TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

100 YAŞINDA

1923 2023

Teşekkür

.Aslan Nuri Meserretçioğlu.Ceyda Sadıkoğlu .Sevil Paçalıoğlu .Koray Deniz .Yavuz Kalkavan .Hüseyin Çınar .Adil Göksu .Bartınlı Fotoğraf Sanatçısı Müfit Yüksel .Bartınlı Tarih Araştırmacısı Yazar Çetin Asma .Esra Erdem .Osman Kulein .Gino Campaner. Sefer Yazıcı .Bülent Şanal .Rize Tarihi Araştırmacı Yazarı Fatih Sultan Kar.Faruk Nafiz Ertürk .Volkan Koşar'a .EEE- Union of Greek Shipowners Managing Director Katerina A. Peppa'ya.Özellikle; İstanbul Üniversitesi Gazete Arşivi'ni , Cumhuriyet Gazetesi Arşivi'ni,Salt Arşivi'ni araştırmacılara kazandıran tüm değerli uzmanlarına, bu eserin belge çalışmalarında sağladıkları ve yarattıkları katkı nedeniyle
teşekkür ederim.

100.cü yılında Türk Armatörler Birliği

Summary presentation

“Türk Armatörleri Birliği 100 Yaşında- Centenary of the Turkish Shipowners Association” is one of the last works I have completed which I explained for the “Academia” resource in summary. This work describes the people who dedicate this work to the seas at home.

In addition, the footnotes in the main work, which I have reserved for publication, have been omitted in this summary text, except for the 3 footnotes.

Their names, struggles, efforts, and passions were all for the strengthening of Turkish maritime trade. May those who have received mercy live forever in these pages. I also congratulate our generation shipowners who are pursuing greater success towards the future.

The Turkish Shipowners' Association was founded in 1923 as the “Türk Vapurcular Birliği” by a handful of Turkish shipowners of those years.

They are the protection of rights that include being remembered with gratitude and thanks.

They were shipowners trying to become the entrepreneurs of a nation that had become second-class in their homeland due to the privileges of home (Capitulation) to foreigners, and even their personalities had been erased! Those who have always faced oppression, and so much so that they became the subject of the books and novels of the period.

This historical monument is also the history of a great maritime assembly that will celebrate its 100th. anniversary in the glorious 100th year of the Republic of Turkey. This date is 2023.

Osman Öndeş

Türk Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörler Birliği'ne



Osman Öndeş

"Academia" kaynağı için özetlediğim bu eser, yaşamını denizlere adamış olanları anlatır. Ayrıca yayınlanmak üzere hazırladığım temel eserdeki dip notları,3 dip notu haricinde ihmal edilmiştir.
Adları, mücadeleleri, çabaları, sevdaları hep Türk deniz ticaretinin güçlenmesi içindi. Rahmete kavuşmuş olanlar bu sayfalarda ebeden yaşasınlar. Geleceğe doğru daha büyük başarılar peşinde koşan günümüz kuşağı armatörlerimizi de kutlarım.
Türk Armatörleri Birliği'nin Türk Vapurcular Birliği olarak kurulduğu 1923 yılından itibaren, o yıllardaki bir avuç Türk armatörünü asla unutmayınız!
Onlar minnetle ve teşekkürle anılmayı çoktan hak etmişlerdir.
Onlar yokluklardan geldiler; nelerle mücadele ettiklerini, nasıl çaba gösterdiklerini, yılmadıklarını, inanılması kolay olmayan nice

başarıları tesis ettiklerini bilmelisiniz ve onları anacak fırsatlar yaratmalısınız.
Yabancılara tanınmış imtiyazlar yüzünden kendi vatanlarında ikinci sınıf hale düşmüş, hatta kişilikleri silinmiş bir ulusun müteşebbisi olmaya çalışan armatörlerdi onlar! Hep baskıyla karşılaştılar ve o kadar ki devrin kitaplarına, romanlarına konu oldular.
Bu belgesel eser, Cumhuriyet tarihimizin şanlı 100.cü yılında, 100 yaşını kutlayacak büyük bir denizcilik kurumunu tarihidir. Bu tarih 2023 yılıdır.

Çok temel bir bilim eksikliği

Deniz Ticaret kavramında mevcut olan eğitim kurumlarının hiçbirisinde özgün Deniz Ticaret Tarihi araştırma bölümü olmayışı, bu özelde deniz ticareti araştırmacısı öğretim üyelerinin yetiştirilmemiş olmasından dolayıdır ki, Türk Deniz Ticaret Tarihi, sadece genelde üniversitelerin Tarih Bölümü akademisyenlerinin çok değerli tebliğlerinde yeralmaktadır.
"Türk Armatörleri Birliği 100. cü Yılında" başlıklı bu eser böyle bir eksikliğe cevap vermek amacıyla çalışılmıştır.
Osmanlı devrinden buyana gelen süreçlerde devletcilik anlayışının Türk Deniz Ticareti'nin gelişimi ağır şekilde engellediği ve zarar uğrattığı görülür.
Yunanistan'da Yunan Armatörler Birliği 1916'da kurulmuştur.Türkiye'de ilk armatörler birliği 1923'de kurulmuştur.
Türkiye'de ilk Deniz Ticaret Odası İstanbul Deniz Ticaret Odası adıyla 26 Ağustos 1982'de kurulmuştur.İki komşu ülke deniz ticaretinin resmî örgütlenmesi arasında 46 yıl fark vardır.
Recaizade Mahmut Ekrem'in 1896'da yayımlanmış "Araba Sevdası" başlıklı romanındaki kahramanı Bihruz Bey, Üsküdar Vapur İskelesi'nde arabadan inip kayık iskelesine yürür. Otuz kadar kayıkçı etrafını kuşatarak malûm olan lisan ve hareketleriyle, çığırtkanlıklara ve rahatsız etmeye başlarlar.
Bihruz Bey, İzmir Vapuruna gideceğini söyler ve evvelce tanıdığı kayıkçıya yönelir, iskeleden açılırlar.
Bihruz Bey sorar;
"Vapurun nerede olduğunu bilir misin?"
"Biz o vapurlara her saat müşteri götürürüz.. Hiç bilmeyiz olur mu?
"Bugün İzmir'e gidecek var mı?"
"Olmaz mı ya? Her hafta İzmir'e vapur var.. Hiç bilmeyiz olur mu?"
Kayıkçılar kürek çekmeye devam ederler..Bir vapura yaklaşınca kayıkçı;

“İşte İzmir vapuru. Salıpazarı’nın önünde yatıyor..”
“Hangisi?”
“Nemse vapuru, (Avusturya - Macaristan) dumanı çıkıyor daha! Görüyor musun?”
Kayıkçılar Bihruz Bey’i Alman Lloyd kumpanyasına ait Galatae isimli vapuru çıkarmışlardır. İzmir’e değil, Trabzon’a gitmektedir..Nemse değil, Alman vapurudur.
Bihruz Bey aradığını bulamaz ve sonunda kendini bekleyen ayni kayıkçılarla Üsküdar’a dönmek üzere yola çıkar.
Dönüş yolunda kayıkçı sorar;
“Yolcunu gördün mü?”
“Hayır! Görmedim..”
“Dün gitmiş olmasın?” “Dün, İzmir’e vapur var mıydı?
“Vardı ya! Dün Fransızın postası idi, bugün Nemse’nin,
yarın da Moskof’un var…” [1]
Türkçenin rağbet görmediği o ilk ıyllarda Sermet Muhtar Alus *“İstanbul Kazan, Ben Kepçe”* başlıklı hatıratının bir yerinde birlikte gezmekte olduğu Fransız misafirine ait bir konuşmayı şöyle nakleder; “Etrafımızda hemen hemen herkesin Fransızca konuştuğunu gören arkadaşım hayretle:
— Ne tuhaf, dedi; İstanbul’da Fransızca konuşulmıyan bir yer yok mudur?..
— Olmaz olur mu, dedim… Beyoğlu’nun birçok taraflarında yalnız Rumca konuşurlar, Ortaköy’de, Hasköy’de oturanlar İspanyolca konuşurlar.
— Eee… Türkçe nerede konuşulur?..
— Şehzadebaşı, Fatih, Edirnekapı civarında…”
Osmanlı limanları arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapanlar hep yabancı bayraklı gemilerden oluşurdu. Onlar, mağrur ve gururlu İngiliz, Fransız, Alman, İtalyan, Rus, Yunan ve hatta zamanla Romanya ve Bulgar bayraklı gemilerdi. O devrin insanları yabancı bayraklı vapurla seyahat etmeyi kanıksamakla kalmamışlar, bir tercih ve övgü algısı haline getirmişlerdi.. Yabancı vapurların konforu ile övünür olmuşlardı!
Prof.Dr. İlhan Ekinci’nin [2] Osmanlıda deniz ticareti konularında çok değerli çalışmaları yayınlanmıştır. Bunlardan biri *“Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”* başlığını taşır ve der ki; “Reform sürecine yapacakları katkıdan dolayı Tanzimat bürokrasisinin yabancı vapur kumpanyalarına seleflerinden daha hoşgörülü yaklaşmış oldukları bilinmektedir. Fakat, yabancı vapur

kumpanyalarının Osmanlı Devleti'ndeki imajı Tanzimat'la değil, yirminci yüzyılın başında olgunlaşmıştır ve deniz ticaretini kapitülasyonlar, siyasî, ekonomik zaaf ve boşluklardan dolayı ele geçirmiş, Osmanlı gemicilik şirketlerinin gelişmesini önlemiş, kabotaja egemen olmuş, adeta 1926'lı yılların Cumhuriyetinin 'Milli' bakışıdır.

"Yüksek kâr sağlayan Osmanlı limanları arasındaki ticaret dışındaki tüm deniz ticari faaliyetleri de Avrupa'ya doğru ve yönelik yapılmaktaydı. Osmanlı limanları arasındaki ulaşımda, İmparatorluk yıkılıncaya kadar artan yabancı hakimiyeti söz konusuydu.Bu faaliyetlerin aracı olan buharlı gemiler Osmanlı ülkelerinin veya sahillerinin birbirleriyle olan bağını değil, sahillerin Avrupa'nın önemli limanlarıyla olan bağını güçlendiriyordu. Bir yabancılaşma aracıydılar. Bu gelişmelerin yoğun olarak yaşanmaya başladığı dönem Tanzimat devriydi ve sonuçları itibarıyla da merkeziyetçiliği güçlendirmeyi hedefleyen devlet adamlarının amaçlarının tam tersi yönünde bir gelişmeydi.

"Medeniyetin sembolü olarak yabancı vapurlar başka bir dünyaydı. Osmanlı sularında hatta limanında olunsa bile vapurlar, binildiğinde serbest (farklı) davranılan (davranılması gereken), adeta hukukî konumlarını ifade eden bayrağı çekilen ülkenin toprağı haline geliyorlardı. O ülkenin kültürü, medeniyeti olan bu gemiler, binenlerin özenli davranışlar sergilediği, halkın, içinde uygulanmakta olan adet ve geleneklerine hazırlandığı, başka ülkelerin toprakları, özgürlük alanları gibi algılandı. Hatta duyulan hayranlıkla, özellikle büyük sahil şehirlerinde ekonomik, siyasî etkileri bir yana, popüler kültürün bir parçası haline geldiler. Başlangıçta, ilgi, hayranlık, uyandıran bu gemiler,yüzyılın sonunda tepkilere, boykotlara maruz kalan, hareketleri sınırlandırılmaya çalışılan,kabotaj düşmanı, ekonominin önünde engel, posta tekelini ve güvenliğini zedeleyen unsurlar olarak algılanmaya başladılar."

Ahmet İhsan, "Matbuat Hatırlarım" başlıklı eserinde; *"Meşrutiyet sonrası Türklerin iktisat gözlerini kapayan kalın perde kaldırmamış ise de, o karanlık perdenin arasını 1908 intiklabı açmıştır ve Cumhuriyet devri bu perdey sıyırmıştır. Perde sıyırılınca etrafımızı saran ateşi çok iyi gördük,anladık Tehlike anlaşıldıktan sonra çaresini bulmak mümkündür. Uğraşa uraşa, sıkıntılar çeke çeke mutlaka bu fırtınadan kurtulacağız, benim inancım budur"* diye yazmıştır. [2] Yaşadığı devri şöyle resmeder; *"İstanbul Başdefterdarlığı'nda bulunmuş olan büyükbabam Muhtar*

Efendi'den kalma Vaniköy'deki yalımızda ben dünyayı ilk görüp anlamaya başladığım vakit aile doktorumuzun adı Andonaki, eczacımızın adı Petraki idi. Babamın sarrafı Artin idi. Bakkalımız Bodosaki, terzimiz Karnik, kuyumcumuz Garbis, berberimiz Yani idi. Yalımızın önünden kayıkla geçen tefeci Mişon, gevrekçi Yanko, yemişçi Vasil bize her gün mal satardı. Yalıda sandalcımız Dimitri idi, ayvazın adı İstapan idi; Bohçacımız Mannik Dudu idi.

Biz, bu bir sürü yabancılardan alışverişi çok doğal buluyorduk. Paralarımızı onlara düşünmeden verirdik. Çünkü İstanbul'un Türkleri ya Mevleviyet Tahsisatı veya Arpalık Parası alan başı sarıklılardan, yahut maaşlı olarak kalemlerdeki memurlardan ve zabitlerden ibaret idi. Ticarete, sanayie, esnaflığa hakaretle bakardık. Bu işleri İstanbullu Beyler kendilerine lâyık görmezlerdi. İstanbul Türkleri hemen hep hazır yiyici idiler. Anadolu'dan ve Rumeli'den şehre gelen Türkler ise hamal, küfeci ve rençberlikten ileri geçemezlerdi ve bu zavallılara "Kaba Türk", "Leblebici Türk" derlerdi. Bizi Boğaziçi'inden İstanbul'a indiren vapurların kaptanlarının hiç birisi Türk değildi.."

Rahmete kavuşmuş, XIX. Yüzyıl Türk deniz ticaret tarihi konularında belge eserler yaratmış olan araştırmacı yazar Eser Tutel, İletişim ve Oğlak Yayınlar'ından neşredilen; *"Gemiler ve Süvariler, İskeleler", "İstanbul İstanbul iken", " İstanbul'un Unutulmaz Gemileri, "Seyr-i Sefain- Öncesi ve Sonrası"* başlıklı eserleriyle, Kaptan Oktay Sönmez bir İşkültür neşriyatı olan *"Anılarda Gemiler"* başlıklı eseriyle, Hazine-i Hassa'dan Fevaid-i Osmaniye'ye, Şirket-i Hayriye'den Seyr-i Sefain'e, Denizcilik Bankası TAO'dan Tudek'e ve D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye kadar süreçteki pek çok konuyu yayınladılar.

