-i Eşya Üzerinden Resm Ahzı Hakkında Kanun*” ile vergide malın ağırlığı tarifesi tekrar uygulamaya girmiştir. Hasan Fehmi Bey’in ifadesiyle, “*ecnebi sefainin kaçakçılığına sureti katiyede mâni olacak mevad münderiç*”⁸ olan bu yasa ile Mondros Mütarekesi’nde tekrar dayatılan kapitülasyon hükümlerine karşı çıkılacağı ilan edilmiştir.

1. Lozan Konferansı’nda Denizcilik Konusu

Milli Mücadele’nin kazanılmasından sonra, Lozan’da yapılan barış konferansına çağrılan TBMM Hükümeti, görüşmelerde “*mütekabiliyet*” [karşılıklılık] ilkesinden ödün vermemiştir. 20 Kasım 1922 tarihinde açılan

⁶ Külünk, **a.g.t.**, s. 277, s. 292, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:I, C:14, I:107, s. 129, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:I, C:14, I:112, s. 243.

⁷ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:I, C:14, I:112, s. 243.

⁸**TBMM Zabıt Ceridesi**, D:I, C:14, I:112, s. 244, **Düstur 3. Tertip C. 2**, İstanbul: Milliyet Matbaası, 1929, s. 183.

konferansın, 29 Kasım, Çarşamba günü yapılan Gümrük ve Ticaret Rejimi Alt Komisyonu'nda Hasan (Saka) Bey, "*Türk Hükümeti'nin, ticaret özgürlüğünü, Türkiye için kesin olarak zorunlu saydığını*" söylemiş, kapitülasyonlara son verildiğini kayıtlara geçirtmiştir.⁹

30 Kasım, Perşembe günü yapılan oturumda gündeme gelen "*gemicilik rejimi*" ile ilgili söz alan İngiliz temsilci Fountain, bütün ticaret antlaşmalarında deniz ticaretinin belli bir ilkeye göre düzenlendiğini hatırlatmıştır. Şöyle ki; "*gemicilik [deniz ulaştırması, navigation] herkesin yararına olan bir uğraşdır; herhangi bir bayrağa karşı ayırım gözeticilik güden her davranış, kendisine karşı bu ayırım güdülen ülkeye olduğu kadar, böyle bir ayırım güden ülkeye de zarar vermektedir. Böyle olunca en sağlam ilke, yabancı gemilerin ulusal gemilerle eşit işlem görmeleridir. Bununla birlikte, kabotajı, bir ülkenin kendi bayrağı tekelinde tutulabilir.*" Fountain, Türkiye'nin kabotaj hakkını dilediği kurallara bağlamakta özgür olacağını ifade ederek ancak Türk tarafının, Müttefik Devletlerin ticaret gemilerine, Türk bayraklı gemilere uygulanan işlemin aynısını uygulamayı kabul etmesini önermiştir. Fountain'ın önerisi Fransız temsilci Serruys tarafından desteklenmiştir.¹⁰ ABD Temsilcisi Heck ise, ülkesinin Türkiye'deki çıkarları açısından kendi gemiciliği adına özel haklar istemese de "*en çok gözetilen ulusa*" tanınacak hakların kendilerine de uygulanmasını talep etmiştir.¹¹

İngilizlerin, deniz ulaştırmasına ilişkin Gümrük ve Ticaret Rejimi Alt-Komisyonu'na sunduğu tasarıda, Türkiye'ye "*deniz kabotajını, balıkçılığı ve liman hizmetlerini kendi ulusal bayrağının tekelinde tutma hakkı, Bağlı Yüksek Taraflarca*

⁹ **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, Birinci Takım C:3, İstanbul: Yapı ve Kredi Yayınları, 1993, s. 285.

¹⁰ **A.g.e.**, s. 287-288.

¹¹ **A.g.e.**, s. 295.

kesin olarak tanınmıştır."¹² Hasan (Saka) Bey, 2 Aralık 1922 tarihli oturumda deniz ulaştırmasının özgürlüğü ilkesini kabul etmiş, İngiliz temsilcilerinin tasarılarına katıldığını belirtmiştir. Ayrıca, Serruys'un bayrağa göre değişen vergilendirmeye karşı korunma talebi de Hasan (Saka) Bey tarafından kabul edilmiştir.¹³

4 Aralık, Pazartesi günü ticaret rejimi ile ilgili görüşmeler sonlandırılırken, İtalyan temsilci Pugliesi, İngiliz tasarısının, Türkiye'ye getirilen malların birkaç Türk limanına boşatılması halinde kabotaj durumuna açıklık getirilecek şekilde düzenlenmesini istemiştir. 6 Aralık, Çarşamba günü yapılan oturumda, İtalyan temsilci Nogara, kabotajın tanımlanması gerektiğini söyleyince, Serruys, maddedeki ifadeyi, "*Balık avcılığını, deniz kabotajını - başka bir deyimle, ulusal ülkenin bir limanından alınan malların aynı ülkenin başka bir limanına deniz yolundan taşınması- ve liman hizmetleri- başka bir deyimle, çekme (remorquage), kılavuzluk ve ne nitelikte olursa olsun her türlü iç hizmetleri- kendi ulusal bayrağının tekelinde tutma hakkı...*" olarak değiştirmeyi önermiş ve bu öneri kabul edilmiştir.¹⁴

3 Ocak 1923 tarihinde İngiliz, Fransız ve İtalyan katılımcılar tarafından "*gemiciliğe ilişkin madde*" olarak komisyona sunulan tasarı yukarıdaki ifadeyi içermektedir.¹⁵ Ancak, bu tasarıya eklenen metindeki, Türkiye, deniz kabotajını ve balık avcılığını, ilke olarak, kendi ulusal bayrağını taşıyan gemilerin tekelinde tutsa bile, "*işbu Andlaşma uyarınca kendisinden ayrılan ülkelerden herhangi birinin bayrağını taşıyan gemilere, bu konulara ilişkin olarak aynı kolaylıkların gösterilmesini sağlayabilecek*", "*yukarıda belirtilen ülkelerden birine, bu konuda tanınan her kolaylık, karşılıklı olmak [mütekabiliyet] şartıyla, [Osmanlı*

¹² A.g.e., s. 296.

¹³ A.g.e., s. 297.

¹⁴ A.g.e., s. 305-307.

¹⁵ A.g.e., s. 319.

İmparatorluğundan] ayrılmış öteki ülkelere de ipso facto [yalnız bunun için] tanınmış olacaktır” ibareleri tartışmaya açıktır. Ancak henüz tasarı görüşülemeden 4 Şubat 1923 tarihinde konferans, anlaşmanın sağlanamaması gerekçesiyle çalışmalarını sonlandırmış ve delegeler kendi ülkelerine dönmüştür.¹⁶

2. Türkiye İktisat Kongresi'nin Denizcilik Sektörüne Bakışı

İtilaf Devletlerinin kapitülasyonlara ilişkin koşullarının Türkiye tarafından kesinlikle reddedilmesi üzerine, Lozan Konferansı dağılmış, Türk tarafı ekonomik ilkelerini duyurmak amacıyla 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihleri arasında, İzmir’de Birinci Türkiye İktisat Kongresi’ni toplamıştır. 1135 delege ile toplanan kongrenin açılış konuşmasını yapan Mustafa Kemal Paşa, kapitülasyonların Osmanlı Devleti’nin yıkılış nedeni olduğunu söylemiştir. Konuşmasında, yabancı sermayeye karşı olmadıklarını ifade ederken, bununla birlikte ülkenin ekonomik bağımsızlığından ödün verilmeyeceğini Lozan katılımcılarına duyurmuştur.¹⁷

Türk Ticaret Birliği’nin, kongreye sunduğu raporda, *“ecnebî sermayesinden müstağni kalamıyacağımız aşikâr ise de bu sermayenin memleket için muzır olmayacak şekilde temini”* sözleriyle ifade edilen bakış açısı, aynı sözlerle, yabancı sermaye hakkında kongrenin, hükümete sunduğu esaslara yansımıştır. Esasların 2. maddesinde her iş koluna yabancı sermaye giremeyeceği belirtilirken, 6. maddede ise denizcilik iş kolundaki yabancı sermaye oranı %25 olarak belirlenmiştir.¹⁸

¹⁶ A.g.e., s. 320.

¹⁷ Prof. Dr. Afet İnan, **İzmir İktisat Kongresi, 17 Şubat – 4 Mart 1923**, 2.b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s. 9-13, s. 65.

¹⁸ A. Gündüz Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi 1923- İzmir**, Ankara: A.Ü. S.B.F. Yayınları, 1968, s. 151, s. 435-436.

Kongrenin kararlarında “*tüccar grubunun esasları*” altında yer alan “*ticaret-i bahriye meselesi*” hakkında oy birliğiyle kabul edilen kararlarda öncelikle, kabotaj hakkı ele alınmıştır. Kongrede konu ile ilgili;

- Armatörlere gemi alımında sermaye desteği için bir denizcilik bankası kurulması,
- Hazine arazisinde bedelsiz tersane yerlerinin verilmesi ve tersanecilere getirilecek vergi bağışıklıkları,
- Gemi inşaat sektörünün Bahriye Vekâleti’nce planlı olarak üretim yapması ve Türk limanları arasında posta seferleri yapma hakkının planlı yapılmış olan gemilere verilmesi,
- Deniz ulaşım araçlarına sigorta zorunluluğu,
- Seyr-i Sefain İdaresi’nin yenileştirilmesi ve yönetimin bir ticaret kuruluna bırakılması,
- Posta seferlerinde ve diğerlerinde bazı vergi, resim ve harç bağışıklıkları,
- Limanların uygun ve hızlı çalışmasının gerçekleştirilmesi,
- Yeni limanlar yapılması,
- Denizcilik okullarının oluşturulması, gibi önemli kararlar almıştır.¹⁹

3. Lozan Ticaret Sözleşmesi’nin İmzalanması

İktisat Kongresi’nin sona ermesinin hemen ardından 8 Mart 1923 tarihinde Türkiye’nin, Lozan Konferansı katılımcılarına “*karşı-teklifleri*” gönderilmiştir. Öneride, Bağlı Devletler tarafından Osmanlı’dan ayrılan devletlere Türkiye karasularında verilmesi öngörülen kabotaj hakkı bulunmamakta, diğer konularda ise

¹⁹ İnan, **a.g.e.**, s.37-38.

eşitlik ve karşılıklılık ilkesinin temel alındığı görülmektedir.²⁰ İktisat Kongresi'nin hedeflediği gibi, Türkiye'nin kapitülasyonlar konusunda ödünsüz olduğu anlaşılmış ve iki buçuk ay aradan sonra barış konferansı tekrar toplanmıştır.

Ticaret Sözleşmesi'ni görüşen komitenin 10 Mayıs 1923 Perşembe günü yapılan oturumunda, "*gemicilik*" konusunu içeren maddenin tartışılması sırasında Türk Temsilci Heyeti'nin önerdiği, "*kendi ulusal bayrağı*"na tanınan hak kabul edilse de, Hasan (Saka) Bey'in Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılan ülkelere tanınan haklara itirazı olmuştur. Hasan (Saka) Bey'e göre, Türkiye'nin kendinden ayrılmış ülkelerle gerekli gördüğü anlaşmaları yapma hakkı saklıdır. General Pellé'nin hükmün Türkiye'nin çıkarına olduğunu belirtmesi üzerine, "*Türkiye'nin bu sözde çıkardan kendi isteğiyle vazgeçtiğini*" söylemiş ve hüküm içerisinde "*kapitülasyonların kalıntısı*" olduğunu iddia etmiştir.²¹

Hasan (Saka) Bey'in, yine, "*kapitülasyonların kalıntısı*" olduğunu iddia ederek karşı çıktığı diğer hüküm, kongrede temsil edilen Bağıtlı Devletlerin Türkiye'deki kazanılmış hak ve çıkarlarıdır. Fransız temsilci kurulunun başındaki General Pellé'ye göre, Türkiye'de uzun zamandan beri yerleşmiş olan ve Türkiye limanları arasında taşımacılık yapan yabancı firmalara deniz ticaretinin birden bire yasaklanması, bu işletmeleri tasfiye sürecine sokacak ve bu işlem "*acele ile yapılırsa yıkıcı sonuçlar doğuracaktır*". Hasan (Saka) Bey, bu sorunu tartışmak istemediğini söyleyip, bu şirketlerin Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine kadar gerekli önlemi almaları gerektiğini belirtmiştir. Ancak General Pellé'nin önerisi, tüm ülkelerin uyruklarına izin veren ve kapitülasyon galesi olmayan İngiltere

²⁰ **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, Birinci Takım C:4, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1973, s. 58-59.

²¹ **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, İkinci Takım C:1, İstanbul: Yapı ve Kredi Yayınları, 1993, s. 49.

temsilcisi Sir Horace Rumbold'un desteğini almıştır. Rumbold'a göre, “söz konusu işletmelerin kendilerini yeni duruma uydurabilmeleri için, onlara bir geçiş dönemi tanınması zorunludur.” İtalyan temsilci Montagna da, bu önlemi kapitülasyon kalıntısı olarak gören Türk heyetinin korkularının herhangi bir temelden yoksun olduğunu söylemiştir. Fakat Türkiye tarafı Bağlı Ülkeler temsilcilerinin sözlerinden tatmin olmamış, anlaşma maddelerine son şeklin verilmekte olduğu 12 Temmuz 1923, Perşembe günü yapılan oturumun tutanaklarına ek[EK C] olarak “*Türk Temsilci Heyeti, kabotajın ve liman hizmetlerinin, Barış Andlaşması ve Ticaret Sözleşmesinin yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, ulusal Türk bayrağının tekelinde olacağını hatırlatır. Türk Temsilci Heyeti, 1 Ocak 1923 de Türkiye’de kabotaj yapan ve liman hizmetleri ile uğraşan işletmelerin işlerini sürdürmekte, Andlaşmanın yürürlüğe konuluşuna kadar en geç 31 Aralık 1923 tarihine değin, tamamıyla serbest bırakıldıklarını bildirmeyi gerekli görür*” ifadesini ilıstirmiştir.²²

24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin gemicilik ile ilgili hükümlerini içeren üç madde, Türkiye'nin 8 Mart 1923 tarihinde Lozan'a gönderdiği öneri metninden oluşmaktadır. İki metin arasındaki tek fark, onuncu maddenin başına eklenen, balık avcılığı, deniz kabotajı ve iç liman hizmetleri hakkının saklı olduğu ibaresidir ki, bu Türkiye'nin lehine olan bir gelişmedir. Sözleşmenin kabotaj hükümlerini içeren dokuzuncu maddesinde, Türkiye'nin deniz kabotajını kendi milli bayrağı tekelinde bulundurma hakkı saklı tutulmuştur. Ayrıca, Türkiye, “özdeş” olarak karşılıklılık temelinde Türk Bayraklı gemilere uyguladığı işlemlerin aynısını sözleşmeye imza koyan devletlerin gemilerine uygulama yükümlülüğü altına girmiştir. Onuncu maddenin içeriğinde, kendi gemilerine

²² A.g.e., s. 49-50. EK C için bkz. **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, İkinci Takım C:1, Kitap II, İstanbul: Yapı ve Kredi Yayınları, 1993, s. 217.

uyguladıklarına “eşit” ve “karşılıklı” olmak koşuluyla, ülkelerin birbirlerinin gemilerine uygulayacağı işlemlerden ayrıntılı olarak söz edilmektedir. Söz konusu işlemler;

- Yük ve yolcuların hakları,
- yükleme ve boşaltma işlemleri,
- liman, kılavuz, palamar, sağlık, fener, demir ücret ve harçları,

olarak madde içeriğinde teker teker sayılmış ve karşılıklı olmadıktan sonra, bunlar dışında her hangi bir ek parasal uygulamanın yapılmaması sağlanmıştır. On birinci madde ile Türkiye'nin savaştan önce geçerliliğini tanıdığı veya daha sonra geçerli sayılabilecek belgeler, Türk Bayraklı gemilerin belgeleri ile eşdeğerde tutulmuştur. Türkiye'nin çıkarılmasını istediği, Osmanlı Devleti'nden ayrılan ülkelere Türkiye karasularında sağlanan haklarla ilgili metinler sözleşmede yer almamıştır.²³

Ancak, Türkiye'ye deniz kabotajını kendi bayrağı tekelinde tutma hakkını tanıyan Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin dokuzuncu maddesinin uygulanabilmesi Bağıtlı Devletlerin Türkiye'deki hak ve çıkarları konusunda uzlaşma ile mümkün olabilecektir. Türk tarafının kabotaj hakkı konusunda kararlılığı dolayısıyla 29 Aralık 1923 tarihinde, Gümüşhane Mebusu Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey, TBMM'ne verdiği soru önergesiyle, 1 Ocak 1924 tarihinden itibaren Türkiye karasularından yabancı şirketlerin kabotaj hakkı kaldırılacağından dolayı, kıyılarımızda yapılan taşımacılığa ilişkin önlemleri sorgulamaktadır.²⁴ Önerge, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne havale

²³ **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, İkinci Takım C:2, İstanbul: Yapı ve Kredi Yayınları, 1993, s.77-78. İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları I. Cilt (1920-1945)**, 2.b., Ankara:Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000, s. 180-181.

²⁴ 29 Aralık 1923 tarihli önerge için bkz. **BCA, Katalog: 030.. 10.0.0**, Klasör 6, Dosya:34, Belge:27, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:4, I:76, s. 539. Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey'in önergesi ile ilgili Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin Başvekâlet'e yazdığı 7 Ocak 1924 tarihli yazı için bkz. **BCA, Katalog: 030.. 10.0.0**, Klasör 6, Dosya:34, Belge:40.

edilmiştir. İzmir Limanı içerisinde çalışan yabancı bandıralı araçların saptanması üzerine Türkiye, öncelikle karasularında deniz taşımacılığı yapan yabancı uyruklu kişi ve kuruluşların, Türkiye limanları içerisinde tekel ayrıcalığı oluşturmaması için önlemler almaya başlamıştır.²⁵

Türk tarafı bir yandan kabotaj hakkı konusunda kararlılığını gösterirken, diğer yandan yabancı işletmelerin Türkiye'deki hak ve çıkarlarının teslim edilmesi açısından uzlaşma yolunu seçmiştir. İsmet (İnönü) Paşa ile İngiliz temsilci Rumbold, Fransız temsilci Pellé ve İtalyan temsilci Montagna'nın, Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin imza günü olan 24 Temmuz 1923 tarihinde mektuplarla mutabık kaldığı gibi, Bağlı Devletlerin bandıralarını taşıyan işletmelerin Türkiye'deki faaliyetlerini belirlemek üzere, 1 Ocak 1924 tarihinden itibaren 6 aylık bir görüşme süresi öngörülmüştür.²⁶

Mutabakat mektuplarında adları geçen, İngiliz uyruklu Khevidial Mail Steamship and Graving Dock Co. Ltd., M.et J. Constant, Ellerman Line Ltd., Fransız uyruklu Messageries Maritimes, Compagnie Paquet, Compagnie Fraissinet, İtalyan uyruklu Societa Lloyd Triestino, Societa Italiana di Servizi Marittimi, Societa Italiana di Navigazione G. Rossi firmaları, öngörüldüğü gibi Türkiye'ye

²⁵ İzmir limanı dahilinde ecnebinin bahriye-i ticaret ile işigali hk. İzmir Bölge Komutanlığı'nın Garp Cephesi Komutanlığı'na 24 Mayıs 1923 tarih ve 1061/9352 sayılı yazısı, Erkân-ı Harbiye'nin İcra Vekilleri Heyeti'ne 1915 sayılı yazısı, İcra Vekilleri Heyeti'nin Hariciye Vekaleti'ne 18 Haziran 1923 tarih ve 6/1739 sayılı yazısı, 15005 sayılı Hariciye Vekaleti'nin İcra Vekilleri Heyeti'ni bilgilendirme yazısı, 28 Haziran 1923 tarih ve 6/1816 ile 6/1824 sayılı yazılarla İcra Vekilleri Heyeti'nden Dahiliye ve Müdafaa-i Milliye Vekaleti ile Erkân-ı Harbiye'yi bilgilendirme ve talimatları için bkz. **BCA, Katalog: 030.. 10.0.0**, Klasör 64, Dosya:427, Belge:35.

²⁶ **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Çeviren: Seha L. Meray, İkinci Takım C:I Kitap II, İstanbul: Yayı ve Kredi Yayınları, 1993, s. 262-264. Soysal, **a.g.e.**, s. 239-243.

temsilcilerini göndermiş ve Ticaret Vekâleti ile görüşmeler başlamıştır.[EK 4]²⁷ Adı geçen işletmelerden Societa Italiana di Navigazione G. Rossi, Türkiye’de çalışma yapmadığından hakkını yitirmiş, M. et J. Constant ise, Türkiye’de Yunan uyruklu bir acente ile temsil edildiğinden, gerekli işlem ve evrakı şirket merkezinden istenmiş, ancak işlemleri süresinde tamamlayamadığı için tekrar görüşme yapılmasına karar verilmiş, ancak görüşmelerin bir sonuca ulaştığı saptanamamıştır.[EK 5]²⁸ Diğer firmalar ise Türkiye limanları arasında 2 yıl süreyle Ticaret Vekâleti’nin kendilerine tanıdığı sınırlar çerçevesinde kabotaj yapmaya hak kazanmıştır.

Sınırların belirlenmesi açısından Türkiye’de kabotaj yapmasına izin verilen yabancı işletmeler ile Ticaret Vekâleti arasında altı ay süren görüşmelerin sonucunda sözleşmeler imzalanmıştır. Sözleşme hükümleri uyarınca, bu işletmelerin, yakıt ve insan kaynağını Türkiye’den sağlaması, navlunu Türk Lirası olarak alması, belgelerinin Türkçe olarak düzenlenmesi, seferlerini Türkiye’nin gereksinime göre yapması, stratejik bölgelerde kabotaj hakkından yoksun bırakılması, işletmelerin Türkiye’de kabotaj hakkı edinebilmeleri için koşul olarak ileri sürülmüştür. Ayrıca işletmeler, Ticaret Vekâleti’ne ticari kârlarının %5’ini ödemekle ve üçer aylık dönemlerde faaliyet raporu vermekle yükümlü kılınıp, denetime açık bırakılmıştır. Kemal Arı’ya göre, Hükümet’in bu kararıyla, Türkiye’nin kendi karasularında “*ilk kez*” yabancılara karşı koşullar ileri sürüp, zorunlulukların dayatılması, çalışma

²⁷ Ticaret Vekâleti’nin 25 Haziran 1924 tarih ve 2273 sayılı raporu ile 29 Haziran 1924 tarih ve 643 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:31, Belge:20, ayrıca **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, İkinci Takım C:I Kitap II, s. 262-264 ve Soysal, **a.g.e.**, 239-242.

²⁸ Ticaret Vekâleti’nin 25 Haziran 1924 tarih ve 2273 sayılı raporu ile 29 Haziran 1924 tarih ve 643 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:31, Belge:20, 28 Aralık 1924 tarih ve 1319 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 12, Dosya:65, Belge:10.

hukukunun Türkiye tarafından belirlenmesi gerçekleşmiştir ve bu duruş, ulusal kararlılığın bir göstergesi olmuştur. [EK 4]²⁹

Lozan Ticaret Sözleşmesi'nin imzalanmasından itibaren denetimler başlamış, 23 Mart 1924 tarihinde, İstanbul ve İzmir Limanları'nda yabancı kişi ve kuruluşların çalışmakta olduğu Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından saptanıp, Nafia Vekâleti'ne bildirilmiştir. 8 Mayıs 1924 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne verilen yanıtta alınan bilgiye göre, İstanbul Limanı'nda yapılan taşımacılık işlerinin imtiyazı, hükümet ile şirket arasındaki 16 Ocak 1924 tarihli sözleşme gereği İstanbul Rıhtım Şirketi'ne verilmiştir.³⁰ İzmir Körfezi'nde taşımacılık imtiyazı ise, 11 Temmuz 1923 tarihinden itibaren Türk armatörlerden Uşşâkîzade Muammer Bey tarafından kullanılmaktadır.³¹

Limanlarını denetim altına alan Türkiye, armatörlerine de ticari eşitlik sağlamanın yollarını aramıştır. Lozan'dan önce, Türkiye Limanlarında Türk bayraklı gemilerden vergi ve resim alınmasına rağmen, kapitülasyon hakkı olan ülkelerin bayraklarını taşıyan gemiler her hangi bir ödeme yapmamaktaydı. Süresi kısıtlı olsa da, yabancı bayraklı gemilere kabotaj hakkı verilmesi üzerine, vergi ve resim bağımsızlığından doğan haksızlığı Hariciye Vekâleti'nin gündeme getirmesi üzerine, İcra Vekilleri Heyeti tarafından, 11 Kasım 1923 tarihinde, Türkiye limanlarında Türk

²⁹ Ticaret Vekâleti'nin 25 Haziran 1924 tarih ve 2273 sayılı raporu ile 29 Haziran 1924 tarih ve 643 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:31, Belge:20, Kemal Arı, **Türkiye'de Kabotaj**, İzmir:Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009, s. 133-138, Kemal Arı, **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir:Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008, s. 49.

³⁰ Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin Nafia Vekâleti'ne yazdığı 23 Mart 1924 tarih ve 3768/1533 sayılı yazısı ile Nafia Vekâleti'nin 8 Mayıs 1924 tarih ve 1541/3571 sayılı cevap yazısı için bkz. **BCA, Katalog: 230.. 10.0.0**, Klasör 82, Dosya:70, Belge:9.

³¹ **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 7, Dosya:24, Belge:18. İzmir Körfezi imtiyazı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. bu çalışma s. 99.

gemilerinden alınan liman resminin aynı tutarda yabancı gemilere de uygulanmasına karar verilmiştir. Nitekim denizcilik işlemlerinde vergi, resim ve harçların karşılıklılık temelinde ve eşdeğerde olması Ticaret Sözleşmesi'nin onuncu maddesinde hükme bağlandığından uygulama sürdürülmüştür. [EK 7]³²

4. Kabotaj Hakkının Uygulanması Amacıyla

Denizcilik Sektörüne Yönelik Özendirme ve İyileştirmeler

Türkiye'nin, Lozan'da elde ettiği kabotaj hakkını uygulamaya geçirmeden önce bir takım düzenlemeler yapılması gerekmiştir. Kabotaj hakkının edinimiyle Türk bandıralı gemilerde Türkiye Cumhuriyeti uyruklu mürettebatın çalıştırılması zorunlu kılındığından dolayı, personelin eğitim ve yeterliliğini denetim altına almak amacıyla üç ayrı yönetmeliği içeren “*Sefaini bahriyei ticariye kaptan ve çarkçıbaşlılarıyla kılavuzlar hakkındaki talimatname*”³³ kabul edilmiştir. Yürürlüğe giren birinci yönetmelikte, deniz personelinin çalışma alanı, uzak yol, yakın yol ve liman olarak üçe ayrılmıştır. Güverte ve makine personeli ile kılavuzluk sınavlarına kabul koşulu olarak Türkçe okuryazarlığı zorunlu kılınmıştır. Yönetmeliğin ikinci faslı, mesleğe kabulde, terfi halinde ve her beş yılda bir yapılacak muayenelerle belirlenecek zorunlu sağlık koşulları ile ilgilidir. Üçüncü faslın konusu ise, meslek içi terfi koşullarıdır. Deniz personelinin meslek içi terfiinde yalnız mesleki deneyim temel alınmıştır.

³² 11 Kasım 1923 tarih ve 19 sayılı kararname için bkz. **Düster 3. Tertip C. 5**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 169. Ayrıca, Lozan'daki izinle kabotaj hakkı bulunan Fransız uyruklu Messageries Maritimes ve İtalyan uyruklu Lloyd Triestino firmalarına Fener Resmi Yönetmeliği'nin 8. maddesi ile verilen indirimin Türk bandıralı gemilere de uygulanması hakkında 14 Haziran 1925 tarih ve 2107 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 14, Dosya:38, Belge:19.

³³ 10 Ocak 1924 tarih ve 161 mükerrer sayılı kararname için bkz. **Düster 3. Tertip C. 5**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 238-254.

İkinci yönetmelikte, çalışılacak bölge ve makamlara göre gerekli koşullar belirlenmektedir. Burada, liman bölgesi olarak, İstanbul Limanı'nda, Büyükçekmece ile Yalova arasındaki sınırdan başlayarak, Rumeli ve Anadolu Fenerleri arasındaki sınıra kadar olan bölge, diğer limanlarda ise, yirmi deniz mili alan kabul edilmiştir. İtalya'nın Toronto Körfezi ve Santa Maria Burnu, Girit'in Gavdos Adası, Kıbrıs'ın Gata Burnu ve bugünkü İsrail'in Yafa Limanı'nı içeren Akdeniz alanı ile tüm Adriatik, Ege, Marmara ve Karadeniz, yakın yol ehliyetine sahip olan deniz personelinin çalışma alanı olarak belirlenmiş olup, bu alanın dışında kalan tüm bölgelerde yalnız uzak yol ehliyetine sahip olan deniz personelinin çalıştırılması koşula bağlanmıştır.

Üçüncü yönetmelik ise, emekli olmuş veya istifa etmiş olan askeri deniz personelinin sivil deniz ticaret filosundaki görevlendirilme koşulları ile ilgilidir. Mesleki yeterlilik ve sağlık koşulları aynen birinci yönetmelikteki gibi kabul edilmekle birlikte, bu personelin mesleğe en az beş yıl ara vermeleri durumunda, tekrar sınava tabi tutulmaları öngörülmüştür.

Nitelikli insan kaynağı oluşturma çabalarının yanı sıra, kabotaj hakkını kullanmak için yeterli deniz ticaret filosuna sahip olunmadığı düşüncesiyle, bir özendirme olarak, Türkiye Cumhuriyeti uyruklu kişi ve kuruluşlar tarafından satın alınacak buharlı gemilerin gümrük vergisinden bağışık tutulması gündeme getirilmiştir. TBMM'nin 19 Şubat 1924 tarihindeki oturumunda genel kurula sunulan ve İstanbul Mebusları Ali Rıza (Bebe) ve Ahmet Hamdi (Denizmen) Beyler tarafından verilen yasa önerisinin gerekçesinde,

- Kabotaj hakkının ulusal bayrağa verilmesinden sonra, geniş kıyıların ulaşım gereksinimi amacıyla bazı girişimcilerin gemi alımına giriştiklerine,

- Gemi alımında yükümlülük olan tonaj başına 375 kuruş tutarındaki gümrük resminin gemi başına %20 finansal yük fazlası getirdiğine,
- Yeteri derecede sorunu olan denizcilik sektörünün, ceza ödemek yerine özendirilmesi gerektiğine, işaret edilmektedir.³⁴

Yasa taslağını inceleyen Maliye Encümeni, bağışıklığın yalnız buharlı gemiler için ve 6 yıl süreyle olması nedeniyle olumlu görüş bildirmiştir. Bununla birlikte, kabotaj hakkının, yalnız ulusal deniz ticaretini geliştirme işlevine dikkat çekerek, bu hakkı kötü niyet ve şüpheli işlemlerle elde etmeye çalışanlara, hak mahrumiyeti, hatta gemilerin “*müsadere*”sini içeren hükümlerin eklenmesi gerektiğini ifade etmiştir.³⁵

Oldukça tartışmalı geçen yasa görüşmelerinde, Gümüşhane Mebusu Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey, bağışıklığın kısıtlı süresine karşı çıkmış, yasayı hazırlayan Ali Rıza (Bebe) Bey, bu kısıtlamanın gemi inşa sektörünün gelişebilmesi için konulduğunu söylemiştir. Ayrıca, Şükrü (Saraçoğlu) Bey, sürenin ekonomik kriz beklentisi nedeniyle kısa tutulduğunu, ileride daha ayrıntılı bir özendirme programı yapılabileceğini eklemiştir. Önerinin, satın alınmış ve işletilmekte olup da, gümrük resmini ödemiş olan gemiler için getirilecek bağışıklık hükmünü içeren ikinci maddesi, Bozok Mebusu Süleyman Sırrı (İçöz) Bey tarafından “*menfaat maddesi*” olarak nitelendirilmiştir. Öneriyi hazırlayan İstanbul Mebusu Ali Rıza (Bebe), Dersim Mebusu Feridun Fikri (Düşünel), İzmir Mebusu Şükrü (Saracoğlu) Beyler tarafından savunulmasına rağmen, Aksaray Mebusu Besim (Atalay), Bozok Mebusu Süleyman Sırrı (İçöz) ve Karesi Mebusu Ahmet Süreyya (Evren) Beylerin,

³⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:6, I:103, c:2, s. 146.

³⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:6, I:103, c:2, s. 147.

“*suiistimalâtı mucip olacak*” ve “*adalet ve müsavâtı teminen*” gerekçeli önergeleriyle reddedilmiştir.³⁶

Görüşmelerde, Türkiye Cumhuriyeti uyrukluğunun sınırları belirlenmiş, motorlu gemiler için de bağışıklık istenmiş, fakat asıl tartışma “*müsadere*” hükmü hakkında yapılmıştır. Maddenin, “*kabotaj hakkından istifade maksadiyle muvazaalı olarak Millî Bayrak altına girmiş olduğu anlaşılan sefain Hükümet tarafından müsadere edilir*” şeklindeki metninde, öncelikle “*muvazaa*”[danışıklı döğüş] kelimesine karşı çıkmıştır. Gelibolu Mebusu Celal Nuri (İleri) Bey’in Osmanlı uygulamasında gemi sahipliğini belirleyen “*Senedi Hakani*” belgesini örnek vermesi üzerine İktisat Vekili Hasan (Saka) Bey, kabotaj hakkı henüz alındığından, Türk Bayraklı gemilerin kayıt altına alınması konusunda çalışma halinde olduklarını belirtmiş ve “*muvazaa*”nın ne olduğuna ve nasıl engellenebileceğine ilişkin düzenlemeler için yetki istemiştir. “*Muvazaa*”nın ancak mahkeme tarafından belirlenmesi hükme eklendikten sonra, madde kabul edilmiştir.³⁷

Yine, önerinin “*Hükümet vaziyetleri şüpheli görülen sefaini kabotaj hakkından mahrum eder*” sözlerini içeren maddesindeki “*şüphe*” ve “*mahrumiyet*” kelimeleri ile bu konuda hükümete verilecek yetkiye Gelibolu Mebusu Celal Nuri (İleri) ve Dersim Mebusu Feridun Fikri (Düşünsel) Beyler karşı çıkmıştır. En ince ayrıntılarına kadar tartışılan yasanın bu maddesi önerideki metinle TBMM Genel Kurulu’ndan geçmiş ve “*Türkler ve Türk şirketleri tarafından işтира olunan buharlı sefainin gümrük resminden istisnasına dair kanun*” 20 Şubat 1924 tarihinde kabul edilmiştir.³⁸

³⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:6, I:103, c:2, s. 147-153.

³⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:6, I:103, c:2, s. 149-155.

³⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:6, I:103, c:2, s. 155-159.

Yasanın birinci maddesine göre, işletmelere zaman sınırlı gümrük resmi bağışıklığı tanınması öngörülmüş olup, yasanın süresi 1930 yılının sonu olarak belirlenmiştir. İkinci maddesinde ise, yasa yayımlanana kadar satın alımı gerçekleştiren buharlı gemilere gümrük resmi bağışıklığı hakkı tanınmıştır. Ancak, üçüncü maddede kabotaj hakkından yararlanma amacıyla tartışmalı olarak Türk Bayrağı çeken gemilerin müsadere edileceği hükme bağlanmıştır. Yasanın dördüncü maddesinde, şüpheli görülen deniz araçlarının kabotaj hakkından mahrum edileceği kaydedilmektedir. Nitekim yasanın uygulanmasında, limanlarda bulunan deniz araçları izlenmiş ve bunlardan şüpheli görülenlerin çalışmalarına son verilmiştir. [EK 6]³⁹ Yasanın birinci maddesi gereği 1930 yılında sona eren bağışıklık süresi 8 Haziran 1930 tarihli tek maddelik bir yasa ile 1935 yılına kadar tekrar uzatılmıştır.⁴⁰

Türk Bayraklı deniz ticaret filosunun modernleştirilmesi amacıyla yapılan gümrük vergisi bağışıklığı amacına ulaşmış, aşağıdaki Tablo 2’de görüldüğü gibi, 1925 yılından itibaren Türk Bayraklı filolardaki çoğu eski olan yelkenliler seferden alıkonulmaya başlamıştır. 1925 yılında oldukça büyük bir artış gösteren buharlı gemi sayısının tonaj kapasitesi 5.882.728 tondan, 9.716.820 tona çıkmıştır. Artış, 1926 yılında aynı düzeyde süregelmiştir. 1927 verilerinde buharlı gemi sayısı 23.917 olarak görülmesine rağmen tonaj kapasitesinin 10.439.424 ton olduğu görülmekte olup, 1928 yılında 12.392.479 tona ulaşmıştır. 1927 yılında olduğu gibi 1929 yılında da gemi sayısında azalma saptanmasına rağmen, tonaj kapasitesi 12.758.844 ton

³⁹ İzmir limanındaki Fransız uyruklu şatın kabotaj hakkı mahrumiyeti hk. 15 Şubat 1925 tarih ve 1533 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 12, Dosya:76, Belge:3.

⁴⁰ 20 Şubat 1924 tarih ve 418 sayılı yasa metni için bkz. **Düştur 3. Tertip C. 5**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 300, sürenin uzatılması hakkında 8 Haziran 1930 tarih ve 1699 sayılı yasa için bkz. **Düştur 3. Tertip C. 11**, Ankara: Başvekalet Müdevvenat Matbaası, 1930, s. 1795.

olmuştur.⁴¹ Verilerden anlaşılacağı gibi, buharlı gemi satın alımı özendirme yalnız yelkenli gemilerin seferden alıkonulmasına değil, aynı zamanda filonun yenilenmesi ve tonaj kapasitesinin artırılmasına yaramıştır.

**Tablo 2: Türk Limanlarına Giriş Yapan Türk Bayraklı Gemiler
(1924-1929)**

Yıllar	Buharlı		Yelkenli	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
1924	20.361	5.882.728	40.996	366.097
1925	31.508	9.716.820	43.633	353.603
1926	30.812	9.922.189	36.162	315.256
1927	23.917	10.439.424	33.992	300.074
1928	38.583	12.392.479	27.216	588.072
1929	31.587	12.753.844	25.560	356.071

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Üçüncü Cilt 1930**, İstanbul:Ahmet İhsan Matbaası Limited, 1930, s. 397- 403.

5. Deniz Ticaret Odası'nın Kuruluşu

Sektördeki tüm özendirme ve iyileştirmelerle birlikte, TBMM'nin 24 Mart 1924 Salı günü yapılan oturumunda denizcilik sektörünün geliştirilmesi yine gündemdedir. Bahriye Bütçesi görüşmelerinde söz alan İstanbul Mebusu Hamdi (Denizmen) Bey, Türkiye sınırlarının dörtte üçünün denizlerden oluşmasına rağmen denizciliğin yeteri derecede gelişmediğinden, oysa ki savaş hezimetinde mali

⁴¹ T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Üçüncü Cilt 1930**, s. 403. Buharlı gemi alımı, Osmanlı ticari denizciliğini oluşturma çabaları çerçevesinde başlamıştır. 1888-1897 yılları arası sayısal verilere göz atıldığında, Osmanlı limanlarına giriş yapan Osmanlı Bayraklı gemiler, 1888 yılında, toplam 711.882 tonaj kapasitesinde ve 1.548 tanedir. 1897 yılında gemi adedi 3.047'ye, tonaj kapasitesi ise, 1.480.886'ya ulaşmıştır. Ancak yelkenli gemi sayısında ve kapasitesinde herhangi bir düşme görülmemekte, veriler aynı düzeyde seyretmektedir. **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897**, s. 277. Kıyaslama açısından, dünyanın sayılı limanlarından Rotterdam verilerine bakıldığında ise, 1915'de 3.760, 1920'de, 5.992 adet geminin girdiği limanda, 1925 yılında 11.124 gemi yükleme/boşaltma yapmış görülmektedir. **Port of Rotterdam Arrival of Sea-Going Vessels Time Series** (çevrimiçi) <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Pages/sea-vessels.aspx>, 27 Şubat 2014.

sıkıntılar ve muhacir iskânı sorunları yaşayan komşu ülkelerin ticari filo ve donanmalarını geliştirmekte olduklarından yakınmalarına karşın, Gümüşhane Mebusu Zeki (Kadirbeyoğlu) Bey “*yani Yunanistan yapıyor*” yanıtını vermiştir.⁴²

TBMM’nin, Türkiye denizciliği hakkındaki böylesine ilgisi dolayısıyla, Ticaret Vekâleti tarafından, denizcilik sektörünün ilerleme ve gelişmesinde devletle işbirliği yapmak üzere deniz ticaret odası oluşturulması ve görev tanımı hakkında bir yönetmelik hazırlanıp, 19 Ekim 1924 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti’ne sunulmuştur. Aynı tarihli yönetmelikte, İstanbul merkezli bir deniz ticaret odasının kurulması ve ayrıca İstanbul’dan başka ticaret ve sanayi odası bulunan her limanda şubeler oluşturulması öngörülmüştür.⁴³

Yönetmeliğe göre, odanın yönetim kurulu deniz ticareti ile uğraşan on iki kişiden oluşacaktır. On altıncı maddede, buharlı, motorlu ve yelkenli gemi ve mavnâ sahipleri, gemi acenteleri, liman hizmetleri yapanlar ve bunların temsilcileri “*ticareti bahriye erbabı*” olarak belirlenmiştir. Oda, bu kuruluşların sicillerini tutmakla görevlendirilmekle birlikte, yönetmeliğin on dördüncü maddesine göre, denizciliğin geliştirilme ve ilerlemesi için hükümetle sürekli görüş alışverişinde bulunmak odanın en önemli görevidir.

“*Ticareti Bahriye Odası*”nın diğer önemli işlevi ise:

- Deniz ticaretini ilgilendiren yasa, yönetmelik ve ayrıcalıkların düzenlenmesinde,
- Limanları inşaat, yapılandırma ve iç hizmetlerinde,
- Nehir ve göllerde taşımacılık yapılmasında,

⁴² **TBMM Gizli Celse Zabıtları C.4**, 2.b., Ankara: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 1985, D:II, İ:21, s. 390-409.

⁴³ 19 Ekim 1924 tarih ve 994 sayılı kararname için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 5**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 662-666.

- Deniz ticaret filosu için kaptan ve makinist yetiştirmek amacıyla eğitim kurumu açılmasında,
- Denizlerde ve limanlarda, denizciliğe ilişkin gerekli önlemlerin alınmasında hükümetle iş birliği yapmaktır.

6. Kabotaj Yasası'nın Kabulü ve Getirdiği Düzenlemeler

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'de denizcilik sektörüne olan ilginin artışı ve Lozan Ticaret Sözleşmesi'ne ek olarak sağlanan mutabakat gereği Türkiye limanları arasında iki yıl süreyle kabotaj hakkı bulunan yabancı uyruklu gemi işletmelerinin Türkiye karasularındaki ticari çalışmalarının sonlandırılması dolayısıyla kabotaj hakkının yasal düzenlemesi ivedilikle gündeme gelmiştir.