7 cilt 3000 sayfa olan *"Türk Armatörleri Tarihi"* başlıklı eserim, konusunda benzersiz bir arşiv oluştur. *"Türk Armatörleri Birliği - 100.Yaşında"* başlığını taşıyan bu eser ise, 1923'den itibaren Türk Vapurcular Birliği adıyla başlayan cemiyetleşme yıllarını ve Türk Armatörleri Birliği tarihini kaydeden bir toplum belleğidir.

Armatörlerin evrensel kavramda örgütlenmeleri

Dünya genelinde Armatör Birlikleri

Dünya genelinde Armatörler Birlikleri'ni incelediğimizde, her birliğin tarihi bağlamında dikkat çekici süreçlerden geçtikleri görülmektedir. Bu örneklerden en karmaşık olanı, kurulma süreci gibi, en fazla ayrılmalar ve birleşmeler gösteren İtalyan Armatörler Birliği olmuştur.

Kuruluş tarihleri açısından en eski kuruluşa sahip olan, 1802'de kurulmuş "British Shipowners' Association"dir. İkinci en eski armatörler birliği 1884'de kurulmuş olan Danske Rederier - Foreningen - Danish Shipping; Danimarka Armatörleri Birliği'dir. Danske Rederier - Danimarka Armatörler Birliği, 2017 yılında isim değişikliğine gitmiş ve adını "Danish Shipping" olarak tescil etmiştir. Armatörler Birliği ile Deniz Ticaret Odası gibi deniz ticaret toplumunu özünde temsil eden birlikler ve resmî kurumlar Kanada'da yeni bir yaklaşım yaratmıştır. Kanada Armatörler Birliği, Kanada Deniz Ticaret Odası ile Oda çatısı oltında birleşmiştir.
Fransa Armatörler Birliği - Armateurs de France'da başkanlık yapanlar arasında bir dönem diplomat, bakan ve yüksek kademedeki bürokratlar yer almıştır.



Foto- Sarayburnu-Sirkeci ve Karaköy önlerinde şamandıralara bağlı ticaret gemileri. Kaynak: Pascal Sebah 1882.



Foto-Cumhuriyet öncesi İstanbul'da Yabancı armatörler cemiyetinin üyelerine mahsus madalya.
Kaynak: M. Tekçe arşivi.

Türk Armatörleri Birliği'nin kuruluş tarihi konusunda değerlendirme

Mesleki kurumların yıllar geçtikçe isim değiştirmeleri ve hatta tüzük değiştirmeleri mümkündür. Böyle bir çok örnek vardır. Bu örneklerden biri Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'dir.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 tarihinde "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Constantinople – İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası" adı ile kurulmuştur. Kurucuları bu tarihlerde İstanbul' da yaşayan, gemi taşımacılığında iyi isim yapmış, deneyimli ve sağlam sermaye yapısına ve düzenli sefer yapabilen filolara sahip yabancı denizcilik şirketleri idiler. 1890'lı yıllarda artmaya başlayan yolcu ve yük taşımacılığının artış ile başlayan sorunlarını birlik içinde çözmek amacı ile kurdukları derneğe "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Constantinople – İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası" adını vermişlerdir.

Oda'nın kuruluş amacı, bugün dernekte mevcut bulunan 6 Kasım 1902 tarihli Fransızca basılmış ve Osmanlıca'ya çevrilmiş olan 9 maddelik arkası mühürlü "Ecnebi Seyri Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası Nizamnamesi" isimli tarihi belgede;

“Şarkta gemi şirketlerini ilgilendirecek meselelerin tetkik ve takip edilmesi ve bu konu ile ilgili olarak bütün resmi daireler arasında gerekli teşebbüslerin yapılması, kendisine müracaat olduğu takdirde şirketler veya şirketler ile tüccar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların dostane bir şekilde yardımcı olmak” şeklinde ifade edilmiştir.

27 Kasım 1927 tarihinde İstanbul Valiliği’nin 218 sayılı izni ile “Dersaadet Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Cemiyeti” olarak isim değişikliğine uğrayan dernek, 28 Haziran 1938 tarih ve 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu’na uyum sağlayarak adını, “Ecnebi Seyrisefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti” olarak değiştirmiştir.

1968 yılında İçişleri Bakanlığı’nın göndermiş olduğu talimatla, cemiyet isminin başında bulunan “Ecnebi” ibaresinin kaldırılması, Türk gemi sahipleri ve vapur acentelerinin de üye olmaya davet edilmesi istenmiş, bunun üzerine 4 Nisan 1968 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısında alınan karar ile ismi “Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti” olarak değiştirilmiştir.

Haliyle, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği’nin kuruluş tarihi 1968 yılı değil, 6 Kasım 1902’dir ve Türk Deniz Ticareti dünyasının en eski meslek birliğidir.

Deniz Ticaret Odası, 26 Ağustos 1982’de “İstanbul Deniz Ticaret Odası” adıyla kurulmuştur. Mayıs 1989’da hizmet alanlarını Türkiye kıyılarını kapsayacak şekilde genişletmiş ve “IMEAK - İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası” adını almıştır. İstanbul Deniz Ticaret Odası Türkiye sahillerini çevreleyecek şekilde çalışmalar yaparken, Mersin’de meydana gelen anlaşmazlık vuku bulmasaydı, günümüzde adı Türk Deniz Ticaret Odası olacaktı. İngilizce başlık olarak “Turkish Chamber of Shipping” düzenlemesi kullanılmaktadır.

Türk Armatörleri Birliği’nin tarihi bu açıdan değerlendirilmelidir. Nitekim belgeler Türk Armatörleri Birliği’nin ilk adının “Türk Vapurcular Birliği” olduğunu ispatlamaktadır ve kuruluş tarihi 1923 yılıdır. Bu tarih ve isim, belgelerde açık şekilde yer almaktadır.[15]

1920’li yılların sonuna gelindiğinde, birliğin çok daha iyi işlemesi ve halen devam etmekte olan rekabete bir son vermek adına Türk Seyri Sefain şirketleri ve armatörleri birlik oluşturmak ve bir araya gelme çabalarına hız vermişlerdi. Böylece, deniz ticareti ile alakalı olan pek çok konu hakkında ortak hareket etme imkanı bulabileceklerdi. Türk Vapurcular Birliği 1939 yılında adını Türk

Armatörler Birliği olarak yenilemiş ve çalışmalarına bu isim ile devam etmiştir.

Türk Armatörleri Tarihi konusunda ilk ve çok ayrıntılı ilk çalışmalarda, çoğu gazete haberlerinde, tebliğlerde karşılaşılan; "Vapurcular Birliği", "Milli Vapurcular" başlıkları yanılmalara neden olmuştur. O kadar ki, tüm gazetelerde bu şekilde başlıklar yer aldığı gibi, Türk Vapurcular Birliği dahi 1932 yılında bastırdığı bir broşürün kapağında "Milli Vapurcularımız" ifadesini kullanmıştır. Ancak broşürün sonunda Türk Vapurcular Birliği yazılıdır.

Çok daha ayrıntılı belge taraması, Türk Armatörleri Birliği Tarihi konusundaki eksik kalmış arşivleri ortaya çıkartmıştır. Ayrıca, aradan geçen yıllar boyunca internet vasıtasıyla olduğu üzere, birçok üniversitemizin dokümantasyon başkanlıkları da ulaşılamayan onbinlerce belgeye çok kolay ulaşmayı sağlayan çalışmaları hayata geçirmişlerdir. Türk Armatörleri Birliği bağlamında İstanbul Vilayeti Arşivi önemli bir kaynaktır. Böylece 1941 yılı dahil 2013 yılına kadar tüm resmî evrakların kopyaları arşivlenmiştir.

1929 yılından başlayarak Türkiye'de yayın yapmış gazetelere ulaşmak bir hadise idi. Bilişim teknolojisindeki hayranlık dolu gelişmeler ve bu teknikleri gazete arşivlerine yansıtan muhtelif kurumlar, artık gazetelere bir tuşla ulaşmak imkanını vermektedir. Bu arşivler içinde Cumhuriyet Gazetesi'nin arşivi yeniden kurguladıkları bir yöntemle nice takdirlere lâyık olarak, araştırmacılara ışık tutmaktadır. Bu doğrultuda Cumhuriyet, Akşam, Yarın, Son Posta, Yeni İstanbul, Vakit, İstanbul Ekspres, Haber, Ulus gibi gazetelerin yayın yıllarını esas alarak yapılan sayfa taraması bir yıl sürmüştür. Devrin ünlü bir denizcilik yazarı olan Abidin Daver'e ait makalelerin sayfa toplamı ayrı ayrı 764 sayfadır. 30-40 yıllarda Türk Deniz Ticareti ve Türk Vapurcular birliği konularında makaleleri olan Yunus Nadi başta olmak üzere, saptanan toplam makale ve haber sayfası 788 olarak saptanmıştır.Tüm bunların taranması gerekmiştir.

Türk Armatörleri Birliği, 1982'de Deniz Ticaret Odası kuruluncaya kadar Türk denizcilik dünyasının temel kurumu olarak hizmet vermiş, çok değerli hizmetler ifa etmiştir. Bu hizmetleri arasında gemi inşa ve onarım sanayinin özel kurumlarca oluşturılmasına ışık tutacak çalışmaları da vardır. Yine çalışmaları arasında yakıt ikmalciliği, kumanyacılık, yük simsarlığı, deniz ticaret hukuku konularında kurumsallaşmayı tasarlayan atılımları görülür.

Türk Armatörleri Birliği, “Türk Armatörler Birliği 100. Yaşında” başlıklı anı kitabıyla onurlu ve değerli Yüz yıllık mazisinin öyküsünü gelecek kuşaklara armağan etmiş olacaktır.

Osman Öndeş

---

[1] Recaizade Mahmut Ekrem; “ Araba Sevdası”, ilk basım 1898, Can Sanat Yayınları 2019.
[2] Ahmet İhsan; “Matbuat Hatıralarım 1888-1923”, II Cilt”, Ahmet İhsan Matbaası 1931.

“Yabancılara tanınan ayrıcalıklar yüzünden İmkansızlıklar dolu yıllar”

Bu dönem Cumhuriyet öncesi yılları kapsamaktadır; XIX. Yüzyılda özgün anlamda Türk armatörleri diye bir kavram görülmemektedir. Değil ki, Türk armatörünün teşkilatlanması da akla gelmeyecek bir husustur. Sadece harp gemileri dışında taşımacılıkta kullanılmak üzere temin edilen vapurların idaresi için devlet adına bazı şirketler kurulmuştur. Bunlardan Fevâid-i Osmâniyye (1843-1870) yirmi dokuz, İdâre-i Azîziyye (1870-1878) on altı, İdâre-i Mahsûsa (1878-1909) yetmiş üç ve Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi (1910-1923) altmış sekiz gemi ile hizmet vermiştir. Yine deniz ulaşımını sağlamak amacıyla Boğaziçi’nde kurulan Şirket-i Hayriyye’de (1853-1938) yetmiş yedi ve Haliç’te kurulan Halîc-i Dersaâdet’te (1910-1920) on yedi vapur bulunuyordu. Osmanlı Devleti’nde ticaret gemisi diyebileceğimiz ilk gemi “Peyk-i Şevket”tir. Bu gemi 1836 Fransa La Ciotat, Chantier Benet Tersanesi’nde inşa edilmiş olan “La Phoceén” olup, 465 grt., 339 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı yolcu ve yük gemisiydi. 26 Şubat 1838 tarihinde Osmanlı donanması adına satın alındı ve “Peyk-i Şevket” adı verildi. Görüleceği üzere henüz özel sektör armatörlük kavramı mevcut olmadığı gibi, ticaret gemisi dahi Tersane-i Âmire Vapurculuk Nezareti veya Bahriye Nezareti’ne bağlı tutuluyordu. Bu işletme kuruluşundan 21 yıl sonra Fevaid-i Osmaniye adını alarak yeniden yapılanmaya gitti. Tercüman-ı Ahval gazetesinin 18 Eylül 1864 tarihli nüshasında; “..Hazine-i Hassa’nın mevcut yirmi vapurunun

yeni bir idare tarafından işletilmesine ve bu yeni idarenin adının Fevaid-i Osmaniye olmasına karar verildi.” haberi yer almıştır.

Ticaret gemiciliğinin ancak bir anlamda kıpırdama gösterir denebilecek yıllarında, Batı dünyasında köklü armatörlük şirketleri meydana geliyor, giderek büyüyor ve Okyonus aşırı posta seferleriyle kıtalar arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapıyorlardı. Osmanlı Devleti’nde ayni dönemlerde böyle bir özel sektör deniz ticaret armatörlüğü oluşumu mevcut olmadığı gibi, kapitülasyonlar nedeniyle de zaten mümkün değildi! Sultan Abdulaziz zamanında Fevaid-i Osmaniye İdaresi ile birleştirilecek yeni bir vapur kumpanyası kurulması için Bahriye Nezareti’ne verilen tezkere ile Şirket-i Aziziye kuruldu. (18 Ağustos 1870 - 18 Cemaziyelevvel 1287) Fevaidi-i Osmaniye İdaresi 16 Haziran 1871 tarihinde “İdare-i Mahsusa-i Aziziye” adını almıştır ve ilk başkanı ayni gün tayini yapılan olmuştur. “İdare-i Mahsusa-i Aziziye” düzenli bir şekilde yönetilememiş, çok sık aralıklarla müdürleri değiştirilmiş, ıslahı için kurulan Bahriye Komisyonu’na Bahriye Nazırı’nın başkanlığında John Avramidis Efendi, Bank-ı Osmanî adına Direktör Mösyö Muschu, Mösyö Foster ve Emil Deveaux, Galata bankerlerinden Mösyö Georges Zarifi ve Leonidas Zarifi, Mösyö Bellue, Mösyö Stefanovich, George Collas Efendiler tayin edilmişlerdir.

Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrine gelindiğinde Türk- Rus savaşı patlak verecek, Türk Ordusu batıda ve doğuda olmak üzere iki ayrı cephede çok zor koşullar altında vatanı korumaya çalışacaktır. Batı dünyasında ise, özel sektör yaratıcılığına ve açık rekabete dayalı gemicilik şirketleri daha hızlı şekilde büyümeye devam etmiştir. 1878’de İdâre-i Mahsûsa (1878-1909)’da sona erecek ve 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi 1923 yılına kadar devam edecektir. Deniz ticareti alanında Osmanlı Devleti’ndeki tüm bu değişimler, Marmara Denizi, İstanbul ve Adalar, İzmir, Tuna Nehri gibi bölgesel ve kısmen de askerî amaçlı olarak devam ederken, Batı dünyasında kıtalar arası limanlara gemiler seferler yapmaya devam etmektedir.

Bir devrin kapitülasyonlar yüzünden nasıl ıstırap içinde kaldığını Muallim (Kavurzâde) Mehmet Aziz Bey’in risalesi çok çarpıcı şekilde anlatır; Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey’le gösterdikleri gayret, acımasızlığın hangi seviyelerde olduğunu gösterir.

Muallim Mehmet Aziz Bey risaleyi yazma sebebini, başarılı olamayan bu ticarî teşebbüs sebebiyle deniz ticareti hakkındaki

gözlemlerini içeren son derece önemli bilgi ve görüşlerini, bütün vatandaşların ve Osmanlı yetkililerinin dikkatine sunmak olduğunu belirtmektedir. Bu risale, Türk Deniz Ticaretinin içinde bulunduğu imkansızlıkları ortaya koyması bakımından muhakkak tümüyle değerlendirilmelidir. Mehmet Aziz Bey "Muallim" unvanı ile tanınmasına karşın bir hukukçu idi; Girit Adası Hanya kasabasından ve Kavurzâde lâkabıyla tanımış aileye mensup Mehmed Aziz Bey, Mekteb-i Hukuk'un ceza hukuku muallimlerindendi; "Muallim" unvanı buna işaret eder. Uzun yıllar Ticaret Mahkemesi'nde zabıt katipliği, mülâzım üyelik ve icra memurluğu görevlerinde bulunmuştur. Mekteb-i Hukuk'un altıncı devre (1892) mezunlarındandır. Girit Adası Hanya eşrafından Kavurzâde ailesindan bazılarının 1897 yılında patlak veren isyanı takip eden süreçte Girit'te muhtariyet ilan edilmesinden sonraki süreçte İstanbul'a göç ettikleri görülmektedir.

Muallim Mehmed Aziz Bey, II. Meşrutiyet devrinin oluşturmaya çalıştığı millî ekonominin müteşebbislerinden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Dönemin yükselen siyasî ve ekonomik şartları içerisinde, "Marmara" vapurunu Mudanya hattına işleterek, Marmara Denizi'nde çalıştırma teşebbüslerinin Yunan boykotunun sürdüğü zamanlara denk düşmesi, boykotun yarattığı ticarî boşluk ve fırsatlardan yararlanmak üzere harekete geçtiklerini göstermektedir. Bu teşebbüsü, İdare-i Mahsusa vapurlarının yetersizliği karşısında zorunlu olarak Yunan vapurlarına muhtaç olan Bursa ahalisinin, mebusları Tahir Bey'e müracaat ederek Mudanya, Gemlik ve diğer iskelelere Osmanlı vapurlarının işlettirilmesi konusunda dilekte bulunmalarıyla başlamıştı. Muallim Mehmed Aziz Bey bu dilek üzerine Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey'le "Bursa ahalisini Yunan vapurlarından kurtarmak için" derhal bir Osmanlı vapuru kiralamak ve daha sonra bulunduğu takdirde yeni vapurlar satın alarak işletmek üzere teşebbüse giriştiklerini belirtmektedir. Osmanlı tebaası olan Marmaralı Pandeli'nin, (Pandelis) Osmanlı sancağını taşıyan "Marmara" vapuru alelacele kiralanmış ve ileride yeni vapurlar da bulmak ümidiyle "Millî Şirket-i Bahriye-i Osmaniye" adıyla bir şirket kurulmuştu. Marmara vapurunun, Mudanya hattına işlemeğe başlaması üzerine Yunan Vapurları çekilmeğe mecbur kalmıştı. Bu çekilmenin sırf ticarî rekabetle gerçekleştirildiği vurgusu dikkati çekmektedir. 650 ton hacmindeki vapur onüçüncü seferine kadar kira ve diğer masraflarının yarısını bile kazanamamıştı. Daha sonra

eşya ve yolcuların artmasıyla kâr elde edilmeye başlanmışsa da bu sefer de İstanbul'da kolera çıkmış ve nakliyat tekrar azalmıştı. Bu ihtiyaç da İdare-i Mahsusa vapurları tarafından karşılanınca, daha büyük zarara uğramamak için başka limanlara, sadece yük taşımak üzere işletmeye mecbur kalmışlardı. Bununla beraber Girit Hanya'dan mübadil Kavurzâde ailesinden Muallim Mehmed Aziz Bey, Debre Mebusu İsmail Beyzâde Fuad Bey ile beraber bizzat Avrupa'ya giderek yeni vapurlar satın almak istemişlerdi. Hatta alacakları vapurların denetlenmesi için Bahriye Nezareti'ne müracaat ederek teknik bilgi ve elaman yardımı istemişlerdi. II. Meşrutiyet ortamında bir Türk müteşebbisin vapur şirketi kurma teşebbüsü başarısız olmuştu.

1911 yılında, İstanbul'u bir irtibat limanı haline getirip, buradan başlayarak diğer Osmanlı sahillerinde sefer yapan veya yabancı limanlardan gelip Osmanlı sahillerinde kabotaj yaparak devam eden yabancı gemilerin, eskilikleri, yolda kalmaları, kazalara sebep olmaları öne sürülerek güvenlik için denetlenmek istenmişti. Her zamanki gibi bu istek de sefaretlerin notalarına takıldı. Fransa Sefareti'nin verdiği notada, gemilerin kontrol ve denetimleri "tabi bulundukları devletin ilgili kanunlarının, doğru bir şekilde uygulanmasıyla" olabileceğini belirtmişti. Bunun üzerine yetkililer Osmanlı limanlarına işleyen yabancı bandıralı vapurların, sefer yapmaya yeterli olup olmadıklarının, gemiye gidilmeksizin, gözlenerek ve gizli bir şekilde araştırılarak bildirilmesini istemiştir.İstanbul ile Bandırma arasında, Marmara Denizi'nden çıkmaksızın sefer yapan, "Marmara Ekspresi" adlı Fransız kumpanyası vapurlarının işletilmesinin, bu hakkın Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğu gerekçesiyle engellemesi üzerine Fransız Sefareti'nin tepkisiyle karşılaşılmıştı. Osmanlı yetkileri daha da ileri giderek Marmara'daki sefer yapan diğer yabancı kumpanyaların vapurlarına yolcu ve yük aldırılmaması ve engellenmesi için talimat verdiler. Devletler hukukuna göre bir devletin karasularında seyri seferler yalnız yerli tebaa ve millî sefaine (ticaret gemilerine) ait olması gerekirdi. Fakat ortada oluşmuş bir fiili durum vardı ve bu Osmanlı yetkililerini hayli zorluyordu. Eski anlaşmaların kabotajla ilgili maddeleri tartışmaya açıktı. Ancak Osmanlı sahillerinde kabotaj yapan yabancı gemiler bazen azalmış olmakla beraber hiçbir zaman eksik olmamıştı. İstanbul ve çevre iskeleler arasında işleyen Yunan bandıralı gemiler "Marmara Ekspresi" gibi Fransız veya diğer bayrak taşıyan vapurlar

bulunmaya devam ettikçe, yolcu ve eşya naklinde zorunlu olarak yükleme boşaltma ve kurtarma hizmeti gerektiren yerlerde bu römorkörler de bulunacaktı. Dolayısıyla Osmanlı sahillerinde ecnebi kabotajların kaldırılmasına teşebbüs olunamayacağı, sefaretlere müracaat etmenin beyhude münakaşadan başka bir netice vermeyeceği belirtilmişti.

Muallim Mehmet Aziz Bey'in risalesinde Osmanlı'da deniz ticaretinin "Yok" denecek kadar zavallı halde olduğu anlatılmıştır. Osmanlı sahillerindeki deniz nakliyatı için muntazam vapur bile yetmezken, mevcut vapurların durumu ve miktarı göz önüne alınırsa Osmanlı'da deniz ticareti olmadığı ortaya çıkardı. Muallim Mehmed Aziz Bey'e göre, Osmanlı Rum Tebaasının Yunanistan merkezli politikaların odak noktası olması, Osmanlı sahillerinde Rum kökenli denizcilik geleneğinin güçlü oluşu, Yunan deniz ticaretinin yükselişi ve buhar teknolojisine uyum sağlama yolunda aldıkları mesafe bu tepkiye hazırlayan bazı sebeplerdendi..

…hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikulade terakkiyatını bütün limanlarımızı, iskelelerimizi istila eden vapurlarımızdan anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci geldiklerini evet tekrar ediyorum, deniz ticaretinde her gün daha ileri gitmekte olan muntazam posta vapurlarıyla, birkaç yüze baliğ olan kargo botlarıyla denizlerimizde İngiltere'den sonra ikinciliği aldıklarını görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika başarılarını görüp de ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle ihtiyaç duyduğumuz ilerlemeyi temin edebilecek tedbirler ve girişimlerde bulunmak aklımıza gelmiyor.."

"Trabzon'dan Trablusgarp'a, İstanbul'dan Selanik'e kadar üç kıta üzerinde topraklarımızın genişliği adalarımızın çokluğu sebebiyle mükemmel deniz vasıtalarına olan büyük ihtiyacımıza rağmen, deniz ticaretindeki halimiz esef vericidir. Fransa gibi zengin bir memleketten daha münbit (Verimli) olan mübarek vatanımızı teşkil eden karalarda dahi vasıtalar acınacak bir haldedir. Osmanlıların gerekirse Trabzon'dan Bağdat'a, Erzurum'dan Irak'a, Trablusgarb'a yürüyerek gidebilecekleri tasavvur olunsa bile, Selanik'ten Suriye'ye, Anadolu'dan Adalara bu şekilde gitmeye imkan olmadığını ve artık yelken gemileriyle, çektirmelerle seyahatvedebilecek devirde olmadığımızı pekala biliriz." diyerek deniz ticaretinin değişen durumuna ve önemine dikkat çekmişti.

Muallim Mehmed Aziz Bey ile Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey'in kiraladıkları "Marmara" vapuru Dimitrios Pandeli'ye aitti. Dimitrios Pandeli, Zannis Pandeli ve Vasilios Pandeli kardeşler Pandeli ailesi olarak İstanbul'ludur. Bilinen evleri Kadıköy Bahariye civarında idi. Osmanlı tabası (Vatandaşı) olmalarına karşın, aidiyet bakımından Yunanlı idiler ve gemileri Yunan bayraklı olarak çalışmaktaydı. Pandeli ailesi İstanbul limanında römorkörleriyle hizmet verdikleri gibi, mavnaları da bulunuyordu. Başlangıçta Türk bayraklı buharlı yolcu / yük gemilerinden oluşan bir filoya sahiptiler. Sonradan hepsi Yunan bayrağına geçmiştir.

Muallim Mehmed Aziz Bey ile kurdukları "Millî Şirket-i Bahriye-i Osmaniye" firması ile Meşrutiyet döneminde ilk ve son özel armatörlük atılımını gerçekleştirmiş olan Debre'li ve Debre Mebusu İsmail Paşazâde Mehmed Fuat Bey "Marmara" vapuru ile İstanbul - Mudanya hattında yolcu ve yük taşımacılığı yapmışlardı.

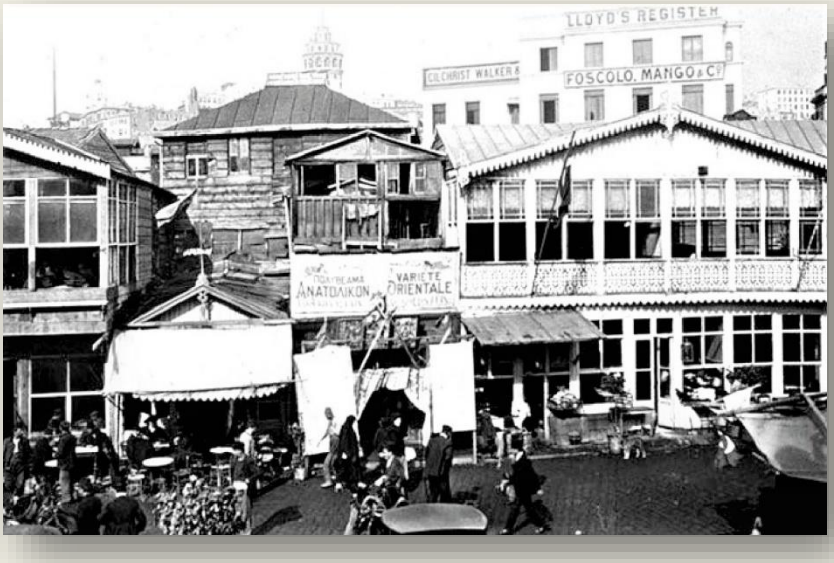
Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında Türk deniz ticaretine önemli katkılar getirmiş olan Osmanlı reayası ve Osmanlı tebaası olan Rum armatörlere bir örnek Panos Michael Courtgis'tir. Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında özellikle düzenli hat seferleriyle de atılım yapmış, ayni zamanda zeytinyağı üretimiyle, maden işletmeciliğiyle de başarı tesis etmiş olan Panos Michail Courtgis, milliyeti bakımından Midilli adalı Osmanlı ahalisinden bir Rum aileden geldiği gibi, İstanbul'da kurduğu armatörlük şirketinin gemileri de Türk bayraklıydı.

1830'dan 1850'ye kadar Akdenizde tarifeli yük ve yolcu seferleri yapan armatörlük firmaları arasında çetin bir rekabet mevcuttu. Levant olarak verilen Osmanlı limanlarına Austrian Lloyd, French Messageries Maritimes, Frassinet et Cie, German Norddeutscher Lloyd, Russian Steamship Co., Egyptian Khedive, Panhellenic Stean Navigation Co. Ege'de, Marmara'da ve Karadeniz'de hemen tüm yük ve yolcu taşımacılığını yapmakla kalmıyor, ikinci üçüncü limanlara da uğrayarak yük ve yolcu alıp verebiliyorlardı. Ayrıca Peninsular ve Oriental, Cunard, Leyland, Burns and Maclever, Moss, Papayanni, Prince Johanson, Westcott and Laurence Ege, İstanbul ve Karadeniz ile İngiltere arasında tarifeli seferler yapmaktaydılar. Paquet, Transatlantique France/Belge Doğu Akdeniz'le (İzmir, İstanbul) Fransa limanları arasında, Florio - Rubatino Doğu Akdeniz'le İtalya limanları arasında düzenli hat seferleri gerçekleştirmekteydiler.

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu İdare-i Mahsusiye-i Osmanî küçük tonajlı 50 kadar buharlı gemiyle İstanbul ve yakın limanlara ilaveten İskenderiye seferi de yapmaktaydı. Şirket-i Hayriye ise sadece Boğaziçi ve Adalar olmak üzere şehir hatları diyeceğimiz 21 çoğu yandan çarklı vapurlarla yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Bu şirket bir süre Osmanlı tebaası Rum müteşebbis P.M. Courtgi'ye ait olarak çalışacaktır.

Bu koşullar altındaki vapur taşımacılığı hususunda ortaya konulan çeşitli yaklaşım ve uygulamalar II. Abdülhamid yönetiminin deniz taşımacılığı konusundaki politikasına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Bu politikanın en belirgin tarafını yabancı girişimcilere yeni imtiyazlar verilmemesi, önceki dönemlerde elde ederek sürdüre geldikleri vapur işletmelerinin faaliyetlerinin sonlandırılması, bu mümkün olmazsa denetim altına alınarak resmiyet kazandırılması ve aynı bölgede yerli sermaye tarafından gerçekleştirilen deniz taşımacılığı girişimlerinin desteklenmesi oluşturmaktaydı. "Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da yapılan değerlendirmede adı geçen tüccarların Osmanlı tebaası olarak sahip olduğu hukuk ve kanunların verdiği haklardan yararlanarak Osmanlı sıfatıyla ve Osmanlı sancağı altında seyrüseferde bulunmaya yetkili oldukları özellikle ifade edilmiştir.