Kısaca Kabotaj Kanunu olarak bilinen, "*Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcra-yı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun*"u'nun gerekçesine göre, bu yasanın oluşturacağı temel hukuk Lozan Antlaşması'na ekli Ticaret Sözleşmesi'nin dokuzuncu maddesi hükmünce düzenlenmiş olsa da, diğer devletlerde örnekleri görüldüğü gibi, özel bir yasal düzenlemeye gereksinim görülmüştür. Ayrıca, Lozan Ticaret Sözleşmesi'ne ekli mektuplarla Türkiye karasularında taşımacılık yapabilme ayrıcalığına sahip olan şirketlerin Türkiye'deki çalışma sürelerinin 1926 yılının Temmuz Ayı'nın başında biteceği Ticaret Komisyonu'nun meclise sunduğu mazbatada bildirilmektedir.⁴⁴

Hükümetin hazırladığı metnin, Ticaret Komisyonu'nda içeriğine dokunulmadığı yalnız ifade olarak değiştirildiği yasa tasarısı, 19 Nisan 1926 tarihinde TBMM gündemine alınmış ve Ticaret Vekili Ali (Cenani) Bey tarafından "*müstacelen*" görüşülmesine ilişkin önerisi kabul edilerek yasanın maddelerinin görüşülmesi başlamıştır. Görüşmelerde Antalya Milletvekili Rasih (Kaplan) Bey

⁴⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:24, I:87, [s.y.].

tarafından kabotaj hakkını kullanabilecek sayıda Türkiye bandıralı deniz aracının olup olmadığı sorulmuştur. Ali (Cenani) Bey, yeni 2 gemi satın alındığını, 2 gemi alımı için de görüşmelerde bulunulduğunu ifade etmiştir.

Ali Bey'in "*ümid ediyoruzki, bu kanunun Türklere bahş ve Türklerin hakkı olarak tespit etmiş olduğu nakliyatı bahriyeyi gerek Seyri-Sefain idaresi ve gerek diğer Türk merakibi bahriyesi sahipleri ifa edebilecektir*" ifadesi, oturumu yöneten İsmet Bey'in "*başka mütalâa yoktur efendim*" sözleriyle kesilerek, yasanın birinci maddesinin genel kurula okutulması başlamıştır. Başka söz alan olmadığından yasa kabul edilmiştir.⁴⁵

29 Nisan 1926 tarih ve 359 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe giren 815 sayılı yasanın birinci maddesinde, Türkiye kıyılarının "*bir noktadan diğerine*" yapılan ve yapılacak olan tüm taşımacılık çalışmaları ve tüm liman hizmetlerinin, Türkiye Cumhuriyeti uyruklu kişi ve kuruluşlar tarafından, Türkiye bandıralı araçlarla yapılacağı hükme bağlanmıştır.

Yabancı bayraklı gemilerin Türk limanlarına girişinin ise, ancak yabancı ülkelerden getirdiği yük ve yolcuların Türk limanlarına tahliyesi ve yurt dışına gidecek yük ve yolcuların Türk Limanlarından yükleme ile söz konusu olduğu kaydedilmektedir. İkinci maddeye göre, Türkiye'nin karasuları, tüm nehirler, göller, Marmara Havzası, Boğazlar ayrıntılı olarak verilerek, tüm karasularının içerdiği körfez, liman ve koylardaki tüm deniz araçlarının Türkiye Cumhuriyeti bayrağını taşıması gerekmektedir.⁴⁶

⁴⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:24, I:87, c:3, s. 145-146.

⁴⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:24, I:87, c:3, s. 145-146, [s.y.], Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin birinci maddesi İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Havzası'nda seyrüsefer serbestisini öngörmektedir. Ancak sözleşmenin, kuralları içeren bölümünde barış zamanı ticaret gemilerinin

Üçüncü madde, Türkiye karasularında balıkçılık, süngercilik, inci ve mercan arayıcılığı, kum ve çakıl toplama işleri, gemi kurtarma, dalgıçlık, kılavuzluk yapacaklar ile ikinci maddede söz edilen deniz araçlarının personelinin de Türkiye Cumhuriyeti uyruklu olması gereğini düzenlemiştir.

Ancak, İktisat Vekâleti'nin 22 Şubat 1931 tarihli talebi üzerine, üçüncü madde TBMM'de tekrar görüşülmüştür. 8 Mart 1931 tarih ve 1742 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan metne göre, yalnız ücret karşılığı olarak ve eğitim kurumlarında hiçbir katılım payı olmaması koşuluyla denizcilik eğitimi vermek üzere yabancı uyruklu öğretmen ve uzman çalıştırmanın üçüncü madde hükmünü bozmadığı belirlenmiştir. Bu yoruma dayanarak Van Gölü İşletmesi'nde Macar bir uzmanın çalışmasına karar verilmiştir.

Dördüncü maddeye göre, gerekirse hiçbir hak elde etmeme ve geçici olma koşuluyla Türk karasularında yabancı bayraklı kurtarma gemileri kullanılması, Türk bayraklı kurtarma gemilerinde yabancı uzman ve mürettebat çalıştırılması, Hükümetin iznine bağlıdır. Türkiye'nin "*tahlisiye*" konusundaki yetersizliği bu maddeye gerekçe olarak gösterilmiştir.

Yasayı hiçe sayma karşısında beşinci maddede belirtilen ticaretten men, hapis ve para cezaları dışında, kabotaj hakkından asla ödün verilmemesi konusunda hassas davranılmıştır. Öyle ki, İstanbul Limanı sahasındaki gümrük antreposunun teknik inşaatını yapacak olan Ford Motor Company ile imzalanacak sözleşme, çalışma yabancı şirket tarafından liman içinde yapılacağından Kabotaj Yasası'na aykırı

geçişinin Türk Hükümeti tarafından kendilerine ayrıcalık tanınmış olan kurumlarının haklarını zedelememe koşulu getirmiştir. Soysal, **a.g.e.**, 149-150.

olduğu düşüncesiyle durdurulmuş, Hükümet kararıyla Maliye Vekâleti yetkili kılınarak sözleşme, yasaya uygun hale getirilmiştir.⁴⁷

Tablo 3: Türk Limanlarında Yükleme/Boşaltma Yapan

Türk Bayraklı Gemiler (1924-1930)

<u>Yıllar</u>	<u>Sayı</u>	<u>Tonaj</u>	<u>%</u>
1924	61.348	6.248.825	42,68
1925	75.141	10.070.423	44,57
1926	66.974	10.237.445	41,21
1927	53.911	9.225.810	45,27
1928	65.799	12.980.551	52,95
1929	57.147	13.110.615	52,15
1930	63.554	14.108.217	53,23

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Üçüncü Cilt 1930**, İstanbul:Ahmet İhsan Matbaası Limited, 1930, s. 397- 403, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Dördüncü Cilt 1930/1931**, İstanbul:Hüsni Tabiat Matbaası, 1931, s. 383-390.

Kabotaj Yasası'nın yürürlüğe girmesinden itibaren Türkiye limanlarında ticari çalışma yapan yabancı bayraklı gemiler, ancak yurt dışı bağlantılı yük ve yolcu taşınması yapan deniz araçları olmuştur. Gerek bu nedenle, gerekse deniz taşımacılık sektörüne tanınan özendirme ve iyileştirmelerin de katkısıyla kamu ve özel sektör

⁴⁷ 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı yasa metni için bkz. **Düster 3. Tertip C. 7**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1944, s. 759-760. "Ticaret Bahriye Kanununun birinci ve Kabotaj Kanununun ikinci maddesinin muhtacı tefsir olmadığı hakkında Heyeti Umumiye Kararı" için bkz. **Düster 3. Tertip C. 9**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 114-115. Üçüncü maddenin tefsiri için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:III, C:26, I:32, s. 17-18, **Düster 3. Tertip C. 12**, Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1931, s. 175. Van Gölü İşletmesi'nde Macaristan uyruklu Danyal Gamboş'un makinist olarak çalıştırılması hakkında 21 Şubat 1934 tarih ve 1652 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.2**, Klasör 42, Dosya:9, Belge:5. Hükümetin, Ford Motor Co. ile imzalayacağı sözleşmenin kabotaj yasasına uydurulması hk. 25 Kasım 1928 tarih ve 7362 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.2**, Klasör 1, Dosya:5, Belge:12 ayrıca, Ford Motor Co. İstanbul Limanı Antrepo İnşaatı için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 29, Dosya:40, Belge:15.

filolarının genişletilmesinden dolayı, 1926 yılından itibaren Türkiye limanlarında yükleme/boşaltma yapan Türk Bayraklı gemilerin oranında artış eğilimi başlamıştır. (Tablo 3) Ancak Kabotaj Yasası'nın birinci maddesi uyarınca Türkiye'de kabotaj hakkı sona eren yabancı bayraklı gemilerin Türkiye limanlarından çekilmesiyle, 1927 yılı Türk Bayraklı gemi oranındaki artışın, gemi sayısı ve tonajında düşüşe rağmen gerçekleşmiş olduğu görülmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kabotaj hakkını tümüyle eline almasından sonra deniz ticaretindeki ilerleme ve gelişmeler karşısında Osmanlı'dan kalma ticaret yasası yetersiz kalmıştır. Hukuk reformu çerçevesinde, Alman Ticaret Kanunu çevrilerek hazırlanan 1440 sayılı Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti hükümlerini içeren "*ikinci kitabı*" 13 Mayıs 1929 tarihinde kabul edilmiş, 20 Mayıs 1929 tarih ve 1197 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak, 1484. maddesine göre 21 Kasım 1929 tarihinde yürürlüğe girmiş ve 1957 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Yasanın, "*bayrak*" ile ilgili hükümlerini içeren 1459. maddesinde yalnız Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının sahip olduğu gemilerin Türk gemisi olduğu ve her Türk gemisinin Türk Bayrağı çekeceği, yabancıların Türk bayraklı gemi sahibi veya ortağı olamayacağı belirtilmiştir. 1460. maddesi ise, gemide payı olan kişi veya kuruluşun vatandaşlık hakkını yitirmesi veya geminin sahipliğinin değiştirilmesi ile ilgilidir. Böyle bir durumda, geminin bir yıl süreyle Türk bayrağını taşıyabileceği hükme bağlanmıştır. Koşul olarak, diğer pay sahiplerinin 6 ay içerisinde yabancı payı, Türk vatandaşlarına bırakılacak şekilde açık artırmaya sunmaları gerekmektedir.⁴⁸

⁴⁸ **Düster 3. Tertip C. 10**, Ankara: Başvekalet Matbaası, 1934, s. 898-1000, Çetingil, Kender, **a.g.e.**, s. 2-3.

B. TÜRKİYE KARASULARINDA TAŞIMACILIK YAPAN DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

Lozan Antlaşması'nda belirlenen sınırlara göre Türkiye Cumhuriyeti, üç tarafı denizlerle çevrili bir coğrafyada konuşlanmış, 8.272 kilometre uzunluğunda ve önemli doğal limanların bulunduğu kıyılara sahip olmuştur. Sınırlar içerisinde bulunan nehirler taşımacılık yapılmasına elverişli değilse de, beş büyük göl üzerinde bu olanaktan yararlanılabilmektedir. Politik ve ekonomik bağımsızlığını elde etmiş olan Türkiye'nin elindeki jeo-ekonomik varlığı değerlendirmesi de doğal olarak kaçınılmazdır.

1. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Miras Kalan Denizcilik İşletmeleri

Bir yenilenme ve çağdaşlaşma anlayışı olan Cumhuriyet, sosyal alanda tümüyle kurumsal değişime giderken, ekonomik alanda ise, seçtiği yollardan biri kendisine miras kalan varlıkları değerlendirmek olmuş ve ilk etapta elindeki kurumları geliştirmeyi amaçlamıştır. Ancak, geniş bir coğrafyaya yayılmasına rağmen denizcilik sektöründe bir varlık gösterememiş olan Osmanlı Devleti'nin zorlukla yakalayabildiği 130.000 tonluk filo kapasitesi, savaşlar sırasında 63 geminin batmasıyla Cumhuriyet'e 35.000 ton olarak miras kalmıştır.⁴⁹ Ticaret Vekâleti tarafından Hükümet'e sunulan rapordaki verilerde ise, 25 Haziran 1924 tarihi itibariyle Türk ticaret filosunda 99 parça gemi bulunmakta olup, toplam tonajı 57.823 olarak belirtilmiştir.⁵⁰ Büyük bir kısmı devlet tarafından işletilen filonun, Osmanlı bayrağı çeken ilk buharlı gemiden itibaren kurumsallaşması dolayısıyla, Cumhuriyet, başlangıcından itibaren üç önemli armatör şirkete sahip olmuştur.

⁴⁹ **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, Hazırlayan: Memduh Yaşa, İstanbul: Apa Ofset Basımevi, 1980, s. 270, s.276.

⁵⁰ Ticaret Vekâleti'nin 25 Haziran 1924 tarih ve 2273 sayılı raporu için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:31, Belge:20.

a. Seyr-i Sefain İdaresi

1844 yılında temeli atılan işletme, ismi birkaç kez değiştirildikten sonra, 28 Ağustos 1910 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. 1911 yılından itibaren başlayan savaşlar döneminde işletme fazla bir ticari etkinlik gösterememiş, verimlilikten uzak kalmıştır. Savaşlar döneminde şirketin gemileri askeri amaçla kullanılmış, Milli Mücadele döneminin başlangıcındaki kilit görevlerden biri de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gemilerinden Bandırma tarafından üstlenilmiştir. 1878 yılında İngiltere’de inşa edilen gemi, 1894 yılında İdare-i Mahsusa filosuna katılmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Harbiye Nezâreti emrinde asker ve malzeme taşımakta kullanılmıştır. 28 Mayıs 1915 tarihinde Silivri açıklarında İngiliz güçleri tarafından batırılan gemi, onarılıp yüzdürülerek tekrar sefere konulmuştur.

Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın 9. Ordu Müfettişliği’ne atanması ve görevli olduğu bölgeye deniz yoluyla ulaşımı söz konusu olunca, Gazi Mustafa Kemal Paşa ve beraberindeki görevliler için, Askeri Sevkiyat Müdürü Sadullah (Güney) Bey tarafından İstanbul/Samsun seferine hazırlanmıştır. İngiliz güçlerinin gemiye el koyma veya batırma tehdidi altında 16 Mayıs 1919 tarihinde başlayan sefer, 19 Mayıs 1919 tarihinde sona ermiştir. Yine, bu seferden kısa bir süre önce 15. Kolordu Komutanı Kazım Karabekir Paşa, görev yeri Erzurum’a ulaşmak üzere, idareye ait Gülcemal ile İstanbul/Trabzon seferini yapmıştır.⁵¹ İşletme, Anadolu hareketine yapılan yardımlar dolayısıyla İstanbul’un işgalinden sonra İtilaf Devletleri’nin dikkatini çekmiş, 18 Mayıs 1922 – 12 Ekim 1922 tarihleri arasında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gemilerinin yük ve yolcu taşımaları İşgal Komutanlığı tarafından yasaklanmıştır.⁵² Tüm ulusun el birliğiyle yapılan Milli Mücadele sona erdiğinde, 6

⁵¹ Hergüner, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, s. 250-251.

⁵² Nuri, **a.g.e.**, s. 136.

Ekim 1923 tarihinde İstanbul'a gelen ordu, yine bir Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gemisi olan Gülnihal ile şehrin Asya tarafından Avrupa yakasına taşınmıştır.⁵³

Milli Mücadele sona erdirilip barış sürecine girildiğinde, 23 Ocak 1923 tarihinde kabul edilen ve Mart 1923'den itibaren yürürlükte olacak yönetmelik ile Seyr-i Sefain İdaresi'nin yeni unvan ve yönetim şekli belirlenmişti.⁵⁴ Yönetmelik hükümleri gereğince Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin adı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirilmiştir. İdare, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlı özerk bir kuruluş olup, bir genel müdür ve yönetim kurulu tarafından yönetilmesi kararlaştırılmıştır. Yönetim kurulu, yedi üyeden oluşmaktadır. İstanbul Ticaret Odası tarafından deniz ticaretinde uzman olanlar arasından gösterilecek altı aday içerisinde İcra Vekilleri Heyeti tarafından üç üye seçilecek, biri denizcilik uzmanı olmak üzere iki üye Müdafaa-i Milliye Vekâleti, birer tane İktisat ve Maliye Vekâletleri tarafından atanacaktır. Bu yönetmeliğin altıncı maddesine göre, genel müdür ile yönetim kurulunun görev ve sorumlulukları ile idarenin işletme yönetimi için İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylanmış özel bir yönetmelik düzenlenecektir.

Ancak Seyr-i Sefain İdaresi, çalışma şekli İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylanıncaya kadar, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin 26 Nisan 1923 tarihinde belirlediği ve 23 Mart 1923 tarihli yönetmelikteki hükümleri içeren esaslar çerçevesinde çalıştırılmaya başlamıştır.⁵⁵ İşletme, 20 Mart 1924 tarih ve 446 sayılı Bütçe Kanunu'nun altıncı maddesi gereği Ticaret Vekâleti'ne bağlanmıştır.⁵⁶ İcra Vekilleri heyeti tarafından onaylanmış özel yönetmelik çıkarılmadan 4 Nisan 1925

⁵³ **A.g.e.**, s. 253.

⁵⁴ 23 Ocak 1923 tarih ve 2195 sayılı talimatname için bkz. **Düştur 3. Tertip C. 3**, İstanbul: Milliyet Matbaası, 1929, s. 194-195.

⁵⁵ Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin işletme genel müdürlüğüne gönderdiği 26 Nisan 1923 tarih ve 2413 sayılı yazı ve eki için bkz. Nuri, **a.g.e.**, s. 152-155.

⁵⁶ **Düştur 3. Tertip C. 5**, Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 362-363.

tarhinde ıkarılan “*Seyrisefain Müdiriyeti Umumiyesinin sureti idaresine dair kanun*” kabul edilmiştir.⁵⁷

Yasanın ilk maddesine göre, Seyr-i Sefain İdaresi'nin yönetim kurulu, doğal ye olan genel müdürle birlikte yedi üyeden oluşmaktadır. Bunlardan dördü Ticaret Vekâleti tarafından belirlenmektedir. Bu yasada, Bakanlar Kurulu'nun konunun uzmanları arasından atayacağı iki ye için “*vapur sahibi ve vapur idareleriyle alâkadar olmaması*” koşulu getirilmektedir. Sekiz maddeden oluşan yasanın ikinci maddesinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi yönetim kurulunun görev ve sorumlulukları belirlenmiştir. İşletmenin yıllık bütçesi, kadrolarının ve acentelerinin seçimi, bakanlık ve genel müdürlük tarafından getirilecek her türlü önerinin değerlendirilmesi, 3.000 liradan fazla tamirat ve satın alma ile 500 liradan fazla satışlar için denetim, 100 liradan fazla ikramiye için karar yetkileri yönetim kuruluna verilmiştir. nc maddede yönetim kurulu üyelerinin ücretleri belirlenmiştir. Dördüncü maddeye göre, işletme harcamalarının tümüne Divan-ı Muhasebat'tan istisna getirilerek işletmenin mali özerkliği vurgulanmıştır. Yasanın diğer maddeleriyle Ticaret Vekâleti, işletme yönetimi üzerinde tümüyle yetkili kılınmıştır.⁵⁸

İşletmenin yönetimine ilişkin yönetmelik ise Bakanlar Kurulu tarafından 10 Nisan 1925 tarihinde onaylanarak 10 Mayıs 1925 tarihli kararname ile yürürlüğe girmiştir.⁵⁹ Yönetmeliğin ilk maddesinde yönetim kurulunun şekli, ikinci maddesinde seçilme koşulları bulunmaktadır. İşletmenin yedi üyeli yönetim

⁵⁷4 Nisan 1925 tarih ve 597 sayılı yasa için bkz. **Dstr 3. Tertip C. 6**, Ankara: Başvekalet Matbaası, 1934, s.186-187. Nuri, **a.g.e.**, s. 157-158.

⁵⁸ **Dstr 3. Tertip C. 6**, s. 186-187.

⁵⁹ 10 Mayıs 1925 tarih ve 1897 sayılı kararname için bkz. **Dstr 3. Tertip C. 6**, s. 692-695, Nuri **a.g.e.**, s. 157-162.

kurulunun dört üyesi Ticaret Vekâleti tarafından belirlenecek olup, üyelerin gemi sahibi veya gemi ile ilgilerinin bulunmaması koşulu getirilmiştir. 4 Nisan 1925 tarihli yasaya uygun olarak yönetmeliğin üçüncü maddesinde yönetim kurulunun görevleri sıralanmaktadır. Burada, yasanın yönetim kuruluna verdiği yukarıda da belirtilen tüm görevlerin sırasıyla kaydedilmesinden başka, yönetim kuruluna gerekli görüldüğü durumlarda sefer hattı açma veya kapama, navlun belirleme görevleri de verilmiştir. Ancak yönetim kurulu üyeleri, “*münferiden*” işletme yönetimine müdahaleden men edilmiştir. Yönetmeliğin bu şeklinde, borçlanma, satın alma ve sipariş denetimi Ticaret Vekâleti’ne verilmiştir. Ancak, 22 Nisan 1925 tarih ve 661 sayılı Müzayede, Münakasa ve İhale Kanunu’na göre, işletme, yapacağı her türlü satın alma, sipariş verme, kiralama, borçlanma, yurt dışında inşa ve tamir işlemleri için açık artırma ve eksilme yapabilme yetkisine sahip olarak görülmektedir. Ticaret Vekâleti, 16 Eylül 1925 tarihinde, bu çelişkiye dikkat çeken bir başvuru yapmış ve 30 Eylül 1925 tarihinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi yönetmeliği son şeklini almıştır.⁶⁰ İdare’ye genel müdür olarak, İdare’de yöneticilik deneyimi bulunan Sadullah (Güney) Bey atanmıştır.⁶¹

1926 yılında, belgelere dayanarak İşletme’nin tarihçesini yazarak yayımlayan Abdülehat Nuri Bey⁶², bu dönemden ve İşletme’nin başarılı genel müdürü Sadullah (Güney) Bey’den övgü ile söz etmektedir. Sadullah (Güney) Bey, İdare’nin özlük işlerini, muhasebeden ayırmış ve “*muamelat-ı zatiye şubesi*”ni oluşturmuştur. Bu

⁶⁰ 30 Eylül 1925 tarih ve 2587 sayılı kararname için bkz. **Düster 3. Tertip C. 6**, s. 799.

⁶¹ Nuri, **a.g.e.**, s. 147-148, Hergüner, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, s. 257.

⁶² Abdülehad Nuri Bey (?-1927) Sinop’un Boyabat ilçesinde doğmuş olup, Yusuf Kemal Tengirşenk’in kardeşidir. Eser Tutel, **Seyr-i Sefain**, 3.b., İstanbul: İletişim Yayınları, 2006, s. 19. Abdülehad Nuri Bey, Bahriye ve Seyr-i Sefain İdaresi’nin arşivinde 1873 yılından öncesine ulaşamadığından yakınmaktadır. Kendi eserinde de Abdülehad Nuri Bey’in yazdığı kitaptan oldukça yararlanan Tutel, bilgi yetersizliğini “*çok acı ve düşündürücü*” bulmaktadır. **A.g.e.**, s.19.

atılım aşamasında, personel politikasında iyileştirme ve performans yönetimi göz önüne alınarak, Abdülehad Nuri Bey'in tabiriyle, "*lâyıkıyla bir bardak su verebilecek bir Müslim garsonun bulunmadığı*" ülkede kamarotlar ve hizmet memurları yetiştirilmeye başlamıştır. Nitekim 27 Aralık 1926 tarihinde, TBMM'de yapılan kurum bütçesi görüşmelerinde Türk uyruklu mürettebat övülmekte ve ücretlerinin düşük olduğundan yakınılmaktadır. Ayrıca, Sadullah (Güney) Bey tarafından, modern denizciliğin gereği olan işletme emirleri, konşimento gibi ulaştırma belgelerinin basımı sağlanmıştır. İşletmede bir poliklinik oluşturulmuş, büyük gemilere ve tamirhaneye birer doktor, küçük gemilere sağlık memuru atanmıştır.⁶³

Bir yandan işletme kendi içerisinde atılımlarını sürdürürken, diğer yandan Kabotaj Yasası'nın kabul edilmesiyle Türkiye karasularında taşımacılık yapan yabancı işletmelerin çalışmalarının sona erdirilmesi, şirkete olumlu olarak yansımıştır. Dolayısıyla yasa, İşletme'de büyük bir sevinçle karşılanmış, 1 Temmuz 1926 tarihinde Genel Müdür Sadullah (Güney) Bey tarafından, personele yönelik bir kutlama mesajı yayımlanmıştır. Mesajda, Türk gemilerinin 650 yıldan beri elde edemediği hakka sahip olduğundan, bundan böyle Türk sahillerinde her türlü taşımacılığın sorumluluğunda olduklarından ve bu görevde en büyük payın Seyr-i Sefain gemicilerinin olacağından söz edilmektedir.⁶⁴

⁶³Nuri, **a.g.e.**, s.147-152, s. 162, s. 168-170, s.174-179, 1926-1927 Devlet Salnamesi'nde Muamelat-ı Zatiye Müdürü Ahmet Hilmi Bey, Muhasebe Müdürü Edhem Bey olarak görülmektedir. **1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 416, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:28, I:19, s. 183-191.

⁶⁴ Nuri, **a.g.e.**, s. 181-182.

i. Filo Kapasitesi

Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Bey'in, personelini harekete geçirmek adına olumlu yönlendirmelerine rağmen, İşletme'nin adının Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirildiği 1923 yılının Mart Ayı'nda sefere koyabileceği gemilerin sayısı 34'den ibaret olup, filo kapasitesi 26.630 grostonilato⁶⁵ olarak görülmektedir.⁶⁶ Ticaret Vekâleti'nin yaptığı araştırmaya göre, Marmara Havzası'nda çalıştırılmak üzere 11 adet toplam 5.600 ton, Karadeniz için 13 adet toplam 22.700 ton, Akdeniz için de 13 adet toplam 18.000 ton kapasitesinde deniz aracına gereksinim bulunmaktadır.⁶⁷

Gemi satın alınması için, 600.000 lira tutarındaki gereksinim Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati (Uğural) Bey'in önerisiyle, 3 Aralık 1923 tarihinde TBMM gündemine alınmıştır. Başvekil İsmet (İnönü) Bey imzasıyla sunulan yasanın gerekçesi, *“nakliyatı bahriyenin memleketimiz için haiz olduğu ehemmiyeti mahsusa derkâr olup ecnebi kumpanyalarının şimdiye kadar haiz oldukları kabotaj hakkı da Lozan Sulh Muahedenamesine ticaret mukavelesi ahkâmı ile bertaraf edilmiş olduğu gibi mübadele mukavelenamesi mucibince Türkiyeye nakillerine başlanılan Yunanistan muhacirlerinin dahi nakliyatında kullanılmak ve bu husus için sarf edilecek mühim ücuratı nakliyenin mümkün mertebe memleket dahilinde kalmasına hâdim bulunmak üzere Seyrisefain idaresine birkaç vapur mubayaa ettirmek*

⁶⁵ Grostonilato, geminin tüm kapalı alanlarının hacminin uluslararası ölçüm değeridir. Bu ölçüm, geminin bandırasının bulunduğu ülkenin resmi makamları tarafından yapılarak, gemi siciline kaydedilir. Grostonilatodan, yaşam ve seyir mahalleri, tatlı su tankları, makine ve pompa daireleri gibi yerler çıkartıldıktan sonra, yalnız yükleme yapılabilecek alanların hacmi nettonilato olarak adlandırılır ki, bu değer geminin ticari kazanç alanıdır. Stopford, **a.g.e.**, s. 386-387.

⁶⁶T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Dördüncü Cilt 1930/1931**, İstanbul:Hüsni Tabiat Matbaası, 1931, s. 390.

⁶⁷ Ticaret Vekâleti'nin 25 Haziran 1924 tarih ve 2273 sayılı raporu için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:31, Belge:20.

mecburiyeti hâsıl olduğundan bu maksatla idarei mezkûrenin 1339 senesi bütçesinin faslı mahsusuna, <<altı yüz bir[baskı hatası]>> lira tahsisatı munzamma vaz'ını mutazammın merbut lâyihai kanuniye müstacelen tetkik ve müzakere edilmek üzere takdim kılındı” sözleriyle ifade edilmektedir.⁶⁸

Yasa aynı gün kabul edilmiş, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne mübadele taşımacılığına göndereceği gemilerin alımında kullanılmak üzere kısa dönemli finansal destek sağlanmıştır. Ancak İstanbul Mebusu Ali Rıza (Bebe) Bey, kabotaj hakkının kullanılabilmesi için devletin, Seyr-i Sefain İdaresi'ne olan borçlarını ödemesi ve bu yolla idarenin finansal açıdan güçlendirilmesi gerektiğine inanmaktadır. Ali Rıza Bey'in 2 Şubat 1924 tarihinde TBMM gündemine alınan önergesi Maliye Vekâleti'ne gönderilmiştir.⁶⁹ Bu bağlamda, kabotaj hakkını elde etme sürecinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi bütçesinin “*merâkib-i bahriye*” [deniz ulaşım araçları] faslına mübadelede kullanılmak üzere yeni gemiler satın alarak ticari filosunu güçlendirme amacıyla 1.101.925 lira aktarılmıştır.⁷⁰

⁶⁸ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:4, I:61, c:2, s. 15-17, 3 Aralık 1923 tarih ve 380 sayılı “*Seyrisefain İdaresinin 1339 senesi bütçesinin sekizinci merakibi bahriye faslına 600.000 lira tahsisatı munzamme vaz'ına dair kanun*” için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 5**, Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 194, konu Bakanlar Kurulu'nda 29 Aralık 1923 tarihinde görüşülmüş olup, belge için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 13, Dosya:77, Belge:15.

⁶⁹ Ali Rıza (Bebe) Bey'in 31 Ocak 1924 tarihli önergesi için bkz. **BCA, Katalog: 030.. 10.0.0**, Klasör:6, Dosya:36, Belge:4. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:5, I:94, s. 522.

⁷⁰ 7 Nisan 1923 tarih ve 325 sayılı yasa için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 4**, İstanbul :Milliyet Matbaası, 1929, s. 22, 10 Ekim 1923 tarih ve 351 sayılı yasa için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 5**, Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 145-146, 20 Mart 1924 tarih ve 446 sayılı yasa için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 5**, Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 362-363.

Tablo 4: 1924 yılı Seyr-i Sefain İdaresi Filosu

<u>Gemi Adı</u>	<u>Tonajı</u>
Gülcemal	5.071
Akdeniz	5.006
Karadeniz	4.736
Reşit Paşa	4.458
Cumhuriyet	4.171
Kızılırmak	2.794
Mahmut Şevket Paşa	2.590
Gülnihal	1.259
Zonguldak	1.222
Mersin	1.186
Çanakkale	1.176
Marmara	1.078
Antalya	1.024
Kocaeli	405
Alemdar	362
Miralay Nazım Bey	319
Gelibolu	282
Nimet	233
Yüzbaşı Murat Bey	190
Ereğli	176
Kadıköy	697
Moda	697
Burgaz	697
Büyükkada	556
Kınalıada	531
Maltepe	531
Pendik	531
Halep	437
Bağdat	437
Basra	437
Neveser	375
İhsan	375
Fenerbahçe	286
Haydarpaşa	286
Yakacık	146
Toplam	<u>44.757</u>

Kaynak: 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, Matbuat Müdüriyeti

Umumisi Neşriyatından:2, [b.y.y.], [t.y.], s. 417, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 104-110.

Ancak, tüm gereksinime rağmen, yasanın görüşmelerinde milletvekillerinin gemi fiyatları ve satın alım pazarlığı konusunda oldukça hassas davrandıkları anlaşılmaktadır. İdare'nin 16.000 liraya satışa sunulan gemilere 26.000 ödeyerek satın aldığı iddia eden Kastamonu Mebusu Hasan Fehmi (Tümerkan) Bey, iddia ettiği satın alım tutarı 20.000 lira olarak düzeltilmesine rağmen, tepki göstermiş ve özellikle Lozan Antlaşması sonucunda kabotaj hakkından mahrum kalan şirketlerin sattığı gemilerin ucuzluğuna dikkat çekilmiştir. Hükümetin bu öneriyi incelemeye değer bulmadığı ve dışalım yoluyla filo genişletmeyi tercih ettiği görülmektedir.⁷¹

Aktarılan kaynaklarla hemen atılıma geçen işletme, İngiltere'den gemi satın alımı girişiminde bulunmuştur. Araştırma ve tersane anlaşmaları yapmak üzere İstanbul Mebusu Ahmet Hamdi (Denizmen) Bey Londra'ya gönderilmiştir. Ahmet Hamdi Bey'in çalışmaları sonucunda İngiltere'den, biri Hollanda, diğerleri İngiltere tersanelerinde inşa edilen dokuz tane gemi satın alınmış ve bu gemilere Karadeniz, Marmara, Mersin, Antalya, Çanakkale, Zonguldak, Kocaeli, Şehid Miralay Nazım Bey ve Büyükkada adı verilmiştir.⁷²

İşletme'nin Tablo 4'deki 35 gemisinin dışında Berk, Çakıcı, Sürat, Vazife-i Hizmet, Gülcemal, Kılavuz, İstiklal, Trabzon ve Selamet-i Bahri adını taşıyan 9 tane motoru bulunmaktadır.⁷³ 1926 yılında, 4.762 tonluk Ankara, 1.226 tonluk Anafarta, 1.082 tonluk İnebolu, 1.078 tonluk Marmara ve 929 tonluk Bandırma gemileri, 1927

⁷¹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:7, I:16, c:2, s. 730-731.

⁷² Ahmet Hamdi (Denizmen) Bey'in Londra'ya gönderilmesi hakkındaki 28 Nisan 1924 tarih ve 493 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 9, Dosya:24, Belge:10, Seyr-i Sefain İdaresi'nin İngiltere'den satın alacağı gemiler hakkındaki 1 Haziran 1924 tarih ve 568 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:28, Belge:5.

⁷³ **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1926, s. 112.

yılında 4.872 tonluk İzmir, 1.731 tonluk Sinop, 1.703 tonluk Konya gemileri Türkiye Seyri Sefain İdaresi filosuna katılmıştır.⁷⁴

ii. Ulaşım Hatları

Filosunu genişletip sefer düzenini kuran, ayrıca görev tanımları arasında kılavuzluk ve romörkör hizmetleri de bulunan işletmenin ulaşım hatları, Osmanlı'dan miras aldığı gibi düzenlenmiş ve 4 Nisan 1925 tarihli yasanın ikinci maddesinin B fıkrası gereği, yönetim kurulu tarafından, tüm Türkiye limanlarında acentelik oluşturulmuştur. Ancak bununla birlikte, “*Sevahil-i Karibe*” ve “*Sevahil-i Baide*” hatlarında gereksinimlere göre yeni iskeleler açılmıştır. Selanik ve Varna gibi artık Türkiye karasuları dışında kalan limanlar ise bu hatlardan çıkarılmıştır.⁷⁵

Yük ve yolcu taşıma araçları ile diğer ulaştırma sisteminin kısıtlı olması nedeniyle denizden en uygun şekilde yararlanmayı amaçlayan Ticaret Vekâleti tarafından 23 Mayıs 1925 tarihinde bir yönetmelik hazırlanmıştır. Başta Seyr-i Sefain İdaresi olmak üzere, Türkiye Cumhuriyeti uyruklu yolcu ile Türk malları taşıyan gemilerin Türkiye karasularındaki seyir ve seferlerinin talimatını içeren yönetmelik 8 Kasım 1925 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.⁷⁶

⁷⁴ “*Türkiye Seyri Sefain İdaresi'nin 1923 senesinde malik olduğu tonaj miktarı 26.197 tonilato iken bu miktar elyevm 52.857 tonilatoya baliğ olmuştur.*” **1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, Matbuat Müdüriyeti Umumisi Neşriyatından:3, [b.y.y.], [t.y.], s. 271, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, İstanbul:Ahmed İhsan Matbaası, 1927, s. 103-104, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, İstanbul:Ahmed İhsan Matbaası, 1928, s. 143-144. **1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 417, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yılığ İ Dördüncü Cilt 1930/1931**, s. 390, Nuri a.g.e., s. 147, Tutel, **Seyr-i Sefain**, s. 178.

⁷⁵ **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1926, s. 114-116. Ayrıca, 19 Şubat 1844 tarihinde İstanbul deniz ulaşım hatlarının kurulması hk. bkz. Bu çalışma s. 22.

⁷⁶ 8 Kasım 1925 tarih ve 2729 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 16, Dosya:70, Belge:4, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1926, s. 16.

Söz konusu yönetmelik içeriği talimata göre hat düzenini yapılandıran işletme, 1926 yılında kurumsal tanıtım ve bilgilendirme amacıyla bir rehber yayımlamıştır. Rehberdeki tarife bilgilerine göre, “*Sevahil-i Mütecavire*” olarak adlandırılan çevre kıyıları alanında 3 hatta seferler düzenlenmiştir. Birinci hat, Kumkapı, Yenikapı, Samatya, Haydarpaşa, Kadıköy, Moda, Kalamış, ikinci hat, Bakırköy, Yeşilköy, Caddebostan, Bostancı, Kınalıada, Burgazada, üçüncü hat, Maltepe, Kartal, Pendik, Heybeliada, Büyükada iskeleleri arasında kurulmuş olup, İstanbul şehir içi ulaşımında denizin olabildiğince kullanıldığı görülmektedir.⁷⁷

Tablo 5: Türkiye Seyri Sefain İdaresi “Sevahil-i Mütecavire Hatları”nda Yapılan Seferlerde Tahsil Edilen Gelir (Lira) (1924-1930)

Hatlar	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Adalar	278.989,71	293.238,72	290.736,07	336.881,40	406.565,52	335.824,24	318.147,27
Kadıköy	346.384,12	344.182,59	316.624,98	384.471,78	549.307,27	412.775,85	396.843,17
Haydarpaşa	229.950,07	257.740,00	258.811,22	308.686,23	411.473,87	309.536,57	311.561,31
Anadolu	58.959,17	58.215,42	60.395,04	69.631,68	92.380,20	80.021,42	76.320,20

Kaynak : **Düster 3. Tertip C. 9**, 2.b., Ankara: Devlet Matbaası, 1948, s. 682-683, **Düster 3.**

Tertip C. 10, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1931, s. 1463-1464, **Düster 3. Tertip C. 11**, Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1930, s. 1290-1291, **Düster 3. Tertip C. 13**, Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1932, s. 151-152, **Düster 3. Tertip C. 14**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1933, s. 598, **Düster 3. Tertip C. 14**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1933, s. 604, **Düster 3. Tertip C. 15**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1934, s. 1335.

İstanbul içi ulaşım gelirleri, kurumsal bütçede “*Sevahil-i Mütecavire*” adı altında, Adalar, Ayastefanos, Kadıköy, Haydarpaşa ve Anadolu hatları olarak yer almaktadır. Ancak, Ayastefanos hattının kullanılmadığı, hatta 1927 yılından itibaren

⁷⁷ Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 14-15, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 12.

kaldırıldığı, buna karşın Tablo 5’de görüldüğü gibi diğer hatlardan, işletmeye oldukça istikrarlı bir gelir akışı olduğu anlaşılmaktadır.

Rehberde göre, “*Sevahil-i Karibe*” olarak adlandırılan kıyılara yedi ayrı hat düzenlenmiştir. Pazar, Salı ve Çarşamba günleri İstanbul/Kocaeli, Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri yapılan Kocaeli/İstanbul seferlerinde işletme gemileri, Yalova, Darıca, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Kazıklı, Seymen ve İzmit iskelelerine uğramaktadır.⁷⁸

Haftanın üç günü yapılan İstanbul/Mudanya-Mudanya/İstanbul seferleri, tek uğrak iskelesi Gemlik limanı olarak düzenlenmiştir. Yük ve yolcunun hareketini kolaylaştırmak amacıyla, rehberde güncel Bursa – Mudanya Demiryolu tarifesi de yayımlanmıştır.⁷⁹

Gemilerin “*İzmir ekspres treniyle buluşturulmasının*” amaçlandığı İstanbul/Bandırma hattı haftada dört gün yapılan seferlerden oluşmuştur. Bu seferler için de Bandırma – İzmir Demiryolu tarifesi yayımlanmış olup, tren biletlerinin, İstanbul acentesinde gemi biletleri ile birlikte alınabileceği ifade edilmiştir.⁸⁰

Tekirdağ, Mürefte, Şarköy, Marmara, Erdek limanlarını birbirlerine bağlayan İstanbul/Karabiga-Karabiga/İstanbul posta seferleri haftada üç gün yapılmıştır.⁸¹

⁷⁸ 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 423, 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 26-28, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 30, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 52.

⁷⁹ 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 26, s.34, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 32, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 54.

⁸⁰ 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 422, 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 36-39, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 34, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 56.

⁸¹ 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s.421, 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 40-42, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 36, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 58.

1926 yılında haftada iki gün için düşünölen İstanbul/İzmir-İzmir/İstanbul hattında, Gelibolu, Çanakkale, Bozcaada, Edremit, Burhaniye, Ayvalık ve Dikili iskelelerine uğranılması planlanmıştır. 1927 yılında bu hat, İstanbul/Edremit/Ayvalık/İstanbul şeklinde düzenlenmiş ve uğrak yerlerinin arasına Küçükkuuyu eklenmiştir. 1928 yılında Altınoluk iskelesinin de uğrak yeri haline getirilmesiyle, Gelibolu, Çanakkale ve Bozcaada bu hattan çıkarılmış, İstanbul/Gelibolu/Çanakkale/İmroz/Bozcaada hattı açılmıştır.⁸²

1926 yılında haftada bir gün yapılması planlanan diğeri hat olan İstanbul/Bartın-Bartın/İstanbul seferleri ise, Akçaşehir, Ereğli, Zonguldak, Amasra ve Cide iskelelerini kapsamaktadır. Ancak bu seferlerin 1927 ve 1928 yıllarında da başlamadığı görölmektedir.⁸³

Kurumsal bütçede “*Sevahi-i Karibe*” hatları, Mudanya, Bandırma, Karabiga ve İzmit hatları olarak adlandırılmıştır. Tablo 6 değerlendirildiğinde, bu hatların ve 1926 yılından itibaren seferlerin başladığı Edremit-Ayvalık hattının, verimli kullanıldığı görölmektedir. Ancak, 1929 yılında kullanılmaya başlayan ve kötü havalarda ulaşımı oldukça zor olan İmroz ve Bozcaada hattında, 1929 bütçesinde 7.020 lira olarak yapılan gelir tahmini, 4.279 lira 94 kuruş olarak, 1930 yılındaki 7.300 liralık tahmin ise 5.322 lira 40 kuruş gelikle gerçekleşmiştir.

⁸² 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s.420, s. 422, 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1926, s. 44, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 26, s. 40, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 68.

⁸³ 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 259, Türkiye Seyri Sefain idaresi Rehberi, 1926, s. 46, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1927, s. 38, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi, 1928, s. 60, s. 63.

Tablo 6: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi “Sevahil-i Karibe Hatları”nda Yapılan Seferlerde Tahsil Edilen Gelir (Lira) (1924-1930)

Hatlar	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Edremit - Ayvalık	0,00	0,00	38.152,35	66.824,70	122.279,51	66.125,86	53.445,82
Mudanya	70.770,49	93.510,37	85.108,20	104.748,90	173.786,82	108.888,09	120.310,88
Bandırma	196.376,97	199.647,55	182.259,42	221.584,74	326.064,08	214.364,26	228.263,43
Karabiga	78.832,31	82.190,37	94.836,96	108.005,05	186.190,03	172.978,70	166.751,08
İzmit	32.539,31	22.831,43	30.809,83	32.555,49	49.022,60	43.835,70	11.363,28

Kaynak : **Düster 3. Tertip C. 9**, s. 682-683, **Düster 3. Tertip C. 10**, s. 1463-1464, **Düster 3. Tertip C. 11**, s. 1290-1291, **Düster 3. Tertip C. 13**, s. 151-152, **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 598, **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 604, **Düster 3. Tertip C. 15**, s. 1335.