"P. M. Courtgi'nin 1884'ten itibaren faal olarak çalıştırmaya başladığı vapurların sahip olduğu statünün devletin açıklanan tutumuyla örtüştüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı arşiv belgeleri arasında Gürcü Vapur Kumpanyası'na verilmiş bir imtiyaza ulaşılamamış olması bu düşünceyi desteklemektedir. Arşiv belgelerinde şirketin Osmanlı sancağı altında çalışmakta olduğu hususu her zaman öne çıkarılmıştır. 1888 yılında Tuna Komisyonu tarafından, Courtgi Kumpanyası hakkında bazı açıklama ve bilgiler istenmesi üzerine devletin ilgili birimlerinin yaptığı çalışma vapurların statüsüne açıklık getirmesi bakımından önemlidir. Buna göre Panayot Courtgi sened-i bahrî ile altı adet vapur tasarruf ediyordu. Bu vapurlar Gürcü Kumpanyası adıyla Osmanlı limanları arasında seferler yapıyordu. Bandırma, Sakız, Girit, Trabzon, İzmir, Midilli adlarındaki bu vapurlar, ilgili kanuna göre Osmanlı sancağı altında çalışmaktaydılar.



Galata, Karaköy, Rıhtım Caddesi'nde Levantenlere ait gemi acentelerinin firmaları yeralırdı. Fotoğrafta Foscolo Mango & Co., Gilchrist Walker & Co. ve İngiliz tescil kurumu Lloyd's Register'in levhaları görülmektedir.

XIX.Yüzyıl İstanbul liman kentinde İngilizce ve Fransızca yayınlanan The Levant Herald gazetesinde, limana gelen giden gemiler, şirketleri ve acenteleri adresleri yer alırdı. Gemilerin, armatörlük şirketlerinin ve gemi acentelerinin tamamı yabancılardan oluşmaktaydı. Türkiye limanları arasında yolcu ve yük seferleri yapanlar yine yabancılara ait gemilerdi; "The British & Foreign Steam Navigation Co." ve acentesi Perşembe Pazarı, Bakır Sokak, Galata'daki C. ve E. Grace gibi, Bankalar Caddesi No.7 Galata adresindeki Edward La Fontaine gibi, Osmanlı Devletinin bu yüzyılında, ilkkez düzenli yolcu ve yük seferleri yapan Panos Michael Courtgi olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin bu yüzyılında gemi sayısı bakımından en büyük filo Panos Michael Courtgis'e aitti ve Türk bayraklıydı. Fakat tonaj bakımından en büyük filo Galata bankeri George Zarifi'ye aitti. Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı uyruğuna geçmesi davetine olumsuz cevap vermiş ve Yunan uyruğunda olmayı onur saymış olan İstanbul'lu Zarifi'nin gemileri Türk bayraklı değildi! George Zarifi daima banker olarak görüldü ve armatörlük yanı asla hatırlanmadı ve önemsenmedi bile! George Zarifi, sadece banker olarak bilinmektedir ve güçlü bir armatör olduğu göz ardı edilmektedir!



VAKIT

Yarın Gençlik ve Çocuk sayfalarını yeni ve mükemmel bir şekilde bulacaksınız

Gazi Türkiyesi

Deyli Telgraf gazetesinde çıkan dikkate şayan bir makale

"Eski Türkiyede Türk, kendi memleketinde misafir gibi idi. Yeni Türkiyede memleketinin sahibidir.."

Bakılamaz!

Çekirge Akını

60 kilometrelik bir cephe halinde ilerliyen sürü

Merakiş çekirgeleri hududumuza girdi, Sudan çekirgeleri yoldadır

Türkocağında konser

Dün Türk münevverleri güzel bir gün geçirdiler

Dehaları kalldiyoruz!

Müderris Şerif Bey mükafatımız verdiği cevap

İngiliz yazar Rosita Forbes'in Daily Telegraph'daki "Gazi Türkiyesi" başlıklı makalesi; "Türkler memlektlerinde misafir idiler"

Foto- Rosita Forbes'in "Gazi'nin Türkiyesi" başlıklı makalesi 3 Mayıs 1930 günkü Vakit Gazetesi'nde birinci sayfadan yayınlanmıştı.

İngiliz yazar Rosita Forbes'in Daily Telegraph'daki "Gazi Türkiyesi" başlıklı makalesi; "Türkler memlektlerinde misafir idiler"

1930 yılında Atatürk Türkiyesi'nde dünyayı hayran bırakan devrimler olurken The Daily Telegraph'da İngiliz kadın yazar Rosita Forbes'in *"Turkey Under The Ghazi- Gazi'nin Türkiyesi"* başlıklı bir makalesi yayınlandı.



Foto- Türkiye'de kadınlara seçme ve seçilme hakkı verildikten seneler sonrasında birçok Batı ülkesinde olduğu gibi, Kanada'da da bu hak kadınlara tanınacaktı.

Yazar şöyle diyordu; *"..Türkler memleketlerinde misafir idiler. Türkiye'de sanayi ve para yabancıların elinde idi..Avrupalılar, Avrupa'nın hasta adamını daha fazla sağmak, ondan daha fazla para koparmak için çalışırlardı. Bunların Türkiye'ye sattıkları tüfekler işlemez, makineler çalışmaz, Ordu namına sipariş edilen ayakkabıların topukları mukavvadan yapılırdı. Eski Türkiye çürük ve köhne bir devletti. Bu vâsi İmparatorluk, Türk milleti için bir kuvvet kaynağı değil, bir zayıflık kaynağı idi. Kapitülasyonlar, hükümeti yabancılara karşı bu kuvvetten mahrum bırakmıştı.*

Hükümet sesini çıkartacak olursa, Avrupadan gönderilen bir harp gemisi ona İstanbul'un Avrupa'ya itaat mecburiyetinde olduğunu ihtar ederdi. Onun için yeni Türkiye yarattığı Ordu ile memleketi kurtardı ve bütün Avrupa'ya meydana okudu. Tarihte ilk defa bütünlük içinde olan bir Türk devleti yaratıldı."

Gemi Kurtarma ve Kılavuzlık işleri
yabancı firmaların elindeydi ve feryat ediliyordu!



Tahlisiye işleri

Ecnebi kumpanyalarına verdiğimiz paralar cebimizde kalamaz mı ?

Alâkadarlar ileri sürülen fikre gülüyorlar

Limanımızda çalışan ecnebi tahlisiye gemilerinden biri

Foto- 6 Nisan 1930 tarihli Vakit Gazetesi'nde yabancı firmaların elinde olan Tahlisiye İşleri konusundaki haber.

1930 başlarında gemi kurtarma, yedekleme ve kılavuzluk hizmetleri henüz yabancı firmaların elindeydi. Milli Vapurcuların gündeme getirdiği bu husus da rahatsızlık yaratıyordu ve deniz ticaretinin en mühiş bir şubesi sayılan gemi kurtarma hizmetlerinin bizde henüz inkişaf etmemiş olmasına işaret edilerek her sene bu yüzden binlerce liramızın yabancı şirketlere ödendiği belirtiliyor, milli bir şirkete olan ihtiyaç olduğu yazılıyordu. Gazetelerde bu konuda zaman zaman haberler de yer almaktaydı. Bunlardan biri 25 Nisan 1930 tarihli Vakit Gazetesi'nde yayınlandı. Tahlisiye İdaresi Umum Müdürü Necmettin Bey yaptığı açıklamada "..Sularımızda bu vazifeyi Lozan Anlaşması'nın verdiği yetki ve şimdiye kadar bir Türk Tahlisye Kumpanyasının kurulamaması yüzünden (Senper Paratus), (La Nina), (Caesar), (Cleopatra) gibi yabancı kumpanya gemileri tarafından ifa edilmektedir.

Bunların sularımızdan çekilip gitmesini icap ettirecek milli bir tahlisiye kumpanyasının kurulmasını çok istesek de, işe bir uzman gözü ile bakılırsa bunun büyük bir sermaye işi olduğunu ve memleketimizde şimdilik yapamayacağını itiraf lazımdır" demiştir. Haberdeki ikinci başlık şöyledir; "Alâkadarlar ileri sürülen fikre gülüyorlar.."

Eğitimli denizci gençlere derin ihtiyaç vardı

Artık Türk bayraklı gemilerde sadece Türk güverte ve makine zabiti görev alabilecekti. Ancak eğitimli zabit boşluğunu gidermek için donanımlı bir Deniz Ticaret Mektebi'ne derin ihtiyaç vardı. Türk Vapurcular Birliği İktisat Vekaleti yetkililerileriyle de görüşerek Ticaret Bahriye Mektebi'nin yetılı olması halinde öğrenci ilgisinin artacağını

ileri sürmüştü. İktisat Vekaleti yetkilileri ayrıca çalışmalar yaptılar ve yokluklar içindeki yeni Türkiye'de deniz ticareti için eğitimli insan kaynağını yaratacak Ortaköy'deki Ticareti Bahriye Mektebi'nin yatılı olması kararı verildi. Çırağan Sarayı'nın müştemalatı gibi olan bir binanın da zabit namzetleri için yatakhane haline getirilmesi önerilmişti. Okulda İngilizce öğrenimi ön plana alınacak ve denizcilik eğitimine önem verilecekti. Bu amaçla bütçe temini halinde, Avrupa'dan uzman öğretmenler getirtilmesi sağlanacaktı.



3 — VAKIT 4 Mayıs 1930 —

İstikbal Haliçtedir?

Galata köprüsünü kaldırmak ve Halici liman sahasına eklemek kat'iyyen lâzımdır

Hazırlanan raporda neler yazılı?

Foto- İstanbul'da liman yoktu ve İstikbal Haliç'tedir"
görüşüyle bir rapor hazırlanmıştı.
Kaynak: 4 Mayıs 1930 Vakit Gazetesi.

Haliç'i İstanbul limanı yapmak istiyorlar

Genç Türkiye şimdi liman sorunuyla da karşı karışıya kalmıştı. İstanbul'da liman yoktu ve "Galata Köprüsü kaldırılsın, Haliç liman sahasına eklensin" diye İstanbul Ticaret Odası Liman Komisyonu bir rapor dahi hazırlanmıştı! Bu rapor İktisat Vekaleti'ne gönderilecekti. İki kısımdan ibaret olan raporun birinci kısmı İstanbul'un ticarî ve sanayi önemi ve liman noktasından incelemeye ve değerlendirmeye aitti. İkinci kısım de köprüler konusuna ayrılmıştı.

Birinci kısımda İstanbul'un ölmüş bir şehir olmadığı belirtilmekte, İstanbul'dan geçen büyük ticari yollardan,transit vaziyetinden, harpten önceki ticaretten, çağdaş bir limamasının zararlarından

ayrıntılı olarak bahsedilmekte ve uygun liman sahası olarak Haliç gösterilmekteydi. Rapora göre; Haliç'in liman sahasına eklenmesinden sonra İstanbul Limanı için yeni bir plan yapmak mümkün olacaktır.

"Haliç'te Serbest Bölge Tesisi" konusunda Liman Komisyonu şu görüşü ileri sürmekteydi; "Ayrı bir uzmanlık sahası olan ve uzun boylu incelemeye muhtaç olan bu konuyu incelerken, Serbest Bölgenin Azapkapı'dan itibaren Hasköy ve hatta Silahtarağa'ya kadar devam eden kıyılarda tesisi önemli sayılmalıdır.

Tophane Meydanı, Sevkiyat Binası, Fındıklı Sarayı ve Sanayi-i Nefise Mektebi, eski Hazine-i Hassa arazisi gibi sahanın mühim kısmını işgal eden bu yerler için istimlake lûzum kalmayacaktır. Diğer şahıslara ait araziye gelince, bunlar da üzerlerinde büyük binalar yapılmamış olan ucuz yerlerden ibarettir. Rıhtım inşası ise, kolay olan bu kısım, yabancı limanlar ile iş görev vapurlar için modern bir liman parçası haline konulabilir. Sirkeci Araba İskelesi'nden Sarayburnu'na kadar olan kısmın da liman sahasına katılması ile ve mevcut Galata ve İstanbul rıhtımları ile üzerlerindeki tesisatın onarımları yeni planda ele alınmalıdır.

Kömür ve mazot depolarına gelince, Boğazlardan transit gelip geçen gemiler için serbestçe yanaşıp kömür ve mazot alacakları bir kömür istasyonunun Boğaziçi'nde uygun bir mahalde tesisi düşünülmek şartı ile limanın ve şehrin ihtiyacına mahsus olan depoların Haliç'te yapılması pek büyük olasılıkla mümkündür. Haliç'in liman sahasına eklenmesi ve muntazam bir liman projesi ve iş programı dahilinde İstanbul Limanının müstesna coğrafi bir uluslar arası ticaret limanı haline koymak imkanı meydana gelecektir.."

Gümrük için Avrupa'dan getirtilen kaçakcı takip motorları, aslında gezi motorları idi.



3 — VAKIT 6 Mayıs 1930 —

Gümrük motörleri

Müdüriyeti umumiye şayiaları tekzip ediyor

Hiç bir yerlerinde bozukluk olmıyan motörler bugünlerde açık denizlere gönderileceklerdir

Gümrük motörlerinden ikisi

Foto- 6 Mayıs 1930 tarihli Vakit Gazetesi'nde yayınlanan Gümrük motorları hakkındaki haber.

Gemi inşaatı sanayii yok gibiydi! Gümrükler için gerekli olan ahşap ve benzinli motorların yurtdışından satın alınması lazımdı. Rüsumat Genel Müdürü İhsan Rifat Bey ile iki fen müfettişi, Paris, Londra ve Berlin'de hayli bir süre tetkiklerde bulunmuşlar ve Almanya'dan satın aldıkları motorlar İstanbul'a getirilmişti. Fakat saatte 57 liralık benzin yakan bu motorları çalıştıracak teknik eleman yoktu! Aslında bu motorlar Amerika'da ve Avrupa'da rağbet gören gezi tekneleriydiler. Kısa zamanda bir söylentidir yayılmaya başlanmıştı..Deniliyordu ki "Hususi tertibata sahip olan bu motorlardan Türkiye'de anlayacak makinist çok az olduğundan bozulduğunda mutlaka satın alındıkları Almanya'daki fabrikaya gönderilmeleri gerekecektir. Ayrıca beheri 50,000 liraya satın alınmış olan bu motorların makineleri çok yüksek gürültü yaptıklarından kaçakcı takibi için uygun değildir.."

Mahvolmuş bir imparatorluktan sonra doğan genç Türkiye Cumhuriyeti böylesine yokluklarla mücadele ederek yükselecekti.

İmtiyazlar devrinin son dönem deniz ticaretinden bazı örnekler

XX. Yüzyıl sonu diyeceğimiz yıllarda Türk Deniz Ticareti'nde birlik kavramında örgütlenme de haliyle beklenmemelidir. Bu devrin tamamiyle yabancı hükümranlığındaki deniz ticaretini tanımlamak adına bazı örnekler verilebilir; İstanbul'lu **Tomazis Ralli**, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e diye süreçlendirdiğim gemi yedeklemesi, gemi kurtarma armatörlüğü konularında Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyıl yarı dönemindeki armatörlerdendi. Toumazis Falli örneği aynı zamanda Osmanlı Devleti sınırları

içindeki Rum reayası (Yunanlı) olanların armatörlüğü vazgeçilmez meslek olarak benimsediklerini, buna karşın römorkör işletmeciliğine daha uzak kaldıklarını göstermektedir.

Bir diğer isim **Abbas Paşa** 'dır ve sahibi olduğu "Sahir" adı verilen vapur; 1879 yılında İskoçya, Dundee, Gourlay Brothers & Shipyards Co.'da demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu /yük gemisi "Lapwing" 6 Mart 1879'da kızağa konuldu ve ayni sene inşaatı tamamlandı. 1910'da İstanbul'da kurulu Abbas Paşa'nın büyük hissedar olarak yeraldığı Adalar Kumpanyası'na satıldı ve "Sahir" adı verildi. 1914'de İstanbul'da kurulu Hilal Vapurculuk şirketi satın aldı ve "Antalya" adı verildi. 27 Nisan 1915 tarihinde Zonguldak'tan İstanbul'a kömür yüklü olarak seyrederken Sakarya Nehri ağzına yakın bir mevkide karaya sürüklenerek parçalandı.

Osmanlı Rum reayasından **D. Demetriades** 'in firması Galata'da Gümrük Sokağı No. 22-35'de idi. Sahibi olduğu 6 gemi Yunan bayraklıydılar. Çanakkale'den **Alexander Leitch** 'in sahibi olduğu sac gövdeli balıkçı gemisi "General Gordon" idi. Alexander Leitch I. Dünya Harbi son yıllarında Çanakkale'de gemi trafik denetimi genel müdürü gibi bir görevde bulunuyordu.

İzmirli Rum reaya P. Pantaleon'un (**Demostone Pantaleon**) sahibi olduğu Navigation Oriantale şirketi 9 gemilik bir filoya sahipti. **Etienne Caraman, Limoncuzâde Hasan Efendi, Baliozian Mathios Efendi, Luca Esseyan, Stephan Spartali, Hacı Isaac Diamandoğlu, George Eliades** tarafından 50,000 Osmanlı lirası sermaye ile kurulmuş olan Hamidiye Şirketi 12 vapura sahip bulunuyordu. **Debreli Mahmud Fuad ve Şurekası** 'na ait Şamil vapuru - (Önceki isimleri - Şahin, Ankara, Zambak, Olga, Lady Mostyn) 1881'de John Readhead Co., South Shileds, Lawe Yards inşa idi. 25 Mart 1917'de İstanbul'dan Zonguldak'a cephane ve benzin yüklü olarak sefer yaparken Ağva önlerinde mayına çarptı ve kurtulmak için kıyıya bindirdi. 28 Mart 1917'de kurtarıldı. Kasım 1920'den Mart 1921'de kadar Milli Mücadele Kuvvetleri emrinde "Şamil" adıyla hizmette kullanıldı. 25 Ekim 1923'de Amasra'da karaya gitti ve battı. İzmirli Levanten **Elzear Guiffray** ve "Manon" vapuru Fransız asıllı Levanten olan Guiffrey Guiffray ailesinden Elzear Guiffray'in sahibi olduğu "Manon" 1870 inşa 1158 grt., 720 nrt. yolcu / yük gemisi'nin ilk adı "Brunswick" idi.

İşyeri Galata, Ali Ekber Han olan **M.Gümüşciyan**'ın sahibi olduğu gemilerden 1886 J.L. Thompson & Sons, sunderland inşa buharlı, pervaneli sac gövdeli yolcu / yük gemisi "Ararat"ın inşa adı

“Moyune” idi. 1922’de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi’ne devrinden sonra “Mahmud Şevket Paşa” adını aldı. M.Gümüşciyan 1910’da “Ararat”ı Trabzon limanına tescil etmiştir. Bu gemi Şubat 1935’de İstanbul Haliç’te sökülmüştür. M.Gümüşciyan’a ait ikinci vapur 1890 Nisan W.Dopford & Sons, Sunderland inşa 3935 grt., 2507 nrt. yük / yolcu vapuru “Constantin” Varna limanı kayıtlıydı.

Galata, Kara Mustafa Sokak, No.73’de kayıtlı **St.Pandermaly ve Compagnie de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage** ’ın sahibi olduğu 9 römorkör, 1921-22 LR arşivinde “Chios”, “Colibri”, “Efi”, “Eole”, “Etourneau”, “France”, Lutece”, “Moineau” ve “Seine” isimli yedekleme ve kurtarma römorkörlerinin sahibi 10, Rue de Mogador, Paris’te olan Compagnie de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage idi. Bu şirketin römorkörleri İstanbul’da olduğundan yönetim yeri; Galata, Kara Mustafa Sokak, No.73 idi. Galata’da Ömer Abed Han’da **Michalos, Michael Nicolas Michael Nicolas, Michalos**, şirketi Galata’da Ömer Abed Han’da olan bir Osmanlı reayası armatör idi. Sahibi olduğu 1865 inşa 1002 grt. yolcu / yük vapuru “Antonios” Yunan bayraklıydı. **Lascarides, Société Anonyme Maritime** Galata, Kemankeş Karamustafa Paşa Mh. Halil Paşa Sokak’taki Manukyan Han’da idi.

Galata’da **J. Arvantidis Fils ortağı G. Contogouris** Osmanlı reayası İstanbul’lu bir müteşebbis ve armatör olan J.Arvanitidis’den sonra kızları adına devam G. Contogouris de İstanbul, Galata’da Arvanitidi Han’da “Elena” isimli vapurun armatörlüğünü yapıyordu. Galata, Manukyan Han’da La Miniere Société Anonyme Ottomanne de Mines Fransız kökenli olan bu şirketin resmi adı “Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou - Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi” idi. Lloyd’s Register of Shipping kayıtları, bu şirketin “Tris Jerarchai” isimli 1881 inşa 1086 grt. bir yük vapurunun armatörü olduğunu göstermektedir.

LR 1921-22 kayıtlarında **Mustafa İsmail** adı 1896 inşa 153 grt. olan bir vapurla geçmektedir. Vapurun adı “Seyr-i Bahrî” idi. Galata / Tophane Gümrük Sokak’taki **E.Yannaghas** 1892 yapısı 785 grt. olan “Symeon” isimli bir yolcu / yük vapuru saihibi idi. Bu vapur da Pire limanına tescilli idi. **Hacı Paşazâdeler ve Kefelizâde Abbbas Remzi Bey** 25 Mayıs 1880 tarihinde Compagnie Générale Transatlantique, St. Nazaire (CGT, Cie. Générale d´Armements Maritimes- French Line) adına, İskoçya - Greenock, Scott Shipbuilding & Engineering Co. (John & Robert Scott) tersanesi Cartsdyke East kızaklarında inşa edilen “Dragut” isimli 522 grt., 318 nrt. yolcu ve yük gemisinin son

sahipleri olmuşlardır. 1923'de İstanbul'dan Hacı Paşazâdeler ve Kefelizâde Abbbas Remzi Bey satın aldıkları diğer gemi Elpniki idi ve "Hilal" adı verildi. 15 Mart 1931 günü Zonguldak'dan kömür yüklü olarak İstanbul'a seyrederken Kefken Burnu önlerinde karaya düşerek parçalandı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılından Cumhuriyet'e kadar rakipsiz derecede en büyük gemi yedekleme, gemi kurtarma şirketi Malta asıllı İngiliz armatör / müteşebbis **Alfred Charles Grech, William Grech** idi. Bu şirketin bağlama limanı Çanakkale ve Gelibolu idi. Zamanla İstanbul limanında da gemi yedeklemesi yaptılar. Osmanlı devletinde hakim olan devlet gemi işletmeciliğinin nedenlerinin başındaki engelin artık çok alıştığımız şekilde birinci temel nedenini yabancılara tanınmış olan imtiyazların koskoca bir imparatorluğun çöküşünde en önemli bir neden olduğunu biliyoruz. Ayrıca katı devletçilik anlayışının Meşrutiyet İhtilali felsefesine rağmen hükmünü sürdürdüğünü de görmekteyiz. Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrinde İdare-i Mahsusa'ya ait 101 gemi mevcuttu. Sayısal olarak çok büyük görünen bu filodaki gemilerden; Ali Saib Paşa, Aslan, Bezm-i âlem, Garb, Halep, Hasan Paşa,İzmir, Kâmil Paşa, Kaplan, Medine, Mekke, Nimet-i Hüda, Sakarya, Taif, Tunç isimli gemiler Kızıldeniz, Basra körfezi, Trieste, Bingazi Trablusgarp iskeleleri aradında yolcu/yük taşımacılığı yapmaktaydılar. Ancak bu hatlarda da bir taraftan yabancılara verilmiş ticaret ayrıcalıkları, diğer taraftan gelişen gemi inşa tekniklerinin yarattığı yeni gemilere sahip olamayış ve gemi adamı eğitimindeki zayıflık sonucu, bu hatların hemen tamamı yabancı bayraklı gemi şirketlerinin hakimiyetine yenik düştü. Gemilerin büyük çoğunluğu bakımsızlıktan, tamamiyle çalışma ömrünü tamamlamış olmalarından dolayı, önce Sirkeci ile Sarayburnu sahili boyunca Yalı Köşkü'nden itibaren "Hurda gemiler bağlama alanı" haline dönüşen sahile bağlandılar. Bu sahilde yer kalmayınca, bukez Haliç'te Hasköy'den başlayarak hizmet dışı kalmış gemiler kıçtan kara bağlanmaya başlandı. Haliç'te de yer kalmayınca Paşabahçe Koyu'nda demirletilerek kaderlerine terk edildiler. Bu gemilerin birkısmı bulundukları yerde battılar. Bazıları sığ suda iseler dibe oturmuş halde kaldı.

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında o yüzyıl Avrupasının Okyonus aşırı seferlerde çalışan ve herbiri özel sektör armatörlük firmalarından hayli sayıda çok önemli posta vapurlarını satın almıştır. Fakat bu gemilerin çoğu askerî amaçlı nakliye gemisi

olarak kullanılmış ve bazıları silahlandırılmıştır. Ayrıca isimlerinde "Ticaret" kelimesi olan; "Vasıta-i Ticaret", "Medar-ı Ticaret", "Eser-i Ticaret", "Vesile-i Ticaret", "Peyk - i Ticaret" gibi gemilerin son derece zayıf kalmış özel sektöre ait ticaret bahriyesiyle hiçbir ilgisi de yoktur. Bu gemilerden çoğu Fevaid-i Osmaniye adına satın alınmış ve Donanmada "Silahlı vapur" olarak görev almışlardır.

Cumhuriyet öncesinde Türk armatörünün birlik kavramında örgütlenmesini beklemek bir hayaldir. Bu nedenledir ki armatörlük çoğunluk hep Osmanlı reayası (Tebaası) olanlara ait kalmıştır. Bunlardan bazılarını örnekleme açısından özet olarak esere kaydettim; **Pandeli Kardeşler**, Yunan Deniz Ticaret Tarihi kayıtlarında "Yunanlı armatör" olarak kayıtlıdır ki, bu kayıt bir yönüyle doğrudur. Zira Osmanlı tebaası İstanbul'lu bir Rum olmasına karşılık, Pandeli ailesinin vapurları da Kapitülasyonlar sayesinde Yunan bayraklı olarak kabotaj hatlarında yolcu ve yük seferleri yapabiliyorlardı. İstanbul'lu Pandeli ailesinin Zannis, Dimitrios ve Vasilios isimli üç erkek çocuğu vardı. Kurdukları armatörlük şirketi "Pandeli Brothers" dır.

Basılı olan bilgilerde; Pandeli Brothers'a ait; 4600 dwt.'luk "Aikaterini", 3700 dwt.'luk "Pandelis", 2000 dwt.'luk "Dafni", 1300 dwt'luk "Taxiarchis" ve 1600 dwt.'luk "Ariadni", 1400 dwt.'luk "Eleonora", 900 dwt.'luk "Afendoula" vapurlarının isimleri yer almaktadır. Pandeli ailesi I.Dünya Harbi sonunda İstanbul'dan ayrılmıştır. Başlangıçta Türk bayraklı buharlı yolcu/yük gemilerinden oluşan bir filoya da sahiptiler. Sonradan hepsi Yunan bayrağına geçmiştir. **Artin Karamanyan ve Yasef Artinoğlu** da George Zarifi ile ayni zamanda Kdz. Ereğlisi'nde kömür ocakları işletmekteydi. Kömür ocakları sahibi olarak sadece kömür çıkartmakla kalmayan Artin, Aram ve Hrant Karamanyan kardeşler, kendileri gibi kömür ocakları sahibi olan Yasef Şahinoğlu ile kurdukları Karamanyan, Şahinoğlu ve Ortakları Şti. vasıtasıyla kömür taşımaya yönelik şilepler satın almışlardır. **Arvantidi J. & Fils J. (Yorgi) Arvantidi,** Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı muteber tüccar armatörlerdendi. Çoğunluk İstanbul Rum armatörlerin Banker ve Armatör Georgios Zarifis gibi sahibi olduğu vapurların hepsi Yunan bayraklıydı.Yorgi Efendi - Kırlangıç Vapur Şirketi İdarehanesi Galata'da idi. Sahibi ve Müdürü: Yorgi Efendi, Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine kırmızı kırlangıç resminden oluşuyordu. Mevcud Vapuru: 22 grt. olan"Kırlangıç" vapuru idi. **Giogio Spiteri, Andrea**

Spiteri ve Carlotta Spiteri XIX. Yüzyıl ortalarında Malta'dan İstanbul'a göçetmiş Spiteri ailesindendiler. Aile Malta Zebbug'ludur. Hristo Fenerciyan ile sahibi oldukları vapurun adı kayıtlarda "Leinster" ise de, yandan çarklı ahşap gövdeli bir römorkör idi. "Celeo", "Euterpe" ve "Thalia P." Vapurlarının armatörü olarak görülen **Henry O. Paterson**, XIX. Yüzyıl başlarında İskoçya'nın Leith bölgesinden Osmanlı topraklarına göç ederek İzmir'e yerleşmiş Paterson ailesindendi. İstanbul Kuzguncuk ahalisinden **Hırand Geromyan** 1924 yılında satın aldığı 1890 inşa 777 gt.'lik genelyük gemisine *"Gazi"* adını verdi. Bu gemisini 1934'de Hayik Keleşyan'a satmıştır. Sahibi olduğu diğer gemisi 1925 yılında satın aldığı 1903 inşa 200 gt.'lik ve ilk adı "Agenoria" olan yük gemisiydi. Bu gemiye *"Şükran"* adını vermiştir. Bu gemiyi iki yıl sonra satmıştır. Hırand Geromyan 1934 yılında faaliyetini tatil etmiştir. **Mihran Nakkaşyan** 1850 yılında Kayseri'de Karabet Nakkaşyan'ın oğlu olarak dünyaya geldi ve çok küçük yaşta hayatını kazanmak üzere ailesinin yönlendirmesiyle İstanbul'da yaşamaya başladı. 1868'de Sultanahmet, Mekteb-i Sanayi'ye girerek Matbaacılık, Mürettiblik ve Yaldızcılık öğrenimi aldı. 27 yaşında büyük Beyoğlu yangını sırasında yanarak yok olan ünlü Naum Tiyatrosu'nun arazisi üzerine 1876'da inşa edilen ve o günlerde Cite de Pera ya da Hristaki Pasajı diye anılan, günümüzün Çiçek Pasajı'nda Rum Papadopulo Efendi'nin mücellithanesinde basılan "Sabah" gazetesinde 1877'de önce dizgici, sonra da İdare Müdürü olarak çalışmaya başladı. Gazetecilik ve tüccarlık uğraşları yanında armatörlüğe yöneldi. Satın aldığı gemilere "Sabah", "Kayseri" ve "Konya" adlarını vermiştir. Mihran Nakkaşyan Efendi, Sultan II. Abdülhamit tarafından "Ulâ" rütbesi ile de taltif edildi. İstanbul'da edinmiş olduğu çok sayıda mülkü, deniz ticareti yapmak üzere sahibi olduğu "Sabah", "Kayseri" ve "Konya" isimli vapurlarını sattı ve "Sabah" gazetesini de Dinç Bilgin'in dedesine satarak gazete sahipliğinden çekildi. Bu arada Suadiye sahilindeki yalısını da sattı ve Nice şehrine yerleşen Mihran Nakkaşyan Efendi, 1944 yılında 94 yaşında Nice'de vefat etti.