“*Sevahil-i Baide*” taşımacılığı, Karadeniz ve Akdeniz hatlarından oluşmuştur. Karadeniz hattında, on beş günde bir yapılan “*doğru posta*” [direkt sefer] olarak adlandırılan seferlerinde, gemi, İnebolu, Samsun, Trabzon, Sürmene ve Rize limanlarına gitmekte olup, seferin Batum’a kadar uzatılması da planlanmıştır. Her hafta yapılan “*uğrak posta*” adı verilen Karadeniz seferi ise, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Görele, Trabzon, Sürmene, Of ve Rize iskelelerinden oluşmaktadır.⁸⁴ Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi bütçe tahminleri izlendiğinde, Tablo 7’de görüleceği gibi diğer hatlara göre en fazla beklentinin Trabzon hattında olduğunu, ancak hatların düzenlendiği 1926 ve kurum gelirlerinin sıçrama yaptığı 1928 yılları dışında hattın bu beklentileri karşılamadığı görülmektedir.

⁸⁴ **1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 418, **1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 260, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1926, s. 50-51, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1927, s. 42-43, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1928, s. 70-71.

**Tablo 7: Trabzon Hattı Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (Lira)
(1924-1930)**

<u>Yıllar</u>	<u>Beklentiler</u>	<u>Gerçekleşen</u>
1924	1.040.000	703.602,18
1925	1.066.000	831.337,04
1926	823.334	909.373,06
1927	1.560.000	1.201.975,66
1928	1.520.500	1.529.321,55
1929	1.498.120	1.081.773,66
1930	1.308.200	825.349,11

Kaynak : **Düstur 3. Tertip C. 9**, s. 682-683, **Düstur 3. Tertip C. 10**, s. 1463-1464, **Düstur 3. Tertip C. 11**, s. 1290-1291, **Düstur 3. Tertip C. 13**, s. 151-152, **Düstur 3. Tertip C. 14**, s. 598, **Düstur 3. Tertip C. 14**, s. 604, **Düstur 3. Tertip C. 15**, s. 1335.

Akdeniz hattının haftada bir gün İstanbul/İzmir/İstanbul seferi bulunmaktadır. Mersin'e kadar uzanan diğer Akdeniz hattında, gemi gidişte, İzmir, Güllük, Bodrum, Fethiye, Antalya limanlarına uğramakta, dönüşte bu limanlarla birlikte, Silifke, Alanya, Finike, Kuşadası, Sakız ve Çanakkale iskelelerine yanaşmaktadır. 1927 yılında bu hatta, Kaş, Kalkan, Dalyan, Marmaris ve Rodos limanları eklenmiştir. Haftalık yapılan seferlerde on beş günde bir olacak şekilde, dönüşte değişimli olarak, bir sefer Kaş ve Kalkan'a, diğer hafta Marmaris, Dalyan, Fethiye ve Finike'ye uğrayacak şekilde düzenlenmiştir. 1928 yılında Silifke, Anamur, Alanya, Antalya uğraklı ayrı bir İstanbul/Mersin/İstanbul hattı açılmıştır.⁸⁵

Tablo 8'de Akdeniz hatlarında 1925 yılından itibaren yapılan İzmir ve Mersin seferlerinin verimli olduğu ve bu hatlardan beklentilerin üzerinde gelir elde edildiği görülmektedir. 1930 yılında açılan Antalya hattı henüz oturmadığından, yine aynı yıl

⁸⁵ **1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 419, **1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi**, s. 260, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1926, s. 56-57, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1927, s. 28, s. 45-46, **Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi**, 1928, s. 64.

İdare'nin ilk dış hattı İskenderiye seferinin İzmir'de devam etmesinden dolayı, bu iki hat için değerlendirme yapılamamaktadır.

Tablo 8: İzmir ve Mersin Hatları Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (Lira) (1924-1930)

Yıllar	İzmir		Mersin	
	Beklentiler	Gerçekleşen	Beklentiler	Gerçekleşen
1925	117.000	100.223,03	468.000	477.888,28
1926	195.000	289.210,87	368.334	464.034,22
1927	416.000	402.883,11	546.000	503.787,22
1928	400.000	500.895,75	716.000	879.211,27
1929	390.000	396.966,34	418.000	528.666,76
1930	573.000	588.578,23	419.700	362.635,28

Kaynak : Düstur 3. Tertip C. 9, s. 682-683, Düstur 3. Tertip C. 10, s. 1463-1464, Düstur 3. Tertip C. 11, s. 1290-1291, Düstur 3. Tertip C. 13, s. 151-152, Düstur 3. Tertip C. 14, s. 598, Düstur 3. Tertip C. 14, s. 604, Düstur 3. Tertip C. 15, s. 1335.

İşletme'nin sefer ve hat planlaması düzenlenirken, ekonomik verimlilik göz önüne alındığı gibi, seçmenlerden gelen talepler de, milletvekilleri tarafından her Seyr-i Sefain İdaresi bütçe görüşmesinde dile getirilmiştir. Taleplerde iki nokta göz önüne alınmaktadır. Temel neden, karayollarının yetersizliği ve demiryollarının her yere ulaşmamasıdır. İkinci neden olarak, özellikle Akdeniz seferlerinin düzenlenmesinde, Türkiye kıyıları ve yakın adalar arasındaki kaçakçılığın önlenmesi ileri sürülmüştür. Kamu işletmesi olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin kamu yararı amacıyla, kıyılardaki her iskeleye uğraması gerektiği genellikle ifade edilmiştir.⁸⁶

Meclis görüşmelerindeki sözlerinden başka, milletvekilleri konuyu önergeler halinde yazılı olarak da sunmuştur. Trabzon Mebusu Süleyman Sırrı (Gedik) Bey'in

⁸⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:17, I:91, s. 12-22, TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:28, I:19, s. 183-191.

13 Aralık 1924 tarihinde Of'a gemi uğratılması için verdiği önerge, sonuçlanmamış olacak ki, Ticaret Vekâleti'ne gelen konu hakkındaki beş telgraf dilekçenin tam iki yıl sonra 13 Aralık 1926 tarihinde Başvekâlet'te işlem gördüğü anlaşılmaktadır.⁸⁷

19 Ocak 1925 tarihinde Menteşe Mebusu Esat (İleri) Bey tarafından verilen Marmaris kazasına gemi uğratılması konulu önergesinin dikkate alındığı görülmektedir.⁸⁸ Ancak, 4 Nisan 1925 tarihinde Rize Mebusu Esat (Özoğuz) Bey ve arkadaşlarının, Atine[Pazar] kazasına gemi uğratılması hakkındaki önergesi sonuçlandırılmamıştır.⁸⁹ 11 Nisan 1927 tarihinde, İstanbul Mebusu Hakkı Şinasi Paşa ve arkadaşları, Ayvalık'a giden gemilerin Gökçeada ve Bozcaada'ya uğratılması hakkında önerge vermiş, 1928 yılında bu adalara hat açılmıştır.⁹⁰ Yine Tablo 9'daki verilerden, Ordu Mebusu Ahmet Hamdi (Yalman) Bey ve çoğu Canik, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize Mebuslarından oluşan 19 arkadaşının 22 Ocak 1925 tarihinde verdiği, Karadeniz hattında daha sık sefer düzenlenmesi hakkındaki önergesinin yanıt bulduğu anlaşılmaktadır⁹¹

Açılan hatlarda, işletme gemilerinin yaptığı sefer sayılarını çalışma dönemimiz içerisindeki yıllar boyunca izlediğimizde, 1926'dan itibaren, başta İstanbul şehir içi ulaşımı olmak üzere, Marmara Denizi'ndeki tarifeli seferlerinin düzenli olarak yapıldığı görülmektedir. 1926'dan itibaren Akdeniz'de, 1927'den itibaren Karadeniz ve Ege'deki seferlerde artış saptanmaktadır.

⁸⁷ Süleyman Sırrı (Gedik) Bey'in önergesi için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 169, Dosya: 178, Belge:3. Telgraflar ve Başvekâlet ile Ticaret Vekâleti arasındaki yazışmalar için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 156, Dosya:98, Belge:17.

⁸⁸ **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 7, Dosya:40, Belge:26.

⁸⁹Buradaki Atine, Rize'nin Pazar ilçesinin eski adıdır. Belgede, ilçenin yaklaşık 50.000 nüfuslu olması ve tütün üretip satmaları nedeniyle ulaşım gereksiniminden söz etmektedir. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 7, Dosya:42, Belge:33.

⁹⁰ **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 8, Dosya:47, Belge:12.

⁹¹ **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 7, Dosya:40, Belge:35.

**Tablo 9: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Hatları ve Sefer Sayıları
(1924-1930)**

<u>Yıllar</u>	<u>Marmara</u>	<u>Ege</u>	<u>Karadeniz</u>	<u>Akdeniz</u>
1923	483	3	53	23
1924	41	13	51	67
1925	591	5	58	79
1926	671	24	65	106
1927	648	52	92	104
1928	638	51	85	135
1929	688	54	89	142
1930	696	52	89	147

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 5**, İstanbul: Devlet Matbaası, [t.y.], s. 425-426.

Kendi seçim bölgelerine hat açılması için mücadele ederken Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ni kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olarak niteleyen milletvekillerine rağmen, Eskişehir Milletvekili Arif (Ayıcı) Bey, 1 Nisan 1925 tarihli Seyr-i Sefain Bütçesi görüşmelerinde, bütçe tahminlerindeki sapmaları gündeme getirmiştir. Kendisine söz verildiğinde, dönemin günlük gazetelerinde Seyr-i Sefain'in israf ve idaresizliğinden söz edildiğini söyleyerek sözlerine başlamış, *“Efendiler! Bendeniz, ticarî mahiyette olan müesseselerin esasen devlet tarafından, hükümet tarafından işletilmesine taraftar değilim, sebebi kâr ile zarar arasında bu gibi müesseselerin hiçbir fark gözetmemeleridir”* ifadesiyle kendi görüşünü ortaya koymuştur. *“Kabotaj vazifesini ifa etmek için bu gibi zararlara katlanmak mecburiyetinde olduğumuz iddia edilse bile bendenizce bu varit değildir”* sözleriyle ileri sürdüğü iddiasına temel olarak, Genel Müdür'ün 13 Mart 1925 tarihli Akşam Gazetesi'ndeki açıklamasında

söz ettiği, rekabet koşullarından doğan sorunları göstermiş ve kurum bütçesinin gerçekleşmemesini bu sorunlara bağlamıştır.⁹²

Arif (Ayıcı) Bey'in sözlerini kesinlikle kabul etmeyen Ticaret Vekili Ali (Cenani) Bey, aynı zamanda Ordu milletvekili Faik (Günday) Bey'in de, "Seyrisefain İdaresinin milli vapur kumpanyalarıyla rekabet ederek onları izrar edip bilâhara batmalarına sebep olmaları" hakkındaki sorusuna verdiği yanıtta konu ile ilgili armatörlerle yapılan bir protokolü örnek göstermiştir. Genel müdürle birlikte katıldıkları Deniz Ticaret Odası'nda yapılan bir toplantıda armatörlerle bu konuyu görüştiklerini, armatörlerin sahip olduğu hasarlı gemilere rağmen rekabet dolayısıyla kendilerine zarar verilmesine razı olmadığını ifade eden Ali (Cenani) Bey, işletmelerin, seferlerin hakkaniyetli olarak düzenlenmesi için aralarında bir protokol yaptıklarını, bu protokole uymayanlar için Hilal-i Ahmer'e 100 lira yatıracıklarına karar verdiklerini, ancak bu protokolü özel sektör şirketlerinin bozduğunu, hatta yolculara yönelik promosyon uygulamalarında bulduklarını, Armatörler ve Seyr-i Sefain yetkililerinin konu hakkında tekrar müzakerelere başladığını söylemiştir.⁹³

iii. Yolcu ve Yük Taşıma Kuralları

Gerek talep, gerekse rekabet koşullarını göz önünde bulundurarak ulaşım hatlarını en uygun şekilde düzenleyerek seferler yapan İşletme'nin çevre kıyıları hattında yolculuk yapacaklar için uygulanacak kuralları içeren yönetmeliği 11 Mayıs 1925 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁹⁴ Yönetmeliğin birinci maddesine göre, "Pendik

⁹² TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:17, I:91, s. 13.

⁹³ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:17, I:91, s. 20-21.

⁹⁴ "Seyrisefain idaresinin, sevhili mütejavireye işliyen vapurlarında seyahat edecek yolcular hakkında tatbik edilecek talimatnamenin mevkii mer'iyete vaz'ına dair kararname" için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 6**, s. 696-698, Aynı belge için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 13, Dosya:28, Belge:15, Yönetmeliğin üçüncü maddesinde değişiklik yapan 21 Temmuz 1926 tarih ve 3871 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 20, Dosya:46, Belge:12.

ile Köprü [Galata Köprüsü], Köprü ile Ayastefanos [Yeşilköy] arasındaki –Adalar dahil saha mütecavir [çevre, komşu] sahildir.” Bu alanda yolculuk edeceklerin bilet, paso ve abonman yükümlülükleri, yönetmeliğin diğer maddelerinde ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Yolcu biletleri, gidiş/dönüş tarifesi, kamara biletlerinde yolcu ve işletmenin yükümlülükleri açıklandıktan sonra, askeri tarifede yolculuk edecekler için ayrılan bölümde, askeri giysi veya resmi belge gösterilmesi zorunluluğu getirilmiş ve ücretsiz olarak asker kişilere rütbesine göre güverte, ikinci veya birinci mevkide yer ayrılmıştır. Öğrencilere verilen paso, İşletme merkezinde düzenlenmektedir. Paso ile gidiş/dönüş bilet alınması ve gece seferlerinde kullanılması engellenmiştir. Ancak, İşletme tarafından verilen pasoların fazlalığı sorun oluşturmuş ve bu konu TBMM’de dile getirilmiştir. Eskişehir Milletvekili Arif (Ayıcı) Bey’in 300’den fazla paso verilmesinin nedenini ve paso veren yetkilileri sorgulamasına, Ticaret Vekili Ali (Cenani) Bey verdiği yanıtta, pasoların çok olduğunu kendisinin de saptadığını, Muvazene-i Maliye Encümeni’nde bu sayının 170’e indirildiğini ve konu hakkında kendisinin bir yönetmelik hazırladığını söylemiştir.⁹⁵

11 Mayıs 1925 tarihli yönetmeliği temel alan Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi’nde, işletmenin sorumluluğu ile birlikte, yolcuların, bilet alımında ve sefer sırasında uyması gereken kurallar, en ince ayrıntılarına kadar yayımlanmıştır.⁹⁶ Burada işletmenin sorumluluğu yaz ve kış saatlerine göre düzenlenecek şekilde tarifeli seferler yapmak, tarife değişikliklerini gazete veya diğer şekillerde halka duyurmaktır.

⁹⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:17, I:91, s. 13, s, 22.

⁹⁶ Türkiye Seyri Sefain İdaresi Rehberi 1926, s. 62-94. İşletmenin 1926 yılı rehberinin transkripsiyonu Mustafa Hergüner tarafından yapılmıştır. Mustafa Hergüner, Türkiye Seyrisefain İdaresi Rehberi, Karamürsel:Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 1996.

Rehberde belirtilen genel kurallara göre, yolcu, eşya ve hayvan taşımacılığı için ayrı başlıklar altında toplanmıştır. Yolcu, yapacağı seferin ücret tarifesindeki bilet bedelini, nakit ödeyerek alır. Bilet bedellerine nakliyat vergisi dahil olmayıp ayrıca ödenmektedir. Gidiş/dönüş biletleri için %10 indirim öngörülmüştür. Dönüş biletleri en fazla kırk beş gün süreyle açık tutulabilmektedir. Bilet değişimi gemi hareketinden ancak iki saat öncesine kadar acente tarafından onaylanırsa söz konusudur. Diğer koşullarda yolcu yararlanamasa dahi ücret iadesi yapılmamaktadır. Yolcu her talep edildiğinde biletini ilgili memura göstermek zorundadır.

Kamara bileti isme yazılı olacak şekilde düzenlenmekte ve bilet üzerinde kamara ve yatak numaraları açık olarak belirtilmektedir. Kamara bileti olan her yolcunun 70 kg. ücretsiz bagaj hakkı bulunmaktadır Yolcu eşyasının kamaralara taşınması gemi personeli kamarotlara tarafından yapılacak olup, diğer kişilerin ve koruma altında dahi olsa köpeklerin kamaralara alınması yasaktır. Ayrıca, gemilerde salonlar mevkilere göre ayrıldığından ikinci mevki yolcuların birinci mevki salonlara girişi, gemi salonları kamara yolcularının dinlenme yeri olarak düzenlendiğinden bu alanlara yatak bileti kesilmesi, sigara salonları dışında sigara içilmesi, salonlara alışılmış dışında giysi ile gelinmesi, salonlarda yüksek sesle konuşulup diğer yolcuları rahatsız edecek hareketlerde bulunulması kesinlikle yasaklanmıştır. Gemide yolculuk yapan çocukların diğer yolculara ve gemi eşyasına verecekleri zarardan aile sorumlu tutulmuştur. Tam biletli güverte yolcuları 50 kg. özel eşya bagaj hakkına sahiptir. Bu yolcuların kendileri için düzenlenmiş alanlar dışında bulunmaları yasaktır. Yemek pişirmek, ateş yakmak kesinlikle yasaklanmış olup, yolcu çöpünü uygun bölgelere konulmuş kaplara atmak zorundadır.

Asker, öğrenci ve çocuklar indirimli tarifeden yararlanma hakkına sahiptir. Asker kişilere uygulanacak bilet tarifesiinden yararlanabilmek için, kurumsal belge

ibrazıyla birlikte yolcunun üniformalı olması gerekmektedir. Teğmenden yüzbaşıya kadar ikinci mevki kamara, binbaşı dahil daha üst rütbelilere birinci mevki kamara verileceği belirtilmiştir. Astsubaylar, güverte bileti ile seyahat edecektir. Öğrenci tarifesinde de fotoğraflı okul belgesi gerekli görülmüştür. Öğrencinin yılda bir kez yararlanabileceği şekilde güverte ve ikinci mevki ücretlerden %50, birinci mevki ücretten ise %25 indirim hakkı bulunmaktadır. Altı yaşına kadar çocuklar biletsiz yolculuk edebilmekte, altı-on yaş arasındakiler %50 tarife ödemektedir. On yaşından küçük her çocuk aile, veli veya sorumluları ile birlikte gemiye kabul edilmektedir. Bileti olan her çocuğa kamarada bir yatak düzenlenmekte ancak bir ailenin yarım biletli iki çocuğuna tek yatak verilmektedir. Gemide doğum yapılması halinde, anne ve bebek özel kamaraya alınacaktır. Gemi personeli gerekli teknik ve sağlık önlemlerini ivedilikle almak, gerek anne gerekse yenidoğan için en uygun koşulları düzenlemek zorundadır. Bulaşıcı ve ağır hastalık durumunda, gemi doktoru yolculuğun devamını uygun görmüyorsa hasta ilk limanda hastaneye sevk edilecektir. Karantina durumunda yolcular gemi tarafından belirlenecek her türlü koşula uymak zorundadır.

Gemiler, uzak seferlerde hareket günü sabahından itibaren, yakın seferler için hareket saatinden 4-5 saat öncesinden yolcu alımına başlamaktadır. Yanında silah bulunduran yolcu, silahını sefer süresince makbuz karşılığı ilgili memura teslim edecek, silahlı yolcu kesinlikle gemiye kabul edilmeyecektir. Süvari ve zabitan, yolcuların her türlü gereksinimlerini sağlamakla yükümlüdür. Gemide her türlü sorunda başvuru makamı gemi süvarisidir. Buna karşın yolcuların geminin makine, telsiz, açık ambarlar, personel ve özellikle kaptan kamarasına girmeleri yasaktır. Yolcu, kaptan tarafından yapılacak her türlü uyarıyı dikkate almak zorundadır.

Gemilerde yemek zamanları belirlidir. Kış saatine göre, sabah kahvaltısı 07:00-08:30 arasında, öğle yemeği saat 12:00'de, akşam yemeği 20:00'de verilecek olup, yemek saati yolculara kampana ile hatırlatılmaktadır. Yemek salonu için öğle ve akşam yemeklerinden en az üç saat önce rezervasyon yapılması zorunludur. Masa için açılan ve bir örneği rehberde görülen adisyonlar her yemek sonrasında yolcu tarafından imzalanmakta, yolcu sefer süresince aldığı yemeğin ücretini varış limanında ödemektedir. Yolcu yanında getirdiği yemeği de salonlarda yiyebilmekte, bu yemeğin servisini de gemi personeli ücretsiz olarak yapmaktadır. Ayağa kalkamayacak derecede hastalar dışında yolcular yemeklerini yemek salonunda yemeye zorunludur. Ancak kamarada yemek isteyen kadın yolcular, bir kere salona davet edilecek, kabul etmemesi durumunda ısrar edilmeyecektir. Ayrıca, gemilerde 24 saat açık büfe bulunmakta olup, büfe satış tarifesi rehberde yayımlanmıştır.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi rehberinde, yük taşımacılığı ile ilgili kurallara da yer verilmiştir.⁹⁷ İşletmenin koşullarına göre yük, işletme tarafından gemi bordasında teslim alınıp, gemi bordasında teslim edilecektir. Ambalajın iyi yapılması ve üzerindeki adresin açık olması zorunludur. Gemiye yük teslim edecekler öncelikle geminin limandaki acentesine başvurarak, yükün marka, cins, ağırlık veya sayı gibi özelliklerini bildirerek ordinolarını alacak, gemi yükledikten sonra ordinoyu, ada veya emre düzenlenmiş konişmento belgesi⁹⁸ ile değiştirecektir. Varış limanında

⁹⁷ **A.g.e.**, s. 96-100, s. 102.

⁹⁸ Taşınacak eşyanın yüklemesi öncesinde, acentesi tarafından gemiye hitaben düzenlenen *ordino* belgesinin, eşyanın yüklemesi gerçekleşikten sonra *konişmento* ile değiştirilmesi zorunludur. Türk Ticaret Kanunu'nun 1228-1241 no.lu maddelerine göre deniz taşımacılığında değerli evrak olarak nitelendirilen *konişmento*, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Ergon Çetingil-Rayegân Kender, **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1978, s. 73-79.

konşimento, geminin acentesine teslim edilecek ve yükün tahliyesi gerçekleştirilecektir.

Rehberde, değerli maden, mücevherat, nakit para ve değerli ev eşyası, “kıymetli eşya” olarak nitelendirilmiş olup, bu yükün navlunu özel tarife ile belirlenmiştir. Diğer malların navlunu, kilogram, metreküp, sayı veya değer üzerinden alınmaktadır. Yanıcı/patlayıcı, akar/kokar, canlı hayvan ve güverteye yüklenecek eşyanın navlunu peşin olarak tahsil edilmektedir. Yanıcı/patlayıcı yük taşınması ancak Genel Müdürlük izniyle mümkün kılınmıştır.

Canlı hayvan taşımacılığında, yem ve bakım ücreti gönderene aittir. Gemi yalnız hayvanların suyunu temin eder. Kümes hayvanları kafes içerisinde bordaya teslim edilmektedir. Kafesin ve hayvanların göreceği zarardan dolayı işletme hiçbir sorumluluk kabul etmemektedir. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi gemilerinde blok ve dökme yükün taşınması yapılmamakla birlikte, eğer zorunlu kalırsa bu yüklere de özel tarife uygulanması öngörülmüştür.

Ancak, İşletme'nin bu kadar özenmesine rağmen, yine de küçük limanlardaki tüccarın Seyr-i Sefain İdaresi mürettebatından yakındıkları saptanmaktadır. Ayrıca, Erzurum Milletvekili Raif (Dinç) Efendi, Seyr-i Sefain İdaresi bütçe görüşmesinde Karadeniz'de seferlerin uzun sürmesi ve personel yetersizliği nedeniyle yükledikleri hayvanların fire verdiğini ifade etmiştir.⁹⁹ İşletme, milletvekillerinin ve yolcuların istek ve yakınmalarına karşı kayıtsız kalmayarak sorunları gidermeye çalışmıştır.

⁹⁹Konu hakkındaki önergeler, Başvekâlet, Ticaret Vekâleti ve Genel Müdürlük arasındaki yazışmaların bulunduğu dosya için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör: 169, Dosya:178, Belge:8. Ayrıca, 27 Aralık 1926 tarihli Seyr-i Sefain İdaresi Bütçesi görüşmelerinde Kastamonu Milletvekili Halit (Akmansü) Bey'in gemi kaptanlarından şikayetleri için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:28, I:19, s. 183, Raif (Dinç) Efendi'nin ifadesi için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:7, I:16, c:2, s. 735.

b. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin Modern Bir Denizcilik İşletmesine Dönüşümü

1926 yılında yenilenmesini tamamlayarak modern anlamda bir denizcilik işletmesi görünümüne bürünen Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nde yapılanlar, 1927-1928 Devlet Salnamesi'nde şöyle kaydedilmektedir:¹⁰⁰

- İşletmenin varlığındaki gemilerin gereksinime göre ve yolcuları memnun edecek şekilde yenilenmesi,
- Gemilerin verimliliği ve devamlılığının bilimsel olarak sağlanması,
- İşletmeye ait tersanenin, programa göre düzenlenmesi,
- Komşu kıyılar iskelelerinin yenilenmesi,
- Gemilerin satın alma veya inşa yoluyla çoğaltılması.

Çağın koşullarına uygun olarak modern anlamda deniz taşımacılığı yapan İşletme'nin Tablo 10.1'de görülen yolcu taşımacılığında elde ettiği yıllık navlun gelirleri değerlendirildiğinde 1926 yılı, İdare'nin bir sıçrama ve yeniden yapılanma dönemidir. 1925 yılından itibaren izlenen sefer sayılarındaki artış politikasının 1926 yılındaki navlun gelirlerine yansıdığı, bir önceki yıla oranla %36'lık bir artış kaydettiği görülmektedir. Sonraki yıllarda, sefer sayısı artmasına rağmen navlun tutarlarında kayıplar gözlenmektedir. İşletme'nin 1929 yılından itibaren açtığı daha ekonomik olan üçüncü mevki kamarasının yolcular tarafından tercih edildiği anlaşılrsa da, deniz yolculuğunda mevsim koşulları tercihte etken olmaktadır.

¹⁰⁰ 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 257-258.

Tablo 10.1: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Yolcu Taşımacılığı (1923-1930)

Yıllar	Y O L C U								
	Sefer	I. Mevki		II. Mevki		III. Mevki		Güverte	
	Sayısı	Sayı	Navlun TL	Sayı	Navlun TL	Sayı	Navlun TL	Sayı	Navlun TL
1923	562	13.293	93.472	15.942	64.940	0	0	225.050	480.074
1924	541	17.528	151.154	23.805	127.797	0	0	240.841	587.188
1925	733	24.285	240.472	35.444	201.603	0	0	254.148	641.011
1926	866	30.510	336.868	41.958	278.194	0	0	286.380	780.546
1927	896	35.228	445.370	46.378	335.640	0	0	277.395	842.234
1928	909	38.035	463.700	50.015	350.825	0	0	286.584	813.796
1929	973	39.601	474.189	49.381	348.569	1.317	12.562	273.121	793.471
1930	984	37.219	439.749	48.943	342.550	2.722	30.064	251.557	711.419

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 5**, İstanbul: Devlet

Matbaası, [t.y.], s. 425-426.

Kaldı ki, Tablo 10.2’de yine ulusal politika bağlamında önem verilen alternatif taşımacılık demiryollarında aynı dönem içerisinde yapılan yolcu taşımacılığında sürekli sayılabilecek bir artış trendi gözlenmektedir. Ayrıca, ülkenin geneline yayılma politikası olan Devlet Demiryolları, Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara’da seferler düzenleyen Seyr-i Sefain İdaresi’ne kıyasla çok daha fazla yolcu taşımaktadır. Yine, Devlet Demiryolları’nın yolculardan tahsil ettiği navlun gelirin Seyr-i Sefain’in aynı dönemlerde elde ettiği gelirinden 2-3 katı daha fazla olduğu saptanmaktadır. Bununla birlikte, Seyr-i Sefain ile Devlet Demiryolları’nın navlun gelirleri taşınan yolcu sayısına oranlandığında, dönem içerisinde genellikle kısa hatların devreye konulduğu Devlet Demiryolları’na göre, uzun seferlerde

taşımacılık yapan Seyr-i Sefain gemilerinin yolcu başına daha fazla navlun uyguladığı anlaşılmaktadır.¹⁰¹

Tablo 10.2: Devlet Demiryolları Yolcu Taşımacılığı (1923-1930)

Yıllar	YOLCU	
	Sayı (bin)	Navlun (bin TL)
1923	1.864	2.018
1924	3.396	2.546
1925	3.774	2.939
1926	3.697	2.882
1927	4.513	3.522
1928	4.921	4.280
1929	4.994	4.460
1930	5.496	4.882

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, Ankara: Hüsütabi Matbaası, 1931, s. 360-366.

Tablo 11.1’de Seyr-i Sefain İdaresi’nin yük taşımacılığında da 1926 yılında elde ettiği verimin yansımaları görülmektedir. 1927 ve 1928 yıllarında işletmenin gerek eşya gerekse hayvan taşımacılığında taşıma kapasitesini ve böylece navlun gelirlerini arttırdığı gözlenmektedir.

Ancak, yük taşımacılığında da Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’nin taşıma kapasitesi ve navlun gelirlerini, kendisi gibi devlet tarafından işletilen diğer taşımacılık kuruluşu Devlet Demir Yolları İdaresi ile kıyasladığımızda üç tarafı

¹⁰¹ Türkiye Cumhuriyeti’nde 1923-1938 arasında açılan demiryolları için bkz. Gülpınar Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Ankara: Anı Yayınları, 2010, s. 187.

denizlerle çevrili bir ülkenin karasularında yapılan taşımacılığın verimli olmadığı anlaşılmaktadır. (Tablo 11.1 ile Tablo 11.2)

Tablo 11.1: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Yük Taşımacılığı (1923-1930)

Yıllar	Sefer Sayısı	Y Ü K			
		Hayvan		Eşya	
		Sayı	Navlun TL	Ton	Navlun TL
1923	562	126.356	95.449	50.738	319.612
1924	541	139.946	117.478	68.338	409.592
1925	733	189.613	108.431	96.675	569.206
1926	866	249.319	188.255	123.507	816.812
1927	896	268.973	226.172	143.491	906.769
1928	909	379.088	231.803	141.087	853.228
1929	973	340.746	227.790	137.871	804.544
1930	984	341.428	234.378	140.071	776.071

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 5**, İstanbul: Devlet Matbaası, [t.y.], s. 425-426.

Yalnız, yukarıda da söz edildiği gibi firenden yakınmalara rağmen, güvenlik gerekçesiyle canlı hayvan taşımacılığında Seyr-i Sefain İdaresi, Devlet Demiryollarına tercih edilmektedir. Ayrıca, demiryolu gelişiminde ağ üzerindeki köylerde hayvancılığın ikinci plana atılarak tarla kültürünün gelişmesi ve tarımsal üretimin artması diğer bir etkidir. Çünkü, *“Demiryolu+tarla kültürü+tarım kasabalarından oluşan sentez Cumhuriyet döneminin ilk onbeş yılının simgesi olmuştur.”*¹⁰²

¹⁰² Akbulut, a.g.e., s. 186.

Tablo 11.2: Devlet Demiryolları Yük Taşımacılığı (1923-1930)

Yıllar	YÜK		
	Eşya (bin ton)	Hayvan Sayı (bin)	Navlun (bin TL)
1923	313	0	2.353
1924	372	14	3.353
1925	441	39	4.502
1926	465	25	4.726
1927	540	34	5.868
1928	800	3	7.030
1929	902	52	6.826
1930	1.241	47	7.923

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, Ankara:

Hüsniyat Matbaası, 1931, s. 360-366.

Üstelik Osmanlı'da demiryolculuğun geçmişi, ticari denizcilik deneyimlerine göre daha kısadır.¹⁰³ Bununla birlikte, 1927 yılına kadar hükümet tarafından işletilen tek demiryolu olan Anadolu/Bağdat hattının kapasitesi bile Türkiye Seyr-i Sefain İşletmesi'ni oldukça aşmaktadır. 1928'den itibaren işletmeye alınan Ankara/Kayseri, Samsun Sivas ve Erzurum/Hudut hatları, 1930'da devreye giren Fevzipaşa/Malatya ile Kütahya/Tavşanlı hatları ile demiryollarında, Seyr-i Sefain'le kıyaslanmayacak bir büyüme gözlenmektedir.

¹⁰³ Osmanlı Devleti'nin Anadolu'daki ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattı 1856 yılında inşa edilmiş, hattın tümü 1866 yılında hizmete açılmıştır. Akbulut, **a.g.e.**, s. 102-114. Oysa ki, ilk ticari denizcilik kuruluşu olan Hazine-i Hassa Vapur İdaresi 1844 yılında kurulmuştur. Bu çalışma. s.21.

c. Şirket-i Hayriye

Şirket-i Hayriye, 17 Ocak 1851 tarihinde, İstanbul Boğazi'nda yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk anonim şirketi olarak kurulmuştu.¹⁰⁴ 1926 yılında İstanbul Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti tarafından çıkarılan “*Yıllık Türk Deniz Ticareti*” isimli yayında, Şirket-i Hayriye'nin sahip olduğu İstanbul Boğazi'ndeki yolcu taşımacılığı ayrıcalığının süregelmekte olduğu kaydedilmektedir. Bu bilgiye göre, “*şirket, 1304 [1888] senesinde hükümetle akd ve teati eylediği imtiyaz mukavele ve şartnamesi 1319 [1903] senesinden itibaren elli sene daha temdid eylemiş olduğundan müddet-i imtiyaznamesi 1369 [1953] senesinde hitam bulacaktır.*”¹⁰⁵

İstanbul içi yolcu taşımacılığında önemli bir yeri olan işletmenin 1914 yılında taşıdığı yolcu sayısı 15.896.730 iken, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesinin henüz ilk günlerinde, 1915 yılında 9.670.259'a düşmüştür. Şirket gemilerine olan ani talep kaybının nedeni, gemilerin ordu emrine alınmasının dışında, savaştan dolayı İstanbul'da gelir ve nüfus azalmasıdır.¹⁰⁶

Bununla birlikte, I. Dünya Savaşı yıllarında ücret tarifesini koruduğu anlaşılan şirketin taşıdığı yolcu sayısı yaklaşık olarak aynı olmasına ve 1919 yılında ücret tarifelerinde %100'den fazla artış yapılmasına rağmen, gerek kömür sorunu, gerekse personel giderlerinden dolayı aşırı sefer maliyeti yüklenmesi nedeniyle kâr oranında hiçbir değişiklik görülmemektedir. Filosunun yarısını savaşlar döneminde yitirmiş olan şirket 1916 yılından itibaren taşıdığı yolcu sayısı açısından bir

¹⁰⁴ Şirketin kuruluşu ve 1923 yılına kadar olan gelişmeler için bkz. Bu çalışma. s.22-32.

¹⁰⁵ *Yıllık Türk Deniz Ticareti*, “*Şirket-i Hayriye Vapur İdaresi*”, İstanbul: İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti, 1926, s. 249.

¹⁰⁶ Koraltürk, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, s. 118, s. 123.

toparlanma sürecine girse de, Tablo 12’de de görüleceği gibi, bir daha 1914 yılındaki taşıma kapasitesine ulaşması söz konusu olmamıştır.

Tablo 12: Şirket-i Hayriye Yolcu Sayısı (1914-1930)

Yıllar	Yolcu Sayısı
1914	15.896.730
1915	9.670.259
1916	10.457.936
1917	11.058.388
1918	13.212.047
1919	13.007.742
1920	12.647.299
1921	12.297.119
1922	12.028.521
1923	10.742.052
1924	10.678.484
1925	10.135.646
1926	10.139.218
1927	10.921.003
1928	10.948.180
1929	10.835.887
1930	10.112.040

Kaynak: : T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 3**, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası Limited, 1930, s. 404, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, İstanbul: Hüsni Tabiat Matbaası, 1931, s. 393. Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 120.

Bu olumsuz durum, Başkent'in Ankara'ya taşınması dolayısıyla Boğaziçi'nde konuşlanan kordiplomatik misyonun sınırlandırılmasından, Boğaziçi'nin kuzeyinin askeri bölge haline getirilmesinden kaynaklanmaktadır. Nüfus mübadelesi ile Boğaziçi'nde yaşayan gayrimüslimlerin Türkiye'den ayrılması da işletmenin yolcu sayısını olumsuz yönde etkilemiştir. Aslında, Lozan Antlaşması çerçevesinde 30

Ocak 1923 tarihinde imzalanan Nüfus Mübadelesine İlişkin Protokol'ün 2. maddesine göre, İstanbul'da yaşayan Rumlar mübadeleden istisna tutulmuştur. Ancak istisna, 1912 yasaının İstanbul Şehremaneti [belediye] sınırları içinde ve 30 Ekim 1918 mütareke tarihinden önce yaşayanlar için geçerlidir. Dolayısıyla, işletmenin belediye sınırları dışında kalan iskelelerinde gemileri kullanan yolcu sayısı azalmıştır. Ayrıca hava koşulları ve alternatif ulaşım olanaklarının gelişmesi gibi nedenler de, şirkete olan talebi etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Ancak en önemlisi, savaştan henüz çıkmış bir ülkenin ekonomik koşullarındaki güçlüklerdir. Nitekim ekonomik sorunlar, yolcu sayısındaki düşme yanında birinci mevki yerine ikinci mevki yolculuk yapma tercihini de ön plana çıkarmıştır.¹⁰⁷

Bununla birlikte şirketin, savaş yıllarına kıyasla erken Cumhuriyet döneminde işletme açısından daha verimli olduğu görülmektedir. Savaşlar döneminin sona ermesinden sonra, Cumhuriyet'in ilk günlerinde, şirkete olan talebi artırma amacıyla, Boğaziçi'nin turizm ve yapılaşma açısından özendirilmesi çalışmalarını başlatılmıştır.¹⁰⁸ İşletmeye olan talebin tekrar artmasıyla 1914-1920 yılları arasında daha düşük olarak seyreden işletme brüt kârının, 1921'den itibaren sıçrayarak bir yükselişe geçtiği ve 1930 yılına kadar şirketin belli bir kârlılık düzeyini hedeflediği aşağıdaki Tablo 13'deki verilerden anlaşılmaktadır.

¹⁰⁷ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 119, s. 123-124. Soysal, **a.g.e.**, s. 185, Kemal Arı, **Büyük Mübadele**, 2.b, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 18. Nitekim İstanbul Valiliği tarafından belediye sınırları dışında yaşayan Rumların mülklerine el konulmuş, şikayetleri Mübadele Komisyonu tarafından reddedilmiştir. Onur Yıldırım, **Diplomasi ve Göç**, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006, s. 268-270.

¹⁰⁸ Talep artırıcı önlem ve öneriler için bkz. Osman Nuri Ergin'in "*İstanbul'da vesait-i nakliye şirket ve idareleri, tarifeler ve taşıdıkları yolcu adedi*" başlıklı makalesinden aktaran Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 88-89.

Tablo 13: Şirket-i Hayriye Kâr/Zarar Göstergeleri (1914-1930)

Yıllar	Gelir(TL)	Gider(TL)	Brut Kâr(TL)
1914	203.254	157.870	45.384
1915	193.741	112.461	81.280
1916	195.602	136.720	58.882
1917	236.532	180.702	55.830
1918	404.703	376.203	28.500
1919	947.249	917.749	29.500
1920	1.123.266	1.094.766	28.500
1921	1.033.193	911.369	121.824
1922	1.029.493	838.796	190.697
1923	911.425	804.768	106.657
1924	970.234	912.026	58.208
1925	1.054.885	928.669	126.216
1926	1.033.679	891.847	141.832
1927	1.320.128	1.160.318	159.810
1928	1.407.853	1.228.717	179.136
1929	1.370.369	1.205.817	164.552
1930	1.271.206	1.123.443	147.763

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 3**, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası Limited, 1930, s. 404, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, İstanbul: Hüsnü Tabiat Matbaası, 1931, s. 393.

Öyle ki; Tablo 12'ye bakıldığında 1923 ile 1924 yıllarında şirketin taşıdığı yolcu sayısı birbirlerine oldukça yakın düzeyde olmasına rağmen, 1924 yılını %50'ye yakın kâr kaybıyla bitirmesi ücret tarifesinin yenilenmesini gündeme getirmiştir.¹⁰⁹ Nitekim bu tarihten itibaren, düzenli hatlarda sefer yapmasından dolayı

¹⁰⁹ Şirket-i Hayriye'nin vapur ücretlerinin düzenlenmesi ve tarifinin onaylanması hakkında Ticaret Vekâleti'nin 3 Kanun-u Sanî 1341 tarih ve 2/27 sayılı tezkiresi ile 5 Şubat 1341 tarih ve 1503 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 12, Dosya:74, Belge:13.

maliyetlerini de belli düzeyde tutabilen işletmenin kârlılık oranında aşırı sapmalar görülmemektedir.

Tablo 14: Şirket-i Hayriye Personel Giderleri (1923-1930)

Yıllar	Vapur Sayısı	Personel	
		Sayı	Giderler(TL)
1923	27	646	260.682
1924	27	633	273.086
1925	27	620	280.931
1926	28	606	250.345
1927	26	588	321.259
1928	28	601	332.067
1929	29	648	368.817
1930	29	635	367.765

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, İstanbul: Hüsnü Tabiat Matbaası, 1931, s. 393.

İşletmenin giderleri içerisinde önemli bir payı personel giderleri almaktadır.¹¹⁰ İşletme politikası olarak personelin özlük haklarına verilen önem dolayısıyla, işletmeye özel emekli sandığı 3 Nisan 1924 tarihinde tüzüğü onaylanarak faaliyetine başlamıştır.¹¹¹ İşletme 1926 yılında, 25 kaptan, 50 makinist ve 210 tayfa istihdam etmektedir.¹¹² Ancak Tablo 14'deki aynı yılın personel sayısına dikkat edildiğinde, işletmenin toplam personel sayısı 606 olarak görülmektedir. Gemi adamı

¹¹⁰ Akten, **a.g.e.**, s. 47, Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 119.

¹¹¹ Şirket-i Hayriye Tekâüd Sandığı tüzüğünün onayını içeren 3 Nisan 1340 tarih ve 420 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 9, Dosya:20, Belge:18. Şirkette ilk sosyal güvenlik kavramı 29 Ekim 1888 tarihli imtiyaz şartnamesinde görülmektedir. 20 Mayıs 1893 tarihinde “*Şirket-i Hayriye Müstahdemine Mahsus Tekâüt Kararnamesi*” kabul edilmiş ve şirketin kendine özel emekli sandığı kurulmuştur. 1914 yılında “*Şirket-i Hayriye Me'murin ve Müstahdemine Mahsus Tekâüd Nizamnamesi*” ile emekli sandığı yenilenmiştir. Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 62-63.