J. Scouryalos ailesinin kökleri İmralı Adası Pandelemenias köyü olarak kayıtlıdır. Balıkçılık, kadınlar ipek böceği işleri ile meşgul idiler. İstanbul'a göçlerine tasih bilinmemektedir. Evleri Fener Ortodoks Rum Patrikhanesi Yokuşu'nda idi. I.Dünya Harbi yıllarında Yunanistan'a göç etmiştir. Sahibi olduğu gemi, "Osprey" açık deniz balıkçı teknesi idi. **Rama P. D'Erasmo** son adı Bandırma ve

önceki isimleri - Trocadero, Kymi, Panderma olan 1878 yılında genel yük gemisi armatörü idi. 1923'de Türkiye Seyr-i Sefin İdaresi'ne devredildi. 1925'de Balat'ta Gemi Sökümcüsü Hüseyin İlhami (Söker) Bey'in şantiyesinde söküldü! **Joseph Aspinall** 1854 inşa "Pera" adını verdiği salapurya / yedekleme gemisi armatörü idi. Bandırma adını verilen 1879 inşa bir diğer yük / yolcu gemisinin önceki ismi- Fire Queen idi. Mart 1907'da İstanbul'da Hacı Ahmet ve Hacı İsmail satın aldı ve "Bandırma" adı verildi. Ocak 1911'de İstanbul'da kurulu Navigation a Vapeur Erdekli Rasim adına Erdekli Rasim Bey satın aldı. I. Dünya Harbi nedeniyle nakliye gemisi olarak askeri birlik ve cephane yüklü olarak İstanbul'dan Çanakkale'ye intikal etmek üzere Silivri'nin 10 mil açıklarında İngiliz denizaltısı E-11 tarafından 28 Mayıs 1915 günü torpido isabetiyle batırıldı. Gemideki asker ve gemi mürettebatı dahil 250 kişi can verdi. İzmir'li **Hacı Davud Farkouh** tarafından 1894 yılında İzmir- Mersin posta vapurculuğu amacılığıyla kurulan firket, 1910'da bağlama limanı İzmir olmasına rağmen adını "Achipelago - American S.S.Co." olarak değiştirmiş ve ABD bayrağına tescil etmiştir. Bu değişimdeki amaç gemilerin ABD bayrağı sayesinde sorunlardan uzak tutulmasıydı. Sahip olunan gemilerin zabitanı tamamiyle adalı Yunanlıydı, gemiciler ise Türklerden oluşuyordu. Hacı Davut Farkuni devrine göre 14 gemiden oluşan çok ciddi bir filoya sahipti. Gemiler; *"Virginia","Washington", "Montana", "Georgios", " New York", " Elli", " New Jersey", "Texas", "Oregon", "Konstantinos", " Olga", "Florida" , " Indiana"* ve *"Maine"* gibi çoğunluğu ABD ağırlıklı kent isimlerinden oluşuyordu. Balkan Harbi sonrasında Karadeniz iskeleleri bağlantılı olduğu kadar Yunanistan'a da posta seferleri düzenlenmiştir. ABD bayrağına geçmiş olmak beklenen korumayı getirmediğinden gemiler I.Dünya Harbi sonuna kadar İzmir ve İstanbul'da bağlı kalmış ve 1918'de Fransızlar tarafından elkonulmuştur. Şirket ayni sene sonunda kendini feshetmiştir. **A. Cambi** hakkında sadece sahibi olduğu "Rifat" isimli gemiyle bağlantılı bir haber bulunmakta**. M. J. Stamadiades** - Adalı olup, Stamadiades ailesi İstanbu'a yerleşmişti. M.J. Stamadiades İstanbul limanında römorkör işletmeciliği yapmaktaydı. 1888-1891 yıllarında iki gemisi olan İstanbul'lu **Chr. Michel** hakkında ayrıntılı arşiv kaydı bulunamamıştır. Eyvatoğlu Biraderler'le dostlukları vardı. **Nahum Esseyan & Co.** şirketi Essayen Grubu'nda yeralan üç şirketten biriydi ve Osmanlı devlet karasularında kabotaj kuralı geçerli olmadığından Türk limanları arasında da seferler

yapmaktaydılar. Şirketin sahip olduğu gemiler; *"John Beaumont", "Granville", "Ayrshire"* ve *"Dikili"* idi. Dikili 1900'de Hamidiye Şirketi'ne satıldı. Diğer gemiler başka bayraklarda çalıştırıldılar. Esseyan Group'un ikinci şirketi *"Ohannes M. Esseyan"* asıl armatörlük şirketiydi ve gemiler bu şirket üzerine kayıtlıydılar. Üçüncü şirket *"Esseyan Şirketi"* ydi. 1895'de sahip oldukları gemiler Osmanlı İdarei Mahsusa devlet idaresine devredilmiştir. Aslen Amasyalı olan **Maruke İpranosyan**, kardeşi Yeprem ile birlikte manifatura ticareti yapmaktaydı ve kendi adlarını taşıyan İpranosyan Biraderler Ticarethanesi'nin kurucularındandı. İlk faaliyetlerine Amasya'da başlayan İpranosyan Biraderler burada kumaş fabrikaları kurmuş, daha sonraları ise, İstanbul'a yerleşerek ticari faaliyetlerini ilerletmişlerdir. Amasya, Samsun, Karahisar-ı Sahib (Afyon), Merzifon, Sivas, Yozgat, Konya ve Kayseri gibi pek çok merkezde şube açmayı başararak Anadolu'da yaygın bir mağazalar zinciri oluşturan aile, yurt içinde girişilen bu ticari eylemlerin yanı sıra, sahip oldukları nakliye gemileri aracılığıyla uluslararası ticaretle de ilgilenmiştir. Belgelere göre, ihtida ettikten sonra "İpranoszâde Ahmed Sırrı" adını almıştır.

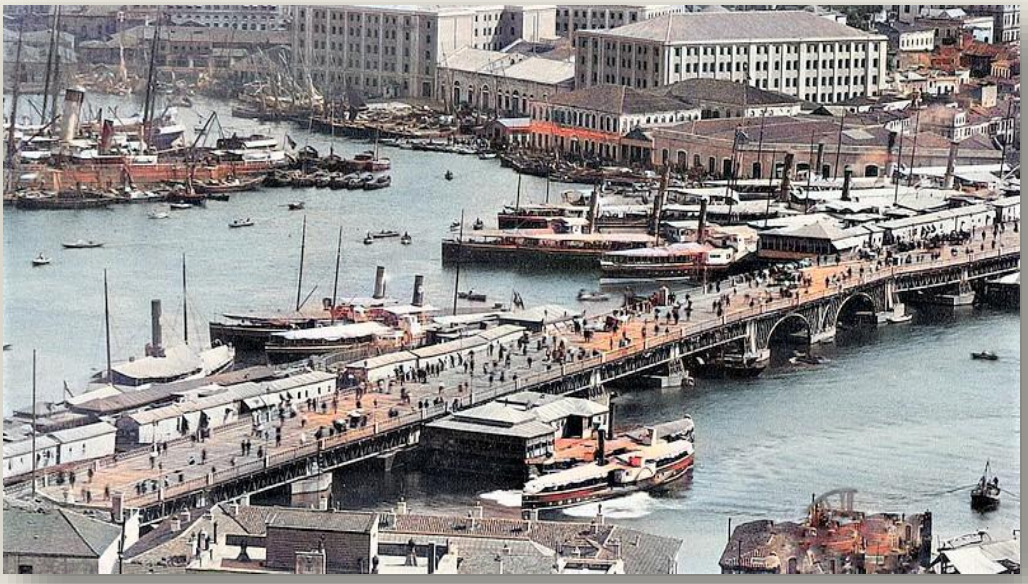


Foto-Yabancılara tanımış imtiyazlar / ayrıcalıklar nedeniyle Türk armatörler çok kısıtlı imkanlarla varlıklarını sürdürebilmekteydiler. Yıl: 1920, Şamandıralara bağlamış yabancı bayraklı vapurlar.

Türklerin zamanla çok kısıtlı imkanlarla armatörlüğe yöneldikleri görülür; **Hilal Osmanlı Anonim Şirketi** İdarehanesi, İstanbul Rıhtım

Hanı'nda idi. Yönetim Kurulu Başkanı: Davâ Vekili: Behrâm Efendi, Güverte Enspektörü: Şevket Bey, Makine Enspektörü: Kadri Efendi, Müdürü : Girit'li Nâfi Bey idi. Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Kırmızı Zemîn üzerine beyaz Hilal. Mevcut Vapurları: 935 grt. Hilal, 602 grt. Güzel Girit, 319 grt. Millet. idi. **Hüseyin Celal Efendi ve Şurekâsı** - **Trabzon Necât Vapur Koll. Şirketi** Merkez İdarehanesi Bahçekapısı Han'da idi. Şirketin Sahibi: Hüseyin Celâl Efendi ve Şurekâsı. Müdür-i Umûmî (Genel Müdür): Hâfız Said Efendizâde Esad Bey, Şirketin Mevcut Vapurları: 943 grt. Necat idi. **Mânizâde ve Şurekası İdarehanesi** Galata'da idi. Mevcud vapuru: 63 grt. olan "Vatan" idi. Mudanya Vapur Koll. Şirketi İdarehanesi Galata'da idi. Mevcûd Vapuru: 216 grt. olan "Başlangıç" idi. **Mustafa ve Hacı Ali Bey** Beykoz Vapur Şirketi İdarehanesi Galata Kara Mustafa Paşa Sokağı'ndaydı. Sâhibi ve Müdürleri: Mustafa ve Hacı Ali Beylerdi. Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine yatay iki kırmızı hattan oluşuyordu. Şirketin Mevcut Vapurları: 870 grt. Beykoz, 240 grt. Hanefiyye idi. **Remzi Bey** 85 grt. olan "Paşabahçe" vapuru armatörü idi. **Sami Sezar Efendi - Selânik Osmanlı Anonim Şirket-i Bahriyesi** İdarehanesi, Galata Kara Mustafa Paşa Sokağı'ndaydı. Meclis İdare Reisi (Yönetim Kurulu Başkanı): Sami Sezar Efendi, Müdür-i Umûmî (Genel Müdür): Setrak Efendi, Şirketin vapurlarının bacasındaki işareti (Alâmet-i Fârikası): Beyaz zemin üzerine iki kırmızı Hilal arasında kırmızı çapadan oluşuyordu. Şirketin Mevcut Vapurları: 26 grt. olan Kendire, 181 grt. olan Tevfikiyye, 344 grt. olan Hikmet-i Hayır, Takriben 50/60 grt. olan Seyyâre, Katrin idi. **Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekâsı** - Terakkî Vapur Şirketi Merkez İdarehanesi Galata Rıhtım Caddesi Liman İdaresi yanındaki özel binada idi. Sahibi ve Müdürü: Trabzonlu Hüseyin Bey ve Şurekası idi. Mevcud Vapuru: 190 grt. olan "Terakki" vapuru idi. **Uzun Yakup Oğlu Hasan Mahdumları İbrahim ve Abbas** "Zafer-i Millî" vapuru sahibi olarak görülen Hasan Mahdumları (Oğulları) İbrahim ve Abbas'ın yazıhaneleri İstanbul Sirkeci Yeni Han No.14'de idi. Aile kökleri Of, Sürmene'dir. Babaları Hasan, "Uzun Yakup" olarak tanınmıştır. Rize'li Güvelizâde Şükrü, Mânizâde İbrahim Ethem, Vasıf Margun Mürşid Mahdumu Galip Yamal, Mânizâde İbrahim Ethem, Rizeli Güvelizâde Şükrü ortak olduğu "Lazistan", 1874 yılında inşa yük/ yolcu vapuru idi. 27 Ocak 1912 günü variller içinde gazyağı yüklü olarak Batum'a seyrederken "Aoscheron" ile çarpışma sonucu battı. **Mustafa, Ahmet ve Vehbi**