¹¹² **Yıllık Türk Deniz Ticareti, a.g.m.**, s. 249.

olarak istihdam edilen personel dışında, şirketin kendine ait olan iskelelerinde çalıştırdığı “başmemur, memur, biletçi, serçimacı ve çımacı” , yine şirketin kendine ait olan atölyelerinde çalıştırdığı teknisyenler ile işletme merkezinde çalışan personeli, toplam personel sayısını oluşturmaktadır.¹¹³

İşletmenin 1920-1930 yılları arasında en büyük gider kalemini yakıt giderleri oluşturmaktadır. Gemilerinde dönemin yakıtı kömürü kullanan işletmenin kendisine ait 710 tonilato kapasitesinde bir de kömür gemisi bulunmaktadır.¹¹⁴ Şirket-i Hayriye'nin Birinci Dünya Savaşı'na girerken 36 olan filo kapasitesi savaş kayıplarıyla 26'ya düşmüştür.¹¹⁵ Şirketin, 1914 yılında İngiltere'den satın alınan ve 1918 yılında İstanbul'a gönderilen bir gemisi işgal günlerinde İngiliz İşgal Güçleri Komutanlığı tarafından kullanılmış ve Mudanya Mütarekesi'nden sonra Şirket-i Hayriye'ye verilmiştir. 1923 yılında, Kurtuluş anlamına gelen Halas adlı gemi de şirketin filosuna katılarak, Tablo 14'de görüleceği gibi şirketin sahip olduğu gemi sayısı 27'ye yükselmiştir.¹¹⁶ 1927 yılında Üsküdar ve Rumelikavağı gemileri Almanya'dan, 1929 yılında Altinkum gemisi İngiltere'den satın alınarak şirketin filosuna katılmıştır.¹¹⁷ Ancak, Şirket-i Hayriye'nin önemli varlıklarından olan Suhulet arabalı vapuru şirketin filosundan ayrılmıştır.¹¹⁸

Cumhuriyet döneminde Sahilbent adlı feribotunu çalıştırmaya devam eden Şirket-i Hayriye dışında, Anadolu'dan gelen yüklü vagonların şehrin diğer yakasına geçirilmesindeki yükleme, tahliye ve ulaşım güclüğü nedeniyle Sirkeci ile

¹¹³ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945** , s. 50-51.

¹¹⁴ Koraltürk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945** , s. 111, s. 114, **Yıllık Türk Deniz Ticareti, a.g.m.**, s. 249.

¹¹⁵ Tutel, **Şirket-i Hayriye**, s. 141, s. 195.

¹¹⁶ **A.g.e.**, s. 238.

¹¹⁷ Tutel, **Şirket-i Hayriye** , s. 240.

¹¹⁸ Üsküdar/Kabataş seferleri yapan Suhulet, planları şirketin anılan yöneticisi Hüseyin Haki Bey'in liderliğinde bir ekip tarafından İstanbul'da çizilip İngiltere'de inşa edilen Dünya'nın ilk feribotudur. Akten, **a.g.e.**, s. 47.

Haydarpaşa arasında feribot taşımacılığı gündeme gelmiştir. Söz konusu hattın imtiyazı için Belçika ve İngiltere uyruklu iki şirket başvurmuş ve bu kurumlarla görüşmeler yapmak üzere 31 Ağustos 1927 tarihinde Nafia Vekâleti yetkilendirilmiştir. Yabancı şirketlerin, kâr/zarar girişimciye ait olmak üzere 40 yıllık imtiyaz talebi ve ileri sürdükleri diğer koşullar kabul edilmemiş, Sirkeci/Haydarpaşa feribot işletmeciliğinin Devlet Demiryolları tarafından yapılması uygun görülmüştür. 3 Mayıs 1928 tarihli yasa ile Sirkeci/Haydarpaşa feribot hattı kurulması amacıyla Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü bütçesinden 10.000 liraya kadar ödenek ayrılmıştır. Ancak yasanın gerekçesinde, hattın oldukça gerekli olduğu belirtilmesine ve yasanın genel kurulda hiç tartışılmadan “*müsteacelen*” görüşülmesine rağmen, “*Haydarpaşa/Sirkeci arasında feribot tesisi ve işletilmesi*” konusunun tekrar TBMM gündemine alınması 6 Temmuz 1939 tarihine kadar ertelenmiştir.¹¹⁹

d. Haliç Vapurları Şirketi

7 Mayıs 1910 tarihinde Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi adıyla kurulan işletmeye verilen imtiyaz süresi 40 yıl olarak belirlenmiştir. Şirket ile yapılan sözleşme feshedilmediğinden, Cumhuriyet döneminde adı Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi olarak değiştirilerek ticari faaliyeti süregelmiştir. Ancak, bu dönemde ülke yönetiminin İstanbul’dan Ankara’ya taşınmasıyla memur nüfusunun, mübadele protokolü istisnası dışında kalan hatlarını kullanan yolcuları ile savaşın

¹¹⁹ Şirketlerin uzmanlarına fizibilite izni hk. 15 Nisan 1927 tarih ve 5025 sayılı ve Nafia Vekâleti’nin feribot görüşmelerinde yetkilendirilmesi hk. 31 Ağustos 1927 tarih ve 5599 sayılı kararname için bkz. **30.. 18.1.1**, Klasör 25, Dosya:51, Belge:8, 3 Mayıs 1928 tarih ve 1232 sayılı yasa için bkz. **Düster 3. Tertip C. 9**, s. 482, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:III, C:4, I:72, s. 9, [s.y.], ayrıca 6 Temmuz 1939 tarih ve 3698 sayılı yasa için bkz. **Düster 3. Tertip C. 20**, Devlet Matbaası, Ankara:1939, s. 1687-1689.

neden olduğu azınlıkların göçü dolayısıyla İstanbul'daki nüfus azalmasından, aynı Şirket-i Hayriye gibi, Haliç Vapurları Şirketi de olumsuz olarak etkilenmiştir.¹²⁰

Bununla birlikte, şirketin ekonomik güçlüğü yalnız savaşlar ve savaş sonrası nüfus azalması ile açıklanamamalıdır. Belediyeye ödemekte olduğu bedel ve personel fazlalığı da, şirketin önemli sorunları arasındadır. 7 Mayıs 1910 tarihli imtiyaz sözleşmesine göre şirketin, her yıl brüt gelirlerinin %8'ini, eğer bu tutar 3.000 Türk Lirası'na ulaşmazsa, 3.000 Türk Lirası'nı İstanbul Belediyesi'ne ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır.¹²¹ Ayrıca, Şirket-i Hayriye ile kıyaslandığında gerek gemi başına ortalama personel sayısının, gerekse ortalama personel maliyetinin daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır.¹²²

Tablo 15: Haliç Vapurları Şirketi Kâr/Zarar Göstergeleri (1924-1930)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Gelir(TL)	Gider(TL)	Kâr/Zarar(TL)
1924	7.516.573	352.528	369.241	-16.713
1925	7.132.965	352.804	342.843	9.961
1926	6.643.557	323.087	317.777	5.310
1927	7.464.385	430.698	428.485	2.213
1928	7.549.483	438.494	434.049	4.445
1929	7.146.006	424.587	441.162	-16.575
1930	5.988.557	374.999	390.671	-15.672

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, İstanbul: Hüsnü Tabiat Matbaası, 1931, s. 393.

Ekonomik güçlüklerden dolayı birçok bilanço dönemini zararlarla kapatan işletme, yolcu talebini artırma amacıyla 1922 yılının Kasım ayında tarife indirimine

¹²⁰ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, "Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi", s. 250, Ayyıldız, **a.g.e.**, s. 100, Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, s. 25.

¹²¹ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, "Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi", s. 250.

¹²² T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, s. 393

gitmiştir.¹²³ Savaşlar süresince gemileri ordu emrine alınan işletmenin yöneticisi Nari, 2 Mayıs 1923 tarihinde, alacakların saptanması ve tahsili amacıyla Ankara'ya başvurmuş ve şirket ile hükümet arasında bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre, şirketin alacağı olan 115.000 liranın %4 faiz çalıştırılarak 7 yılda ödenmesi için mutabakat yapılmış, ancak bu görüşmeler sırasında gündeme gelen vapur ücretlerine zam talebi İktisat Vekâleti tarafından reddedilmiştir. Yine de, şirketin bu isteğine karşı kayıtsız kalınmamış, ücret tarifelerini belirlemek üzere, İstanbul'da, şirket ve kamu yöneticilerinden oluşan bir komisyonun kurulmasına karar verilmiştir.¹²⁴

Şirketin, Cumhuriyet öncesi verilerine bakıldığında, verimli çalışmadığı anlaşılmaktadır. 1911 ve 1917 yıllarını zararla kapatan işletmenin, 1920 yılında da 38.302 lira zarar ettiği görülmektedir. Şirket, 1913 yılında 10.324.138 yolcu taşımış olsa da, 1915 yılında taşınan yolcu sayısı 2.758.176 olarak görülmektedir.¹²⁵ 1917'den itibaren tekrar yükseliş eğilimine giren verilere rağmen, yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, dönem içerisinde 13 gemilik bir filoya sahip olan şirketin ekonomik sorunları Cumhuriyet döneminde de süregelmiş ve sorgulanmıştır.¹²⁶

Nitekim işletmenin 1924 yılını zararla kapattığı görülmektedir. 1925 yılında bilet ücretlerine yapılan zam ve indirimli kart uygulamasının kaldırılması kâr beklentilerini karşılamaktan uzaktır. Ücret tarifesinin 1929 yılında tekrar artırılması ise, işletme gelirlerinde her hangi bir artış oluşturmadığı gibi, alternatif ulaşım olanakları dolayısıyla şirkete olan talep de azalmıştır. İşletme gemileri Haliç'te oluşan banklara [sığlık] oturarak hasar görmüş ve gerekli malzemelerin pahalı olması

¹²³ Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, s. 26.

¹²⁴ Ayyıldız, **a.g.e.**, s. 99.

¹²⁵ **A.g.e.**, 83-84.

¹²⁶ Tunalı Hilmi Bey'in önergesi için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:11, I:28, s. 286, **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 7, Dosya:39, Belge:26.

nedeniyle tamir ettirilememiştir. Dolayısıyla dönem içerisinde işletmenin filo yenilemesi de söz konusu değildir.¹²⁷

e. İzmir Körfezi Vapur İşleri

Ege ve İç-Batı Anadolu'nun uluslararası ticaret kapısı konumunda olan İzmir Körfezi'ndeki deniz taşımacılığı çalışmaları Abdülaziz döneminde başlamış, 1877 yılında imtiyaz hakkı verilen Guiffray(Gifret) Şirketi'nin ardından, 13 Temmuz 1883 tarihinde, II. Abdülhamid dönemi olması dolayısıyla Şirket-i Hamidiye kurulmuştur. Şirket-i Hamidiye vapurları ile Körfez ve çevresi başta olmak üzere, yakın Ege Adaları, hatta Güllük ve Bodrum'a kadar ulaşabilecek yolcu ve yük taşımacılığı hatları açılmıştır.¹²⁸

Abdülhamid'den sonra İzmir Körfezi Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi adı altında faaliyet gösteren işletmenin ticari uğraşına 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanistan'ın İzmir'i işgal etmesi üzerine son verilmiş, iyeliğindeki filo Guiffray Şirketi'ne devredilmiştir. Feshedilmiş İzmir Körfezi Osmanlı Anonim Şirketi yerine ise geçici bir işletme kurulmuştur.¹²⁹

İzmir'in kurtuluşundan sonra, İzmir Körfezi'nde yük ve yolcu taşımacılığı imtiyazına Uşşakîzâde Muammer Bey talip olmuştur. Sözleşme ve koşullarda uzlaşma sağlanmış ve İcra Vekilleri Heyeti'nin 11 Temmuz 1923 tarihli kararı ile *“Karaburun ve Foçateyn iskelelerini de şâmil olmak üzere İzmir Körfezi dahilinde*

¹²⁷ Koraltürk, **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, s. 27.

¹²⁸ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 210.

¹²⁹ **A.g.e.**, s. 210. Eser Tutel, **Gemiler... Süvariler... İskeleler...**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 195-210, İzmir Körfez Vapurları Şirketi'nin feshinden sonra kurulan geçici işletme hakkında dönemin Sadaret makamı ve Ticaret Nazırlığı arasındaki 26 Kanun-u Evvel 1335, 27 Kanun-u Sani 1335, 25 Mart 1336, 27 Ağustos 1337 ve 18 Temmuz 1338 tarihli yazışma suretlerinin bulunduğu dosya için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 17, Dosya:98, Belge:3.

vapur işletme” imtiyazı Uşşakîzâde Muammer Bey’e verilmiştir.¹³⁰ Altı ay süreli imtiyaz hakkı, 15 Aralık 1923 ve 29 Haziran 1924 tarihli kararnameler ile uzatılmıştır.¹³¹

Diğer yandan, bölgede deniz taşımacılığı yapmak üzere kurumsal bir tekel oluşturma çabaları başlamıştır.¹³² 5 Ağustos 1925 tarihinde, İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş. adlı bir şirket kuruluşunu tamamlamıştır.¹³³ Şirketin kurucuları arasında dönemin başbakanı İsmet İnönü de bulunmaktadır.¹³⁴ 18 Temmuz 1926 tarihinde, İzmir Körfezi’nde deniz taşımacılığı yapan işletmelerin tüm demirbaşları ve hakları bu şirkete devredilmiştir.¹³⁵ 1926 yılında, İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş. filosu, Dikili, Terakki, Salhane, Karataş, Adliye, Hamidiye, Urla, Güzelizmir, Karşıyaka, İstanbul, Uşak ve Suvak adlı 12 tane gemiden oluşmaktadır.¹³⁶ Şirketin İzmir Körfezi’ndeki ayrıcalıklı ticari çalışması, 18 Temmuz 1926 tarihinde devraldığı filosu ile 11 Temmuz 1923 tarihinde düzenlenen hatlarında, Devlet Deniz Yolları İşletmesi’ne devredildiği 1939 yılına kadar süregelmiştir.

f. Diğer Armatörler

1926 yılında, Seyr-i Sefain İdaresi ve şehir hatları dışındaki özel armatör şirketlerin iyeliğinde 73 parça gemi bulunmakta olup, toplam 34.005 nettonilato kapasitesindedir. Aşağıda sunulan bilgilerden anlaşılacağı gibi, Türkiye Seyr-i Sefain

¹³⁰ **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 7, Dosya:24, Belge:18.

¹³¹ **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 8, Dosya:42, Belge:19, **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 10, Dosya:32, Belge:15.

¹³² **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 14, Dosya:44, Belge:12.

¹³³ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 210.

¹³⁴ Şirketin 1929 bilançosu temettüsü TL.129,60 tutarındaki makbuz için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 1, Dosya:6, Belge:5.

¹³⁵ **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 19, Dosya:43, Belge:4.

¹³⁶ **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, s. 210.

İdaresi'nin yanında özel sektörün de, Türkiye'de posta seferlerinin devlet idaresi altına alındığı 1932 yılına kadar şehirlerarası hatlar kurup yük ve yolcu taşımacılığı yaptığı görülmektedir.¹³⁷

Yelkencizade ve Mahdumu Vapur İdaresi: Yelkencizade Şükrü Bey ve oğlu Lütfi Bey'e ait olan İstanbul merkezli işletmenin her hafta düzenli olarak Karadeniz hattında sefer yapan Vatan, Samsun, Trabzon ve Anadolu adlı 4 tane gemisi bulunmaktadır. Filonun toplam kapasitesi 3.738 nettonilato, mürettebat sayısı 125'dir.¹³⁸

Mustafa Cemal Seyr-i Sefain İdaresi: Paşabahçeli Cemal Bey'e ait işletmenin Mudanya – Gemlik ve Ayvalık – Edremit hatlarına sefer yapan 268 net tonilatoluk Nilüfer ve 118 nettonilatoluk Ayvalık adlı gemilerinde toplam 45 mürettebat görev yapmaktadır.¹³⁹

Hüdavendigâr Seyr-i Sefain Anonim Şirketi: Şirketin merkezi Bursa Koza Hanı'nda olup, sahipleri Hacı Ali Paşazade İbrahim Bey ve ortakları, yöneticisi ise aynı zamanda İş Bankası Bursa Şube Müdürü olan İnegöllüzade Saffet Bey'dir. Toplam 368 nettonilato kapasitesinde Sevinç ve Başlangıç adlı gemileriyle düzenli olarak İstanbul/Mudanya seferleri yapılmakta, bu gemilerde 33 gemi adamı çalışmaktadır.¹⁴⁰

Yeni Türkiye Vapur Şirketi: Nafi ve Halim Bey'lere ait olan bu şirketin merkezi İstanbul'dadır. Mersin ve Karadeniz hatlarında çalışan 488 nettonilatoluk

¹³⁷ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, s. 251-273.

¹³⁸ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Yelkencizade ve Mahdumu Vapur İdaresi*”, s. 251.

¹³⁹ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Mustafa Cemal Seyr-i Sefain İdaresi*”, s. 252.

¹⁴⁰ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Hüdavendigâr Seyr-i Sefain Anonim Şirketi*”, s. 253.

Türkiye ve 495 nettonilatoluk Rumeli gemilerinin toplam mürettebatı 46 kişiden oluşmaktadır.¹⁴¹

Naim Vapur İdaresi: Merkezi İzmir’de bulunan Naim Bey’in işletmesine ait 720 nettonilatoluk Adana gemisinde 29 gemi adamı çalışmakta ve gemi, İstanbul/Mersin seferleri yapmaktadır.¹⁴²

Hantalzade Tayyar ve Şürekâsı: Tayyar kaptan yönetimindeki İstanbul merkezli işletmenin toplam 286 nettonilato kapasitesinde Güzel İzmir ve Tayyar adlı 2 gemisi bulunmakta, bu gemiler düzenli olarak İstanbul/Ayvalık/İzmir seferleri yapmaktadır. Gemilerin toplam mürettebatı 36 kişiden oluşmaktadır.¹⁴³

Mustafa Raşit Vapur Şirketi: Şirketin 267 nettonilato kapasitesindeki Asya adlı gemisi her hafta İstanbul/Mudanya/Gemlik ve İstanbul/Çanakkale/İzmir seferleri yapmakta ve bu gemide 18 mürettebat çalışmaktadır.¹⁴⁴

Karadeniz Milli Vapur Acentesi: Ahmet Kemaleddin ve Mahmut Bahaddin Bey’lerin sahip olduğu acente, Hacı Emin Beyzade Refik Bey’e ait olan 102 nettonilatoluk Feyyad gemisi ile İstanbul/Bandırma seferleri yapmaktadır. Geminin toplam 14 mürettebatı bulunmaktadır.¹⁴⁵

Kocaeli Şirketi: İzmit eşrafından Rıza Bedri Bey ve ortaklarının sahip olduğu şirketin, İzmit Körfezi’ndeki iskelelerle İstanbul arasında düzenli sefer yapan 4 gemisi bulunmaktadır. Kırlangıç, Sürat, İzmit ve Yenidünya adlı gemilerin toplamı 133 nettonilatodur.¹⁴⁶

¹⁴¹ Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Yeni Türkiye Vapur Şirketi”, s. 254.

¹⁴² Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Naim Vapur İdaresi”, s. 255.

¹⁴³ Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Hantalzade Tayyar ve Şürekâsı”, s. 256.

¹⁴⁴ Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Mustafa Raşit Vapur Şirketi”, s. 265.

¹⁴⁵ Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Karadeniz Milli Vapur Acentesi”, s. 260.

¹⁴⁶ Yıllık Türk Deniz Ticareti, “Kocaeli Şirketi”, s. 257.

Tavilzade Vapur İdaresi: Tavilzade Hasan ve Hafız Hüseyin Bey'lerin sahip olduğu işletmenin 88 nettonilatoluk Tavilzade adlı gemisiyle Edremit/Ayvalık hattında sefer yapılmaktadır.¹⁴⁷

Yukarıdaki firmaların dışında, Sakarya, Arslan, İnönü, Kaplan, Sadıgzade ve Dumlupınar adlı gemilerden oluşan toplam 6.585 nettonilato kapasitesinde bir filoya sahip olan Sadıgzade Biraderler ile Millet, Canik ve Yeşilırmak adlı gemilerden oluşan toplam 2.403 nettonilatoluk filonun sahibi olan Alemdarzade işletmelerinin, genel olarak “*şilepçilik*” yapmakla birlikte, Karadeniz Limanlarına hat düzenlediği görülmektedir.¹⁴⁸

Ayrıca, dönemin “*şilepçilik*” yapan önemli armatörleri arasında; toplam 2.110 net tonilato kapasitesinde Hisar ve Sulh adlı gemileriyle, Kalkavanzade Mahmut Rıza, oğlu İsmail Rıza ve damadı İsmail Hakkı Bey tarafından kurulmuş olan Kalkavanzade Vapur Şirketi; toplam 2.419 nettonilato kapasitesinde İstanbul ve Teşvikiye adlı gemileriyle, Kırzade Şevki Bey ve oğlu tarafından kurulmuş olan Kırzade Vapur Şirketi; toplam 3.734 nettonilato kapasitesinde Sebat, Selamet, Vefa ve Ticaret adlı gemileriyle Barzılay ve Benjamin Efendi'ler tarafından kurulmuş olan Barzılay ve Benjamin Kollektif Şirketi bulunmaktadır.¹⁴⁹

1930 yılı verileri incelendiğinde, özel sektöre ait deniz ticaret filosundaki gemi sayısının 123'e, net tonaj kapasitesinin ise, 62.541'e yükseldiği görülmektedir. 1926-1930 yılları arasında, Yelkencizadeler 1 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 5.251'e, Sadıgzadeler 3 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 8.907'ye, Alemdarzadeler 1 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 3.443'e, Tavilzadeler 1 gemi

¹⁴⁷ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Tavilzade Vapur İdaresi*”, s. 261.

¹⁴⁸ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Sadıgzade Biraderler*”, s. 258, “*Alemdarzade Biraderler*”, s. 259.

¹⁴⁹ **Yıllık Türk Deniz Ticareti**, “*Kalkavanzade Vapur Şirketi*”, s. 262 , “*Kırzade Vapur Şirketi*”, s. 263 , “*Barzılay ve Benjamin Vapur Şirketi*”, s 264 .

satın alarak tonaj kapasitesini 635'e, Kalkavanzadeler 3 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 5.886'ya, Kırzadeler 3 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 5.538'e, Barzilay ve Benjamin Kollektif Şirketi 1 gemi satın alarak tonaj kapasitesini 6.698'e çıkarmıştır.¹⁵⁰

g. İç Sularda Yapılan Taşımacılık Çalışmaları

Cumhuriyet dönemine girerken, Van Valiliği'nin 6 Haziran 1923 tarihli yazısından anlaşılacağı üzere, Türkiye'nin en büyük gölü olan ve 1879 yılından beri taşımacılık yapılan Van Gölü'nde, tekneleri sağlam 60'ar tonluk iki, kendi mürettebatıyla uygun yerlerde çalışabilen biri 50, diğeri 10 tonluk olmak üzere toplam dört motor çalışmaktadır. Ayrıca, tekne ve makine yönünden tüm donanıma sahip 100 tonluk bir vapur bulunmaktadır.¹⁵¹

Van Valiliği tarafından verilen yukarıdaki bilgiler ışığında, İcra Vekilleri Heyeti tarafından 19 Temmuz 1923 tarihinde, Nafia Vekâleti kanalıyla Van Gölü'nde taşımacılık hatları açılması için çalışmalar başlatılmıştır.¹⁵² “*Mevkilerinin icabatına ve tâbi oldukları muamelâta nazaran işletmesi ve idareleri mahiyeti mahsusayı haiz olan Van Gölü seyrisefaini*” için, satın alma, inşaat ve tamirat işlemlerinde uygulanmak üzere, İhale Yasası'nın yirmi üçüncü maddesi gereği bir yönetmelik hazırlanmıştır. Yedi maddeden oluşan ve uygulanmasında Nafia Vekâleti'nin yetkili kılındığı yönetmelik, vekâletin 9 Ağustos 1925 tarihli yazısı ile

¹⁵⁰ T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 3**, s. 411.

¹⁵¹ Van Valiliği 6 Haziran 1339 tarih ve 425 sayılı yazısı için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 156, Dosya:96, Belge:1, Tutel, **Gemiler...**, s. 267.

¹⁵² “*Van Gölü'nde bir sefain icra-yı mesaii*” konusundaki 160/1 sayılı dosya içeriği Nafia Vekâleti'nden İcra Vekilleri Heyeti'ne hitaben yazılan 4 Temmuz 1339 tarih ve 1398/5889 sayılı, İcra Vekilleri Heyeti'nden Nafia Vekâleti'ne yazılan 8 Temmuz 1339 tarihli, Nafia Vekâleti'nden İcra Vekilleri Heyeti'ne hitaben yazılan 16 Temmuz 1339 tarih ve 1496/6274 sayılı, İcra Vekilleri Heyeti'nden Nafia Vekâleti'ne yazılan 19 Temmuz 1339 tarihli yazılar için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 156, Dosya:96, Belge:1.

yapılan öneri üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin aynı tarihli kararı ile kabul edilmiştir. Yönetmelik hükümlerinde, 10.000 lira altında yapılacak her işlem için işletmeye özerklik tanınmış, daha üst bedelli işlemler için Nafia Vekâleti'nin izni ile işletme görevlilerinden oluşturulacak bir komisyonun açacağı ihale koşulları saptanmıştır.¹⁵³ Van Gölü'nde çalışan dört motor için gerekli yakıtın Kars Mazot Şirketi'nden alınmasına¹⁵⁴, personel ve gemi mürettebatı ile işletmenin kadrosunun düzenlenmesine karar verilmiştir.¹⁵⁵

9 Ağustos 1925 tarihinden beri Nafia Vekâleti tarafından yönetilmekte olan Van Gölü Seyrisefain İdaresi'nin, Van İli Özel İdaresi'ne devrine ilişkin yasa 24 Mayıs 1928 tarihinde kabul edilmiştir. Yasanın birinci maddesiyle idarenin gemi, tersane ve diğer varlığı ile tüm kuruluşu il özel idaresine devredilmiştir. İkinci maddeye göre, Nafia Vekâleti'nin 1928, 1929 ve 1930 yılları bütçelerinden idare için ayrılan ödenekten yıllık 58.120 lira, Van İli Özel İdaresi'ne “*muaveneten*” aktarılmıştır. Bununla birlikte, yasanın üçüncü maddesinde, işletmenin Nafia Vekâleti'nin denetimine tabi olması öngörülmüştür.¹⁵⁶

Osmanlı Devleti'nde, Van Gölü dışında, İznik Gölü'nde de yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktaydı. Ancak, İznik Gölü'nde motorlu deniz aracı bulunmamakta, yelkenli gemiler ve kayıklar kullanılmaktaydı. İlk defa 17 Aralık 1920 tarihinde, İstanbullu armatörlerden Hüseyin Nazım Bey, İznik Gölü kıyısındaki köy ve iskeleler arasında, yelkenli gemilerin seyrine engel olmamak koşuluyla,

¹⁵³ 9 Ağustos 1925 tarih ve 2325 sayılı kararname için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 6**, s. 743-744.

¹⁵⁴ 19 Temmuz 1925 tarih ve 2237 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 14, Dosya:45, Belge:8.

¹⁵⁵ 29 Ağustos 1926 tarih ve 4041 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 18.1.1**, Klasör 20, Dosya:55, Belge:2.

¹⁵⁶ Aynı tarihte kabul edilen 1348 sayılı yasa ile Nafia Vekâleti'nin 1928 bütçesinde yeni fasıl açılmış ve TL.58.120.- aktarılmıştır. Her iki yasa için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:III, C:4, I:82, s. 349-350, **Düstur 3. Tertip C. 9**, s. 744.

motorlu taşımacılık yapmak için Nafia Nezareti'ne başvurmuştur. Konu ile ilgili dönemin Nafia İdare-i Umumisi tarafından geniş ve kapsamlı bir teknik çalışma yapılmasına rağmen, konunun en son Şura-yı Devlet'te kaldığı ve ihale açılmadığı anlaşılmaktadır.

İznik Gölü'nde motorlu taşımacılık konusu, Bursa Milletvekili Şeyh Servet (Akdağ) Efendi'nin 8 Ağustos 1923 tarihinde, gölün Batı kıyısında bulunan ilçe olan Orhangazi Kaymakamlığı'na başvurusu ile gündeme gelmiştir. Orhangazi Kaymakamlığı, başvuru dilekçesine gölde Yalovalı Kaptan Asım Efendi adlı bir kişinin teknesinin işlemekte olduğu bilgisini ekleyerek, bağlı bulunduğu Hüdavendigâr Vilayeti'ne yönlendirmiştir. Valilik, 16 Eylül 1923 tarihinde konu ile ilgili İktisat Vekâleti'ne başvurmuş, İktisat Vekâleti, "*mebus-u sabık*" Şeyh Servet Efendi'nin bu talebinin değerlendirilmesini Nafia Vekâleti'ne aktarmıştır. Nafia Vekâleti, 12 Ocak 1924 tarihinde Hüdavendigâr Valiliği'ne bir yazı göndererek, taşımacılık oluşumu koşullarını görüşmek üzere Şeyh Servet Efendi veya vekilini Ankara'ya davet etmiştir. Ancak, bu görüşmenin bir sonuca ulaşmadığı, İznik Gölü'nde taşımacılık yapma imtiyazının Şeyh Servet Efendi'ye verilmediği anlaşılmaktadır.¹⁵⁷ 13 Aralık 1927 tarihinde, bölgede çalışmalar yapan Türk Elektrik Anonim Şirketi'nin de İznik Gölü ve Sakarya Nehri üzerinde taşımacılık imtiyazı için başvurduğu, fakat olumlu yanıt alamadığı görülmektedir.¹⁵⁸

Üzerinde taşımacılık yapmak amacıyla başvuru alan ise Eğirdir Gölü'dür. 11 Haziran 1923 tarihli Anadolu Gazetesi'nde, İsparta Valiliği tarafından, Eğirdir Gölü'nde taşımacılık yapmak üzere bir şirket ve "*müessese-i İslamiye*" arandığına ve ilgilenenlerin İktisat Vekâleti'ne başvurmaları gerektiğine ilişkin bir

¹⁵⁷ "*İznik Gölü sahilindeki karye ve iskeleler arasında yelkenli gemiler seyrüseferine mani olmamak üzere motor ve romörkör gibi vesaitle gerek yolcu gerek eşya nakli imtiyazına dair*" yazışmaların bulunduğu 16G/3 no.lu dosya için bkz. **BCA, Katalog: 230.. .0.0**, Klasör 15, Dosya:59, Belge:3.

¹⁵⁸ **BCA, Katalog: 230.. .0.0**, Klasör 30, Dosya:31, Belge:5.

ilan yayımlanmıştır. Konu ile ilgilenen Aydın Demiryolu Şirketi, İzmir Demir Yolları Nafia Serkomiserliği'ne başvurmuş ve konu Nafia Vekâleti'ne iletilmiştir. İsparta (Hamidabad) Vilayeti'nin İktisat Vekâleti'ne verdiği bilgi ve iki bakanlığın çalışmaları sonucunda 23 Şubat 1924 tarihinde Aydın Demiryolu Şirketi'nin Eğirdir Gölü üzerindeki taşımacılık imtiyazı kabul edilmiş ve sözleşmeyi imzalamak üzere İsparta Valiliği yetkilendirilmiştir.¹⁵⁹

2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Nitelik ve Nicelik Olarak Güçlenmesinde Türk – Yunan Nüfus Mübadelesi'nin Rolü

Lozan Antlaşması kapsamında, 30 Ocak 1923 tarihinde imzalanan Türk – Yunan Nüfus Mübadelesine İlişkin Protokol'e göre, mülkiyet hakları saklı kalmak koşuluyla, İstanbul'daki Ortodoks Rumlar ile Batı Trakya'daki Müslüman nüfus dışında kalan Türkiye'de yerleşik Ortodoks Rum ile Yunanistan'da yerleşik Müslüman uyruklarını zorunlu olarak kapsayacak şekilde bir değişim yapılması öngörülmüştür.¹⁶⁰

Türkiye'de, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti düzeyinde yürütülen mübadele sürecinde, mübadil nüfusun, taşınır malları ve kişisel eşyası ile birlikte Yunanistan'dan Türkiye'ye taşınması işlemleri kabotaj hakkını elde etme aşamasında olan Türk deniz ticaretini özendirme ve güçlendirme fırsatını yaratmıştır.

a. Mübadele'de Türk Armatörleri

Mübadeleye tabi tutulan göçmenlerin önemli bir bölümünün liman kentlerinde toplanması, deniz yolunun daha kısa ve ekonomik olması dolayısıyla taşıma işleminin gemilerle yapılması gündeme getirilmiştir. Bununla birlikte, "*Atina'daki Türk Heyeti Reisi*" Tevfik Rüştü (Aras) Bey'in Mübadele, İmar ve İskân

¹⁵⁹ Konu ile ilgili dosya için bkz. **BCA, Katalog: 230.. .0.0**, Klasör 19, Dosya:73, Belge:1.

¹⁶⁰ Soysal, **a.g.e.**, s. 171-183.

Vekâleti'ne yazdığı 13 Kasım 1923 tarihli yazısında gemilerin yolcu taşımacılığına uygun olarak sağlıklı bir şekilde donatılması gerektiğinden söz edilmektedir.¹⁶¹

Bu koşulu da içerisine alacak şekilde Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti tarafından ileri sürülen “*münakasa şeraiti*”ni yerine getirmeyi kabul eden İtalyan bandıralı Lloyd Triestino Company, 14 Kasım 1923 tarihinde yapılan taşımacılık ihalesini kazanmıştır. Gemilerin yapacağı sefer düzeni Vekâlet tarafından belirlenmiş olup, yolcuların dinlenme ve tatlı su gereksinimlerine dikkat edilmesi özellikle belirtilmiştir. Şirketin dört büyük gemisinin yükleme için hemen limanlara gönderilmesi, navlunun yolcu tarafından ödenmesi, ödeyemeyecek olanların taşımalarını Türkiye hükümetinin sağlaması, navlun dışında tüm giderlerin taşıma şirketi tarafından üstlenilmesi ihalenin başlıca koşullarındandır.¹⁶² Hükümet taşımanın ivedilikle ve koşullara uygun olarak yapılmasını istemektedir ancak, ihalenin hemen ardından, İsmet (İnönü) Paşa'nın, Tefik Rüştü (Aras) Bey'e yazdığı 15 Kasım 1923 tarihli mektupta, gemi gereksinimi olduğu ve taşımanın yönlendirilmesinde sorunlar bulunduğundan söz edilmektedir.¹⁶³

İhalenin sonucu Hükümet'i tatmin etmediği gibi, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Denizcilik Şubesi mübadele taşıma ihalesinin yabancı bir şirkete verilmesine karşı çıkmıştır. Sufizade Sudi Bey liderliğindeki “*Türk Vapurcular Birliği*” adı altındaki oluşumla mübadele taşımacılığına aday olan Türk bandıralı armatör grubu Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati (Uğural) Bey'i de tarafına almıştır. Kabotaj hakkı öne sürülerek yapılan kampanya sonucunda Lloyd Triestino'ya verilen ihale iptal edilmiştir.¹⁶⁴

¹⁶¹ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:27, Belge:7, Kemal Arı, **a.g.e.**, s. 37-38.

¹⁶² **A.g.e.**, s. 37-38, Onur Yıldırım, **a.g.e.**, s. 217.

¹⁶³ İsmet Paşa'nın mektubu için bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 123, Dosya:875, Belge:12.

¹⁶⁴ Arı, **Büyük Mübadele**, s. 39-41.

Tablo 16: 23 Aralık 1923 Tarihli Sözleşme Gereği

Mübadele’de Taşıma Yapması Onaylanan Şirketler ve Gemiler

İşletme Adı	Gemi Adı
Seyr-i Sefain İdaresi	Akdeniz, Karadeniz, Ümid, Bahr-i Cedid
Akyıldız	Rize
Sadıkzade Biraderler	Sakarya, İnönü, Aslan
Yelkencizade	Trabzon
Kırzade	Kırzade
Mustafa Cemal	Nilüfer, Ayvalık
Yeni Türkiye	Türkiye
Hacıpaşazadeler	Hacı Paşa
Hasan Mahdumları	İstiklal
Hasan Mustafa Bey	Timsah, Kartal

Kaynak: BCA, Katalog: 30..18.1.1, Klasör 8, Dosya:43, Belge:12.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi başta olmak üzere Türk armatörlerinin, Vekâlet ile karşılıklı imzaladığı ve İcra Vekilleri Heyeti tarafından 23 Aralık 1923 tarihinde onaylanan sözleşme gereği, mübadele taşımacılığında kullanılacak gemileri belirleme görevi İstanbul Liman Başkanlığı’na verilmiştir. Bu sözleşme ile Türk armatörler de, mübadillerin uygun koşullarda yolculuk yaptıracaklarını taahhüt etmiştir. Buna göre, mübadil taşıyacak her geminin, İstanbul Liman Başkanlığı’ndan sağlık yeterlilik belgesi alması gerekmektedir. Bu belge gereği, kamaralar, hasta, hamile, yaşlı ve çocuklara ayrılacak şekilde düzenlenmiştir. Her gemide en az iki sağlık memuru ile bir doktor görevlendirilmiş ve güvertelerde tatlı su tankları inşa edilmiştir. Tablo 16’da da görüleceği gibi, sözleşme koşullarına uygun olduğu

taşımacılık sorumlusu İstanbul Liman Başkanlığı tarafından belgelenen on armatörün gemileri Türkiye/Yunanistan arası taşımacılık işlerine başlamıştır.¹⁶⁵

3 Şubat 1924 tarihinde, mübadillerin taşınması için “*Seyr-i Sefain İdaresi ve hakiki Türk şirketleri*” ile imzalanan 23 Aralık 1923 tarihli sözleşme içeriğindeki gemilerde değişiklikler yapılmıştır.¹⁶⁶ Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti’ne 27 Aralık 1923 – 13 Mart 1924 tarihleri arasında gelen ve mübadil tahliye bilgilerini içeren telgraflardan da anlaşılacağı üzere, Gülcemal, Reşitpaşa, Millet, Giresun, Sürat ve Antalya gemilerinin, Vekâlet’in 14 Şubat 1924 tarihli belgesine göre ise, Ankara ve Sulh gemilerinin, bu mübadele taşımacılık filosuna alındığı görülmektedir.¹⁶⁷

Mübadele taşımacılığında gemi işletme sorumlusu olarak atanan İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi’nin, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti’ne gönderdiği sefer durumunu, sözleşme yapılacak gemileri ve gereksinimi bildiren 20 Mart 1924 tarihli yazıya göre, Seyr-i Sefain’in Karadeniz gemisi mübadele taşımacılık filosundan çıkarılmış, Kırzade’nin Teşvikiye gemisi alınmıştır. Ankara, Rize, Bahr-i Cedid, Antalya, Kartal ve Aslan isimli gemiler ise yedekte tutulmuştur.¹⁶⁸

¹⁶⁵Sözleşmenin koşulları için bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:II, C:10, I:2, s. 48, Arı, **Büyük Mübadele**, s. 42-43. Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti ile armatör şirketler arasında imzalanan sözleşmenin onaylanması hk. 23 Kanun-u Evvel 1339 tarih ve 90 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.1**, Klasör 8, Dosya:43, Belge:12.

¹⁶⁶ 3 Şubat 1340 tarih ve 230 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.1**, Klasör 8, Dosya:50, Belge:14.

¹⁶⁷ **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 17, Dosya:78, Belge:1, **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 17, Dosya:77, Belge:3.

¹⁶⁸ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:29, Belge:6.

b. Mübadele Navlunlarını Peşin Ödeme Yoluyla Gemi Alımının Özendirilmesi

Mübadele, İmar ve İskân Vekili Necati Bey ve Vapurcular Birliği Başkanı Sudi Bey tarafından, mübadele taşımacılığının yabancı bayraktan alınıp, Türkiye Cumhuriyeti bandıralı gemilerle yapılmasının gerekçesi olarak, kabotaj hakkını edinmiş olan Türk denizciliğinin gelişmesi ve filonun büyütülmesi amacı ileri sürülmüştü.

Bu bağlamda Hükümet, mübadele taşımacılık ihalesini açmadan önce Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1923 yılı bütçesinin "*merakib-i bahriye faslına*" altı yüz bin lira aktarma amacıyla bir yasa tasarısı hazırlayıp TBMM'ne getirmiştir. 5 Kasım 1923 tarihinde meclis gündemine alınan ve "*müsteacelen*" görüşülerek kabul edilen yasanın gerekçesi "*mübadele mukavelesini mucibince*", "*vapur mübayaa ettirmek*" olarak açıklanmıştır.¹⁶⁹

3 Şubat 1924 tarihinde, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin 1923 yılı bütçesinden, mübadillerin taşınması ve ticaret gemilerinin düzenlenmesi gerekçesiyle Seyr-i Sefain İdaresi'ne beş yüz bin lira,¹⁷⁰ Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti ile taşımacılık sözleşmesi imzalayan armatörlere, ödenmesinden itibaren en geç iki ay içerisinde yabancı bayrak gemi satın alıp milli bayrak çekmesi koşuluyla, her işletmeye ellışer bin lira navlun avansı ödenmesine karar verilmiştir.¹⁷¹

¹⁶⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:II, C:4, I:61, s. 15-17.

¹⁷⁰3 Şubat 1341 tarih ve 232 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.1**, Klasör 8, Dosya:50, Belge:16. Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1924 yılında "*muhacirin nakliyatı*" kalemin elde ettiği gelir 171.470,94 lira olarak görülmektedir. Seyr-i Sefain İdaresinin 1340-1924 senei maliyesi hesabi katı kanunu için bkz. **Düştur 3. Tertip C. 9**, s. 682.

¹⁷¹3 Şubat 1341 tarih ve 231 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.1**, Klasör 8, Dosya:50, Belge:15.

Gerekli hazırlıklardan sonra, 7 Haziran 1924 tarihinde armatörlere verilecek avans sözleşmesi İstanbul Valiliğine gönderilmiştir. 8 Temmuz 1924 tarihinde kısa süreli bir erteleme kararı alınsa da, 2 Ağustos'ta avanslar serbest bırakılmıştır. Nitekim Vekâlet'in armatörlerle yaptığı navlun mutabakatı sırasında Sürat gemisinin sözleşmesinin gemi sahibi İbrahim Ethem Bey tarafından değil, acente Hacı Halilzade Nafi Bey tarafından imzalandığı anlaşılmış, söz konusu sözleşme uyarınca Vekâlet'den otuz bin lira tahsil eden Nafi Bey, gemi satın alma girişimini ivedilikle başlatmıştır.¹⁷²

Öte yandan, avans ödemesinden itibaren gemi alımı ve bayrak çekilmesi için verilen sürenin bitiminde, Vekâlet'le yaptıkları sözleşmenin koşullarına uymayan Sudi ve Eyüp Sabri Beylerin sözleşmeleri feshedilmiştir.¹⁷³ Diğer bir sorun, yabancı bayraklı gemi satın alınarak Türk Bayrağı çekilmesini öngören sözleşmeye rağmen, söz konusu avansla yerli şirketten satın alınan Bozkurt gemisinden dolayı ortaya çıkmıştır. Geminin Parga'dan getirdiği mübadillerden dolayı oluşan navlun alacağına mahsuben avans ödemesi durdurulmuş, armatör ile Mübadele Sevkiyat Komisyonu arasındaki uyuşmazlık yasal zemine taşınmış, işletmenin izlenmesi ve borcun geri ödenmemesi durumunda her türlü girişim için İstanbul Valiliği yetkili kılınmıştır.¹⁷⁴

5 Nisan 1925 tarihinde, armatörlere yeni gemi satın almak üzere ödenen mübadil taşımacılığı navlun avansının seferlerle mahsubu yapıldığından,

¹⁷² **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 18, Dosya:85, Belge:23, **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 18, Dosya:88, Belge:3, **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 77, Dosya:34, Belge:4, **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:33, Belge:2, **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:33, Belge:5.

¹⁷³ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 77, Dosya:34, Belge:6, ayrıca, "*Sudi Bey'in tevdi' ettiği mukaveleminin keşide edilmesi*" hk. İstanbul Sevkiyat ve Nakliyat Şubesi'nden Vekâlete yazılan yazılar için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:33, Belge:10.

¹⁷⁴ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 77, Dosya:34, Belge:7, **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 77, Dosya:35, Belge:10.

armatörlerde kalan fazla bakiyenin altı ay içerisinde faizsiz olarak tahsil edilmesine karar verilmiştir.¹⁷⁵ Ancak, Dahiliye Vekâleti'nin 6 Şubat 1926 tarihli raporundan mübadele taşımacılığı ile ilgili navlun mutabakatının o zamana kadar süregeldiği anlaşılmaktadır.¹⁷⁶

Ayrıca, bu dönemde gemi alımının desteklenmesinden başka, sefer maliyetini azaltıcı bir önlem olarak mübadele süresince mübadilleri taşıyacak olan gemilerin sağlık vergisinden bağışık tutulması gündeme alınmış ve bu uygulamanın Yunanistan makamlarınca da kabul edilmesi sağlanmıştır.¹⁷⁷

c. Mübadele'de Ticari Denizcilik Deneyimi

Mübadele süreci boyunca taşımacılıkta kullanılan gemilerin seyir ve sefer düzeni, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin koordinasyonunda, Atina'daki Türk Heyeti ve ona bağlı bulunan "*irkâb [bindirme] heyetleri*" ile İstanbul Liman başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi arasında gerçekleştirilmiştir. Dönemin altyapısından kaynaklanan iletişim sorunları, söz edilen kurumlar arasında yapılan telgraf görüşmeleri ve yazışmalarla en kısa sürede giderilmeye, güç koşullar altında gemiler ve dolayısıyla taşınan kabileler titizlikle izlenmeye çalışılmıştır.

¹⁷⁵ 5 Nisan 1341 tarih ve 1775 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.18.1.1**, Klasör 13, Dosya:22, Belge:7.

¹⁷⁶ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 78, Dosya:42, Belge:12, Akyıldız Vapur Şti. (Sudi Bey) ile Dahiliye Vekâleti İskan Müdüriyeti arasında mübadeledeki taşımacılık işlerinden doğan uyuşmazlık hk. bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.13**, Klasör 79, Dosya:2, Belge:22.

¹⁷⁷ İsmet Paşa'nın Hariciye Vekâleti'ne yazdığı 8 Kanun-u Evvel 1339 tarih ve 2724 sayılı yazı, İcra Vekilleri Heyeti'nin Müdafaa-i Milliye ile Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiyye Vekâletlerine yazdığı 8 Teşrin-i Evvel 1339 tarih ve 6/3185 sayılı yazı, Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiyye Vekâleti'nin İcra Vekilleri Heyeti'ne yazdığı 9 Teşrin-i Evvel 1339 tarih ve 453/2163 sayılı yazı, İcra Vekilleri Heyeti'nin Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiyye Vekâlet'ine yazdığı 11 Teşrin-i Evvel 1339 tarih ve 2/3132 sayılı yazı için bkz. **BCA, Katalog: 30.10.0.0**, Klasör 123, Dosya:874, Belge:2, "*mübadeleye tabi muhacirleri nakledecek vapurları resm-i sıhhiyeden muafiyeti hk.*" 8 Kanun-u Evvel 1339 tarih ve 11 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.18.1.1**, Klasör 8, Dosya:39, Belge:11, Yunanistan'daki uygulamanın denetimi için Mübadele, İmar ve İskan Vekâleti yazışmaları için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 16, Dosya:70, Belge:23.

Tablo 17: Mübadele’de Türk Bayraklı Gemilerle Taşımacılık

(27 Aralık 1923 – 13 Mart 1924)

Gemi Adı	Yolcu Sayısı
Gülcemal	667
Reşitpaşa	758
Gülcemal ve Sakarya	198
Millet	30
Reşitpaşa	123
Giresun	1.262
Gülcemal	181
Giresun	6
Reşitpaşa	14
Ümid	1.978
Giresun	2.343
Timsah	360
Sürat	897
Giresun	1.092
Giresun	1.113
Bahr-i Cedid	3.088
Trabzon	1.245
Rize	707
Akdeniz	1.649
Akdeniz	656
Nilüfer	629
Yeni Türkiye	1.580
Bahr-i Cedid	1.163
Aslan	904
Ümid	1.176
Akdeniz	2.258
Sakarya	3.194
Antalya	1.448
Ümid	1.522
Kartal	800
Antalya	1.819
Sakarya	3.305
Toplam	38.165

Kaynak: BCA, Katalog: 272..0.0.11, Klasör 17, Dosya:78, Belge:1.

Yüklemenin henüz başladığı ilk günlerde, telgraflardan edinilen bilgilerle oluşturulmuş olan yukarıdaki tablodan görüleceği gibi, Türk Bayraklı gemilerle 27 Aralık 1923 – 13 Mart 1924 tarihleri arasında, taşınır malları ve kişisel eşyalarıyla

birlikte 38.165 yolcu Yunanistan'dan Türkiye'ye getirilmiştir. (Tablo 17) Yapılan taşımalarda kamaralar, hasta, hamile, yaşlı ve çocuklara ayrılıp, gemilerde sağlık ekipleri tutulmuştur. Ancak yük gemileriyle yolcu taşımacılığı yapıldığından, taşıma koşullarının uygun olmadığı bilinmektedir. Gemilerin sefer düzeninde ise, deneyimsizlikten kaynaklanan bazı sorunların yaşandığı görülmektedir. Örnek olarak, Sakarya gemisine Kavala'da eksik yükleme yapılmış, Girit'ten gelen mübadiller, iaşe ve iskân sorunları çözülmeden tahliye edilmiş, Limni ve Sakız Adalarına bir süre gemi gönderilemediğinden mübadiller beklemek zorunda kalmıştır.¹⁷⁸ Kış koşullarından dolayı hava muhalefeti gibi etkenler de gemilerin sefer düzenini etkilemektedir. 24 Ocak 1924 tarihinde Kırzade, 28 Ocak 1924 tarihinde Rize bu nedenle seferden alıkonulmuştur.¹⁷⁹

Diğer yandan, mübadele taşımacılığının başlangıç günlerinde, Vekâlet ile gemi işletme sorumlusu İstanbul Liman Başkanlığı arasında işin niteliğine uygun bir iletişim yapılamamaktadır. İstanbul Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi'nin modern bir gemi işletmeciliği görünümündeki ilk gemi durum raporu 6 Şubat 1924 tarihlidir.¹⁸⁰ 1924 yılının Mart Ayı'nın ortalarından itibaren yapılan yazışmalar izlendiğinde ise, seyrüsefer düzeninin geliştirildiği görülmekte, taşımanın konumu daha açıkça anlaşılmaktadır.

¹⁷⁸ Tevfik Rüştü (Aras) Bey'in talebi üzerine Kavala'ya gönderilen Sakarya gemisine eksik yolcu yüklemesi yapıldığından navlun tazminatı hk. 31 Kanun-u Evvel 1339 tarih ve 4104/3 sayılı yazısı hk. bkz. **BCA, Katalog: 30.. 10.0.0**, Klasör 123, Dosya:876, Belge:16, 12 Kanun-u Sani 1339 tarihinde Türkiye gemisi ile Kandıye/Girit'ten gelen mübadillerin iaşe ve iskân sorunları hk. bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 17, Dosya:72, Belge:4, 4 Şubat 1340 tarihinde Limni'de 1.140, Sakız'da 60 mübadil gemi beklemektedir. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 17, Dosya:75, Belge:17.

¹⁷⁹ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:28, Belge:6, **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:28, Belge:7.

¹⁸⁰ **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:28, Belge:16.

**Tablo 18: İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi
Mübadele Taşımacılığı Gemi Pozisyonu (Durum) Raporu
(8 Mart 1924)**

<u>Gemi Adı</u>	<u>Pozisyonu</u>
Akdeniz	Bandırma'da Mudanya'ya
Giresun	Kavala/Samsun
Ümid	Antalya'da, Fethiye'ye
Antalya	Güllük'te, İzmir'de yakıt aldıktan sonra Selanik'e
Bahr-i Cedid	Bakımda
Sakarya	Samsun'da, İstanbul'a
Teşvikiye	Rodos'ta ambar temizliği
Ankara	İstanbul'dan Selanik'e
Sulh	Selanik/İstanbul
Türkiye	İstanbul'dan Selanik'e 10 Mart'ta yükleme
Kartal	Yakıt alacak seferi belli değil
Sürat	Kavala'da.

Kaynak: BCA, Katalog: 272..0.0.14, Klasör 76, Dosya:28, Belge:29.

Seferleri düzenlemekle yükümlü İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi'nin hem Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti ile iletişimi, hem de gemi işletmeciliği deneyimlerinin artmasıyla, Tablo 19'da görüleceği gibi seferlerin sistemli bir şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti önlemi bırakmamış, Atina'daki Türk Heyet-i Murahhasası Riyaseti'ne mübadillerin gemilere yüklenmesi görev ve sorumluluğunun Türk Heyeti'ne ait olduğunu hatırlatmış, gemi yüklemelerinin düzenli yapılması konusunda beklentilerini dile getirmiştir.¹⁸¹

¹⁸¹ Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin 2 Haziran 1924 tarih ve 17587/526 sayılı yazısı için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 18, Dosya:85, Belge:10. Yine Vekâlet'in 14 Haziran 1924 tarih ve 18802/ 554 sayılı yazısı için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 18, Dosya:86, Belge:12.

Tablo 19: İstanbul Liman Başkanlığı Nakliyat ve Sevkiyat Şubesi
Mübadele Taşımacılığı Gemi Pozisyonu (Durum) Raporu
(20 Nisan 1924)

<u>Gemi Adı</u>	<u>Tarih</u>	<u>Pozisyonu</u>
Akdeniz	20 Nisan sabahı	Selanik/Mersin
Antalya	19 Nisan sabahı	Selanik/Samsun
Teşvikiye	18 Nisan sabahı	Selanik/İzmir
Ankara	17 Nisan sabahı	Selanik/Mudanya
Sürat	16 Nisan sabahı	Selanik/İzmir.

Kaynak: BCA, Katalog: 272..0.0.14, Klasör 76, Dosya:31, Belge:1.

Türk Bayraklı gemiler, Yunanistan'da kalan Müslüman Türk uyruklarını Türkiye'ye taşımakla görevlendirilmelerine rağmen, Türkiye'den Yunanistan'a Rum mübadil de taşındığı anlaşılmaktadır. Kabotaj hakkı gereği Mudanya'dan İstanbul'a nakilleri posta seferleri ile yapılan muhacirlerden bir kısmı, 25 Mart 1924 tarihinde İstanbul'dan kalkan Sulh gemisi ile Yunanistan'ın Pire Limanı'na taşınmıştır. Bu sefer için geminin planlanan Selanik/Samsun seferi iptal edilmiştir.¹⁸²

¹⁸² Sulh gemisinin 25 Mart'ta İstanbul'dan Rum mübadilleri olarak Pire'ye hareket ettiği hakkında Vekâlet'in Atina'daki Türk heyetine yazdığı 27 Mart 1340 tarih ve 12555 sayılı yazı için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:30, Belge:4, Sulh gemisinin Selanik/Samsun seferi için Vekâlet'in Selanik'teki Türk irkâb heyetine yazdığı 27 Mart 1340 tarih ve 12555 sayılı yazı için bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.14**, Klasör 76, Dosya:29, Belge:11, Rum göçmenlerin Mudanya'dan İstanbul'a posta vapurları ile nakli hk. Mübadele, İmar, İskân Vekâleti'nin, Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiyye Vekâletine yazısı hk. bkz. **BCA, Katalog: 272..0.0.11**, Klasör 17, Dosya:75, Belge:9.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DEVLETÇİLİK DÖNEMİNDE
TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDEKİ UYGULAMALAR
(1930-1939)

1929 yılının yaz aylarında, ABD’de menkul değerler üzerindeki yapay değişikliklerin getirdiği ağır para hareketinin, durgun ekonomi ve yoğun işsizliğin bulunduğu ekonomik ortamı sarsmasıyla oluşan Dünya Ekonomik Bunalımı’nın Türkiye’ye sıçradığını gören yetkililer, acil kısıtlama ve korunma önlemleri alma yoluna gitmiştir.

1929 Dünya Ekonomik Bunalımı, dış ticaret dengesindeki bozulma yoluyla Türkiye’yi etkilemeye başladığında henüz Osmanlı Devleti’nden miras kalan ekonomik sorunları çözülememiş, sistem belirlenememişti. Dışa bağımlı tarım ile yabancı şirketlerin iyeliğindeki finans, madencilik ve altyapı sektörlerinden oluşan bir ekonomiye sahip olan ülkenin olumsuz etkilerle karşılaşması kaçınılmazdı. Bunalımdan kurtuluş çaresi olarak, yetersiz olan piyasa talebinin, üretime göre, devlet tarafından düzenlenmesi öngörülmüştür.¹

Diğer yandan, ekonomik kriz kapitalist sistemde çöküntü yaratmasına rağmen, kapalı bir ekonomi olan SSCB’nin etkilenmemesi, Türkiye’nin yeni

¹ Gözcü, **a.g.e.**, s. 159-167, Yakup Kepenek-Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 17. b., İstanbul: Remzi Kitabevi, 2005, s. 62-63.

ekonomik sistemini belirlemede etkin olmuştur. İzmir İktisat Kongresi'nde “*ekonomik bağımsızlık ve hızlı kalkınma ilkelerini benimseyen Türkiye*”, yeni ekonomik sisteminin yapılanmasında Kurtuluş Savaşı'nda ilişki kurduğu SSCB'den destek alma yoluna gitmiştir.²

Dolayısıyla, Türkiye'nin ekonomi politikaları 1930-1939 yılları arasında “*korumacı*” ve “*devletçi*” yöntemlerle belirlenmiştir. Devletçiliğe, ekonomistler tarafından “*merkantilizmin çağdaş bir biçimi*”, “*pragmatik sosyalizm*” gibi farklı yorumlar getirilmiştir. “*Karma ekonomi*” kavramının henüz kullanılmadığı bir dönemde, kapitalizm ve sosyalizme alternatif üçüncü bir sistem olarak gösterilen konu hakkında ayrıntılı bir incelemesi bulunan Korkut Boratav'a göre, devletçilik bir sistem değil, ancak “*gelişmekte olan ülkeler için kendi kaynaklarına dayalı sanayileşme modelidir.*” Böylece dış rekabete karşı korumacı önlemler alınabilecek, devlet öncülüğünde sanayileşmeye gidilerek ulusal burjuva yaratılabilecektir. Türkiye'de, bir dönemin iktisat politikası olarak tercih edilen bu yöntemle kapitalizmin geliştirilmesi amaçlanmıştır.³ Nitekim Devletçilik uygulamalarının bir kısmında imzası bulunan Celal Bayar'a göre de, devletçilik özel sektörün sütannesidir.⁴

² Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, 2.b., Ankara: İmge Yayınları, 2006, s. 143-144, Kepenek-Yentürk, **a.g.e.**, s. 63. Her ne kadar Türkiye'de Devletçilik dönemi SSCB'den alınan finansal ve teknik destekle yürütülse de, 1933-1934 yıllarında ABD'den çağırılan uzmanlara geniş kapsamlı bir inceleme yaptırılmıştır. Dönemin İktisat Vekili Mahmut Celal (Bayar) Bey'e sundukları raporlarında, dönemin ekonomisine ilişkin önemli bulgular bulunmaktadır. Raporda denizcilige ayrılan bölüm için bkz. Walker D. Hines-Edwin Walter Kemmerer ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadî Bakımdan Umumî Bir Tetkiki C. III**, Ankara: Köy Öğretmeni Basımevi, 1934, s. 319-402, s. 483-490.

³ Korkut Boratav, s. 23-25, Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi**, 10.b., Ankara: İmge Yayınları, 2006, s. 59-60, Kepenek-Yentürk, **a.g.e.**, s. 82.

⁴ Kepenek-Yentürk, **a.g.e.**, s. 82.

Korumacılığa dayalı sanayileşme düşüncesinin, serbest ticaret kadar geçmişinin olduğu Türkiye’de, devlet müdahalesinin sınırlarına ilişkin olarak yoğunlaşan tartışmalara dönemin başbakanı İsmet (İnönü) Paşa’da katılarak, Sivas’ta “*mutedil [ılımlı] devletçi*” olduklarından söz etmiştir. Hemen ardından 20 Nisan 1931 tarihinde Mustafa Kemal Paşa, diğer ilkelerle birlikte “*Devletçilik İlkesi*”ni, 1931 yılındaki Cumhuriyet Halk Fırkası kongresinin gündemine taşımıştır. Prof. Dr. Afet İnan, Atatürk’ün Devletçilik hakkındaki görüşünü şöyle ifade etmektedir: “*Bizim takip ettiğimiz Devletçilik, ferdî mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete eriştirmek için milletin umumî ve yüksek menfaatlerinin icabettirdiği işlerde; bilhassa iktisadi sahada Devleti fûilen alakadar etmektir.*”⁵ Başbakan İsmet İnönü, Cumhuriyet Halk Fırkası’nın Devletçilik İlkesi’ne bakışını aşağıdaki şekilde değerlendirmiştir:

- Devletçilik, ekonomik bağımsızlığımızı savunmak için bir araçtır.
- Ekonomik kalkınmaya ancak Devletçilik İlkesi ile ulaşabiliriz.
- Devletçiliğin ölçüsü, özel girişimin yapamadığı işleri Devletin görmesi şeklinde açıklanamaz.⁶

Dönemin yöneticilerinin ve aydınlarının bakış açılarında çeşitlilik olsa da, Devletçilik, Türkiye’de sanayileşmenin gereği olarak benimsenmiştir. Özel sektör ise, devlet işletmelerinin yapısını “*olabildiğince*” kendi lehine çevirmek için çaba göstermiştir. Nitekim devletin yalnız ağır sanayi yatırımlarına girişeceği

⁵ Prof. Dr. Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s. vii-viii, Boratav, **Türkiye’nin İktisat Tarihi.**, s.60, Nevin Coşar, **Türkiye’de Devletçilik**, İstanbul:Bağlam Yayınları, 1995, s. 16-19.

⁶ İsmet İnönü, “*Fırkamızın Devletçilik Vasfı*”, **Kadro Dergisi**, Yıl:2, S:22 (Ekim 1933), s. 4-5.

düşüncesinde olan özel sektör, 1932 yılında yapılan diğer çalışma alanlarında da devlet müdahalesini öngören düzenlemelere karşı çıkmıştır.⁷

A. DENİZCİLİK ALANINDA YASAL DÜZENLEMELER VE KARARLAR

Bu fikirler doğrultusunda ekonomik politikasını değiştirme amacına yönelik genç Türkiye Cumhuriyeti deniz taşımacılığı alanında da, fiyatların düşmesi ve uluslararası ticaretin zayıflaması gibi nedenlerle oluşan sert rekabet koşullarından ulusal sermayeyi koruma amacıyla devlet müdahalesinin yasal sürecini başlatmıştır. İvedilikle posta seferlerini devletleştirme sürecini gündemine alan hükümet, o zamana dek Türkiye Limanları arasında tarifeli seferler düzenleyen özel sektöre ait gemileri de satın alarak bir devlet işletmesi kurmayı hedeflemiştir. 29 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen Deniz Yolları İşletme Yasası ile tamamlanan devletleştirmede ilk yasal düzenleme 9 Temmuz 1932 tarihinde yapılmıştır. Türkiye Limanları Arasında Posta Seferlerinin Devlet İdaresi Altına Alınması hakkındaki yasa, kısa süre içerisinde uygulamadan kaldırılmasına rağmen, sektörün devletleştirilmesine ilişkin ekonomik gelişmeler ve yoğun tartışmalar, söz konusu yasama sürecinde olduğundan dolayı ayrıntılı olarak incelemeye değer bulunmaktadır.

1. Türkiye İskele ve Limanları Arasında Yapılan Posta Seferlerinin Devlet İdaresi Altına Alınması Hakkında Kanun

Kabotaj hakkıyla başlayan deniz ticaret filosu oluşturma çabaları, gemi alımlarına uygulanan vergi bağışıklığı ile olumlu sonuçlar vermiştir. Ancak deniz taşımacılığımız, kendi içerisinde bir büyüme gösterse de, henüz uluslararası düzeye

⁷ Serkan Tuna, *Türkiye’de Devlet İşletmeleri (1930-1940)*, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2002) s. 203-205.

yaklaşamadan 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'na yakalanmıştır.⁸ Bir yandan ekonomik krizle başlayan “şedid ve yakıcı” rekabet, diğer yandan gelişmekte olan Seyr-i Sefain İdaresi'nin yatırım giderlerinden doğan 4.600.000 lira tutarındaki ağır borç yükü ile sarsılmaktadır. Bundan dolayı Hükümet, posta seferlerinde yeni bir düzen kurmak istemektedir.

Hükümet'in tasarısında, yapılacak yasal düzenleme ile ekonomiye katkısı tartışılmaz olan “*postacılık işleri*”nin özel sektörün değişebilir kararlarına terk edilmesi yerine, düzenli posta seferleri yapmakta olan armatörlerle mutabık kalınarak Devlet'in de pay sahibi olacağı tek özel şirket kurulması gerekçe olarak gösterilmektedir. Böylece rekabetten kurtularak gelişim sürecinin sürdürülmesi sağlanacaktır. Çünkü, “*coğrafi vaziyet ve şekline nazaran umumî nakliyatımızın büyük bir kısmı deniz yolu ile yapılmakta olduğundan bu işin Hükümet murakabesi altında ve memleketin umumî iktisadî şartlarına uygun bir surette cereyanını temin için teşkili teklif olunan şirketin kendi sularımızdan başlayarak haricî seferler icrasına da muktedir olacağı şüphesiz görülmektedir*”⁹

Yasa tasarısının lehinde görüş bildiren Hakimiyet-i Milliye Gazetesi'nin başyazısında, kamuoyuna “*Karasuları denilen hududu aşarak uzakça limanlar arasında, fakat daima aynı devletin hudutları dahilinde yapılan deniz seferlerine de (büyük kabotaj) namı verilir*” tanımlamasıyla, yasanın kapsama alanı açıklandıktan sonra, yasanın faydaları, “*bu suretle büyük kabotaj işlerimizin devlet inhisarı altına alınması çok faydeli bir teşebbüstür. Çünkü, bir defa devlet posta, yolcu, eşya ve hayvan münakalatını ihtiyaçlara göre tanzim edebilecektir. Sonra da rekabet yüzünden her biri zarara giren şirketler ve fertler, şimdi devletin nüfusu altında bir*

⁸ Gözcü, a.g.e., s. 341.

⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, [s.y.].

araya gelerek müştereken kâr edebileceklerdir. Bu kârdan halk da zarar etmiyecektir. Çünkü tarifeler daima devletin nezareti altında bulunacak, devlet de her şeyden evel halkın ucuz nakliye ihtiyacını tatmin etmeği düşünecektir. Büyük kabotaj işinin böylece devlete sıkı sıkıya bağlı bir inhisar şirketi eline geçmesi, hariçten bu işe rekabet imkânını da ortadan kaldırarak denizcilik işimizi canlandırmış olacağı için çok memnuniyet telakki edilebilecek bir iştir” sözleriyle anlatılmaktadır.¹⁰

Buna karşın Yunus Nadi, Cumhuriyet Gazetesi’ndeki başyazısında, Seyr-i Sefain İşletmesi’ndeki rahatsızlığın ve özel sektörle arasındaki sorunlu rekabetin bilindiğini ifade ederken, çözüm olarak üretilen “*inhisar*” oluşumu için, “*fikir belki çok iyi. Fakat icrası çok nazik*” sözleriyle yasamayı uyarılmaktadır. Yunus Nadi’ye göre, tekel oluşum, kamu çıkarı adına külfetler yüklenmelidir. Özel şirketlerin, devlet tekeli üzerindeki denetimi kabul etmeleri söz konusu değildir. Ayrıca, gerek devlet, gerekse özel sektörün kendi çalışma alanları içinde oluşmuş taahhütlerin tasfiyesi veya temini gerekmektedir. Bütün bunların nasıl yapılacağını sorgulayan Yunus Nadi, sorunun çözümü için bir tekel oluşumuna gerek olmadığına inanmaktadır.¹¹

Yunus Nadi, denizcilik sektöründeki rekabet sorununa kendi çözüm önerisini, “*Bütün bu noktalar esaslı tetkiklere ihtiyaç göstermekle beraber hususi teşebbüsleri ekseriyeti ve binaenaleyh idaresi başkalarının elinde olacak cebrî bir inhisara girmeğe ısrar etmekte hiçbir dalalet tasavvur edilemeyeceğinden eğer hakikaten inhisar teşkilinde herhangi bir lüzum ve zaruret varsa bunun tesisi için evveleminde hususi vapurculuğu adil bir tazmin ile tatmin etmek, yani hususi vapurları tamamen satın almak vücuhu karşısında bulunacağız. İşin çıkar yolu budur*” sözleriyle

¹⁰ “Kabotaj İnhisarı” **Hakimiyet-i Milliye**, S:3900 (26 Mayıs 1932) s.1, s.5.

¹¹ Yunus Nadi, “Kabotaj İnhisarı I”, **Cumhuriyet**, Sayı:2861 (25 Nisan 1932), s:1-2.

getirmekte, ancak bu düşüncenin Türk denizciliğini “*ilga etmek*” gibi bir riski olduğuna dikkat çekmektedir. Yunus Nadi’ye göre, Türk denizciliği tasarlanan kabotaj tekelinden daha geniş bir incelemeye gereksinimi vardır ki, daha henüz bu çalışma yapılmamıştır.¹²

Nitekim TBMM Genel Kurulu’nda da saptandığı gibi, yasa tasarısının hazırlanmasından önce şirket oluşumuna razı olan armatörlerin daha sonra caydıkları anlaşılmaktadır. Tasarının hazırlık aşamasındaki beklentilerle Seyr-i Sefain İdaresi’nin 1931 mali yılı kesin hesap cetvelinin 10. kaleminde “*itilâfname mucibince vapurcular hissesi*” olarak ödenmemiş yüz bin lira kaydedilmiştir. Fakat 1932 ve bir aylık faaliyetinin bulunduğu 1933 yıllarında bu kalem İdare’nin hesaplarında görülmemektedir.¹³

Karşılıklı beklentilerin oluştuğu Hükümetin yasa tasarısını hazırlama aşamasında, öncelikle armatörlerden Tavilzade Hafız, Kocaeli şirketinden Rıza, Ahmet Kemal, Yakup, Hacı Yakupzade Ahmet, Paşabahçeli Cemal, Sadıkzade Fehmi, Naim, Mahmut Nedim, Müezzinoğlu Fuat, Hantalzade Hasan Kadri ve Alemdarzade Mehmet Beyler, İktisat Vekili ile bir toplantı yapmıştır. Armatörler, İktisat Vekili’ne, kurulacak şirketin başarılı olabilmesi için özel girişim şeklinde oluşturulmasını ve kendilerinin iştirakleri oranında yetki ve sorumluluk taşımaları gerektiğini söyleyip, gemilerin değerini saptayacak komisyonda temsilcilerinin

¹² Yunus Nadi, “*Kabotaj İnhisarı II*” **Cumhuriyet**, S:2862 (26 Nisan 1932) , s:1.

¹³ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:9, I:81, s. 523-534. **Düstur 3. Tertip C. 16**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1935, s. 1663, **Düstur 3. Tertip C. 17**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1936, s. 449, **Düstur 3. Tertip C. 19**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1938, s. 496, “*Milli Vapurcular ve Seyrisefain*”, **Cumhuriyet**, S:2841 (3 Nisan 1932), s. 2.

bulunmasını istemiştir.¹⁴ Daha sonra, üç armatör ve bir avukattan oluşan heyet özel sektörün örgütü Vapurcular Birliği tarafından Ankara'ya gönderilmiş ve İktisat Vekili tarafından kabul edilmiştir. Yapılan toplantıda vekilin açıklamaları armatörleri tatmin etmiş, encümenlerde lehlerine daha da olumlu gelişmeler olacağı beklentisi yaratmıştır.¹⁵

Buna rağmen, heyet henüz Ankara'dayken, armatörlerden Paşabahçeli Celal Bey, dünyadaki gemi piyasasında fiyatların düşük olmasından yakınmakta, "*çürük vapurları seferden men etmek, muzır rekabeti kaldırmak ve seyahat ücretlerine asgarî bir tarife yapmak maksadı temin ederdi*" sözleriyle beklentisini düşük tutmakta, kurulacak şirkette gemilerin değerine göre armatörlere verilecek hisse senetleri ile armatörlerin ticari borçlarının nasıl ödeneceğini sorgulamaktadır. Alemdarzade Ali Bey ile Kalkavanzade Rıza Bey mecliste lehlerine gelişmeler konusunda ümitlerini korumakla birlikte, eğer tasarı olduğu gibi kabul edilirse, sektörden çekileceklerini ifade etmekte, ayrıca Seyr-i Sefain çalışanlarının durumu tasarıda belirlenmiş olmasına rağmen özel sektörde çalışan memur ve müstahdemin geleceğinin belirsizliğini öne sürmektedir. Sadıkhade ve Yelkencizade firmaları, Karadeniz hattında yapacakları seferlerde birleştiklerini ilan etmiştir. Görüşüne başvurulmuş Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Bey ise, meclisteki "*proje*" hakkında kendisinin de bir bilgisinin olmadığını belirtmektedir.¹⁶

¹⁴ "*Vapurcular heyetinin Ankara temasları*", **Cumhuriyet**, S:2884 (19 Mayıs 1932), s.:1-2. "*Özel kuruluşlar, örgütler ve işletmeler, oluşturulan politikalardan 'etkilenen', hem de politika oluşturma sürecine katkı sağlayarak 'etkileyen' taraf olma özelliğine sahiptirler.*", Özer, **a.g.t.**, s. 107-108.

¹⁵ "*Türk Vapurları İnhisarı Nasıl Oluyor?*" **Milliyet**, S:2257 (25 Mayıs 1932), s. 4.

¹⁶ "*Seyrisefainin alacağı yeni şekil ne olacak?*" **Milliyet**, S:2258 (26 Mayıs 1932), s. 4, *Seyrisefain İdaresinin müstakbel şekli ne olacak?*" **Milliyet**, S:2265 (2 Haziran 1932), s.1, s. 4, "*Karadeniz hattında iki büyük vapur kumpanyası birleşti*" **Cumhuriyet**, S:2851 (13 Nisan 1932), s. 5.

Nitekim Ankara'dan dönen heyetin Vapurcular Birliği'ndeki toplantıda yaptığı açıklamalar sırasındaki çok yoğun tartışmalar basına aksettirilmese de, birçok armatörün kurulacak olan şirkete ortak olmaktan çekindiği anlaşılmıştır. 30 Mayıs 1932 tarihinde birlik, kurulacak şirkete ortak olmamaya kesin karar verildiğini kamuoyuna açıklamasına rağmen tekrar Ankara'ya üç kişilik bir heyet göndererek "yeni bir formül" arayışına gitmiştir. "Vapurcular, bir inhisar şeklinden ziyade millî bir müstakil şirkete taraftar görünmektedirler." Fakat Ankara'daki görüşmeler olumlu sonuçlanmayınca, Vapurcular Birliği yeni bir oluşuma giderek 85 gemilik bir filodan oluşan büyük bir şirket kurmuş, şirketin tarifelerini Seyr-i Sefain İdaresi'ne benzer bir şekilde oluşurmaya karar vermiştir. Şirketin kuruluşunu hükümete bildirmek üzere, Vapurcular Birliği Reisi Lütfi Bey, Birlik Müdürü Muzaffer Bey, üyeler SadıkHzade Ruşen Bey, Alemdarzade Mehmet Bey ve Tavilzade Hafız Beyden oluşan bir heyet Ankara'ya gitmiştir.¹⁷

Ankara'daki temaslarını Cumhuriyet Halk Partisi grubuna aksettiren armatörler, yasa tasarısı hakkındaki görüş ve düşüncelerinin grupta tartışılmasını sağlamış, İktisat Vekili'nden görüş alan parti grubu, konuyu incelemek üzere bir komisyon oluşturulmasına karar vermiştir. Grubun kararını oldukça olumlu karşılayan armatörler, konunun ülke ekonomisi ile ilgisinin büyüklüğüne dikkat çekmiştir. Nitekim İzmir Mebusu Mahmut Celal (Bayar) Bey başkanlığında oluşturulan parti komisyonu zaman geçirmeden çalışmalarına başlamıştır.¹⁸

¹⁷ *Vapurcular şirkete girmek istemiyorlar mı?* "Milliyet, S:2261 (29 Mayıs 1932), s. 6, "Vapurcular yeniden bir heyet gönderiyorlar", Cumhuriyet, S:2894 (29 Mayıs 1932), s. 2, "Vapurcular ne istiyorlar?" Milliyet, S:2262 (30 Mayıs 1932), s. 3, "Millî vapurcular", Cumhuriyet, S:2896 (31 Mayıs 1932), s. 3. "Vapurcular birdenbire birleşiverdiler" Milliyet, S:2268 (5 Haziran 1932), s. 1.

¹⁸ "İnhisar Yapılmalı mı?", Cumhuriyet, S:2918 (22 Haziran 1932), s. 1, "Millî vapurcular fırka grubunun verdiği karara sevindiler", Cumhuriyet, S:2919 (23 Haziran 1932), s. 2, "Yolcu vapurları inhisarı", Cumhuriyet, S:2920 (24 Haziran 1932), s. 1.

İstanbul'dan ve parti grubundan yansıyan gelişmelerin ışığında tasarı, İktisat Encümeni'nde tekrar düzenlenmiştir. Çünkü Hükümetin tasarısında, kurulacak şirketin sermaye yapısı ve filo tesisi henüz belirlenmemiş görülmektedir. Devletin sektöre müdahale sınırlarını ve armatörlerin ekonomik çıkarlarını daha ayrıntılı bir şekilde açıklayıcı yasa metni İktisat Encümeni'nde yazılmıştır.¹⁹ Bu aşamada basın tarafından görüşleri alınan armatörlerden SadıkHzade Ruşen Bey ile Yelkencizade Lütfi Bey, “*serbest ticaret şeklinin idamesini*” savunmakta, eğer mutlaka bir anonim şirket kurulacaksa, kendi bakış açılarının dikkate alınmasını ifade etmektedir. Cumhuriyet Halk Partisi grubunun oluşturduğu komisyona bilgi veren Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Bey ise, armatörlerin hak kazandıklarını söylemekle birlikte “*inhisara taraftar*” görünmektedir.²⁰

Nitekim Cumhuriyet Halk Partisi grup komisyonunda, 4 üye tek el yanlısı olmasına karşın, çoğunlukla kabotaj ayrıcalığını kullanmak üzere bir tek el şirket oluşturulmamasına karar verilmiş ancak, Türkiye limanları arasında posta seferlerinin Devlet eliyle düzenlenmesi öngörülmüştür.²¹ İktisat Encümeni'nde de oluşan aynı kanaate göre, işin ancak Devlet eliyle yapılması olasıdır ve bu nedenle kurumsal oluşum için bir yasal düzenleme gereklidir. Önlemin ivediliği açısından, posta seferlerinin devletleştirilmesi öncelikle yapılmalı, yeni bir kurum oluşturulana kadar bu hizmet Seyr-i Sefain İdaresi tarafından gerçekleştirilmelidir. Ancak İktisat Encümeni'nde “*posta halinde olmayıp, bir veya müteaddit liman ve iskelelerden bir*

¹⁹ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:9, I:81, [s.y.].

²⁰ “*Vapurculuğun alacağı yeni şekil*” **Milliyet**, S:2291 (28 Haziran 1932), s. 1, s.5, “*Vapurcular hak kazanıyor*”, **Cumhuriyet**, S:2924 (28 Haziran 1932), s. 1.

²¹ “*Fırka grubu vapurculuk meselesini halletti*”, **Cumhuriyet**, S:22927 (1 Temmuz 1932), s. 1-2.

cins mal olarak diğer liman ve iskelelere getirmek” olarak açıklanan “*şilepçilik*” Bütçe Encümeni’nde tekrar sınırları belirsiz bir şekilde ifade edilmiştir.²²

Son şekli verilen yasa tasarısı, 9 Temmuz 1932 tarihinde TBMM gündemine alındığında, ilk olarak Ordu Mebusu Hamdi (Yalman) Bey, şilepçiliğin tam tanımı yapılmadığından dolayı karşı çıkmıştır. Yük taşımacılığında kendilerine tanınan bu ayrıcalıktan yararlanan armatörlerin bu iş kolunu sürdüreceği ve devletin işletmesine yalnız yolcu taşımacılığını kalacağı endişesini taşımakta, bu konuda İktisat Encümeni’nde yapılan düzeltmeden niçin cayıldığını sorgulamaktadır. Ayrıca, Hamdi Bey’e göre, eğer zaten armatörlerle bir uzlaşmaya gidilecekse, böyle bir yasal düzenlemeye de gerek yoktur.²³

İzmir Mebusu Hüsni (Kitapçı) Bey ise yasanın gerekçesini zayıf bulmaktadır. Milli sermayeyi koruma adına devlet tekeli oluşturmakla, vatandaşların yani armatörlerin kazanılmış hakları sakatlanacak, geniş kıyılara sahip ülke coğrafyasının gerektirdiği sık seferlerin yapılmasına engel olunacak ve Hazine üzerine gereksiz yük alınacaktır. Türkiye’de, ticari denizcilik kavramının Cumhuriyet’le başladığını ve şimdiye dek özendirme yoluyla geliştirildiğini ifade eden Hüsni Bey, ekonomik darlık dönemlerinde özel sektörün engellenmesi değil, tam tersi özendirilmesi gerektiğini iddia etmektedir. Böylece, taşımacılık ucuzlayacak ve ürettiği tarım ürünlerini kolayca pazarlara gönderen çiftçi toplumumuz da kazanacaktır. Hüsni Bey, hem bu nedenle, hem de dış piyasalarla rekabet adına, navlunları artırmak yerine, Seyr-i Sefain İdaresi’ne Hükümet bütçesinden aktarma yapılmasını önermektedir. Ona göre, Seyr-i Sefain İdaresi’nin finansal sorunları da rekabetten değil, yönetimindeki yetersizlikten ileri gelmektedir. Yasaya karşı çıkışını, “*her ne*

²² TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, [s.y.].

²³ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 523.

cihetten olursa olsun inhisarlara lüzum yoktur. Vatandaşlar hukuku müktesebeden istifade etmelidirler” ifadesiyle sürdüren Hüsnü (Kitapçı) Bey, sözlerine son verirken, armatörlerin iş kolundan el çektirilmeleri dolayısıyla, ekonomik krizden dolayı zaten yüksek olan işsizlik boyutunun daha da genişleyeceğine dikkat çekmiştir.²⁴

Hüsnü Bey’in, Seyr-i Sefain’in kötü yönetildiği doğrultusundaki düşüncesine Kocaeli Mebusu Sırrı (Bellioğlu) Bey de katılmakta ve Seyr-i Sefain bütçesi görüşmeleri sırasında saptanan bu gerçeğe rağmen, yasanın gerekçesinde, şirketin yüksek borç tutarının geliştirilme sürecinde oluştuğunun belirtilmesinin uygun olmadığını, ifade etmektedir. O da, Hüsnü Bey gibi, Seyr-i Sefain’in ödenmesi düşünülen borçlarının Hükümet’in sorumluluğunda olduğunu düşünmektedir. Sırrı Bey’e göre, yoktan var edilmiş özel girişim ile kötü yönetilen bir kamu kuruluşu arasında tercih yapılması gerekiyorsa, göz önüne alınacak tek nokta bulunmaktadır: *“ammeye taallük [ilişik, ilgi] eden işlerde menafi umumiye[genel çıkarlar] gözetmek.”* Burada Hükümet’e düşen görev ise, yük ve yolcu taşımacılığında gereken seferler ve gemi donanımı konusunda yaptırıma yönelik yasal düzenlemelere gitmektir.²⁵

Tasarının lehinde yer alan Trabzon Mebusu Raif (Karadeniz) Bey ise sözlerine, yaklaşık iki yıldır Türk karasularında özel armatörler ile Seyr-i Sefain arasında *“birbirini boğarcasına, batırırçasına, imha edercesine”* süregelen rekabeti anlatarak başlamış ve *“velâyeti amme dolayisile Hükümetin bir çare bulması lâzım”* geldiğini söylemiştir. Seyr-i Sefain’in yatırımlarla geliştiğine inancını anlattıktan sonra, işletmeye finansal destek için vergi salmak yerine tekelleştirmenin tercih

²⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 523-525.

²⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 525-526.

edilmesi gerektiğini, tasarıya göre bu süreçte armatörün parasal yönden haksızlığa uğratılmayacağını, Seyr-i Sefain'in kötü yönetiminin ise “teftiş” ve “takibat”la giderilebileceğini belirtmiştir.²⁶

Tasarıyı TBMM üyelerine anlatmak üzere kürsüye gelen Bütçe Encümeni Reisi Gümüşhane Mebusu Hasan Fehmi (Ataç) Bey'in şu sözleri, yasanın anlam ve önemini kısaca özetlemektedir: “Bir iş amme hizmeti addedildikten sonra; bunun üzerinde bazı zihinlerde ve fikirlerde kökleşmiş (fert var Devlet yok) düsturu artık bu asrın zihniyetine sığmaz. Devlet vardır, ferdin hak ve menfaati o meşhumda dahildir ve onunla beraber mütalea olunur, amme menfaati ile ferdin menfaati de telif edilir.”²⁷ Şilepçiliğin tanımını sorgulayanları ise, bunu teknik olarak yapamadıklarını ve işin uzmanlarına terk ettiklerini ve şilepçiliği, Türk armatörlerinin uluslararası denizcilikte gelişmeleri amacıyla tekel dışı bıraktıklarını söyleyerek yanıtlamıştır. Konuşmasında, devlet tarafından işletilip de kâr eden kuruluşları örneklerle sayan Hasan Fehmi (Ataç) Bey, bu yasa gereği Devlet'in, “vatandaşın hakkı, gemicilerin hakkı, ve bu işten mütevellit bilûmum vecibelerini” ödeyecek “tedabir ve taahhüdatta” bulunduğunu ifade etmiştir.²⁸ Oldukça tartışmalı geçen görüşmeler Mersin Mebusu Ahmet Hamdi (Ongun), Artvin Mebusu Mehmet Ali (Okar), Kütahya Mebusu Mehmet (Somer) ve Yozgat Mebusu 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.²⁹

²⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 526-528.

²⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 528.

²⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 529-530.

²⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:9, I:81, s. 531-534.

Resmi Gazete’de 17 Temmuz 1932 tarihinde yayımlanan “*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*”³⁰a göre, Türkiye iskele ve limanları arasında posta seferleri ile yolcu/yük/hayvan taşımacılığı iş kolu Devlet yönetimine alınmıştır. 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 kapsamamaktadır. Hükümet, kurulması planlanan şirket ile ilgili yasa tasarısını en geç 1933 yılı sonuna kadar TBMM’ye sunacaktır. Bu oluşum yasanın yürürlüğe gireceği tarihe kadar posta seferleri İktisat Vekâleti’nin yönlendirmesiyle Seyr-i Sefain Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenecektir.

Armatörlerin satın alınacak gemileri, öncelikle yolcu ve yük taşımaya ve düzenli sefer yapmaya elverişli olup olmamaları açısından sınıflandırılacak, yeterli bulunanların denize elverişli olup olmadıklarını saptamak üzere gerekli muayeneleri yapılacaktır. Satın alınacak gemilerin değerlemeleri İstanbul’daki İngiliz Lloyd mühendisinin katılımıyla, ikisi İktisat Vekâleti, ikisi özel sektör tarafından seçilmiş olan uzman beş kişiden oluşacaktır. Kurul tarafından saptanan değerlere itiraz durumunda yetkili İstanbul 1. Ticaret Mahkemesi olup, bu mahkemenin kararı kesindir. Uyuşmama halinde gemi yurt dışına satılabilecektir. Değerleri saptanan gemilerin, daha önceki satın alım bedelleri ile yapılmış tamir ve bakım giderlerini gösteren resmi ve doğrulanmış belgeler Hükümet tarafından incelenerek ayrıca değerlendirilecek ve bu değer üzerinden her mali yılda %5 amortisman bedeli düşüldükten sonraki bakiye ile kesinlik kazanmış olan bedelin toplamının %50’si

³⁰ Yasanın tüm metni için bkz. **Düster 3. Tertip C. 13**, Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1932, s. 1225-1228.

satın alım bedeli olarak gemi sahibine ödenecektir. Yasada bu ödemenin, yukarıda yazılı koşullarla saptanan değerden daha aşağı olamayacağı özellikle belirtilmiştir.