Aldıkaçtı kardeşler 1930 yılında Lütfü Yelkenciye ait Yelkencizade ve Şürekası şirketiyle 1896 yapısı bir şilebe ortak oldular ve gemiye *"Anadolu"* adı verildi. 1933 yılında Lütfü Yelkenci şirketiyle birlikte ortaklıktan çekildi ve *"Anadolu"* vapuru sadece Aldıkaçtı grubuna kaldı. Bu gemi, Aldıkaçtı firmasının armatörlük faaliyetini tatil etmesi nedeniyle 1935'de hurdaya çıkartıldı ve Haliç'te söküldü. Ancak Vehbi Aldıkaçtı armatörlük dışındaki deniz ticareti bağlantılı faaliyetini sürdürdü. 1948'de yeniden armatörlüğe dönüş yaptı ve *"İleri"* adını verdiği bir gemiyi satın aldı. 1970 yılına kadar devam eden şirket, son gemisini de satarak armatörlük sahnesinden çekildi. **Mustafa Nuri ve Şakir Bey'**in sahip olduğu "Asya" isimli vapur 1936'da İstanbul'dan Fatma Betul Andak, Esna Hanım ve Abdurrahman Bey adına tescil edildi. 1945 İstanbul'dan Triton Vapur Acentalığı satın aldı. 1946'da hizmet dışı kaldı. 1950'de söküldü. **Anadolu Ticaret Şirketi- Nafi Bey** 1924 yılında bir grup İstanbul'lu tüccar tarafından İstanbul ile Mersin arsında güçlü bir armatörlük hizmeti vermek amacıyla kuruldu. Mamafih satın aldıkları gemiler (Sürat ve Bozkurt) son derece yaşlı ve bakıma muhtaç haldeydiler. Bu nedenledir ki şirket 1926'da faaliyetini sona erdirdi. **Aziz İzet Paşa - Adalar Kumpanyası** Lloyd's kayıtlarında Adalar Kumpanyası'nın sahibi Şehzade Abbas Paşa görülmektedir. Ancak bir Osmanlı armatörlük şirketi olarak sahibi değil, en büyük hissedarı ve idare meclisi başkanıydı. Bu şirket 1910-1915 yıllarında faaliyet göstermiştir. Sahip olduğu gemiler; *"Heybeliada", "Sahir"* ve*"Kınalıada"* idi. **Hacı Hüseyinzâde Celâl Ve Ortakları** 1914 yılında sahip oldukları *"Necat"* isimli posta vapuru/genelyük gemisinin batırılmasıyla 1915'de faaliyetine son vermiştir. **Hacı Hüseyinoğlu Yakup ve Şükrü, Ali Mahdumu** ortaklığında Hacı Hüseyinoğlu Yakup uzun yıllar Tuna'da kılavuz kaptan olarak çalışmıştır. Emekli olduğunda aldığı bahşişler dahil biriktirdiği 14.000 lira civarında bir parayla Eylül 1933'de oğulları Şükrü ve Ali'nin ortaklığında Agios Spyridon isimli bir Yunan gemisini satın aldı. Gemiye *"Hacı Hüseyin"* adını vermiştir. Ayni sene torunu Yakup Uzuner ve oğlu Şükrü Uzuner'in gemiye*"Sürmene"* adını vermeleriyle "Şükrü ve Yakup Uzuner Ortaklığı" olmuş ve 1955 yılına kadar devam etmiştir. **Hasan Mahdumları ve İbrahim Abbas** - 1886 inşa "Yeni Bandırma" vapurunun armatörü Hasan Mahdumları ve İbrahim Abbas ortaklığı idi. **Hacızâde Mehmet Kazım** Lloyd's Register ve Alman araştırma kayıtlarında olduğu üzere, 1926-1927 yılında *"İstanbul"* isimli geminin armatörü olarak görülmektedir. **Hüseyin**

Nafi Efendi Lloyd's Register ve özel Alman araştırma kayıtlarında olduğu üzere, 1914-1915 yılında *"Edirne"* isimli geminin armatörü olarak görülmektedir. **Hamdi Selimoğlu** Kırzade Şevki ve Şürekası firmasında müdür olarak görev yapmıştır. 1934 yılında ayılarak Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri adıyla kendi armatörlük firmasını kurdu ve satın alarak *"Atilla"* adını verdiği 1907 inşa 1880 dwt'luk genelyük gemiyle kömür taşımacılığı yaptı. 1938'de "Aktan" adını vereceği ikinci gemisini satın aldı. Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri firması 1953'de faaliyetine son verdi. **Celatettin Paker ve Ortakları** - İlk kuşak armatörlerin nedenli birşekilde birbirlerinden gemi alımı ve satımı yaptıkları Celalettin Paker bölümünde de görülecektir. Nitekim Edremit, Hüseyniye ve Rüstemiye gemileri, isim değişiklerini birtarafa bırakırsak, Kerim Ağazade Mehmet, Reşat Avşaroğlu, Ayşe Mihriban Avşaroğlu, Celatettin Paker, İngiliz Hüseyin Rüstem, Hacı Davut Farkuni, Hantalzade Tayyar gibi armatörler arasında alınan satılan toplanda üç gemi olmuşlardır. **İngiliz Hüseyin Rüstem -** "İngiliz" lâkabıyla bilinen Hüseyin Rüstem Gelibolu'lu Hüseyin Efendi ailesinden gelmektedir. Rüstem ailesi aslen Girit'li olup, aileden Hamza Rüstem (1872 – 1971) ailesi İzmir'e yerleşmiştir. Gemi işletmeciliğine İstanbul'lu iki tüccarla başlamıştır. Babası Hüseyin Efendi, Gelibolu'da balık konserveceiliği yapmaktaydı. İlk satın aldıkları 1904 inşa gemiye *"Edremit"* adını vermişlerdir. Daha sonra Rum asıllı *Guetonos* işletmesinin *"Hüdavendigar"* isimli gemisine ortak oldular.

Hüseyniye bu hatta çalışan en yüksek süratlı ve konforlu posta vapuru idi. Bu gemi 1931 yılında Hantalzade Tayyar'a satılmıştır. Geminin satışından sonra diğer özel vapurculuk şirketleri gibi İngiliz Hüseyin Rüstem de gemisini devlet elinde toplanması kararı uyarınca devlete devretti ve gemi sonra da satıldı. Hüseyin Rüstem gemi işletmeciliğini terk ederek yol müteahhitliği yapmaya başladı. Fakat bir nedenle vurularak öldürüldü. **Girayzâde Hüsamettin -** Cumhuriyet'in ilanını müteakip soyadı kanunu ile soyadı Giray olarak değişen Girayzade Hüsamettin'in sahip olduğu gemi *"Geyve"* idi. Zamanla gemi yedekleme ve kurtarma işleri devlet tekeline alındığından Girayzâde Hüsamettin 1943 yılında gemiyi Haliç'te söküme satarak, bu sahadan çekildi.

Erdekli Rasim Bey - 1911-1915 yıllarında dört yıl gibi armatörlük hayatı olan Erdekli tüccarlardan idi. Erdek, Bandırma, İstanbul hattında posta vapurculuğu yapmak üzere üç gemi sahibi olmuş, fakat 1915'de bu sahadan çekilmiştir. **Hacızâde Mesud -** Trabzon

eşrafından olan Hacızade Mesud, 1923 yılında armatörlük girşimi yaparak 1137 gt.'lik "Bafra" isimli bir genelyük gemisini satın almıştır. Yine Trabzon eşrafından Cezvelizade Mehmed ile bir yatırımı daha büyütmeye karar vermişler ve 1528 grt'lik bir gemi daha satın almışlar ve bu gemiye *"Mesud"* adını vermişlerdir. Hacızâde Mesud ve ortağı Cezvelizâde Riza'nın armatörlük deneyimi bir yıl sürmüş ve 1924'de her iki gemiyi satarak, bu sahadan çekilmişlerdir. **Hacızâde Kemal -** Trabzon eşrafından Hacızâde Kemal 1932 yılında armatörlük girişimi yaparak "Kırzade" isimli bir genelyük gemisini satın almıştır. Ancak armatörlük deneyimi bir yıl sürecek ve Hacızade adını verdiği gemisi 19 Ocak 1933 günü Zonguldak'ta kömür yüklemesi yaparak devrilerek batacaktır. Sonradan yüzdürülmesi rağmen, tam kayıp sayıldığında hurdaya satılmış ve Hacızade Kemal Bey, armatörlük alanından çekilmiştir.

Bigalı Halil Bey - 30'lu yıllarda bazı mahalli tüccarın, posta vapurculuğu yapmak amacıyla gemi sahibi olmak istediği görülmektedir. Bu atılımcıların birkısmı, bir sene veya birkaç sene içersinde satın aldıkları gemiyi devretmek veya zarar üzerine armatörlük hevesinden vazgeçmek zorunda kalmışlardır. Yine bu teşebbüslerden bazılarında iflasları da beraberinde getiren örneklere rastlanılmaktadır. O yıllarda Türk bayraklı bir geminin yurtdışına satılması son derece zor ve akla bile gelmeyecek bir ticari olaydı. Böyle bir teşebbüse kalkışan veya yapacağını ileri süren şahıs, hayal peşinde biri olarak görülürdü.

Bigalı Halil Bey satın aldığı gemiyi yabancı bir ortakla yönetmek için, Yunanistan'a göçetmiş bir Rum tüccar ahbabının deneyimlerinden yararlanmıştır. Ancak bir yabancı ortağın Türk sularında gemi işletmesi mümkün olamayacağından aralarında gizli anlaşma olduğu anlaşılmaktadır. Bigalı Halil Bey 1934 yılında iflas etmiş ve konkordato ilan edilmişti. **Hasan Mahdumları -** İstiklal vapuru sahibi olan Hasan Efendi'nin oğulları devam ettirdikleri *Hasan Mahdumları Vapur İdaresi* ile İstanbul- İzmir arasında posta seferleri yapmaktaydılar. **Mehmet Dillizâde -** Gemlik Dillizade eşrafından olan Dillizâde Mehmet 1923 yılında bir Rus armatöre ait *"Fedor Thefani"* isimli genelyük gemisini satın alarak bu gemiye *"Misakı Milli"* adını vermiş ve Gemlik, Mudanya - İstanbul ve ayni zamanda Karadeniz'de taşımacılık yapmak üzere armatörlüğe başlamıştır. Misak-ı Milli isimli gemisini 1931'de satarak Karadeniz seferlerinden çıkmış, fakat 1932'de Reşat Bey, İstanbul'dan "Martı"

isimli genelyük gemisini alarak *"Türkan"* adını vermiştir. Bu vapuru Veysel ve Said Akbaşoğlu satın almıştır. 1938'de vefat etmiş ve erkek çocuğu olmadığından gemilerin yönetimi kızları Rabia, Semiha ve Saadet'e kalmıştır. Şirket 1943'de gemilerin satılmasıyla faaliyetine son vermiştir. **Beykozlu Hacı Mustafa Bey -** Sahibi olduğu 1879 inşa *"Hanefiye"* ve 1882 inşa 1188 gt'lik *"Beykoz"* gemileriyle bilinmektedir. Belgelerdeki kaydı *"Beykozlu Hacı Mustafa Bey ve Ortakları"* dır. **Çolakzade Ömer ve Rasim Kaptan-** ilk adı Beridablik olan 1890 inşa genel yük gemisi Kısmet- (Önceki isimleri- Beridablik, Rescuer, Giacomo Grasso, Ortensia, Kydaris, Urla), (Sonraki ismi- Galatasaray) armatörüydüler. **Hasan Mahdumları ve İbrahim Ali** 1924 yılında "Hasan Mahdumları ve İbrahim Ali Vapurları" adıyla bir ortaklık tesis ettiler. Amaçları Marmara'da İstanbul, Bandırma, Mudanya, Biga iskeleri diğer Marmara iskeleleri arsasında posta vapurculuğu yapmaktı. "İstiklali Milli" ve bir yıl sonra "Yeni Bandırma" ve "Zafer-i Milli" adını verdikleri gemilerle yolcu ve yük taşımacılığı yaptılar. Bu yıllarda görülen yatırım ve armatörlük heyecanlarına rağmen 1933'de armatörlük yaşamından çekildiler. **Nihat Bekdik** Mehmet Şükrü Paşa'nın torunu, Asım ve Sıdıka Bekdik'in oğlu, Bülent Bekdik'in eşiydi. Zeynep, Murat ve Asım Bekdik'in babası, Fuat ve Cihat Bekdik'in ağabeyi, Süheyl ve Celâl Uryani'nin amcazadesi oluyordu. Armatör Haşim Mardin'in yakın arkadaşlarından ve uzun yıllar Galatarasay futbol takımında oynayan (Aslan) lakabıyla ün yapmış Nihat Bekdik, 1935'de "Utku" adını verdiği 337 gt.'lik genelyük gemisiyle armatörlüğe atıldı ve üç yıl sonra gemiyi satarak bu alandan çekildi. 21 Haziran 1972 günü kalp krizi sonucu vefat etti. **Hermann Himminghoffen** Alman asıllı levantenlerdendi. 1912-1915 yıllarında armatör olarak *"Clio", "Myra", "Phobes"* isimli üç genel yük gemisi çalıştırdı. *S*atın aldığı ilk gemi; 1871 H.Murray, Glasgow inşa olan bir genelyük gemisidir.23 Mayıs 1912'de Pire merkezli Kyriakos Kallias firmasından satın aldığı *"Myra"* isimli gemisini 1915'de Seyr-i Sefain İdaresi'ne sattı. Bu gemi 1915/17 yıllarında kayboldu.

Hacı Hüseyin Subaşı Beykoz eşrafından Şirketi Hayriye İdare Meclisi azalarından Tahsin Bey ve Zehra Hanım'ın oğluydu. Kardeşleri Ahmet Merter ve Naile Sağlam'dır. Dr. Tevfik Sağlam Paşa'nın kayınbiraderi, Prof. Şevket Togay'ın amcazadesi oluyordu. Oğlu İsmail Enver Subaşı, gelini Saadet Subaşı'ıdır. Torunları Naile ve Nuriye Subaşı'dır. Enver Subaşı'nın eniştesi İstabul Büyükşehir

Meclis Azası ve Feriköy Spor Klübü Başkanı olan İhsan Gökçay'dı. Yaşamı Beykoz'da geçmiş ve siyasetle yakından ilgilenmiştir. 13 Haziran 1964 günü vefat etti. Oğlu İsmail Enver Subaşı babasının vefatından sonra da armatörlük yaşamını sürdürdü. Almanya'dan satın aldığı "Leonaria" isimli 1533 gt ve 2250 dwt'luk genelyük gemisine *"Subaşı"* adını verdi. Bu gemi 8 Şubat 1950 günü İstanbul'a geldi. Armatör Hacı Hüseyin Subaşı ilk gemi yatırımını 1949'da yapmış, oğlu İsmail Subaşı da 1954'de "Beykoz" adını verdiği ikinci gemiyi satın almış 1955'de "Subaşı" isimli gemiyi satmıştır. Armatörlük yaşamı 1957'de "Beykoz" gemisini Malik yolaç'a satmasıyla sona ermiştir. **Dedezade Sırrı Dede** Trabzon eşrafından Dedezade Şükrü Efendi'nin oğluydu. 1 Mart 1948 günü vefat etti.