Bu işlemler ile ilgili yapılacak her türlü gider ile ödenecek vergi ve harçlar Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait olup, 1932 mali yılı bütçesinin ikinci faslının yedinci maddesinden kullanılacaktır. Armatörler bu yasanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki ay içerisinde gemilerini satıp satamayacaklarını bir beyanname ile Hükümet'e bildirmeye zorunludur. Gemileri satın aldıklarını bedeli gösterir belge beyanname ekinde olacaktır.

Hükümet, beyannamenin alım tarihinden itibaren en geç bir ay içerisinde her türlü işlemi sonlandırarak satın ve teslim alma koşullarını hazırlayacaktır. Hükümet'e, zorunluluk halinde süreyi uzatma yetkisi verilmiştir. Tüm işlemleri sonuçlandırıp satın ve teslim alma hazır olan gemilerin bedelleri nakden ödenecek, kabul etmeyenlerin alacağı ilgililer adına bir bankaya yatırılacaktır. Bedellerin nakden ödenmesine kadar gemiler işletilebilecektir. Seyr-i Sefain İdaresi'nin posta gemileri ile yukarıdaki hükümler gereği satın alınan gemilerin reel değerleri hisse senetleri ile temsili ve bunların Hükümet kararı doğrultusunda katma bütçeli idareler tarafından satın alınacaktır.

Satın alımına karar verilen gemilerin sahiplerinin, satın alınacak gemilerin çalışanlarından, işletme ve tamirine ilişkin her türlü malzemesinden, satın alım işlemleri sonrasındaki kira ve büro giderlerinden oluşacak sorumluluk payı biri Seyr-i Sefain diğeri ilgili kuruluş tarafından seçilen iki kişilik bir kurul tarafından incelenecektir. Uyuşmazlık durumunda İktisat Vekili hakemdir ve kararı kesindir. Bu yolla Seyr-i Sefain İdaresi'ne aktarılacak sorumluluk idare bütçesinin ilgili hizmetlerin ait olduğu fasıllarından ödenecektir.

Yürütme sorumluluğunun Hükümet'te olduğu yasanın, işlemlerin hazırlanabilmesi amacıyla, yayımlandığı tarihten 61 gün sonra yürürlüğe girmesi öngörülmüştür.³¹ Yasanın kabulünden sonra da armatörlerin yasaya tepkileri süregelmiştir. Yunus Nadi, yasanın en olumlu tarafının, devletin bayrağını taşıyan gemilerin bu vesile ile devlet tarafından teknik denetime tabi tutulması olduğunu söylese de, Seyr-i Sefain İdaresi'nin yasama sürecinde yaptığı araştırmaya göre, posta vapuru olarak işlemekte olan özel sektör gemilerinin sayısı 28 tane olup, bunlardan yalnız 10-12 tanesi gerçek posta vapuru niteliğinde ve sefere elverişlidir. Armatörler de ellerinde 78 parça geminin olduğunu, bunlardan 50 adedinin şilep olarak işletildiğini, geri kalanlarından yalnız 10-15 tanesinin satışa uygun olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla özel sektör, gemilerine devlet tarafından iyi bir bedel önerilmezse, serbest bırakılan şilepliği ve canlı hayvan taşımacılığını tercih edeceğini ya da Türk Limanları ile yabancı limanlar arasında sefer yapacağını belirterek, Marsilya seferleri ile Yunan armatörlerle ortak olarak Trabzon'dan Avrupa limanlarına Pire aktarmalı sefer düzenleme araştırmalarına başlamıştır.³²

Denizcilik sektöründe bir devlet tekeli oluşturmanın hazırlık projesi kimliğinde olan Türkiye İskele ve Limanları Arasında Yapılan Posta Seferlerinin Devlet İdaresi Altına Alınması Hakkındaki Yasa ise, Türkiye kıyılarında düzenli sefer yapacak bir kurumsal işletme oluşumunun düzenlenmesi yapılanaya kadar kısa bir

³¹ Bütçe encümeni mazbatasında, *"her türlü mağduriyetlere mahal bırakmamak üzere kanunun meriyeti neşrinden 61 gün sonraya bırakılmıştır"* ibaresi bulunmaktadır. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:9, I:81, [s.y.].

³² *Hükümet posta vapurculuğu inhisarını nasıl işletecek?"* **Milliyet**, S:2304 (11 Temmuz 1932), s. 1, s.4. *"Vapurcular ne yapacaklar?"* **Milliyet**, S:2318 (25 Temmuz 1932), s. 3. *"Vapurcular ne yapacak?"* **Milliyet**, S:2340 (16 Ağustos 1932), s. 1. *"Vapurcuların faaliyet sahaları değişiyor"* **Milliyet**, S:2349 (25 Ağustos 1932), s. 1, Yunus Nadi, *"Deniz nakliyeciliğinde Tebellür eden fikir"*, **Cumhuriyet**, S:29274 (1 Temmuz 1932), s. 1, s. 3.

süre yürürlükte kalmış ve yukarıda da söz edildiği gibi, 29 Mayıs 1933 tarihli Denizyolları İşletme Kanunu'nun on dokuzuncu maddesine göre yürürlükten kaldırılmıştır.³³

2. Türkiye Cumhuriyeti Bandıralı Gemilerin Kayıt Altına Alınması

Türkiye limanları arasındaki posta işletmeciliğinin devlet tarafından yapılmasının yasal düzenlemesinden önce, İktisat Vekâleti tarafından yürürlükteki Deniz Ticaret Yasası'nın 1461. maddesi gereğince Türkiye Cumhuriyeti bandıralı gemileri kayıt altına alınması önerilmiştir. Gemiler, iyeliğinde buldukları kişi veya kuruluşların vatandaşı olduğu ülkenin siciline kayıt olmak zorundadır. Çünkü gemi, her hangi bir yasal veya idari sorunla karşılaştığında, kayıtlı bulunduğu ülkenin yargı ve yönetim teminatı altındadır.³⁴

Dolayısıyla, 18 Mayıs 1931 tarihinde kabul edilen Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe giren tüzük gereğince, Trabzon, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Bandırma, İzmir, Antalya ve Mersin Liman Başkanlıkları yönetimi altında "*birer tescil dairesi*" oluşturulmuştur. Gemilere ilişkin bilgilerin, Vekâlet tarafından gönderilen sıra numaralı sicil defterlerine, aşağıda görüleceği şekilde, kendi bağlama limanlarının bağlı bulunduğu "*tescil dairelerinde*" hiçbir silinti yapılmadan kaydedilmesine başlanmıştır.

Hopa, Yenipazar, Pazar, Çayeli, Rize, Of, Sürmene, Araklı, Akçaabat, Vakfıkebir, Görele, Tirebolu, Giresun limanlarına bağlı deniz araçları Trabzon Liman Başkanlığı'nda,

³³ **Düster 3. Tertip C. 14**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1933, s. 1149.

³⁴ Özer, **a.g.t.**, s. 27.

Ordu, Vona (Perşembe), Fatsa, Ünye, Terme, Sinop, Gerze, Ayancık, İnebolu limanlarına bağlı deniz araçları Samsun Liman Başkanlığı'nda,

Cide, Amasra, Bartın, Ereğli, Alaplı, Akeşehir limanlarına bağlı deniz araçları Zonguldak Liman Başkanlığı'nda,

Kefken, şile, İğneada, Anadolukavağı, Silivri, Marmara Ereğlisi, Tekirdağ, Mürefte, şarköy, Gelibolu, Enez, Çanakkale, İzmit limanlarına bağlı deniz araçları İstanbul Liman Başkanlığı'nda,

Gökçeada, Bozcaada, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili, Foça, Urla, eşme, Kuşadası, Güllük ve Bodrum limanlarına bağlı deniz araçları İzmir Liman Başkanlığı'nda,

Gökabat, Marmaris, Dalyan, Fethiye, Kaş, Alanya limanlarına bağlı deniz araçları Antalya Liman Başkanlığı'nda,

Anamur, Taşucu, Silifke, Yumurtalık, Payas limanlarına bağlı deniz araçları Mersin Liman Başkanlığı'nda, kaydedilmiştir. Gerek görüldüğünde, yeni bağlama limanı oluşumu veya bağlama limanının diğer liman başkanlıklarına aktarılması İktisat Vekâleti'nin yetkisi altına alınmıştır.

Geminin iyeliği, donatanlara verilen “*gemi tasdiknamesi*” ile belirlenmiştir. Türk bandıralı gemilerin alım, satım, intikal, gemi üzerine yapılacak rehin ve ipotek gibi tüm işlemlerinin “*tescil daireleri*”nde yapılması ve gemi tasdiknamelerine işlenmesi öngörülmüştür. Geminin batması, tamir olanağının bulunmaması veya Türk Bayrağı taşıma hakkını yitirmesi durumlarında, kaydı sicil defterinden silinecek, tasdiknamesi iptal edilecek ve konu Resmi Gazete'de ilan edilecektir.

Tüzüğe göre, geminin adı, işlevi, tonajı, yapıldığı yer ve tarih, bağlama limanı, donatan ve yetkililerin adları ve payları, donatanları uyruğu hakkında yasal zorunluluğun yerine getirildiği, yasal iyelik, sicil tarihi ve sayısı kaydedilmesi

zorunlu konulardır. Gemi 100 tonun üzerinde ise, Ticaret-i Bahriye Fen Heyetleri, 100 tonun altında ise yerel liman başkanlıkları tarafından yapılan tonaj ölçümü geçerli sayılmıştır.

Geminin adının, bordanın pruvaya yakın kısmının iki tarafına, bağlama limanının ise, geminin arkasına “*okunaklı, bozulmaz ve silinmez*” şekilde yazılması zorunlu kılınmıştır. Geminin adının değiştirilmesi için, geminin bağlı bulunduğu Liman Başkanlığı’na başvurularak Başbakanlık’tan izin alınması gerekmektedir. Yeni verilecek isimlerde veya değişikliklerde isim benzerliği olmaması sicil bürolarının sorumluluğuna bırakılmıştır.³⁵

Türkiye Cumhuriyeti bandırası taşıyan gemilerin belirlenen standartlarda kayıt altına alınması dolayısıyla, özel sektöre ait gemi sayısında düşme saptanmaktadır. 1930 yılında özel sektör iyeliğindeki gemi sayısı 114 parçayken, 1931 yılında 99’a, 1932 yılında ise 86’ya gerilemiştir. Örnek olarak, sektörün önemli temsilcilerinden Kırzadelerin 1930 yılında 5 parça olarak görülen gemi sayısı 1931 yılında 2’ye, Sadıkdelerin 1930 yılındaki 9 gemilik filosu, 1931’de 7’ye, 1932’de 6’ya, Alemdaradelerin 1930’da sahip olduğu 4 geminin 1931 yılında 2 taneye düştüğü görülmektedir.³⁶

Ayrıca, liman başkanlıklarında yapılan uzun süreli bir çalışmadan sonra, İktisat Vekâleti tarafından;

³⁵ 18 Mayıs 1931 tarih ve 11045 sayılı “*Türk gemilerinin tescili hakkındaki nizamnamenin mer’iyete vaz’ına dair kararname*”nin tüm metni için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 12**, Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1931, s. 487-491.

³⁶T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 3**, s. 411, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 4**, s. 391-392, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 5**, s. 423-424, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 8**, s. 454.

7 Ekim 1937 tarihinde, İstanbul Limanı'na bağlı 58, Trabzon Limanı'na bağlı 2, Zonguldak Limanı'na bağlı 2, Bandırma Limanı'na bağlı 1, İzmir Limanı'na bağlı 1 deniz aracının,

19 Kasım 1937 tarihinde, İstanbul limanına bağlı 15, Bandırma Limanı'na bağlı 2, Zonguldak Limanı'na bağlı 2 deniz aracının,

27 Ağustos 1938 tarihinde, İstanbul Limanı'na bağlı 11, İzmir Limanı'na bağlı 3, Bandırma Limanı'na bağlı 2, Trabzon Limanı'na bağlı 2, Zonguldak Limanı'na bağlı 2 deniz aracının, benzerlikten dolayı isimlerinin değiştirilmesi istenmiştir.³⁷

3. Gemilere Türkçe İsim Verilmesi

Gemilerin kayıt altına alınmasına ilişkin kararname henüz yürürlüğe girmeden, deniz aracı sahipleri Liman Başkanlıklarına başvurarak isim değişikliklerine başlamıştır.

a. Özel Sektör Gemilerinde İsim Değişiklikleri

İlk olarak, Mehmet Lütfi Bey'in iyeliğindeki İstanbul Limanı'na bağlı 188 sicil numaralı Agati gemisinin adının Yıldız olarak değiştirilmesine, yürürlükteki Deniz Ticaret Yasası'nın 1469. maddesi gereğince izin verildiği görülmektedir.³⁸ Yine Başvekâlet izni ile 31 Mart 1931 tarihinde Velizade Mustafa Faik Bey'in Sulh

³⁷ İktisat Vekâleti'nin 7 Ekim 1937 tarih ve 2938/18063 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 15 Ekim 1937 tarih ve 228/56 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:311, Belge:30, İktisat Vekâleti'nin 19 Kasım 1937 tarih ve 54335/3345 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 22 Kasım 1937 tarih ve 228/57 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:311, Belge:31, İktisat Vekâleti'nin 27 Ağustos 1938 tarih ve 36408/1616-9 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 31 Ağustos 1938 tarih ve 228/62 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:4.

³⁸ İktisat Vekâleti'nin 25 Kasım 1930 tarih ve 5177/118 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 24 Aralık 1930 tarih ve 228/2 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:2.

gemisinin adı İktisat, 22 Nisan 1931 tarihinde Halil oğlu Mehmet Kaptan ve ortaklarının Seyf-i Bahri gemisinin adı İlk Adım olarak değiştirilmiştir.³⁹

İlk uygulamalardan anlaşılacağı gibi, gemilerde Türkçe isim kullanılmasına başlanmış, yeni satın alınıp Türk Bayrağı çekecek olan gemilere verilecek isimlerin de Türkçe olmasına dikkat edilmiştir. Necibe Hanım tarafından Yunanistan'dan satın alınan Esparos adlı gemiye Ilgaz, Barzılay Kumpanyası tarafından İngiltere'den alınan Shandon adlı gemiye Ülkü, Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Limited Şirketi'nin Norveç'ten satın aldığı Largo adlı gemiye Kanarya, Vapurculuk Türk Anonim Şirketinin satın aldığı gemilere Aksu ve Güneysu, Mahmut Lütfi Bey'in Norveç'ten satın aldığı Tello adlı gemiye Erol, Yelkencizade Lütfi Bey'in Belçika'dan aldığı Célimene adlı gemiye Tan isimleri verilmiştir.⁴⁰

Ancak gemilerin isimlendirilmesinde Türkçeleştirme dışındaki konulara da dikkat edildiği anlaşılmaktadır. İstanbul'da deniz ticareti ile uğraşan Hayik Efendi'nin sahip olduğu Gazi gemisinin adının değiştirilmesi İktisat Vekâleti

³⁹ İktisat Vekâleti'nin 29 Mart 1931 tarih ve 1690/51 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 31 Mart 1931 tarih ve 228/3 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:3, İktisat Vekâleti'nin 15 Nisan 1931 tarih ve 2107/57 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 22 Nisan 1931 tarih ve 228/4 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:4.

⁴⁰ İktisat Vekâleti'nin 16 Haziran 1934 tarih ve 2631 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 19 Haziran 1934 tarih ve 228/11 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:11, İktisat Vekâleti'nin 16 Haziran 1934 tarih ve 2630 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 19 Haziran 1934 tarih ve 228/12 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:12, İktisat Vekâleti'nin 1 Temmuz 1934 tarih ve 2855 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 4 Temmuz 1934 tarih ve 228/13 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:13, İktisat Vekâleti'nin 30 Aralık 1934 tarih ve 1810/438 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 9 Ocak 1935 tarih ve 228/19 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:19, İktisat Vekâleti'nin 4 Haziran 1935 tarih ve Ş.İ.1408 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 6 Haziran 1935 tarih ve 228/23 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:23, İktisat Vekâleti'nin 18 Eylül 1935 tarih ve 2328 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 30 Eylül 1935 tarih ve 228/28 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:311, Belge:2.

tarafından bizzat istenilmiştir. İktisat Vekâleti, Başvekâlet'e yazdığı 11 Eylül 1934 tarihli yazısında, "*İstanbul'da mukim Hayik Efendi'nin mutasarrıfı bulunduğu 1890 inşa tarihli ve çok ufak tonajlı bir eski yük vapuruna en büyüğümüz ve ulu müncimizin taşıdığı yüksek "GAZİ" adının evvelce verilmiş olduğu görülmüş ve bu kıymetli sıfatın Deniz Ticareti filomuzun en küçük ve eski unsuruna verilmesi*"ni uygun görmediğini ve değiştirilmesini istediğini ifade etmiştir. Hayik Efendi tarafından gemiye yine Türkçe, Emek adının verilmesi önerilmiş ve bu isim Başvekâlet tarafından izne bağlanmıştır.⁴¹ Bazı deniz araçlarının isimlerinin ise anlam olarak ifade edildiği gibi Türkçeye çevrildiği görülmektedir. Örnek olarak, Kalkavanzadeler'in Selamet-i Millet gemisi Ulus, İstanbul Limanına kayıtlı Rukiye Şehbal, Recep ve Yuvan ortaklığının Zafer-i Milli gemisi Utku olarak değiştirilmiştir.⁴²

b. Devletin Satın Aldığı Gemiler İçin Etimoloji Çalışması

Ailelerin gemilerine verdikleri kendi isimleri dışında yeni satın aldıkları gemileri Türkçe adlarla kayıtlandıktan sonra, 1937 yılında devletin satın aldığı gemilere konulması düşünülen Türkçe isimler için bir etimoloji çalışması yapılmıştır. H. Reşit Tankut tarafından hazırlanan 12 Aralık 1937 tarihli 46 sayfalık rapor, Atatürk tarafından okunmuş ve onaylanmıştır. Atatürk'ün kişisel olarak ilgilendiği

⁴¹ İktisat Vekâleti'nin 11 Eylül 1934 tarih ve 432 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 17 Eylül 1934 tarih ve 228/16 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:16.

⁴² İktisat Vekâleti'nin 19 Şubat 1935 tarih ve 485 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 25 Şubat 1935 tarih ve 228/20 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:20, İktisat Vekâleti'nin 27 Nisan 1935 tarih ve 1078/20601 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 28 Nisan 1935 tarih ve 228/22 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:310, Belge:22.

tarih ve dil çalışmaları, 1931 yılında simge olarak Cumhuriyet Halk partisi tüzüğüne giren altı oktan biri olan “*milliyetçilik ilkesi çerçevesinde*” başlamıştır.⁴³

Tankut'un, dil çalışmaları bağlamında ileri sürülen Güneş Dil Teorisi'ni temel alarak hazırladığı raporda, Cumhurbaşkanlığı için satın alınacak yata Güneşdil, Karadeniz hattında çalışacak gemilere Hattuşuş, Amur ve İçdeniz, Mersin hattında çalışacak gemilere Şalon, Kadeş, Etrüsk ve Tirhan, İzmir İşletmesi'nin gemisine Sur, Marmara Denizi'nde çalışacak gemilere Trak, Marakaz ve Sus, Akay İşletmesi gemilerine Suvat ve Ülev, isimleri değişecek gemiler için de Ülgen ve Suvak isimleri önerilmiştir. Tankut raporunda, önerdiği isimlerin araştırılmasında Hint/Avrupa dil grubu ile Eti ve Akad kaynaklarını özdeşleştirerek ulaştığı bulguları, her kelimenin etimoloji çalışması ile tarihsel ve kültürel kaynaklarını ayrı ayrı belirtmiştir.⁴⁴

Almanya'da yaptırılan gemiler için, Deniz Nakliyat Genel Müdürlüğü'nün önerdiği isimler yerine, Başvekâlet tarafından rapordaki isimler uygun görülmüş ve Marmara hattında sefere konulacak gemiye Ülgen, İzmir Körfezi'nde çalışacak gemiye Suvak, Cumhurbaşkanlığı için satın alınan yata ise Güneşdil adı verilmiştir.⁴⁵

⁴³ 15 Nisan 1931 tarihinde kurulan Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti [1935 yılında Türk Tarih Kurumu] tarafından, Türkiye'nin tarihsel arka planını konu alan yerli ve yabancı kaynakça ile edinilen birikimden oluşturulan Türk Tarih Tezi'ne göre, neolitik uygarlık Orta Asya doğumudur ve Eski Anadolu uygarlıkları Türk kökenlidir. 26 Eylül 1932 tarihinde kurulan Türk Dili Tetkik Cemiyeti [1936 yılında Türk Tarih Kurumu]'nin yaptığı çalışmalarıyla dilde Türkçeleştirme başlamış, 1935 yılında Türk Tarih Tezi'nin paralelinde Güneş Dil Teorisi oluşturulmuştur. Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi 3. Kitap (İkinci Bölüm)**, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1996, s. 90-112, Sabahattin Özel, **Büyük Bir Milletın Evladı ve Hizmetkârı Atatürk ve Atatürkçülük**, İstanbul: Derin Yayınları, 2006, s. 184-203.

⁴⁴ Güneş Dil Teorisi'ne göre insanlığın temel nesnesi güneştir ve ilk kelime güneşin ilk insanlar tarafından adlandırıldığı “ağ” kelimesidir. Gemilere verilecek adların bu kelime üzerinden etimolojik analizlerini içeren raporun tümü için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:1.

⁴⁵ İktisat Vekâleti'nin 21 Aralık 1939 tarih ve 52677/3238 sayılı yazısı ile Başvekâlet'in 21 Aralık 1939 tarih ve 674536 sayılı izni için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:8.

4. Gemilerde Türk Bayrağı Çekme Koşulları

Türk deniz ticaret filosu, genç devletin ilkeleri çerçevesinde yapılandırılıp kayıt altına alınırken İktisat Vekâleti tarafından gemilerin Türk Bayrağı taşıma koşullarını içeren bir tüzük hazırlanmıştır.⁴⁶ Geminin sicilinin, dolayısıyla hak ve teminatının en belirgin göstergesi, ülkesinin bayrağıdır. Özellikle uluslararası sularda geminin, ülkenin yasal uzantısı olarak kabul edilmesi taşıdığı bayrakla gösterilmektedir. Gemi, bayrağını taşıdığı ülkenin “*vatandaşı*” olarak kabul edilmekte, ülkenin kendi bayrağına tanıdığı ekonomik, yasal ve siyasi ayrıcalıklardan yararlanmaktadır.⁴⁷ Dolayısıyla gemi, ülkesinin bayrağını taşıma kurallarına uymak zorundadır.

Bu bağlamda 22 Ağustos 1933 tarihli kararname ile yürürlüğe giren tüzüğün birinci maddesinde, bir geminin “*Türk gemisi*” olarak kaydedilebilmesi için gerekli belgeler açıklanmıştır. Maddenin içeriğine göre, gerek yeni inşa gerekse kullanılmış olarak satın alınan gemilerin tüm teknik belgeleriyle birlikte “*beynelmilel tanınmış gemi tasnifi müesseselerinden biri tarafından verilmiş sınıf şehadetnamesi*” istenmektedir. Eğer yabancı bir gemi Türk karasularında Türk Bayrağı çekecekse ve sınıf belgesi bulunmuyorsa, yerel deniz ticaret müdürlüğü tarafından verilecek seyir elverişlilik belgesi kabul edilmiştir. İkinci maddede, posta seferleri yapacak olan gemilerin sınıflandırılması yapılmıştır. Sınıflandırılma, makineli birinci, ikinci, üçüncü sınıf posta gemileri ve iç hatlarda çalışacak gemiler şeklinde düzenlenmiştir.

Türk bayrağı taşıyacak gemilerin sınıflarına göre gerekli teknik özelliklerinin belirtildiği üçüncü maddede, gemilerin en fazla on beş yaşında olması ve iç hatlarda

⁴⁶ 22 Ağustos 1933 tarih ve 14860 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 38, Dosya:59, Belge:19, **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 1774-1776.

⁴⁷ Özer, **a.g.t.**, s. 27-28.

çalışacak gemilerin yeniden inşa edilmesi koşula bağlanmış olup böylece filonun gençleştirilmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır. Ancak kısa bir süre sonra 22 Şubat 1934 tarihinde, filo yenilemenin pahalı ve savaş dönemleri nedeniyle arzın kısıtlı olması nedeniyle yaş sınırında istisna uygulamasına gidilmiştir. I. Dünya Savaşı'nın yapıldığı 1914-1920 yılları arasında inşa edilmeme koşulu ile bir yıl içinde satın alınacak gemilere için yirmi yedi, iki yıl içinde satın alınacak gemiler için yirmi üç yaş sınırı getirilmiştir.⁴⁸

Yine 11 Kasım 1937 tarihli kararname ile değiştirilen tüzük maddesinde iki yıllık bir sınırlama konularak yirmi iki yaşı geçmeme esası kabul edilmiş, satın alınacak gemiler için yalnız Almanya ve İngiltere'nin sınıflandırma kurumları tarafından verilecek belgelerin kabul edileceği bildirilmiştir. Burada da 1916-1920 yılları arasında denize indirilmiş olan gemilerin Türk Bayrağı çekemeyeceği belirtilmektedir.⁴⁹ 1938 yılında, İngiltere'den üç tane gemi satın alana Sosyete Şilep

⁴⁸**Düster 3. Tertip C. 15**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1934, s. 162-164.

⁴⁹**Düster 3. Tertip C. 19**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1938, s. 22. Türk Bayrağı taşıma koşullarına göre, 1914-1920 yılları arasında inşa edilen gemi alımına ilişkin kısıtlamanın, I. Dünya Savaşı yıllarındaki üretim ve kalitedeki azalma nedeniyle yapıldığı düşünülmektedir. Şöyle ki, “*tersanelerin savaş gemisi inşaatına döndürülmesiyle, ticaret gemisi inşaatında keskin bir düşüş olmuştur. Deniz taşımacılığındaki kayıplardan dolayı, 1916 yılı sonunda [İngiltere’de] hükümete, tersaneciliği devlet kontrolü altına alma yetkisi verilmiştir. Bununla birlikte, nitelikli işgücü sıkıntısı, çelik üretimindeki daralma ve savaş gemileri için süre gelen Admiralty talebi, ticaret gemisi inşaatını engellemiştir.*” Stephen Broadberry-Peter Howlett, **The United Kingdom During The World War I: Business As Usual?**, (çevrimiçi) <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/academic/broadberry/wp/wwipap4.pdf>, 14, 28 Ağustos 2013, s. 9 . Ayrıca, International Banking Corporation, Londra Bürosu çalışan Martin K. Johnson’un Avustralya ve Yeni Zelanda gazetelerine ulaştırdığı haberlere göre, savaş yıllarında İngiltere’deki işçi ücretleri %100 üzerinde artış kaydetmiş olup, en yüksek ücret artışı %178 olarak tersane işçiliğinde görülmektedir. Martin K. Johnson, “*Wages in Great Britain, 1914-1920. Over 100 per cent increase*”, **The Mercury**, (28 January 1921), s. 2, (çevrimiçi) <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/article/23504717> 28 Ağustos 2013, **Otago Daily Times**, (17 December 1920), s. 8, (çevrimiçi) http://paperspast.natlib.govt.nz/cgi-bin/paperspast?a=d&d=ODT_19201217_2.83&e=-----10--1----0—28 Ağustos 2013.

T.A.Ş.'nin gemilerin Türk bandırası taşımak için gerekli yaş sınırı içerisinde bulunmasına özellikle dikkat ettiği ve 1921, 1925, 1927 yıllarında inşa edilmiş olan gemileri tercih ettiği görülmektedir.⁵⁰

Tüzüğün uygulamasının başladığı 1933 yılında özel sektöre ait 99 gemiden yalnız 6 tanesi 11-20 yaş, 14 tanesi 21-30 yaş aralığındadır. Türkiye Cumhuriyeti bayrağı taşıyan gemilerin 6 tanesi ise 60 yaş üzerinde olup, 12 tanesinin yaşı saptanamamaktadır. Bununla birlikte 1933 yılında 99 parçadan oluşan özel sektör filosunun 1939 yılında 170 parçaya yükselmesi, Türkiye Cumhuriyeti bandırası taşıyan gemilerin gençleştirilmesi konusundaki özendirmenin yerine ulaştığı anlamını taşımaktadır.⁵¹

Çünkü filonun gençleşmesi ile birlikte, aynı zamanda büyüme amacı doğrultusunda yapılan bu istisnaların yanında, 1935 yılı sonuna kadar süreli olan buharlı ve motorlu gemi satın alımıyla bunların dışarıdan getirilecek malzemelerinin gümrük vergisinden bağışık tutulmasına ilişkin yasanın süresi 12 Haziran 1936 ve 21 Mart 1938 tarihlerinde tekrar uzatılmıştır. Bu yolla özel sektör yeni gemi satın alması için özendirilmiştir.⁵²

5. Gemi Yolcularının Sağlık Güvenliği

Türk Bayraklı gemilerin tüm teknik güvenilirliği belgelerle düzenlenip kayıt altına alındıktan sonra, Sıhhat ve İctimaî Muavenet Vekâleti ile İktisat Vekâleti birlikte bir çalışma yaparak gemilerde yolculuk yapacakların sağlık güvenliği

⁵⁰ **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 110, Dosya:694, Belge:1.

⁵¹Hines-Kimmerer ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 337. T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 8**, s. 454, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı Cilt 10**, s. 480.

⁵²**Düster 3. Tertip C. 17**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1936, s. 1369, **Düster 3. Tertip C. 19**, 1938, s. 404.

hakkında hazırladıkları tüzük 5 Kasım 1933 tarihli kararname ile yürürlüğe girmiştir.⁵³

Tüzüğün birinci kısmında, modern anlamda her türlü temizlik ve konfor ayrıntılı bir şekilde ele alınarak zorunlu tutulmuştur. Tüzüğün ikinci kısmında gemideki yolcu sayısına göre bulundurulması gereken sağlık personeli, üçüncü kısımda ilaç ve sağlık malzemesi, dördüncü kısımda tedavi için ayrılacak kamaralar ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Yaptırımların kaydedildiği beşinci kısımda ise tüzüğün koşullarına uymayan gemilerin seferden alıkonulması öngörülmüştür.

B. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN KURUMSAL OLARAK YENİDEN YAPILANDIRILMASI

1930-1939 yılları arasında denizcilik sektörü bir yandan dönemin ekonomik ve sosyal görüşleri çerçevesinde yatırımlara giderken diğer yandan deniz işletmeciliğine çağdaş bir boyut kazandırılmıştır. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nden miras kalan kuruluşlardan bazılarına son verilerek yeni bir kurumsallaşma süreci başlatılmıştır.

1. Deniz Yolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri

17 Temmuz 1932 tarihli devlet tekelinde düzenli posta seferleri yapacak bir denizcilik işletmesi oluşturma projesinin yasal düzenlemesi olan Deniz Yolları İşletme Kanunu 29 Mayıs 1933 tarihinde TBMM gündemine alınmıştır. Tasarının gerekçesi olarak üç noktaya dikkat çekilmiştir: Denizcilik sektörünü rekabet koşullarından korumak, düzenli posta seferleri ile hem kamu hizmeti yapmak hem de ekonomik gelişmeyi temin etmek, Milli Savunma için nitelik ve nicelik olarak güçlü bir deniz ticaret filosu oluşturmak. Bu bağlamda tasarı, Türkiye kıyılarında düzenli posta seferleri yapmak üzere tekel oluşumunu öngörmektedir.

⁵³ **Düster 3. Tertip C. 15**, 1934, s. 3-15.

Tekelin, Deniz Yolları İşletme Müdürlüğü tarafından çalıştırılacağı, bununla birlikte yasa ile belirlenen nitelik ve koşullarla, yasanın yürürlüğe girmesinden itibaren kurulacak bir Türk anonim şirketinin de düzenli posta seferleri düzenleyebileceği öngörülmüştür. Tasarıda; “*şilepçilik*”, limanlar ve körfezlerdeki imtiyazlı iç hatlar taşımacılığı, düzenli posta seferleri yapılamayan iskele ve limanlar arası taşımacılık, liman içi taşımacılık, Marmara’da 18 grostonilato, Akdeniz ve Karadeniz’de 30 grostonilatodan küçük gemilerle yapılan taşımacılık bu işletmelerin konusu dışında bırakılmıştır. İktisat Komisyonu’nda tek el istisnalarının arasına uluslararası taşımacılık ile turizm ve araştırma taşımacılığı da eklenmiştir.

Navlun sözleşmesine bağlı olmak koşulu ise, Türkiye limanları arasında yapılan tek tür yük taşımacılığı ile İstanbul dışındaki iki Türk limanı arasındaki her türlü yük ve hayvan taşımacılığı ve en fazla üç Türk limanından iki Türk limanına yapılan üç tür yük ve hayvan taşımacılığı “*şilepçilik*” olarak sayılmıştır. Tasarının metninde “*şilepçilik*”in her hangi bir tanımlama ve koşul olmadan tekelden istisnasını ülkenin ekonomik çıkarları açısından gerekli bulan Bütçe Komisyonu üyesi Sivas Mebusu Remzi (Çiner) Bey, komisyon mazbatasına muhalefet kaydı eklemiştir. Remzi Bey’e göre, tek el şirkette pay sahibi olan armatörler, yasanın “*şilepçilik*” tanımlamasını kullanarak Hükümet’in müdahalesini beklemeden kendi tarifelerini oluşturabilecektir.

Tekel şirketin paylarının isme yazılı olarak çıkarılması ve ortaklarının tümünün Türk olması zorunlu tutulmuştur. Türk armatörleri, yasanın yürürlüğe girmesinden sonra en geç on beş gün içerisinde İktisat Vekâleti’ne başvurarak şirkete ortaklık talebinde bulunabilecektir. Şirkete aynî sermaye olarak kaydedilecek gemilerin değerlemesini yapacak olan iki bakanlık, iki meslek birliği görevlisi ve bir uzmandan oluşan kurulun oluşum, yetki ve çalışma şekli belirlenmiştir. Daha sonra

şirketin filo ve sermayesine eklenecek gemilerin çalışma koşullarıyla ilgili olarak, yukarıda incelediğimiz Türk Bayrağı altına girecek gemiler hakkında tüzük hazırlığından söz edilmektedir. Tasarıda, şirketin liman, sefer, tarife ve navlun gibi çalışma koşullarının belirlenmesi ve bu koşulların her yılbaşında İktisat Vekâleti tarafından düzenlenmesi ve devlete ait yüklerin parasız olarak taşınması göz önüne alınmış, gemilerde görev alacak personel ve staj koşulları ile ilgili yine İktisat Vekâleti yetkili kılınmıştır. Her türlü denetim sorumluluğunun da İktisat Vekâleti'ne yüklendiği yasaya karşı çıkma durumunda 100 liradan 10.000 liraya kadar para cezası öngörülmüştür.⁵⁴

Deniz İşletme Kanunu tasarısı, üzerine hiç söz alınmadan TBMM Genel Kurulu'nda aynı gün kabul edilmiş, yirminci maddesi uyarınca 1 Haziran 1933 tarihinde yürürlüğe girmeden, 31 Mayıs 1933 tarihinde Denizyolları ve A.K.A.Y İşletmeleri kuruluşu hakkındaki yasa tasarısı meclis gündemine alınmıştır.⁵⁵

a. Yasal Düzenlemeler

Denizyolları ve A.K.A.Y İşletmeleri kuruluşu hakkındaki yasanın gerekçesi Seyr-i Sefain İdaresi'nin artık yönetilemez duruma gelmiş olmasıdır. Özellikle, Seyr-i Sefain İdaresi'nin katma bütçeli bir devlet kuruluşu olması, hem seferlerini en uygun bir şekilde düzenlemesine, hem de gereksinim anında satın alma yapabilmesine engel oluşturmaktadır. Diğer taraftan işletmenin kullanılamaz durumdaki taşıt araçları mali yük getirmektedir. İşletmenin özel sektör ile girdiği rekabet koşullarından dolayı navlunlar düşmüş, rekabet koşulları hem Seyr-i Sefain

⁵⁴ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:15, I:62, s. 417-419, [s.y.], 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı Deniz Yolları İşletme Kanunu metni için bkz. **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 1145-1149.

⁵⁵ **A.g.e.**, s. 1149, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:15, I:64, s. 445, "Bir ay sonra Seyrüsefain de tarihe karışıyor!", **Cumhuriyet**, S:3255 (31 Mayıs 1933), s.1, s. 6. A.K.A.Y.:Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova ve Yeşilköy. **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:IV, C:15, I:64, [s.y.].

İdaresi'ne hem de özel sektöre zarar verir hale gelmiştir. Yoğun nüfusun yaşadığı Marmara hattı verimlidir ancak, Akdeniz ve özellikle Karadeniz hattı beklentileri karşılamamaktadır.⁵⁶

Nitekim Tablo 20'daki veriler de yasa gerekçesinin haklılığına işaret etmektedir. 1929 yılına kadar beklentileri aşacak şekilde verimli çalışan bu hatların navlun gelirlerinde başlayan düşme eğilimi 1931 ve 1932 yıllarında da süregelmiş ve bir önlem alınmasını gerekli kılmıştır. 1931 yılında diğer hatlarda da beklentileri karşılayamayan işletmenin 1931 yılı gelir tablosu incelendiğinde mali yılın 547.790 lira zararla kapatıldığı görülmektedir. Bu nedenle 1932 yılında beklentiler düşük tutulmuştur. Ancak, Tablo 20'da da görüleceği gibi Mersin hattı ve diğer hatlardan birkaçı hedefi gerçekleştirmiş gibi görülse de işletme 1932 mali yılını da zararla kapatmıştır.⁵⁷

Tablo 20: Seyr-i Sefain İdaresi Trabzon ve Mersin Hatları Bütçe Beklentileri ve Gerçekleşen Gelirler (Lira) (1931-1932)

<u>Yıllar</u>	<u>Trabzon</u>		<u>Mersin</u>	
	<u>Bütçe</u>	<u>Gerçekleşen</u>	<u>Bütçe</u>	<u>Gerçekleşen</u>
1931	1.194.590	631.126,35	494.000	426.138,32
1932	585.930	582.040,76	352.400	378.204,54

Kaynak: Düstur 3. Tertip C. 16, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1935, s. 1663, **Düstur 3. Tertip C. 17**, s. 450.

Kolay yönetilebilir verimli bir işletme hedefinin yanında, iç hatlar, dış hatlar, fabrika ve havuzların ayrı kuruluşlar halinde yönetilmesini amaçlayan yasanın

⁵⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, [s.y.], Hines-Kimmerer ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 338-341.

⁵⁷ **Düstur 3. Tertip C. 16**, s. 1662-1664, **Düstur 3. Tertip C. 17**, s. 449-450.

gerekçesinde, tüm bu görevlerin tek işletme tarafından üstlenilmesinden dolayı iş yükünün fazla ve denetlenemez olmasından söz edilmektedir.⁵⁸ Meclise dönemin Başbakanı İsmet (İnönü) Paşa'nın imzasıyla gelen yasa tasarısında hükümetin önerisi, “deniz ve hava ticareti umum müdürlüğü ile iç hatlar, dış hatlar ve fabrika ve havuzlar teşkilâtı” doğrultusunda olsa da, İktisat Komisyonu'nda kapsamı daraltılarak “dış ve iç deniz yolları işletmelerile fabrika ve havuzlar teşkilâtı” şekline getirilmiştir. Hükümetin önerisinde yer alan yönetim ve denetimi İktisat Vekâleti'ne bağlı olacak şekilde her türlü deniz, liman ve kıyı işleri ile ilgilenmek üzere Deniz ve Hava Müsteşarlığı ise TBMM'nin aynı oturumunda bu yasa ile eş zamanlı olarak 31 Mayıs 1933 tarihinde oluşturulmuştur.⁵⁹

Yasanın adı ve kapsamına son şeklini veren Bütçe Komisyonu'nda yapılan düzeltme ise şöyledir: “Kanun lâyihasının başlığında İktisat encümenince yazılan (dış ve iç deniz yolları işletmeleri) isimleri iki müstakil şahsiyeti hükmiyenin muamelâtında bazı gûna [tarz] iltibasa [iki veya daha çok şeyin –biri, öteki sanılacak surette- birbirine benzemesi] mahal kalmamak üzere (dış deniz yolları işletmesi) yerine (deniz yolları işletmesi) ve (iç deniz yolları işletmesi) yerine de bu hatların imtiyaz muntıkası olan (Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova ve Yeşilköyü işaret ve telmih [ima] etmek üzere bu mahallerin ilk harflerinden müteşekkil olmak üzere (A.K.A.Y.) (Ak. Ay işletmesi) denilmesi encümenimizce daha münasip görülerek kanununun serlevhası (denizyolları ve A.K.A.Y. işletmelerile fabrika ve havuzlar teşkilâtı hakkında kanun lâyihası) suretinde tadil edilmiş ve İktisat

⁵⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, [s.y.].

⁵⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, [s.y.], TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, s. 464-465, **Düstur 3. Tertip C. 14**, s. 1227-1228.

encümeninin tanzim ettiği kanun lâyihasının diğer maddelerindeki bu isimler de yukarıda gösterilen şekillerde değiştirilmiştir.”⁶⁰

Mecliste “*müstacelen müzakeresi*” önerilen yasa tasarının lehinde söz alan Manisa Milletvekili Turgut (Türkoğlu) Bey, yabancılar tarafından istismar edilmiş olan kıyılarımızdaki kabotaj hakkının Lozan Antlaşması ile tümüyle Türk Bayrağı’na terk edildiğine ve 1922-1928 yılları arasında gerek Seyr-i Sefain İşletmesi gerekse girişimcilerin çok başarılı çalışmalar yaptığına işaret edip, sektördeki sorunu 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı’na bağlamıştır. Düzenli posta seferlerinin devlet tekeline alınmasının olumlu bulunduğunu ifade eden Turgut Bey, özellikle taşımacılık işletmesinin üzerinden tersane, tahlisiye ve kılavuzluk gibi iş kollarının alınmasının verimli sonuçlar vereceğine inancını belirtip bu atılım için hükümete teşekkür etmiştir.⁶¹

Genel Kurul’da Diyarbakır Milletvekili Kâzım (Sevüktekin) Paşa’nın sorusu üzerine “*A.K.A.Y.*” açılımı bir kez daha anlatılmış, Konya Milletvekili Refik (Koraltan) Bey’in, “*Denizyolları İşletmesi*”nin “*Devlet Denizyolları İşletmesi*” olarak adlandırılması için ısrarlı talebi kabul görmemiştir. Denizyolları ve A.K.A.Y. işletmeleri ile fabrika ve havuzlar müdürlüklerinin piyasa koşullarında iş yapacaklarını, dolayısıyla sermayeleri, muhasebeleri ve ihalelerinin Divan-ı Muhasebat [Sayıştay] Komisyonu’nun denetimi dışında bırakılması öngören dördüncü madde ile işletme bilançolarının inceleme koşullarını içeren sekizinci madde Divan-ı Muhasebat [Sayıştay] Komisyonu Başkanı Konya Milletvekili Refik (Koraltan) Bey’in karşı çıkışı sonucunda ilk oturumda müzakere edilmemiş, söz konusu komisyonun görüşü alınmak üzere ikinci oturuma bırakılmıştır. Komisyon’un

⁶⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, [s.y.].

⁶¹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, s. 456-457.

acil toplantı sonucu bildirdiği görüşlere göre, işletmeler yine denetim dışı bırakılmış ancak bilançoları inceleyecek olan İktisat ve Maliye Vekâletleri uzmanlarından oluşan kurula Komisyon'un atayacağı 2 uzmanın da eklenmesi öngörülmüştür.⁶²

31 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen yasanın⁶³ birinci maddesi ile Seyr-i Sefain İdaresi'nin yönetimi hakkındaki 4 Nisan 1925 ile 19 Haziran 1927 tarihli yasalar "*ilga*" edilmiş ve bu işletme tarafından yürütülen çalışmaları yapacak yeni kuruluşlar ile devlet tekeline alınan görevler madde içerisinde ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Madde hükmünce, yasanın kabul edildiği 31 Mayıs 1933 tarihine dek Seyr-i Sefain İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen; Marmara, Akdeniz ve Karadeniz hatlarının; İstanbul içi deniz ulaşımı ile Yalova hattının; tersane ve havuzların, ayrı işletmeler olarak ticari çalışmalarını sürdürmesi öngörülmüştür. Ayrıca yine Seyr-i Sefain sorumluluğunda bulunan kılavuzluk ve romörkör çalışmaları, yasanın birinci maddesi uyarınca devlet tekeline alınmıştır.

İkinci ve üçüncü madde, Seyr-i Sefain İdaresi'nin iyeliğindeki varlıklar, ayrıcalıklar ve hakların, devredilmesi ve paylaşılması hakkındadır. Devlet yönetimine alınacak olan kılavuzluk ve romorkörlük kuruluşları ile ilgili yapılacak işlemler yasanın on birinci maddesinde ele alınmıştır. Kurulacak olan işletmelerin hesaplarını denetleyecek organ ve görevliler yukarıda söz edildiği gibi dördüncü ve sekizinci maddelerde belirlenmiş olup, ayrıca onuncu madde de iç denetim ile ilgilidir.⁶⁴

⁶² TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, s. 458-459, TBMM Zabıt Ceridesi, D:IV, C:15, I:64, c:2, s. 463.

⁶³ 31 Mayıs 1933 tarih ve 2248 sayılı "*Denizyolları ve A.K.A.Y. işletmeleri ile fabrika ve havuzlar teşkilatı hakkında kanun*" için bkz. **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 1219-1224.

⁶⁴ Yasanın sekizinci maddesi 9 Haziran 1936 tarih ve 3014 sayılı yasa ile değiştirilmiş, işletmelerin bilançolarını inceleme kurulu iki İktisat Vekâleti, bir Maliye Vekâleti ve iki Divan-ı Muhasebat [Sayıştay] görevlisi beş kişiden oluşmuştur ve kurulun başkanının Divan-ı Muhasebat [Sayıştay]

Yasanın yedinci maddesine göre, Seyr-i Sefain İdaresi ve bu işletmelerin malları devlet malı hükümlerine tabidir ve kötüye kullanımları durumunda, ilgili yasalar çerçevesinde yaptırım uygulanacağı öngörülmüştür.⁶⁵ İşletmelerin kâr ve zarar paylaşımının nasıl yapılacağı ise, yasanın on üçüncü ve on dördüncü maddelerinde ayrıntılı olarak kaydedilmiş, on beşinci madde Seyr-i Sefain idaresi borçlarının tasfiyesine ayrılmıştır. Ayrıca kurumun genel tasfiyesinin koşullarını belirtecek şekilde yasaya bir geçici madde eklenmiştir.⁶⁶

Yasa içeriğinde çalışanların sorumluluk ve yetki sınırlarına ilişkin hükümler de bulunmaktadır. Öncelikle beşinci maddede, kurulmakta olan işletmelerin yöneticilerinin İktisat Vekâleti tarafından belirlenip İcra Vekilleri Heyeti ve Cumhurbaşkanı onayı ile atanacağı, çalışanların görev ve sorumluluklarının bir tüzük ile saptanacağı, bu tüzük hazırlanıncaya kadar İcra Vekilleri Heyetince onaylanacak bir yönetmelik ile yönetileceği belirtilmekle birlikte, altıncı maddede işletme çalışanlarının, kurumları ve halk ile ilişkilerinde özel girişim çalışanlarıyla aynı statüde oldukları ifade edilerek, devlet memuru yasalarının hükümlerinin dışında tutulmuştur. Denizyolları, A.K.A.Y. İşletmesi ile Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü çalışanlarının içerisinde her türlü para alışverişi ve taşıması yapan görevlileri teminat altına alacak şekilde ortak bir kefalet sandığı kurulmuştur.⁶⁷ On beşinci maddede ise, Seyr-i Sefain İdaresi kadrosundaki çalışanlar, kurum bütçesinden emekli, dul ve

görevlilerinden birinin olması öngörülmüştür. Kurulun hazırlayacağı rapor TBMM Bütçe, İktisat ve Divan-ı Muhasebat [Sayıştay] komisyonlarının incelemesine sunulmuştur. **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1212.

⁶⁵ Yasanın bu maddesi hükmü 24 Nisan 1936 tarih ve 936 sayılı kararda tekrar edilerek, kurumlara ait binalar vergiden bağışık tutulmuştur. **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 511-513.

⁶⁶ Tasfiye işlemleri süresinde bitirilemediğinden dolayı komisyon genişletilmiş, yapılacak işlemlerle ilgili düzenleme 5 Temmuz 1934 tarih ve 2572 sayılı yasa ile yapılmıştır. **Düster 3. Tertip C. 15**, s. 1417-1418.

⁶⁷ **Düster 3. Tertip C. 18**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1937, s. 135-146.

yetim ücreti alanlar ile yeniden yapılanma dolayısıyla işten çıkarılacakların özlük hakları ele alınmıştır. Maddenin son fıkrasında yeni yönetimler için kurumsal emekli yasalarının çıkartılacağından söz edilmektedir. Bununla birlikte, yeni yasa hazırlanıncaya kadar emekli, dul ve yetim haklarına 12 Haziran 1936 tarihli ek düzenleme yapılmıştır.⁶⁸

Denizyolları, A.K.A.Y. İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Kuruluşları yasasının on beşinci maddesi gereği hazırlanan “*Gemi adamları hakkında tekaüd kanunu*” tasarısı ise 8 Şubat 1937 tarihinde TBMM gündemine alınmıştır. Yasa görüşmelerinde ana tartışma, gemi adamlarının çalışma koşulları ve iş güvenliği çerçevesinde gelişmiştir. Nitekim Genel Kurul’da, tasarıyı en son düzenleyen Bütçe Komisyonu’nun değil, bu konuları daha çok dikkate alan İktisat Komisyonu tasarısının görüşülmesi kabul edilmiştir. 15 Şubat 1937 tarihinde kabul edilen yasa, işkoluna özgü uzun ve tehlikeli çalışma koşulları ile can güvenliğini gözetecek şekilde düzenlenmiştir.⁶⁹

b. Varlıkların Paylaşımı

Seyr-i Sefain İşletmesi’nin tüm insan kaynağının yeni ve modern düzenlemelerle Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri’ne devredilmesinin yanında, 1934 yılında, Seyr-i Sefain’in 39 gemisinden, toplamı 48.502 grostonilato 24 parça gemi Denizyolları İşletmesi’ne, toplamı 4.454 grostonilato 15 parça gemi A.K.A.Y. filosuna aktarılmıştır. 1935 yılında Denizyolları’na ait yedi, A.K.A.Y. İşletmesine ait

⁶⁸“*Denizyolları ve A.K.A.Y. işletmeleri ile fabrika ve havuzlar teşkilatı hakkında 2248 numaralı kanunun 15inci maddesine ek kanun*” için bkz. **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1383-1384.

⁶⁹ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:16, I:34, s. 111-119, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:16, I:36, s. 163-168, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:16, I:38, s. 199-208, **Düster 3. Tertip C. 18**, s. 414-426.

ise bir gemi seferden çekilmiştir.⁷⁰ İşletmenin sefere koyduğu gemiler ise gecikme ve teknik ekipman eksikliği nedenleriyle limanlarda yükleme yapamamış ve yük sahipleri İktisat Vekâleti'ne işletmeden yakınan başvurularda bulunmuştur.⁷¹ İktisat Vekâleti yük sahiplerinin şikâyetlerini işletmeye bildirerek gereğinin yapılmasını istemiştir ancak çoğunluğu 40 yaşına yaklaşmış veya bu yaşı geçmiş bulunan ve tamir gereksinimi günden güne artan bu gemiler için Seyr-i Sefain İdaresi'nin bilançosunda amortisman ayrılmadığından filonun on milyon lira olarak tahmin edilen yenileme giderlerinin tümüyle devlet hazinesi tarafından üstlenilmesi zorunlu hale gelmiştir.⁷²

İyeliğindeki gemilerin giderlerinin çok fazla olduğunu, uzun süreli sefere elverişli ve güvenilir olmadığını, işletmenin gereksinimine yanıt vermediğini öncelikle sözlü olarak bildiren Denizyolları İşletmesi yetkilileri, ellerinde bulunan ve sefere koyabildikleri gemilerin durumlarını ve yeni gemi taleplerini gösterir bir rapor hazırlayarak 24 Aralık 1934 tarihinde İktisat Vekâleti'ne sunmuştur.

Rapordaki bilgilere göre, öncelikle işletme filosunda bulunan gemiler, çalıştıkları hatlar için gerekli tonaj kapasitesine sahip değildir. 5122 grostonilatoluk Gülcemal gemisi 60 yaşındadır ve artık tamir edilemez durumdadır. Filonun en yeni ve en değerlileri olarak nitelendirilen 26-29 yaşlarındaki Ege, Ankara, Karadeniz ve İzmir gemilerinin makine sorunları vardır ve tamir giderleri oldukça yüksektir. Yine

⁷⁰T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, İstanbul: Hüsnütabiat Matbaası, [t.y.], s. 454.

⁷¹ İktisat Vekili adına Sadullah Güney tarafından işletmeye gönderilen 12 Ekim 1934 tarihli telgraf için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 169, Dosya:178, Belge:15.

⁷² **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:2, I:20, [s.y.], 30 Mayıs 1932 tarihinde kabul edilen Seyr-i Sefain İdaresi Bütçe Kanunu'nda işletmeye 4.723.293 lira ödenek ayrılmıştır. **Düster 3. Tertip C. 13**, s. 497, 3 Nisan 1936 tarihli "*mülga*" işletmenin 1932 mali yılı son kesin hesap yasasında ise bu ödeneğin 3.426.339 lirasının, personel, sefer, Yalova kaplıcaları, Havuzlar ve diğer ayrıntı giderler için kullanıldığı görülmektedir. **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 4449-450.

36 yaşındaki Anafarta ile 39 yaşındaki Çanakkale'nin güverte ve makinesi iş göremez haldedir. 38 yaşındaki Mersin, 43 yaşındaki Antalya, 44 yaşındaki Konya ile 48 yaşındaki Gülnihal ve Bandırma, henüz yapılan tamirlerle 3-5 yıl idare edebilecek durumdadır. 40 yaşındaki Cumhuriyet gemisi ise hasarlıdır, fakat iyi bir tamirle 10 sene daha çalışabileceği ifade edilmektedir. Yelkencizade firmasından satın alınan Vatan sorunlu olmasına rağmen, Erzurum gemisinin eski sahibi tarafından bakımı yaptırıldığından birkaç sene daha kullanılabilceği kaydedilmektedir.

Ayrıca, 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. Umumi Hıfzısıhha Kanunu ve gemilerde yolcuların sağlık güvenliği güçlükle temin edilmektedir.

Tablo 21: Denizyolları İşletmesi Gemi Gereksinimi (24 Aralık 1934)

Hat	Gemi Gereksinimi	Tonaj Kapasitesi			
Karadeniz hattı için	5 gemi	her biri	4.500 tonluk	toplam	22.500 ton
Mersin hattı için	5 gemi	her biri	2.500 tonluk	toplam	12.500 ton
Bandırma hattı için	1 gemi	her biri	1.000 tonluk	toplam	1.000 ton
Mudanya hattı için	1 gemi	her biri	800 tonluk	toplam	800 ton

Kaynak: BCA, Katalog: 30..10.0.0, Klasör 169, Dosya:178, Belge:15.

Denizyolları İşletmesi, kullanılmış gemi satın alınmasına sıcak bakmamaktadır. Yeni yapılacak olan gemilerin işletmenin raporda belirtilen gereksinimine göre (Tablo 21) inşa edileceğini, yeni gemiler daha uzun bir ekonomik ömre sahip olacağından navlun tarifelerinde indirim yapılabileceğini ileri sürmüştür. İşletme raporunda ayrıca yeni gemilerin ülke üzerindeki moral etkisinden de söz etmektedir.⁷³

c. Filoların Yenilenmesi

Dolayısıyla, TBMM gündemine alınan Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletme İdarelerinin yaptıracığı gemiler için on milyon liralık ödenek verilmesi hakkındaki yasanın görüşmelerinde söz 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.

Kitapçı, yasanın gerekçesinde yer alan, Karadeniz hattına çalışan gemilerin bazı giderleri olmasına rağmen gereksinimi karşılayabildiği, bununla birlikte Bandırma ve Mudanya hattından çalışan gemilerden yakınmalar olduğu ve özellikle Mersin hattı üzerinde çok sorunlar yaşandığını anlatan ibareye katılmaktadır. Bununla birlikte Kitapçı'ya göre, filonun yenilenmesinin zorunludur ancak bu kadar büyük bir yatırımın yeni gemi almak yerine tersane yapımına harcanması gerekmektedir. Yine Ordu Milletvekili A. İhsan Tokgöz de, Kitapçı'ya katılarak on milyon lirayı on yılda ödemek yerine öncelikle iki gemi satın alınmasını önermiştir. Denizli Milletvekili M. Müfit Kansu ise on milyon lira ile on bir gemi

⁷³Denizyolları İşletmesi'nin sahip olduğu gemilerin teknik sorunları ve yaptırılmasını istediği gemilerin teknik özelliklerini belirten raporun tümü için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 169, Dosya:178, Belge:15.

alınabileceğine inanmadığını fakat filonun yenilenmesi zorunlu olduğundan ve tersane yapımını bekleyemeyeceğinden dolayı sekiz geminin ısmarlanması gerektiğini ifade etmiştir.⁷⁴

4 Mayıs 1935 tarihinde kabul edilen yasa ile Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletme İdarelerinin yaptıracığı gemiler için yıllık taksitleri beş yüz bin liradan aşağı olmamak koşuluyla 1935 yılından başlayacak ve on yılda ödenecek şekilde on milyon lira ödenmesi hükmedilmiştir. Bu tutarın dokuz milyon dört yüz bin lirası Denizyolları için geri kalanı A.K.A.Y. İşletmesine ayrılmıştır. Konu hakkında taahhütlerin yönetilip sözleşmelerin imzalanması için İktisat Vekâleti'nin yetkili kılınmıştır. Filoya giren gemilerin bedelleri işletmelerin sermayelerine eklenmiştir. Denizyolları İşletmesi yıllık kârlarından geliştirme ödeneği ayrılmayarak işletme kârının tümünün devlet hazinesine ödenmesi öngörülmüştür. Bir yandan filo yenilemesinin yasal düzenlemesi yapılırken diğer yandan yeni yaptırılacak gemiler için tersanelerde inceleme yapmak üzere 22 Nisan 1935 tarihinde, Denizyolları İşletme Müdürü, A.K.A.Y. İşletme Müdürü, makine ve güverte enspektorleri [müfettiş] ile bir tercümandan oluşan kurulun, İngiltere, Almanya, Hollanda ve İsveç'e seyahate gitmesine karar verilmiştir.⁷⁵

Ancak yasanın uygulamasına 1935 yılında geçilememiş, 12 Haziran 1936 tarihinde kabul edilen yasa ile taksitlerin tutarı Maliye ve İktisat Vekâletleri tarafından ortak olarak saptanacak şekilde ödemeler 1936 yılından itibaren başlamıştır. Yine, 12 Şubat 1937 tarihinde yapılan bir değişiklikle A.K.A.Y'a ayrılan

⁷⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D:V, C:2, I:20, s. 131-135.

⁷⁵ 12 Nisan 1935 tarih ve 2/2424 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.18.1.2**, Klasör 54, Dosya:31, Belge:20. İnan, **İkinci Sanayi Planı 1936**, s. 306.

ödenek sekiz yüz bin liraya yükseltilmiştir.⁷⁶ İşletmelere ödemenin başlamasıyla yapılan tamir ve bakımlar ile 1936 yılında işletmelerin filo kapasitesinde az da olsa artış gözlenmektedir. Denizyolları'nın filo kapasitesi 31 gemiden oluşup toplam 69.969 grostonilatodur. A.K.A.Y. ise, 15 gemiden oluşan toplam 8.134 grostonilatoluk bir filoya sahiptir.⁷⁷

Yine bu dönemde, Denizyolları ve A.K.A.Y İşletmeleri dışında, 29 Mayıs 1933 tarihli Denizyolları İşletme Kanunu gereği Türkiye kıyılarında posta seferleri kabotajı imtiyazı verilmek üzere, 18 Eylül 1933 tarihinde Vapurculuk Türk Anonim Şirketi kurulmuştur. 1932 yılında posta seferlerinin devlet idaresine alınmasına ilişkin yasama aşamasında, karşı çıkarak kendi aralarında birleşen özel sektörden SadıkHzade, Hantalzade, Tavilzade, Mustafa Cemal, Alemdarzade, Yelkencizade, Kocaeli Nakliyat, Kalkavanzade ve Kırzade firmaları gemileriyle Vapurculuk T.A.Ş.'ne iştirak etmiştir. 20 gemiden oluşan filosuyla 24.450 grostonilato taşıma kapasitesine sahip olan Vapurculuk T.A.Ş.'nin filosuna, 1934 yılında, İngiltere'den satın alınan 4.000 tonluk Tarı, Almanya'dan satın alınan 3.800'er tonluk Aksu ve Güneysu gemileri katılmıştır.⁷⁸

⁷⁶ **Düster 3. Tertip C. 16**, s. 784-785, **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1383, **Düster 3. Tertip C. 18**, s. 405.

⁷⁷ T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 454-455, s. 458.

⁷⁸ Hines-Kimmerer ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 336, s. 483-486, Tutel, **Seyr-i Sefain**, s. 198-207, Güzide Sezgin, **İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2007) s. 103, "*Vapurcular Ankara'dan geldiler. Bugün bir içtima yaptılar. Aralarındaki ihtilaf tamamen halledilmiştir. Yeni vapurculuk şirketi meclisi idaresi seçilmiştir. Şirket murahhas âza ile idare olunacaktır. Bu âzalıklara SadıkHzâde Ruşen ile Yelkenci Lütfi Beyler seçilmişlerdir. Şirketin muamelesi âli tasdikten çıktıktan sonra şirket teşekkül edecek ve bir aya kadar muameleye başlayacaktır.*" "*Yeni vapurculuk şirketi teşekkül ediyor*", **Hakimiyet-i Milliye**, S:4373 (21 Eylül 1933), s. 2.

Ancak Denizyolları İşletmesi'nin filosunun genişlemesi ve yenilenmesinden dolayı, Vapurculuk T.A.Ş'nin, “*yaşama ve tutunma imkânları kalmadığı cihetle vapurları ve inhisar haklarının*”, Denizyolları İşletmesi tarafından satın alınmasına karar verilmiştir. Bu amaçla Denizyolları İşletmesi'nin 1936 bütçesinde 900.000 liralık bir ödenek ayrılmıştır. 17 Ocak 1936 tarihinde Vapurculuk T.A.Ş. iyeliğindeki gemilerin bedeli 908.467 lira olarak saptanmış, 400.000 lirasının Denizyolları İşletmesine kesin tesliminden üç ay, bakiyesinin ise bir yıl sonra ödenmesine karar verilmiştir. İşletmenin gelirinin bu ödemeleri gerçekleştireceği beklentisi olmakla birlikte, bilançosunda ayıracağı amortisman yanında ulusal bankalardan borçlanabilme izni verilmiştir.⁷⁹

2. Denizbank

Deniz ticaret filosunun yenilenmesi, 1936 İkinci Sanayi Planı'nın kapsadığı projeler içerisinde bulunmaktadır. Planın ulaştırma projesi kalemlerinden biri, 67.000 tonluk 28 gemi satın alınması ve yaptırılmasıdır. Projenin uygulanması ve izlenmesi yetkisi Denizbank'a verilmiştir.⁸⁰

İkinci Sanayi Planı'nda “*memleketin en hayatî menfaatleriyle alâkadar bir ekonomi şubesi*” olarak tanımlanan kabotaj taşımacılığı, ülke iç piyasasının aşama aşama kıyılara bağlanması üzerine, “*artık reorganize edilmesi zamanının geldiği görülerek*” plana alınmıştır. Aslında endüstri planıyla ilgili görülmesi de, planla hedeflenen endüstriyel üretimin ve gerekli hammaddenin ulaştırılması açısından bağ kurulmuştur.

⁷⁹18 Eylül 1933 tarih ve 15019 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 39, Dosya:67, Belge:18, 17 Ocak 1936 tarih ve 3877/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 61, Dosya:4, Belge:2.

⁸⁰ Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, 5.b., İstanbul:Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, s. 306, s. 310-312. 27 Aralık 1937 tarih ve 3295 sayılı yasanın tüm metni için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 19**, s. 170-177.

Ülkenin var olan, devlete ait, özel sermayeli veya ayrıcalıklı denizcilik kuruluşları değerlendirildiğinde, çalışma sistemlerinin ayrı olması sorunlu bulunmaktadır. Kuruluşların tümünün İktisat Vekâleti'ne bağlı olması denetimi güçleştirmekte, giderleri arttırmakta, iş birliğini olanaksız hale getirmektedir. Planın çözümü, İktisat Vekâleti denetiminde tek bir kuruluştur. “*Deniz Bank*”, denizcilik sektöründe çalışan tüm kuruluşları birleştirerek, ortak amaca doğru, İktisat Vekâleti tarafından yapılacak bir plana göre geliştirecek, Devletin ekonomik kalkınma planını deniz ulaştırma alanında uygulayacak bir kuruluş olarak düşünülmüştür.⁸¹

Özellikle denizcilik sektörüne yönelik proje kredilendirme kuruluşu olarak çalıştırılması planlanan Denizbank ile ilgili hazırlıklar, 8 Kasım 1937 tarihinde kurulan Celal Bayar hükümetinin programına alınmış, yasa tasarısı 27 Aralık 1937 TBMM gündemine getirilmiştir. “*Faaliyete başlayabilmesi için pek az gün*” kaldığından İktisat Vekili Şakir Kesebir tarafından “*müsteacelen müzakeresi*” istenmiştir.

Bütçe Komisyonu'na Giresun Milletvekili Sadri Masudi Arsal tarafından verilen, “*Denizbank*” adının, “*Deniz Bankası*” olarak değiştirilmesi önerisi önergesi, komisyonda, “*yapılan müzakere sonunda (Denizbank) adı Türk grameri kaidelerine mutabık ve bilhassa alem ifade eden isimlerde bunun çok misalleri mevcut olduğu ve ayrıca bu tabi Sümerbank ve Etibank gibi şivemize uygun olub telaffuzu kolay bulunduğu cihetle*” reddedilmesine rağmen, meclis gündeminde de tartışılmış, genel kurulun Denizbank adını kabul etmesinden sonra, yasa

⁸¹ İnan, **İkinci Sanayi Planı 1936**, s. 305, s. 309-310, Abidin Daver, “*Türk deniz ticareti için hayırlı bir hamle*”, **Cumhuriyet**, S:4894 (28 Aralık 1937), s. 1, s. 5, “*Bu müessese türk denizciliğinin sür'atle kalkınmasına hizmet edecektir. Atatürk'ün, büyük nutuklarında işaret buyurdıkları Deniz Bank kanununun Kamutayın bu devresinde çıkması beklenmektedir.*” “*Denizbank ne gibi işler yapmak için kuruluyor?*” **Ulus**, S:5845 (4 Kasım 1937), s. 1-2.

görüşmelerine geçilmiştir. Görüşmelerde, bankanın yönetiminin atama birimleri ve denetiminin yürürlükteki yasalara uyumu ile ilgili sorunlar tartışılmış, yasa aynı gün mecliste bulunan 260 milletvekilinin onayı ile kabul edilmiştir.⁸²

Genel müdürlüğüne, İş Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Yusuf Ziya Öniş'in atandığı Denizbank'ın asıl görevi olan bankacılık çalışmaları yanında görev tanımı turizm ve karayolu taşımacılığı gibi sektörlerde de ticari faaliyet gösterecek şekilde oldukça geniş tutulmuştur. Bir yandan denizcilik işletmelerine kredi sağlarken, diğer yandan bu kuruluşlarla ticari rekabete girmesi hakkında Afyon Milletvekili ve İktisat Komisyonu Üyesi Berç Türker'in çekincelerine rağmen Denizbank'ın görevi, aynı zamanda Türkiye'deki tüm denizcilik tekeli yönetmek, olarak tanımlanmıştır.

Kuruluş yasasının dördüncü maddesine göre, Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmesi'ne yasalarla verilmiş olan tekel ve ayrıcalık hakları tümüyle Denizbank'a devredilmiştir. Ancak yasada, bankanın devraldığı hakları işletmek üzere, İcra Vekilleri Heyeti kararıyla, ortaklarının Türk vatandaşı ve payları ada yazılı olması koşuluyla şirketler kurabileceğinin hükme bağlanmıştır. Bu gelişme, Korkut Boratav tarafından ekonomide devletçi yapıdan ayrılmanın göstergesi olarak belirtilmektedir.⁸³

Bu maddeden hareketle, Denizbank'ın iştiraki olarak 11 Mayıs 1938 tarihinde Sosyete Şilep Türk Anonim Şirketi kurulmuştur. Bankanın diğer ortakları olarak İş Bankası ve Etibank görülmektedir. Fransa'nın, işletme imtiyazında olan Ereğli kömürlerinin milleştirilmesinden sonra da Ereğli'den kömür alımı süre gelmiş ancak

⁸² İsmail Arar, **Hükümet Programları 1920-1965**, İstanbul: Burçak yayınevi, 1965, s. 97, **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:21, I:21, s. 109-122. "*Deniz Bank türkçedir Dün Mecliste bir meb'usun iddiası tenkid edildi*", **Cumhuriyet**, S:4894 (28 Aralık 1937), s. 1, s. 7.

⁸³ **Düster 3. Tertip C. 19**, s. 170-177, Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, 2.b., Ankara: İmge Yayınları, 2006, s. 276-277, "*Denizbank Umum Müdürlüğü*", **Ulus**, S:5908 (9 Ocak 1938), s. 1, "*Gemilerimizi artık kendi yurdumuzda yapabileceğiz*", **Ulus**, S:6023 (8 Mayıs 1938), s. 1, s. 8.

taşımacılıkta aksamalar söz konusu olmuştur. Fransızlar, kömür havzasında ilişkilerinin olduğu Etibank ve İş Bankası'na gereksinimlerinin giderilmesi için başvuruda bulunmuştur.

Yapılan araştırma ve görüşmeler sonucunda Zonguldak'tan Fransa'nın Akdeniz limanlarına yapılacak taşımacılık için uygun koşullar ve navlun elde edilebildiğinden gerekli üç geminin satın alınmasına karar verilerek Etibank ve İş Bankası'nın ortak şirket kurmalarına girişilmiştir. Gemi satın alımı için gerekli üç milyon lira tutarındaki sermaye yapısının oluşturulabilmesi için Denizbank da kurulacak şirkete ortak olmuş ve Sosyete Şilep T.A.Ş, üç bankanın eşit ortaklığı ile oluşmuştur.

Satın aldığı 7.300 tonluk Bakır, 6.300 tonluk Demir ve 5.770 tonluk Krom gemileriyle Zonguldak'tan Fransa'ya kömür taşıma amacıyla kurulan işletmenin, asıl çalışma alanı olarak uluslararası taşımacılık belirtilse de, kuruluşundan 17 Şubat 1939 tarihine kadar, sahip olduğu üç gemiyle iki Türk limanı arasında 71.586 ton yük taşıdığı kaydedilmektedir.⁸⁴

3. Devlet Denizyolları İşletmesi

Denizbank'ın, denizcilik projelerinin finansmanı amacıyla banka olarak kurulması, ancak sektörle ilgili tüm işkollarını bünyesinde toplaması nedeniyle asıl görevi bankacılık sektöründe başarılı olamaması yeni bir yapılanma arayışını gündeme getirmiştir. 27 Mayıs 1939 tarihinde kurulan Münakalât Vekâleti [Ulaştırma Bakanlığı]'nin kuruluş ve görevleri hakkındaki yasaya göre, daha önce Ticaret ve Nafia Vekâletleri tarafından yürütülen, ulaştırma sektöründeki Devlet'e ait işletme unsurlarının yönetiminin tek bakanlıkta toplanması hedeflenmiştir.

⁸⁴ **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 110, Dosya:694, Belge:1.

Bakanlık kuruluş yasasının birinci maddesinde yer alan görev tanımlarında, deniz nakliyatı ve seyrüsefer güvenliğinin bulunması ve bu görevi yerine getirecek olan işletmeden Denizbank yerine Denizyolları olarak söz edilmesi, yasa görüşmelerinde konu edilmiştir. Böylece TBMM Genel Kurulu, deniz işletmeciliğinde yeni bir oluşumun yasal hazırlığı hakkında bilgilendirilmiştir.⁸⁵

Nitekim 7 Haziran 1939 tarihinde, Devlet Deniz Yolları İşletmesi kuruluş yasasının Başbakan Dr. Refik Saydam imzalı tasarısı, TBMM Genel Kurulu'na getirilmiştir. Denizbank'ın verim ve gelişme bakımından beklentileri karşılayamadığı gerekçesiyle hazırlanan yasada, yeni kurulacak olan işletmenin görev tanımında uzmanlaşmaya gidilmiş ve işletmenin çalışma alanı olarak yalnız gemi işletmeciliği yapılması planlanmıştır.

Çünkü, *“işletme karakterindeki yakınlıkve gelir bakımından yekdiğerini koruma ihtiyacı ve böyle bir tevhidin idare masraflarında da müncer [müncer:sonuçlanan] olabileceği göz önüne alınarak”* kurulan Denizbank, çalışma alanının genişliği nedeniyle bir buçuk yıllık çalışma döneminde beklenen verim ve gelişmeyi gösterememiştir. Diğer yandan bankada yapılan incelemelerde, bünyesinde topladığı girişimlerin çalışma alanlarının farklı ve geniş olması nedeniyle, ana çalışma konusu olan bankacılık faaliyetine gerekli özenin gösterilemediği saptanmıştır.

Ayrıca bankanın başarısızlığı konusunda Çanakkale Milletvekili Ziya Gevher Etili'nin bir görüşü daha bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın bir an önce yapılanmasını sağlamak amacıyla Bütçe Komisyonu Başkanı Sırrı Day tarafından mecliste *“müsteacelen”* görüşülmesi istenen Devlet Denizyolları İşletmesi yasasının,

⁸⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:VI, C:2, I:19, s. 320-325, *“Denizbankın yeni vaziyeti taayyün etti”*, Cumhuriyet, S:5413 (8 Haziran 1939), s. 2.

yönetime ilişkin yedinci maddesinin oya sunulması sırasında söz alan Etili, Denizbank'ın denizci olmayan yetkililer tarafından yönetildiği için başarısız olduğunu, yeni kurulacak gemi işletme şirketinin yönetiminin denizcilere bırakılması gerektiğini ileri sürmüştür.

Etili'nin sözlerine Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya'nın verdiği yanıttan, insan kaynağı henüz yetersiz olduğundan kamu atamalarındaki genel görüşün uzmanlıktan önce, “otoritenin, inzibatın ve dürüstünün” esas alındığı, dolayısıyla yeni kurulacak olan işletmenin üst düzey yönetiminin atamalarında da teknik yeterlilik veya uzmanlık aranmayacağı, bununla birlikte genel müdür yardımcılarında birinin denizci olacağı anlaşılmaktadır.

Yasanın görüşmeleri bu tartışmayla sonuçlanmış ve TBMM'nin 7 Haziran 1939 tarihindeki oturumunda kabul edilerek devlet denizcilik tekelinde yeniden yapılandırılmaya gidilmiş ve Devlet Deniz Yolları İşletmesi kurulmuş, genel müdürlüğüne İbrahim Kemal Baybora atanmıştır. İşletmenin görev tanımı, Türkiye sahillerinde düzenli posta tekelini işletmek, İstanbul ve civarı iç hatlarını, İzmir Körfezi hatlarını, Yalova hattını ve Van Gölü İşletmesi tekelini yönetmek, olarak belirlenmiş, adı geçen denizcilik işletmelerindeki edinilmiş haklarıyla insan kaynağı ile demirbaşlar, Devlet Denizyolları İşletmesi'ne aktarılmıştır.⁸⁶

Ayrıca, 1936 Sanayi Planı projeleri gereği Almanya'da yapılmasına karar verilen gemiler 1939 yılında Devlet Denizyolları İşletmeleri filosuna katılmıştır. Karadeniz tipi gemilere, Celal Bayar, Savaş ve Doğu, Mersin hattında çalışacaklara,

⁸⁶ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:VI, C:3, I:23, s. 44-53, (s.y.), 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı yasa için bkz. **Düstur 3. Tertip C. 20**, Ankara: Devlet Matbaası, 1938, s. 1131-1138, “Deniz yolları”, **Ulus**, S:6416(14 Haziran 1939), s. 2, “Denizbank'ın tasfiyesi için demiryolları müdürlerinden B. Kemal'in riyaseti altında bir komisyon teşekkül etmiştir.” “Vapur bacalarından Denizbank'ın forsu kaldırılıyor”, **Ulus**, S:6432(30 Haziran1939), s. 2.

İskenderun, Seyhan, Ceyhan ve İçel, Marmara havzası için olanlara Yeşilbursa, Bandırma ve Tekirdağ, A.K.A.Y. İşletmesi için alınanlara da Zümrüyalova ve Büyükada adları verilmiştir.⁸⁷

Yine, Bakır, Demir ve Krom adlı üç gemisiyle toplam 19.370 ton tutarında filo kapasitesine sahip olan Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin tüm varlığının, “*esasen gittikçe artan filosu için lüzum olan ihrakiyelik kömürün nakli*” amacıyla Devlet Deniz Yolları İşletmesi tarafından satın alınması, 28 Ağustos 1939 tarihinde karara bağlanmıştır.⁸⁸

Tablo 22: Denizyolları İşletmesi Hatları ve Sefer Sayıları (1933-1939)

<u>Yıllar</u>	<u>Marmara</u>	<u>Ege</u>	<u>Karadeniz</u>	<u>Akdeniz</u>
1930	696	52	89	147
1933	281	63	91	60
1934	225	121	221	122
1935	500	94	165	115
1936	803	129	257	157
1937	817	156	264	150
1938	867	158	270	199
1939	954	158	276	149

Kaynak: T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 455-458, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, İstanbul: Hüsniyat Matbaası, [t.y.], s. 483-486, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 11 1939/1940**, İstanbul: Hüsniyat Matbaası, [t.y.], s. 526-529.

Bir yandan denizcilik sektörünün yasal düzenlemeleri ve kapasitesinin artırma çalışmaları yapılırken, diğer yandan yasal düzenleme gereği ticari bir işletme

⁸⁷ **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:5, **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:7, **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 191, Dosya:312, Belge:8.

⁸⁸ 28 Ağustos 1939 tarih ve 11828 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 88, Dosya:84, Belge:13.

kimliğine bürünmüş olan Denizyolları İşletmesi, Seyr-i Sefain'den miras aldığı dört hatta seferlerini çoğaltma hedefine ulaşmıştır. 1930 yılında 54 parça gemi ile yapabildiği sefer sayısını, 1936 yılında 31 parça gemi ile aştığı Tablo 22'de görülmektedir. Denizyolları İşletmesi'nin, bir kısmını A.K.A.Y. İşletmesi'ne devretmesine rağmen Marmara havzasında seferlerini arttırdığı, Akdeniz hattında aynı düzeyi korurken, Karadeniz ve Ege seferlerine ağırlık verildiği saptanmaktadır.

Bununla birlikte, İktisat Vekâleti'nin bu çalışmadan tatmin olmadığı anlaşılmaktadır. Vekâlet'in, Denizbank Umum Müdürlüğü'ne hitaben yazdığı ve Başvekâlet'i de bilgilendirdiği 11 Mart 1938 tarihli yazıda, işletmenin iyeliğindeki 31 adet geminin kıyılarımızda taşımacılık yapmak için nicelik olarak yeterli olmadığına değinilmektedir. Nitekim yukarıda söz edildiği gibi, 1938 Sanayi Planı projesi olan filonun yenilenmesi ancak 1939 yılında gerçekleşebilmiştir. Ayrıca, Vekâlet'in görüşüne göre, düzenli seferlerin süresini azaltarak gemilerin ekspres seferlerle yalnız büyük limanlara uğratılması, küçük iskeleler ile bu limanlar arasında küçük gemiler işletilerek sefer düzenlenmesi daha uygun olacaktır.⁸⁹

İktisat Vekâleti'nin beklentilerini gerçekleştirememesine rağmen, yine de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin yük ve yolcu taşımacılığı navlun gelirlerini izlediğimiz Tablo 10.1 ve Tablo 11.1 'deki verilerle kıyaslandığında, 1934 yılından itibaren navlun gelirlerinin önceki döneme göre artış kaydettiği Tablo 23'de görülmektedir. İşletmenin genel olarak artış eğilimindeki navlun gelirlerinde 1935 ve 1939 yıllarındaki az da olsa düşme dikkat çekmektedir.

Yine aynı dönemlerde taşınan yük miktarındaki azalmadan dolayı, işletmenin navlun gelirlerinde yük taşımacılığının daha önemli bir payının olduğu anlaşılmaktadır. 1935 yılındaki kaybın nedeni Tablo 23'de de görüleceği gibi,

⁸⁹ **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 168, Dosya:172, Belge:1.

işletmenin sefere koyabildiği gemilerin sayısının 17'ye kadar dūřmesinden ileri gelmektedir. Ancak 1939 yılında, yine sefere konulan gemi sayısında dūřme olmakla birlikte, savaş koşullarının ũlke ekonomisi ũzerindeki etkisi de başlamıştır.

Tablo 23: Denizyolları İşletmesi Yũk ve Yolcu Taşımacılığı (1933-1939)

Yıllar	Vapur Sayısı	Yolcu	Yũk (Ton)	Navlun(TL)
1933	25	238.748	108.676	1.507.317
1934	24	417.498	208.184	2.715.093
1935	17	439.187	198.738	2.385.257
1936	31	704.549	309.514	3.362.225
1937	27	800.984	369.632	3.754.029
1938	31	879.302	396.212	3.981.699
1939	29	1.078.682	219.975	2.991.684

Kaynak: T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Mũdũrlũđũ, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 455-458, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Mũdũrlũđũ, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, s. 483-486, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Mũdũrlũđũ, **İstatistik Yıllığı C 11 1939/1940**, s. 526-529.

Tablo 23'deki yolcu taşıma kapasitesinde Seyr-i Sefain'e gũre ũnemli bir kayıp varmış gibi gũrũlmesinin nedeni ise, aşağıdaki Tablo 24'deki verilerden de anlaşılacağı gibi Seyr-i Sefain'in yolcularının bũnyesinden çıkan diğer işletme olan A.K.A.Y. hatlarının kullanmasından ileri gelmektedir. Her iki Şirket bũnyesindeki yolcu sayısı yıllara gũre toplandığında Tũrkiye'de yolcu taşımacılığının 1937 yılına kadar aynı dũzeyde seyrettiği, 1937 yılından itibaren yaklaşık %20 oranında artış eğilimine girdiği saptanmaktadır.

Tablo 24: A.K.A.Y. İşletmesi Yük ve Yolcu Taşımacılığı (1933-1939)

Yıllar	Vapur Sayısı	Yolcu	Yük (Ton)	Navlun(TL)
1933	15	5.813.808	53.109	673.590
1934	14	10.882.840	96.803	1.246.574
1935	14	11.083.221	98.881	1.218.589
1936	14	11.022.989	91.942	1.163.433
1937	14	11.509.145	91.265	1.241.762
1938	17	12.227.869	87.902	1.173.957
1939	17	12.619.527	90.828	1.192.461

Kaynak: T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 458, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, s. 482, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 11 1939/1940**, s. 525, 20 Nisan 1938 tarihinde şehir için taşımacılığının belediyelere bırakılması kararından dolayı, A.K.A.Y. İşletmesi İstanbul Belediyesi'ne devredilmiş olup, 1939 yılı verileri Şehir Hatları İşletmesi adıyla kaydedilmiştir. Dahiliye Vekâleti'nin 15 Nisan 1938 tarih ve MİUM 3379/3-2-7 sayılı yazısı ve Başvekâlet'in onayı için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 82, Dosya:538, Belge:13.

Yine, iki şirketin taşıdığı toplam yük tonajının da bir önceki döneme göre yüksek bir artış eğilimde olduğu görülmektedir. Taşınan yük tonajı 1936 yılında, bir önceki döneme göre üç katı aşmış olup, bu yıldan savaş koşullarının ülkemizde de hissedilmeye başlandığı 1939 yılına kadar yükselme eğilimi süregelmiştir. 1939 yılında, iç sularda seyreden A.K.A.Y. İşletmesi taşıdığı yük miktarını arttırmasına rağmen açık denizde seyreden Denizyolları'nın taşıdığı yük miktarında az da olsa bir düşüş kaydedilmiştir.

4. Van Gölü İşletmeleri

Dönem içerisinde yeniden yapılandırılan diğer bir denizcilik işletmesi, Van Gölü Gemi İşletme İdaresi'dir. 24 Mayıs 1928 tarihinde Van İli Özel İdaresi'ne devredilmiş olan işletme, Türkiye'nin içişleri yapısındaki değişiklikten dolayı 19 Mart 1934 tarihli kararname ile Birinci Umumî Müfettişlik yetkisi altına alınmış ve 17 Nisan 1934 tarihinden itibaren Dahiliye Vekâleti tarafından hazırlanan bir tüzüğe göre yönetilmesi öngörülmüştür.⁹⁰

Birinci Umumi Müfettişlik tarafından 7 Temmuz 1935 tarihinde "*Van Gölü gemi işletme idaresine verilen paralarla idarenin görmüş olduğu işler hakkında rapor*" düzenlemek üzere bir mülkiye müfettişi görevlendirilmiştir. Müfettişin 11 Temmuz 1935 tarihinde Van'a ziyarette bulunan Başvekil İsmet İnönü'ye sunduğu rapora göre, işletmenin 1928 yılına kadar düzgün bir kayıt sistemi bulunmamaktadır. 1928-1934 yılları arasında işletme için 528.960 lira harcanmasına rağmen işletme 102.476 lira gelir elde edebilmiştir. Bu hasılatın yaklaşık %25'i asker taşımasından gelmektedir.⁹¹

"Taşıma vasıtası kıt ve bilhassa, yılın altı ayından fazla, gemiden başka hiçbir vasıtanın işlemesine imkân olmayan bu illerde" işletmenin verimsizliğini sorgulayan müfettiş, bölge nüfusunun sayısal yetersizliğini, halkın deniz yolculuğuna alışık olmadığını, işletmenin düzenli seferler yapmadığını, ücret tarifesinin halk tarafından pahalı bulunduğunu, postaların karayolu ile taşındığını, gemilerin eski ve yetersiz olduğunu saptamıştır. Gemi yaptıramayan, buna karşın bina ve lojmanlara oldukça fazla para harcayan işletme için, askeri ve ticari açıdan önemli

⁹⁰ 19 Mart 1934 tarih ve 2/206 sayılı kararname için bkz. **Düster 3. Tertip C. 15**, s. 1417-1418. 25 Haziran 1927 tarih ve 1164 sayılı "*umumî müfettişlik teşkiline dair kanun*" için bkz. **Düster 3. Tertip C. 8**, s. 1887-1888.

⁹¹ **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 215, Dosya:457, Belge:1.

bulduğundan dolayı, müfettiş tarafından yeni bir sistem kurulması önerilmektedir.⁹²

Ayrıca, işletmenin dönem içerisindeki gelir tabloları incelendiğinde, aynı Seyr-i Sefain’de olduğu gibi, mali yıllar zararlar kapatılmakta ve işletmeyi ayakta tutabilmek için “*varidat*”ına “*umumi bütçeden muavenet*” kalemi eklenmektedir. Örnek olarak, 1932 yılında 52.230,85 lira gideri olan kuruluşun yolcu ve taşımacılık hasılatı 17.586,94 liradır.⁹³

İşletmenin sorunlarına bir önlem olarak hazırlanan yasa tasarısı 10 Mayıs 1936 tarihinde TBMM gündemine sunulmuştur. Yasanın gerekçesinde, Marmara Denizi kadar değerli ve geniş olan Van gölünde taşımacılığın yok denecek kadar zayıf olduğu göz önüne alınarak, bütçesi hazine tarafından üstlenilmesine rağmen verimsiz durumda bulunan Van Gölü Gemi İşletme İdaresi yerine, göl çevresindeki taşımacılığı sağlam araçlarla ve uygun fiyatla yapabilecek “*yeni ve rasyonel*” bir işletme kurmak amaçlanmaktadır.⁹⁴

Genel Kurul’a “*müsteacelen*” görüşülmek üzere sunulan ve tartışılmadan kabul edilen 10 Haziran 1936 tarihli Van Gölü İşletme Yasası’nda, oldukça dar ve sınırlı bir ekonomik alana hitap eden işletmeyi rekabetten koruyucu önlem yine devreye girmiş, Van Gölü ve çevresinde yapılacak her türlü ticari çalışma devlet tekeli altına alınmıştır. Yalnız, bir alanda veya birbirine yakın küçük iskeleler arasında yapılacak küçük çaplı taşımacılık, sektörel özendirme amacıyla serbest bırakılmış ve beş gros tonilatoya kadar deniz araçları tekel dışında tutulmuştur.⁹⁵

⁹² **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 215, Dosya:457, Belge:1.

⁹³ **Düster 3. Tertip C. 19**, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1938, s. 10, **Düster 3. Tertip C. 20**, s. 1314-1315.

⁹⁴ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:12, I:77, [s.y.].

⁹⁵ **TBMM Zabıt Ceridesi**, D:V, C:12, I:77, [s.y.], s.173-176, 10 Haziran 1936 tarih ve 3025 sayılı yasanın tüm metni için bkz. **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1287-1290.

Projenin diğerk bir ayağı ise, işletmenin elinde bulunan filonun yenilenmesidir. Rus işgalinden kalan eski ve masraflı gemilerin elden çıkarılarak ilkel tersanenin modernleştirilmesi için işletmeye bir kereye mahsus olarak iki yüz bin lira verilmesi öngörülmüştür.⁹⁶

Bölge ekonomisinde önemli bir etken olarak kamu hizmeti gören, bu görev tanımı gereği ülkenin askeri ve idari bakımdan çıkarlarına uymak zorunda kalan Van Gölü İşletmesi'nin *“bir devlet kurumu olarak idame ve ihyası ve fakat emsali deniz ticaret müesseselerinde son birkaç sene zarfında elde edilen tecrübelere nazaran da kendisine ticarî bir mahiyet vermek”* esası kabul edilmiştir.⁹⁷

5. İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı

1925 yılından itibaren İzmir Körfezi'nde ayrıcalıklı olarak çalışmalarını sürdüren şirket, olağanüstü genel kurul kararıyla, çalışma sahasını genişletmek için başvuruda bulunmuştur. Şirketin taşımacılık yaptığı, Konak, Pasaport, Alsancak ve Karşıyaka hattına, Bayraklı ve Turan iskelelerini de ekleme talebi Şura-yı Devlet'ten onay almasına rağmen, İktisat Vekâleti'nden, *“en çok zararı ve en az müşterisi bulunan iskeleler olmasına ve bu iki iskeleye vapor uzatılması veyahut yeniden servis yapılması Hazinenin en büyük hissedarı bulunduğu bu şirket için daimî zararı mucip olacağına binaen bu iki iskelenin imtiyaz harici bırakılmasınının muvafık bulunduğu bildirilmiştir.”*⁹⁸

20 Nisan 1938 tarihinde, Dahiliye Vekâleti tarafından şirketin İzmir Belediyesi'ne devredilmesi talep edilse de, İzmir Körfezi'nde gemi işletme tekeli 7

⁹⁶ **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1287-1290.

⁹⁷ **Düster 3. Tertip C. 17**, s. 1287-1290.

⁹⁸ 12 Nisan 1934 tarih ve 445/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30.18.1.2**, Klasör 44, Dosya:22, Belge:9.

Haziran 1939 tarihinde kurulan Devlet Denizyolları İşletmesi görev tanımını arasına alınmıştır.⁹⁹

6. II. Dünya Savaşı Başlangıcında Deniz Taşımacılığında Alınan Önlemler: Asker ve Göçmen Taşımacılığı

Sektörün ülke coğrafyasındaki tüm stratejik çalışma alanları 7 Haziran 1939 tarihinde kurulan Devlet Denizyolları İşletmesi bünyesine alınsa da, dönem içerisinde Avrupa'da savaş koşullarının görülmeye başlaması, daha önceki yıllarda işkolundaki öngörülemeyen durumlar karşısında hazırlık yapılmasını gerektirmiştir.

Öncelikle 18 Aralık 1934 tarihinde, Sıhhat ve İçtimaî Muavenet Vekâleti'nin düzgün posta seferleri yapan gemilerde asker ve göçmen taşımada sağlık koşullarına uygun olarak taşımacılık yapılmasına ilişkin düzenlemesi İktisat Vekâleti tarafından yürütülen deniz taşımacılığında uygulamaya konulmuştur. Bu dönemde satın alınan gemilerin asker ve göçmen taşımacılığına elverişli olmasına dikkat edilmiştir. Örneğin, Sosyete Şilep T.A.Ş. tarafından İngiltere'den satın alınan 7.300 tonluk Bakır gemisinin böyle bir özellikte olduğu satın alımda öne çıkarılmıştır.¹⁰⁰

⁹⁹ Dahiliye Vekâleti'nin 15 Nisan 1938 tarih ve MİUM 3379/3-2-7 sayılı yazısı ve Başvekâlet'in onayı için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 82, Dosya:538, Belge:13. **Düster 3. Tertip C. 20**, s. 1131-1138.

¹⁰⁰18 Aralık 1934 tarih ve 1735/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 50, Dosya:86, Belge:11, 12 Mayıs 1936 tarih ve 4558/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 64, Dosya:37, Belge:13, konu ile ilgili düzenlemeye Dahiliye Vekâleti'nin de görüşlerinin eklenmesi ile ilgili 27 Kasım 1936 tarih ve 5647/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 70, Dosya:92, Belge:4. Silah ve mühimmat yükü ile Trabzon/Kırklareli seferi için 4.400.- TL navlun tutarı ile kiralanan Denizyolları İşletmesi'ne ait M/V Anadolu hakkında bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 61, Dosya:1, Belge:9. Madrid Büyükelçiliği'ne sığınan mülteciler için Valencia'ya gönderilecek M/V Karadeniz ile ilgili **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 74, Dosya:34, Belge:17 ve **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 79, Dosya:86, Belge:20. Varna'dan göçmen nakli için beş sefer yaparak, 12.000 yolcu taşıyacak Kalkavan İşletmesi gemileri hakkında **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 77, Dosya:70, Belge:10, **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 78,

Diğer taraftan, Türk karasularının tehlike altına girmesiyle oluşacak genel seferberlik durumu, Genel Kurmay Başkanlığı tarafından önlem alınmasını gerektirmiştir. Genel Kurmay'ın, ülkede var olan devlet, şirket ve kişilere ait tüm deniz araçlarının Başkumandanlık adına, İktisat Vekâleti Deniz Nakliyatı Umum Müdürlüğü tarafından tek elden işletilmesine ilişkin önerisini değerlendiren İktisat Vekâleti'nin 11 Ekim 1935 tarihli yazısı üzerine, olası seferberlik koşullarında denizcilik sektörünün Başkomutanlık emrine alınmasına karar verilmiştir.¹⁰¹

Nitekim 1 Eylül 1939 tarihinde, uluslararası taşımacılık yapan Türk Bayraklı gemiler, ikinci bir karara kadar çalıştırılmasına izin verilmeyerek seferden alıkonulmuş, yalnız Türkiye kıyılarında düzenli posta seferi yapan gemilerin sefer yapmasına onay verilmiştir. Ayrıca, Dünya Savaşı ortamının Türkiye karasularını etkilemeye başladığı 1939 yılında, Türkiye'nin seferberlik önlemlerinden biri olarak çıkartılan Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu'nun, deniz yolları ve deniz araçlarına uygulanacak yükümlülüğe ilişkin hükümlerini içeren altıncı faslında, seferberliğin ilan halinde, tüm deniz, göl, nehir ve kanallar ile buralarda çalışan taşıma araçları ile bunları işleten özel ve tüzel kişilerin askeri emir altına alınacağı kaydedilmektedir.¹⁰²

C. ÇALIŞMALARI SÜREGELEN DİĞER DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

1930-1939 yılları arasında yapılandırılıp devlet tekeli altında işletilen kuruluşların yanında, Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne miras kalan işletmeler de çalışmalarını sürdürmüştür.

Dosya:76, Belge:13, **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 88, Dosya:86, Belge:12. Sosyete Şilep T.A.Ş. dosyası için bkz. **BCA, Katalog: 30..10.0.0**, Klasör 110, Dosya:694, Belge:1.

¹⁰¹ 29 Ocak 1936 tarih ve 3930/2 sayılı kararname için bkz. **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 61, Dosya:6, Belge:15.

¹⁰² **BCA, Katalog: 30..18.1.2**, Klasör 84, Dosya:89, Belge:18. 7 Haziran 1939 tarih ve 3634 sayılı yasanın konu ilgili altıncı fasıl hükümleri için bkz. **Düster 3. Tertip C. 20**, s. 1149-1150.

1. Şirket-i Hayriye

İşletme üzerine kapsamlı bir çalışma yapmış olan Murat Koralturk, dönemi, Şirket-i Hayriye'nin "*bunalım yılları*" olarak tanımlamaktadır. Nitekim Tablo 25'e göz atıldığında işletmenin 1932-1937 yıllarında taşıdığı yolcu sayısında kayıp gözlenmektedir.

Tablo 25: Şirket-i Hayriye Yolcu Sayısı (1931-1939)

Yıllar	Yolcu Sayısı
1931	10.072.051
1932	9.495.450
1933	8.987.799
1934	9.098.620
1935	9.026.263
1936	9.130.871
1937	9.591.332
1938	10.562.735
1939	11.032.266

Kaynak: T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 459, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, s. 481, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 11 1939/1940**, s. 524.

Şirket-i Hayriye yöneticileri işletmeye olan talebi artırma amacıyla bir dizi önlem alma yoluna gitmiştir. Boğaziçi'nde turizm ve konut yatırımları, indirimli abonman kartı uygulamaları, sürekli yayınlar aracılığıyla tanıtımlar bu önlemlerden bazılarıdır.¹⁰³

¹⁰³ Koralturk, **Şirket-i Hayriye 1851-1945**, s. 89.

2. Haliç Vapurları Şirketi

1929 yılından itibaren bilançosunu zararla kapatan şirket Tablo 26’da izleneceği gibi, giderlerini karşılayamaz duruma düşmüş, iki gemisini satarak elden çıkartma yoluna gitmiştir. 22 Ekim 1931 tarihinde şirket ortakları tarafından yönetim kuruluna, gerektiğinde seferleri azaltma veya durdurma yetkisi vermiştir. Ancak, şirketin bilanço verileri önlemin işe yaramadığını, işletme zararının 1931’den itibaren sürdüğünü göstermektedir.

Tablo 26: Haliç Vapurları Şirketi Yolcu Sayısı (1931-1939)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Kâr/Zarar (TL)
1931	4.944.101	-33.507
1932	4.851.093	-77.638
1933	4.378.600	-39.166
1934	4.066.449	-30.687
1935	3.209.117	-42.763
1936	3.604.055	-16.906
1937	3.189.808	2.792
1938	3.276.783	2.221
1939	3.074.491	5.825

Kaynak: T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı**

C 8 1935/1936, s. 459, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, s. 481, T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 11 1939/1940**, s. 524.

Aynı zamanda yolcu sayısında azalışın sürmesi üzerine 27 Haziran 1935 tarihinde şirket genel kurulu olağanüstü toplanarak, şirketin ayrıcalıkları sürerken koşullar çerçevesinde şirketi elden çıkarmak üzere yönetim kurulunu

görevlendirmiştir. 1935 yılında İstanbul Belediyesi “*kamu hizmetinin aksamaması*” amacıyla şirkete el koymuştur.¹⁰⁴

3. Özel sektör denizcilik işletmeleri

1939 yılında, özel sektöre ait 116.589 grostonilato [70495 nettonilato] kapasitesinde 170 parça gemi bulunmaktadır.¹⁰⁵ Dönem içerisinde düzenli posta seferlerinin devlet tekeline alınmasına rağmen, 29 Mayıs 1933 tarihli Denizyolları İşletme Yasası’nın ikinci maddesi gereği özel sektör, şilepçilik, hayvan taşımacılığı gibi tekel dışında tutulan alanlarda çalışmalarına devam etmiştir. Ayrıca Vapurculuk T.A.Ş.’ne ortak olarak şirket bazında kabotaj imtiyazı alan özel sektörün, 1936 yılına kadar yüksek tonajlı gemilere yatırım yaparken, iyeliğindeki gemilerle ortak olduğu şirketi devlete sattığı bu tarihten sonra satın alma eğilimini küçük tonaja çevirdiği gözlenmektedir.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Ayyıldız, **a.g.e.**, s. 123-124, Koraltürk, **Haliç’te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)**, s. 58.

¹⁰⁵ T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 10 1938/1939**, s. 480.

¹⁰⁶ **Düster 3. Tertip C. 14**, s. 1145, Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, **İstatistik Yıllığı C 8 1935/1936**, s. 454.

SONUÇ

Edinilen bilgiler ışığında bir değerlendirme yapıldığında, Osmanlı İmparatorluğu donanmasının başarılı tarihi geçmişine rağmen, deniz ticaretinin yeteri derece gelişmemesinde kapitülasyonların etkisi büyüktür. İçerisinde üç büyük deniz, taşımaya elverişli nehirler ve okyanus kıyıları barındıran bir coğrafya, gelişmekte olan Avrupa ülkelerinin bandıralarına terk edilmekle kalmamış, serbest bayrak uygulamaları İmparatorluğun bağımsızlık eğilimli uyruklarının ayrışma sürecini hızlandırmıştır. Coğrafyanın uluslararası çıkar çatışmalarının hedefi haline geldiği son yıllarda, modernleşme çabaları doğrultusunda atılımlar yapılsa da, başlayan paylaşım savaşları gelişmelere engel oluşturmuştur.

Dolayısıyla Türkiye, coğrafyanın paylaşım savaşını sona erdiren Lozan Barış Antlaşması'na kazanan taraf olarak oturduğunda, kapitülasyonlar konusunda asla ödün verilmeyeceğini muhataplarına ısrarla belirtmiştir. Türkiye'nin kendi karasuları üzerinde Lozan'la başlayan egemenlik sürecinde, 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Yasası'nın metni, karasularının ve özellikle iç suların ayrıntılı olarak betimlenmesiyle tartışmaya açık bırakılmamıştır. Yasanın kabul edildiği 1926 yılında siyasi yönden henüz uluslararası bir komisyon denetiminde olmasına rağmen, Türk Boğazları üzerinde Türkiye'nin ticari egemenliği yasa metninde titizlikle hükme

bağlanmıştır. Yine, coğrafi konumları Türkiye karasuları ile iç içe geçmiş olan, İtalya'nın egemenliği altında bulunan 12 Ada ile Yunanistan sınırları içerisindeki Kuzey Ege Adaları aralarında ve bu adalara bağlı yapılan seyir ve seferler dikkate alınarak, Türkiye'nin koyları ve körfezleri üzerindeki kabotaj hakkı yasanın ilgili maddesinde kaydedilmiştir.

Kabotaj Yasası'nın kabul edilmesiyle Türkiye'de bir deniz devleti olma ülküsü başlamıştır. Ancak, kurumsal ve teknik yetersizlikler ülkenin gerçekleştirilmesine engel oluşturduğundan, denizcilik sektörünün geliştirilmesi için ilk etapta alınan iyileştirme önlemleri yanında, Osmanlı'dan miras kalan kuruluşlarının çağdaştırılması yoluna gidilmiştir. Bu aşamada öncelikle, buharlı gemi satın alımı özendirilerek deniz ticaret filosu yenilenmiştir. Böylelikle, hem Dünya denizlerinden çekilmiş olan yelkenli gemilerin Türkiye bandıralı filodan çıkartılması, hem de savaş kayıplarının telafisi hedeflenmiştir.

Diğer yandan, devlet denizcilik işletmesi Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin verimlilik, süreklilik ve müşteri memnuniyeti gibi çağdaş kavramlarla başlattığı işletme politikasının, sektördeki diğer işletmelere örnek olması sağlanmıştır. Nitekim Osmanlı'dan bu yana ayrıcalık hakları süregelen Şirket-i Hayriye, erken Cumhuriyet döneminde yaptığı atılım ve özendirmelerle verimlilik politikasını sürdürmüş, ancak ayrıcalık hakkının ağır yükümlülüklerini yerine getiremeyen Haliç Vapurları Şirketi, savaş dönemiyle girdiği ekonomik sorunlarından kurtulamamıştır. İzmir Körfezi ile iç sularda yapılacak taşımacılık hakları ise dönem politikası çerçevesinde oluşturulmuştur.

Devletin izlediği özendirme, iyileştirme ve çağdaştırma politikalarının yanında, Türkiye denizcilik sektörünün hem gemi işletmeciliği kalitesi, hem de filo yenilemesi konusunda atılımına en olumlu etken Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi

olmuştur. Yarım milyon civarındaki yolcuyu, eşyaları ile birlikte taşımanın Türk Bayraklı gemilerle yapılması konusunda Türk armatörlerin ısrarı, başarılı olarak nitelendirilebilecek bir deneyimle sonuçlandığı gibi, süreç içerisinde hem taşıma, hem de gemi işletmeciliği kalitesinde artış gözlenmiştir. Ayrıca, Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi taşımacılığı yapan şirketlerin, navlun gelirleriyle gemi satın alımları dolayısıyla Türkiye bandıralı deniz ticaret filosu sayısal olarak genişlemiştir. Satın aldıkları gemilerle, Türkiye limanları arasında taşımacılık hatları kuran özel sektör denizcilik işletmeleri, özellikle Karadeniz hattında, kamu yararı gözetilen Türkiye Seyr-i Sefain İşletmesi ile rekabet edebilir hale gelmiştir.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin diğer ticari rakibi ise, erken Cumhuriyet döneminin gözde taşımacılık alanı Demiryolları'dır. Ülkenin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve demir yolculuğun coğrafyada daha kısa bir geçmişe sahip bulunmasına rağmen, her iki sektörün verileriyle yapılan karşılaştırmalarda bulgular Demiryolları lehine kaydedilmektedir.

Demiryollarına sloganlaştıracak kadar önem vermekle birlikte, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin yöneticileri denizciliğe olan ilgisini asla yitirmemiştir. Fakat henüz hedefine ulaşamamış olan denizcilik sektörü, 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'nın getirdiği sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Bunalım döneminde Devletçilik yöntemini uygulamaya koyan Türkiye, henüz gelişmekte olan denizcilik sektörünü ticari rekabetten koruma amacıyla, karasularında yapılan taşımacılığa ağırlık vererek devlet şemsiyesi altına almaya çalıştığı anda özel sektörün tepkisiyle karşılaşmıştır.

Öncelikle, sektör içi uzlaşma tercih edilerek, kurumsallaşma sürecinde denizcilik iş kolunu korumaya dayalı yöntem tercih edilmiştir. Ayrıca, ulusal bandırayı moral ve teknik olarak güçlendirme amacıyla, 1931 yılında kabul edilmiş Milliyetçilik ilkesi çerçevesinde gemi isimleri Türkçeleştirilmiş, filoları

gençleştirmeyi de hedefleyen sicil ve bayrak çekme düzenlemeleriyle sektörde ticari bir atılım gerçekleştirilmiştir.

Dünya ekonomik krizini fırsata çeviren Türkiye'nin, bu dönemde denizcilik sektörüne yönelik en önemli atılımı, ticaret filosunun yenilenmesidir. Üretim ve hammaddenin ulaştırılması açısından 1936 Sanayi Planı içinde ele alınan proje amacıyla kredilendirme kuruluşu olarak bir denizcilik bankası kurulmuş, dönemin tipik isimlendirme politikası çerçevesinde kuruma, Denizbank adı verilmiştir. Diğer benzeşleri gibi, temel görev tanımı çalışma alanını işletmek olan bankaya, aynı zamanda iştirak kurma yetkisi tanınmıştır. Görev tanımı denizcilik iş kolundaki her alanı kapsayan kurumun, aldığı yetkiyle kurduğu denizcilik şirketi, ekonomide Devletçilik yönteminden ayrılmanın bir göstergesi olarak nitelendirilmektedir.

Nitekim dönem içerisinde yapılandırılan devlet işletmelerinin verimliliği, sektördeki rekabet koşullarının sona erdirilmesinden dolayı oluşmakla birlikte, devlet işletmelerine kazandırılan ticari özerklik ile özel sektör için sürdürülen destek boyutu da dikkat çekmektedir. Ancak, bölgede savaş koşullarının oluşmasıyla, olası olumsuzluklarda ivedi karar alma ve uygulama açısından sektörün çalışma alanı olan stratejik bölgelerde devlet tarafından tek kurumsal yapı altında yönetim tercih edilmiştir.

Dönem içerisinde kabotaj taşımacılığında devlet tekeli dışında kalan Şirket-i Hayriye, tüm çabalara rağmen verimliliğini sürdürememiş, bilanço zararı süregelen Haliç Vapurları Şirketi ise kamu yararı amacıyla İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir. Türkiye karasularındaki taşımacılığın devlet eliyle yapılması kararına ilk etapta karşı çıkan özel sektörün uzlaşmayla yapılandırılan iştirakine tanınan kabotaj imtiyazı, söz konusu kuruluşun devlet tarafından satın alınmasıyla sona

erdirilmesinden itibaren, küçük tonajlı gemilere yatırım yapan özel sektör, uluslararası piyasada arayışa başlamıştır.

Sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti, Lozan'da kabotaj hakkını elde etmesiyle, Türkiye karasularında deniz taşımacılığının Türk Bayraklı gemilerle yapılabilmesi için, çalışma dönemimiz (1923-1938) içerisinde; filo yenileme, genişletme ve kayıt altına alma, devletin varlık göstermek istediği stratejik bölgeler ve kamu yararı göz önüne alınarak hat düzenleme, gemi işletmeciliği ile yolcu ve yük taşımacılığında modernleşme hedeflerine ulaşmıştır.

KAYNAKÇA

A. DEVLET BELGELERİ

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

TBMM Zabıt Ceridesi

Düstur 3. Tertip

B. KİTAP, MAKALE ve TEZLER

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978. Hazırlayan: Memduh Yaşa.

İstanbul: Apa Ofset Basımevi, 1980.

İstatistik Yıllığı Cilt 3 1930. İst: Ahmet İhsan Matbaası Limited, 1930.

İstatistik Yıllığı Cilt 4 1930/1931. İst: Hüsnü Tabiat Matbaası, 1931.

İstatistik Yıllığı Cilt 5 1931/1932. İst: Devlet Matbaası, [t.y.].

İstatistik Yıllığı Cilt 6 1932/1933. İst: Devlet Matbaası, [t.y.].

İstatistik Yıllığı Cilt 8 1935/1936. İst: Hüsnütabiat Matbaası, [t.y.].

İstatistik Yıllığı Cilt 10 1938/1939. İst: Hüsnütabiat Matbaası, [t.y.].

İstatistik Yıllığı Cilt 11 1939/1940. İst: Hüsnütabiat Matbaası, [t.y.].

Lozan Barış Konferansı tutanaklar-belgeler: Takım 1 C 3. Çev: Seha L. Meray.

İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993.

- Lozan Barış Konferansı tutanaklar-belgeler: Takım 1 C 4.** Çev: Seha L. Meray. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1973.
- Lozan Barış Konferansı tutanaklar-belgeler: Takım 2 C 1.** Çev: Seha L. Meray. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993.
- Lozan Barış Konferansı tutanaklar-belgeler: Takım 2 C 1 Kitap 2.** Çev: Seha L. Meray. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993.
- Lozan Barış Konferansı tutanaklar-belgeler: Takım 2 C.2.** Çev: Seha L. Meray. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993.
- Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897.** Hazırlayan: Prof. Dr. Tevfik Güran. Ank: DİE Matbaası, 1997.
- TBMM Gizli Celse Zabıtları C 4. 2.b..** Ankara: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 1985.
- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi.** Der: Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman. İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 1994.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1926-1927.** [b.y.y.]: Matbuat-ı Müdüriyyet-i Umumiyyesi, 1927.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928.** [b.y.y.]: Matbuat-ı Müdüriyyet-i Umumiyyesi, 1928.
- Türkiye İktisat Kongresi (1923 -İzmir): haberler, belgeler, yorumlar.** Hazırlayan: A. Gündüz Ökçün . Ankara: SBF Yayınları, 1981.
- Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi.** İstanbul: Ahmed İhsan Matbaası, 1926.
- Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi.** İstanbul: Ahmed İhsan Matbaası, 1927.
- Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi.** İstanbul: Ahmed İhsan Matbaası, 1928.
- Yıllık Türk Deniz Ticareti.** İstanbul: İstanbul Ticareti Bahriye Müdüriyeti, 1926.

- Akbulut, Gülpınar: **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**. Ankara: Anı Yayınları, 2010.
- Akten, Necmettin: **İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma**. İstanbul: İTO Yayınları, 1994.
- Akyıldız, Ali: **Haliç’te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi**. İstanbul: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 2007.
- Arar, İsmail: **Hükümet Programları 1920-1965**. İstanbul: Burçak Yayınevi, 1965.
- Arı, Kemal: **Büyük Mübadele**. 2.b.. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Arı, Kemal: **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**. İzmir: DTO İzmir Şubesi Yayınları, 2008.
- Arı, Kemal: **Türkiye’de Kabotaj**. İzmir: DTO İzmir Şubesi Yayınları, 2009.
- Boratav, Korkut: **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005**, 10.b.. Ankara: İmge Yayınları, 2006.
- Boratav, Korkut: **Türkiye’de Devletçilik**, 2.b.. Ankara: İmge Yayınları, 2006.
- Bostan, İdris: **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**. 2.b.. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- Bostan, İdris: **Osmanlılar ve Deniz**. İstanbul: Küre Yayınları, 2007.
- Coşar, Nevin: **Türkiye’de Devletçilik**, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1995.
- Çetingil, Ergon, R. Kender: **Deniz Ticaret Hukuku Dersleri**. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1978.

- Ekinci, İlhan: “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Çalışmaları”, **AKÜ Sosyal Bilimler Dergisi**, C:VIII, S:1 (Haziran 2006), s. 99-121.
- Faroqhi, Suraiya: “Krizler ve Değişim 1590-1699”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik Sosyal Tarihi C 2**. 2.b.. Edit: Halil İnalçık, Donald Quataert, Çev: Ayşe Bertay, Süphan Andıç, Serdar Alper. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 543-757.
- Gencer, Ali İhsan: **Bahriye’de Yapılan İslâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu**. 2.b.. Ankara: Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 2001.
- Gencer, Ali İhsan: **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**. İst: Türkiye Denizcilik Sendikası Eğitim Dizisi, 1986.
- Gözcü, Alev: **1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye**, 2.b., İstanbul: Libra Kitap, 2013.
- Hergüner, Mustafa: **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**. İstanbul: TDS Eğitim Dizisi, [t.y.].
- Hergüner, Mustafa: **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**. Karamürsel: Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, 1996.
- Hines, Walker ve diğerleri: **Türkiye’nin İktisadî Bakımdan Umumî Bir Tetkiki C. III**. Ankara: Köy Öğretmeni Basımevi, 1934.
- İnalçık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C I**. 3.b.. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2009.
- İnan, Afet: **İzmir İktisat Kongresi**. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1982.

- İnan, Afet: **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936.**
Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- İnönü, İsmet: “Fırkamızın Devletçilik Vasfı, **Kadro Dergisi**, Yıl:2,
S:22 (Ekim 1933), s. 4-5.
- Karal, Enver Ziya: **Selim III'ün Hat-tı Hümayunları**, Ankara: Türk Tarih
Kurumu Yayınları, 1988.
- Karal, Enver Ziya: **Osmanlı Tarihi C V. 7.b..** Ankara: Türk Tarih Kurumu
Basımevi, 1999.
- Karal, Enver Ziya: **Osmanlı Tarihi C VII. 5.b..** Ankara: Türk Tarih
Kurumu Basımevi, 1995.
- Karal, Enver Ziya: **Osmanlı Tarihi C VIII. 5.b..** Ankara: Türk Tarih
Kurumu Basımevi, 2000.
- Kepenek, Yakup, N.Yentürk: **Türkiye Ekonomisi. 17.b..** İstanbul: Remzi Kitabevi,
2005.
- Koraltürk, Murat: **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-
1941).** İstanbul: Degrade Ajans, 2005.
- Koraltürk, Murat: **Şirket-i Hayriye 1851-1945.** İstanbul: İDO Yayınları,
2007.
- Kuran, Selami: **Uluslararası Deniz Hukuku. 3.b..** İstanbul: Türkmen
Kitabevi, 2009.
- Külünk, Muhammet Emin: **Kapitülasyonların Kaldırılması 1914.** (Basılmamış
Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2006).
- McGowan, Bruce: “Âyanlar Çağı 1699-1812”, **Osmanlı
İmparatorluğu'nun Ekonomik Sosyal Tarihi C 2.**
2.b.. Edit: Halil İnalçık, Donald Quataert, Çev: Ayşe

- Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 759-884.
- Mazak, Mehmet: **Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı Kayıklar.** 2.b.. İstanbul: İDO Yayınları, 2008.
- Müderrişoğlu, Alptekin: **Kurtuluş Savaşı'nın Malî Kaynakları.** Ankara: Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 1990.
- Nuri, Abdülehad: **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi.** İstanbul: Ahmed İhsan Matbaası, 1926.
- Öndeş, Osman: **Son Levantenler C I.** İstanbul: Denizler Kitabevi, 2003.
- Özel, Sabahattin: **Bir Milletin Evlâdı ve Hizmetkârı Atatürk ve Atatürkçülük.** İstanbul: Derin Yayınları, 2006.
- Özer, Didem: **Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler,** (Basılmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2010).
- Pamuk, Şevket: **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi.** 4.b.. İstanbul: İletişim Yayınları, 2007.
- Quataert, Donald: "İslahatlar Devri 1812-1914", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Sosyal Tarihi C 2.** 2.b.. Edit: Halil İnalçık, Donald Quataert, Çev: Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s.885-1051.

- Sezgin, Güzide: **İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği.**
(Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2007).
- Soysal, İsmail: **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları C I (1920-1945).**
2.b.. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.
- Stophord, Martin: **Maritime Economics.** London:Unwin Hyman Ltd.,
1988.
- Tezel, Yahya S: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950).**
İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.
- Tuna, Serkan: **Türkiye'de Devlet İşletmeleri (1930-1940).**
(Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2002).
- Turan, Şerafettin: **Türk Devrim Tarihi C 2,** 2.b.. Ankara: Bilgi
Yayınevi, 1998.
- Turan, Şerafettin: **Türk Devrim Tarihi C 3/2,** 2.b.. Ankara: Bilgi
Yayınevi, 1996.
- Tutel, Eser: **Gemiler, Süvariler, İskeleler.** İstanbul: İletişim
Yayınları, 2006.
- Tutel, Eser: **Seyr-i Sefain.** 3.b., İstanbul: İletişim Yayınları, 2006
- Tutel, Eser: **Şirket-i Hayriye.** 3.b.. İstanbul: İletişim Yayınları,
2008.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı.**
3.b.. Ankara: Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek
Kurumu Yayınları, 1988.

Yıldırım, Onur:

Diplomasi ve Göç. İstanbul: Bilgi Üniversitesi

Yayınları, 2006.

C. GAZETELER

Cumhuriyet

Hakimiyet-i Milliye

Milliyet

Ulus

D. INTERNET

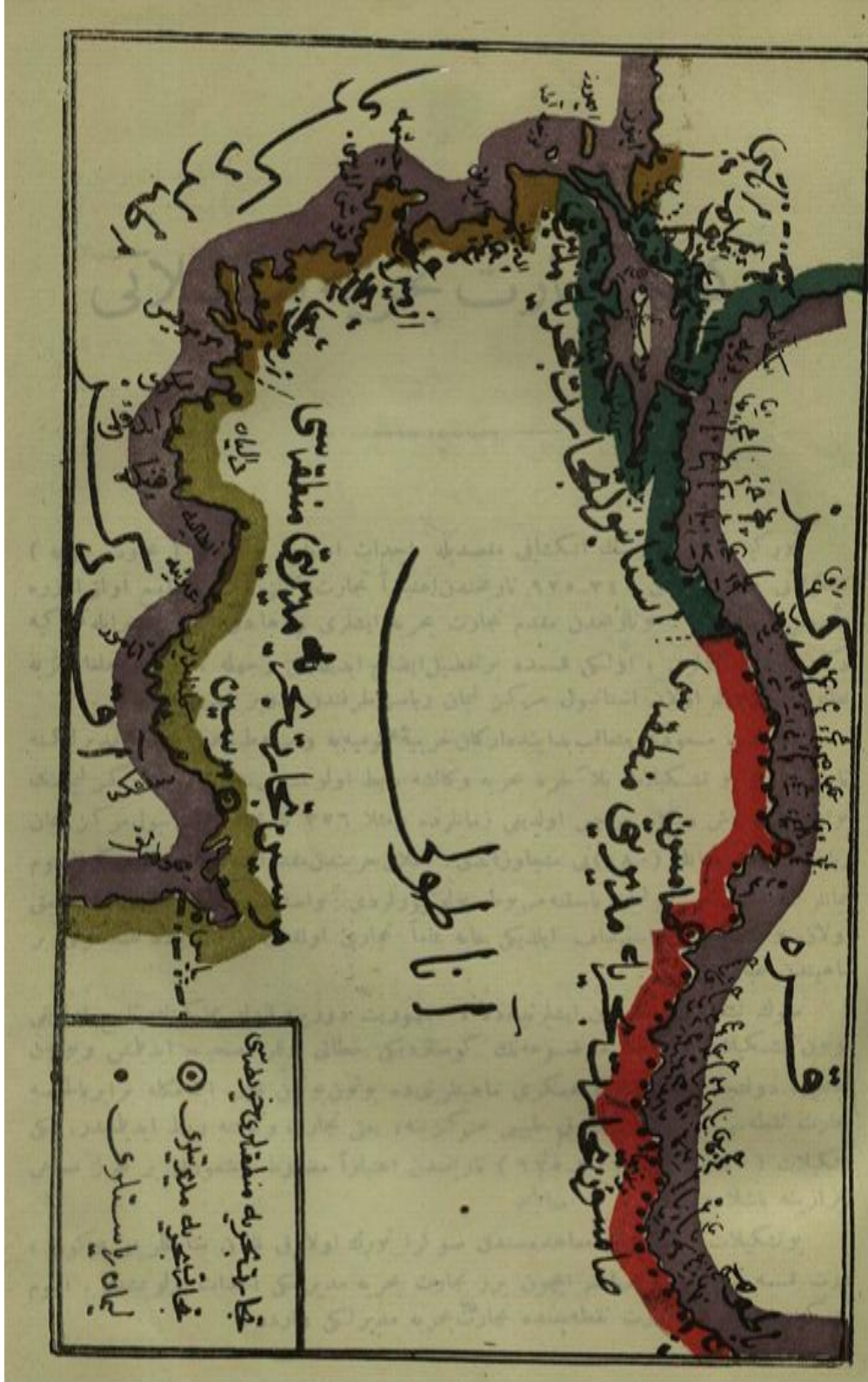
<http://paperspast.natlib.govt.nz>: National Library of New Zealand

<http://trove.nla.gov.au>: National Library of Australia

<http://www.portofrotterdam.com>: Port of Rotterdam

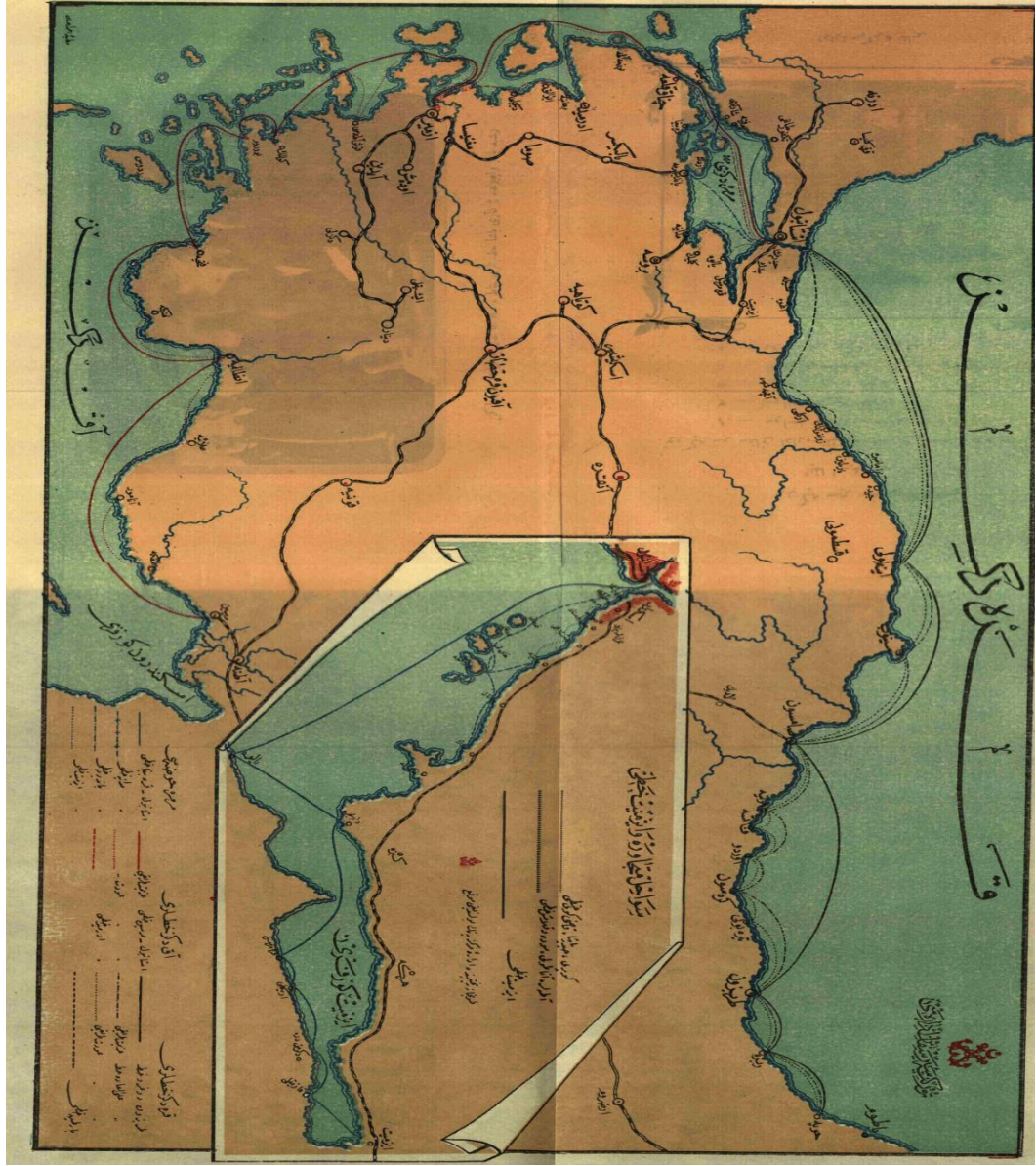
<http://www2.warwick.ac.uk>: University of Warwick

EK 1: 1926 Yılı Ticaret-i Bahriye Mıntıka Haritası¹



¹ Yıllık Türk Deniz Ticareti, [s.y.].

EK 2: 1926 Yılı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Hatları²



² Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi, 1926, [s.y.]

EK 3: 1926 Yılı Türk Bayraklı Denizcilik İşletmeleri³

Şirket Adı

Forsu

Baca Alemi

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi



Şirket-i Hayriye



Haliç Vapurları Şirketi



Yelkencizade



Mustafa Cemal



Hüdavendigâr Sefain İdaresi



Yeni Türkiye Vapur Şirketi



³ Yıllık Türk Deniz Ticareti, 251-265.

Naim Vapur İdaresi



Hantalzade Tayyar



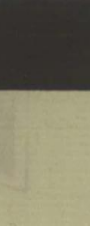
Kocaeli Şirketi



Sadıkzade



Alemdarzade



Tavilzade



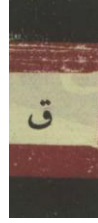
Karadeniz Milli Vapur Acentesi



Kırzade



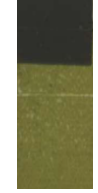
Kalkavanzade



Barzilai ve Benjamin



Mustafa Raşid

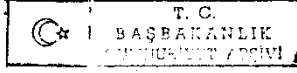


آفره

مردخات سالتیه نلاً قریبیه لره اریه ایوگره بر سافه مقالی ایستد و طریقه ایی قریبیه
 مقالت بر افق اویسنه دهاتریه کیستد . استوخا مقادیر ایستد قریبیه قریبیه لره
 سابط مافره دایره ایی مقاب ایسه جغدی کوره مقادیر ایستد ایی مقادیر ایستد
 یا بلع قابل اولدیه قیسه . مقادیر ایستد ایستد ایستد ایستد ایستد ایستد
 ایی ز دوکات مقادیر ایستد ایستد ایستد ایستد ایستد ایستد

(۴۱)

EK 7:Lozan Ticaret Sözleşmesi Eki Mutabakat Gereği Kabotaj Hakkı Bulunan Fransız Uyruklu Messageries Maritimes ve İtalyan Uyruklu Lloyd Triestino Firmalarına Fener Resmî Yönetmeliği'nin 8. Maddesi ile Verilen İndirimin Türk Bayraklı Gemilere de Uygulanması⁷



قرار نامه

باسه وقت
قلم مخصوص مدیری
عدد

۲۸۰۷

2102

قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه
قصد فرموده است که در خصوص مسافری صادره شده توسط وزارت امور خارجه و لویدز ترستیروا در امور قسما به لریه

قراریش می فرماید
غایب

باسه وقت
مدیر امور خارجه
مدیر امور بازرگانی
مدیر امور قسما
مدیر امور ترستیروا
مدیر امور لویدز
مدیر امور فنان
مدیر امور ماریتیمس
مدیر امور لویدریستینو

جواباً باینکه این امر در تاریخ و شماره و سنک درجی رجا اولیور.

۱۹	۳۸	۵۸	۵۳	۱۸	۵۵
----	----	----	----	----	----

⁷ BCA, Katalog: 30..18.1.1, Klasör 10, Dosya:38, Belge:19.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi :8 Mart 1958

Doğum Yeri :Bursa

Eğitim

Lise :Erenköy Kız Lisesi 1974

Üniversite :İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi 1982

Yüksek Lisans :İstanbul Üniversitesi

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü 2005

Deneyim

Martı Denizcilik Şirketler Grubu

Anadolu Petrolleri Taşımacılık A.Ş.

Bayındır Şirketler Grubu

Emekli