Dedezade Mehmet Bey 1928'de *"Kutlu"* adını verdiği 1882 inşa 794 gt.'lik geneyük gemisini satın alarak koster tipi yük taşımacılığına başladı.1938 yılında vergi borçlarından dolayı "Kutlu" gemisi İstanbul Defterdarlığı tarafından ilan yoluyla satışa çıkartıldı. **D.Achilleas Dimitriadis** Marmara Adalı olup, fakat İstanbul'da yaşayan Osmanlı Rum ahalisinden tanınmış bir armatör, tüccardı. Şişli Etfal Hastahanesi Sokağı 110 No'lu ve kendi adını taşıyan "Dimitriadis" apartımanında otururdu. Sahibi olduğu iki genelyük gemisi Türk bayraklı olmasına rağmen İstanbul limanına kayıtlı değildiler. Her iki gemisini de 1911'de kaybederek, armatörlük faaliyetine vermesine karşın tüccar olarak çalışmalarını sürdürdü. I. Dünya Harbi sonrasında çoğunluk Rumlar Türkiye'den ayrılırlarken, Türk vatandaşı olarak ülkede kalmayı tercih etti ve yakın arkadaşı Kaptan Hantalzade Tayyar'le, kesin olarak bilinmemesine karşın, çok küçük bir sermaye koyduğu tahmin edilen "D. A.Dimitriadis ve Hantalzade Tayyar Vapurculuk" şirketini kurdular. 1924'de 1904 inşa bir yolcu gemisi satın alarak *"Güzel İzmir"* adını veriler. Amaçları İstanbul- İzmir arasında posta seferleri yapmaktı. 1925'de 1878 inşa genelyük gemisini alarak *"Tayyar"* adını verdiler. 1931'de bir gemi yatırımı daha yaptılar ve bu gemiye *"Seyyar"* adını verdiler. Fakat Hükümet armatörlerin ülke iskeleleri veya limanları arasında yolcu taşımacılığı yapmasını kendi anlayışlarına aykırı gördü ve yolcu taşımacılığı bir amme hizmeti sayılarak armatörlerin yolcu gemiciliği yapmasını bir yasayla yasakladı. Diğer armatörler gibi Dimitriadis ve Hantalzade Tayyar, gemilerini 1 Ocak 1993'de Sosyete Vapurculuk TAŞ işletmesine devrettiler. **Manizâde Hacı İbrahim, Hacı Salih Efendi** Trabzon'lu

Aldıkaçtızâde Rüştü Bey'in yeğeni idi. Mânizâde ailesi de çoğunluk Karadeniz aileleri gibi İstanbul'a göç ettiklerinden Trabzon'da Manizâde Hacı İbrahim Efendi hakkında bir kayda rastlanılmamıştır. **Kırzâde Şevki ve Şurekası, Kırzâde Mustafa ve Kırzâde Hüseyin Münir** devrinin tanınmış armatörlerindendi. **Mustafa Zeki, Muratzâde Mahmud Nedim, Mehmet Kasım Başak,** "İhsaniye", "Aydın", "Cihat" ve "Demirhisar", "Rahmi Kaptan", ismileri verilen 1874 yapımı "Honfleur" isimli vapurun armatörlerinden Muratzâde Mahmud Nedim Bey, oğlu Eşref Nedim'le ortak olarak, Ahmet Simaiş ve Hindizâde Osman Bey'e ait "Tekirdağ" vapurunu 15 Kasım 1930 tarihinde satın almıştır. Reşit Paşa Vapuru 20 Muratzâde Ahmet ve Mahmud Nedim Bey, oğlu Eşref Bey'le 1930 yılında "Tekirdağ" vapurunu satın aldılar. **Fratelli D'andria ve Bayan Cantinco Domenica** XIX. Yüzyıl başlarında Sakız Adası'nda meydana gelen ağır deprem sonrasında İzmir ve İstanbul'a yerleşen D'Andria ailesinden Pietro di D'Andria İzmir'de "P. Andria & Co." adıyla Osmanlı Anadolu halılarını pazarlayan ve giderek Avrupa'da ün kazanan halı üretimine ve pazarlamasına başlamıştır. Bu çalışmaları sonucunda, İzmir'de and ABD'de de "Oriental Carpet Manufacturers - OCM" mağazaları kurulmuştur. D'Andria kardeşlere ait 1845'de hububat ihracatı amacıyla kurulmuş olan "Société Fratelli Dandria" gibi "Navire Stefano Dandira" armatörlük şirketi de bu faaliyetlerinin bir diğer bölümünü meydana getirmekteydi. William Joseph Jones, aile adına İstanbul - "Mauritania" ve "Nerissa" adı verilen geminin ilk armatörü olarak görülmektedir. William Joseph Jones, D'Andria ailesinin damadıdır ve gemilerden "Fratelli Dandria"nın asıl armatörü Fratelli Dandria ve "Narisse"nin resmî armatörü Bayan Cantinco Domenica'dır. **Nafi Bey** "Edirne" adını verdiği geminin armatörü idi. Bu gemi 16 Haziran 1915'de Zonguldak'tan İstanbul'a seyrederken Rus muhribi tarafından top atışıyla batırılmış armatörlükten çekilmiştir. **Hacı Süleymanzâde Hacı Hüseyin ve Şurekası,** Samsun'da kurulu bir şirketti. İstanbul'da şubesi bulunuyordu. Amasya Sanayi ve Ticaret Odası'ın ilk kurucu üyeleri arasında yeralmaktadır. **Serkis Eleftheriades, İbrahim Bey, Reşit Eskin, Ali Ökten, Serkis Kürkciyan, Ercüment Oydon ;**"Florya" vapuru ortaklarından Serkis Eleftheriades, Reşit Eskin ve Serkis Kürkçiyan'ın bir şekilde akraba oldukları anlaşılmaktadır. Tespit edilen Siranus Garsiyon Hanım'ın (Vefatı Ocak 1948) Reşit Eskin'in kayınvaldesi olmasıdır. **Velizâde Mustafa Faik Bey - Mehmet Kazancı - Orhan Dedezâde** 1931

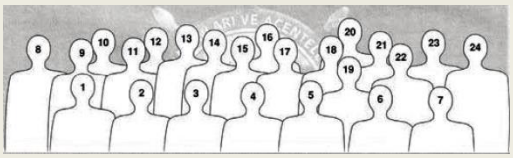
yılında öndegelen armatörlerden olduğu anlaşılan Velizâde Mustafa Faik Bey, o süreçte Vapurcular arasındaki manasız rekabet meseleleri gibi sorunları tetkik encümenine Sadıkzâde Şevket Bey, Ticareti Bahriye Müdürü Zeki, Yelkencizâde Lütfü ve Seyr-i Sefain İşletme Müdürü Seyfi Bey'le birlikte seçilmişti. Seyr- i Sefâin ile özel armatörlük firmaları arasında devlet tekeline karşı olan ağır bir rekabetin yaşandığı bu yıllarda anlaşma sağlanamamış ve rekabet kırıcı olmayı sürdürmüştür. O kadar ki Velizâde Mustafa Faik, İngiliz Hüseyin Rüstem, Alemdarzâde Mehmet kumpanyaları vapurlarını Karadeniz hattına tahrik etmişlerdir. Ancak ayni yılın sonunda mâli sıkıntıya düşmüş ve armatörlüğe veda etmek zorunda kalmıştır. Sahibi olduğu "İktisat" vapuru İstanbul Birinci İflas Memurluğu tarafından ilan yoluyla satılmıştır. Paşabahçe önlerinde demirde terkedilen gemiye hayli süre alıcı çıkmamış ve yeniden artırmaya çıkarılarak 20 Temmuz 1932 Çarşamba günü saat 13'ten 15'e kadar devam edecek artırma neticesinde satılmıştır. **Velizade Mustafa Faik,** "Aikaterini M.Goulandris" isimli genel yolcu yük vapurunu 1929'da Velizade Mustafa Faik satın aldı ve "Velizâde" adı verildi. Bu vapuru 1931'de Kalkavanâde Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Sirketi'ne satmış ve "Üsküdar" adı verilmiştir. 1951'de hurdaya çıkartıldı ve İtalya'ya satıldı. **Nafi ve Halim Şürekâsı** 1884 inşa "Rumeli" isimli posta vapuru armatörü idiler. **Hacı Yakupzâde Ahmet Hafız ve Basri Kaptan**'ın ortaklaşa sahibi oldukları "Gebze" isimli gemi 1880 R. Thompson & Sons Co., Sunderland inşa 867 grt'lik bir posta vapuruydu. **Mubanlı İshak** "Uyanık"adı verilen mayın dökücü olarak hizmet vermiş römorkörün sahibi idi.

Kağıt üzerindeki armatörlük yaşamı dört seneye yakın devam eden **Hacı Bekirzâde Muhip Özyiğit** hiç armatörlük yapmamış, fakat Sosiyete Şilep TAŞ'nin tasfiye edilinceye kadar gemilerin sicil kayıtlarındaki armatörü olarak kayda geçmiş benzersizbir örnek olacaktır. **Babilzâde Rıza Bedrettin, Müneccimzâde Eyüp Sabri Efendi, Çilingirzâde İsmail Kemal Efendi, Lazzâde Mehmed Lütfi Bey, Nuri Küçükosman**,**Mehmedzâde Şevket Ahmet Bey, Sadıkzâde Ruşen Oğulları** giderek daha örgütlenmekte olan Türk armatörlerinden birkaçıdır.

Deniz Esnafları - Vapur Donatanları ve Acenteleri

Türk Deniz Ticaretinde ilk örgütlenme Vapur Donatanları ve Acenteleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu mesleğin tüm müteşebbisleri Levantenlerden oluşmaktaydı.





Fotoğraf- Arşiv kayıtlarında tespit edilen ilk fotoğraf 1906 tarihlidir. Bu fotoğraf genel kurul toplantısı nedeniyle çekilmiştir. Kayıtlara göre bu fotoğrafta yeralan üyeler soldan itibaren ön sıradakiler; 1-P. Lampros, 2-Alfred Silley, 3-Emille Barbours, 4- C. Decha, 5- W.Petche, 6- J.Seymiri, 7-Timothée Reboul, (Arka sıra); 8- N. Aperguis, 9- B. Ardunas, 10-L.Tourter, 11-C.Noykoff, 12- James W. Whittall, 13- Walter Seager, 14- R. Lendemann, 15- Théodoridi, 16- G. Schrimph, 17- Theodore Richard Reppen, 18- Bodgan De Jugovich, 19- F.Rizzo, 20- Laurent Reboul, 21- G. Doros, 22- Dimitri Mango, 23- James La Fontaine, 24- Theodore Nicolaus Curmisi. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX. yüzyılının başından itibaren deniz esnafı loncalaşarak etkin bir ticarî toplum yaratmıştır. Kapitülasyonların teşvik ettiği Avrupalı göçü Osmanlı toplumunda ticaret, armatörlük, gemi acenteliği ve donatanlığı, limancılık, yük simsarlığı, kumanyacılık ve yakıt ikmalciliği (O yüzyıllarda kömür bunkerciliği), kimya ve bankerlik, madencilik ve hatta afyon ticareti gibi pek çok ağırlıklı alanlarda son derece etkin bir yabancı tüccar toplumunu meydana getirmiştir. XX. Yüzyıl ile devam edersek, Türkiye limanlarına yaptıkları seferlerde vapur donatanı ve acente bağını uzun süre haliyle ve çoğunlukla zamanla İngiliz, İtalyan, Fransız ve Alman veya Felemenk asıllı Levantenlere intikal ettiği görülür.

Vapur Donatanları ve Acenteleri ticaretleriyle ilgili olarak Galata, Karaköy ve kısmen Eminönü, Sirkeci bölgelerini tercih etmişlerdir.

Vapur donatanları ve acenteleri tarihi açısından İzmir de çok önemli bir yerleşim alanıdır. Çanakkale, Gelibolu, Mersin, İskenderun, Trabzon, Samsun, Selanik, Beyrut göreceli olarak bu ticaret erbabının yerleştikleri liman bölgeleri olmaktadır. İstanbul'da gelişen Deniz esnaflığı Ticarî hacimli malların taşınmasında ve korunmasında büyük ambarlar gerektiğinden, bu gibi yerler ve ticaret merkezleri hep iskelelerin yakınında kurulmuştur. Bu yerleşimin en önemli iki semti Eminönü ve Galata olmuştur. Haliç kıyıları, Bedesten semtleri ve onları birleştiren iki büyük atardamar olan Mahmud Paşa Yokuşu çevresiyle Uzun Çarşı alanı, daha XVII. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentin en önemli ticaret mekânı olmuşlardır. Yabancı tüccarın ve toptancıların artan akımı ve XVII. Yüzyılda önceki yüzyıllara nazaran daha fazla Batı ürününün ithal edilmeye başlamasından ötürü vapur donatanları ve acentelerinin bir anlamda kurumsallaşması bakımından Galata bir semt bütününde öne çıkan bir bölge olarak görülmektedir.

Karaköy Meydanı'yla Kemeraltı Caddesi'nin genişletilmesi, yine Kemeraltı Caddesi'nden Karaköy Yolcu Salonu'nu bağlayan Maliye Caddesi'nin açılması sırasında Galata'da tarihî değer taşıyan pek çok han da yıkılıp yok edilmiştir. Aynı şekilde sokak adlarının değiştirilerek, başka isimler verildiği bilinir. Şöyle ki; Ermeni Kilisesi Sokağı'nın adı Kemeraltı Caddesi olmuştur. Domuz Sokağı-Haraççı Sokağı, Karol Kaptan Sokağı-Kara Ali Kaptan Sokağı, Galata Caddesi-Necatibey Caddesi, Linardo Sokağı-Vekilharç Sokağı; Antoine Çıkmazı-Fransız Çıkmazı olarak hatırlanmalıdır.

XIX. Yüzyıl başlarında gemi acentelerinin ilk kuşak temsilcilerinden sayılan kumanyacılar, gemilerle yakın ticarî ilişki içerisindeydiler. Galata'daki Haygunazi Han'da yerleşik Bella Venezia Oteli sahibi D. Marcolonga, Nomiko Han'da Samos (Sisam Adası) gemi acentalığı; Lloyd Han'da Kaptan Gulielmo Sirigo, kumanyacı Hristo Pulatos, Kaptan Panayi Krissis, Ioannis Potamianos'e kadar, bölgede şarap ticareti yapan pek çok tüccar adına rastlanılmaktadır. Gümüş Han'da gemi kumanyacısı G. Andonio ve Oğulları ile ayrıca deniz haritaları satan John Grisetti, Galata Han'da ise Maltalı Spiteri ve Stark vardı.

İstanbul XIX. Yüzyılın ikinci yarısında da Doğu'ya açılan önemli bir ticaret limanı olmaya devam etti. O yıllarda İstanbul'da yayınlanmakta olan Journal de Constantinople, Le Moniteur Oriental, The Levant Herald Tribune, La Turquie gibi yayınlarda gemi acentelerinin limana gelen, yükleme yapan veya gelecek olan

gemileri belirten ilanları yer almaktaydı. 1880 tarihli nushalarda rastlanılan “Sevizio Postale” posta gemilerine ait genel bir başlıktır. Zira kırk ambar yük taşıması yapan gemiler, aynı zamanda postanın ülkeler arasında naklini de üstlenmişlerdir. Bu nedenledir ki, tarifeli seferler yapmak zorundadırlar. Bir yük gemisi olmalarına karşın, henüz bütünüyle yolcu gemiciliği oluşmadığından, yolcular bu yük gemileriyle seyahat etmektedirler. Compagnie Royale Neederlandiase De Navigation a Vapeur şirketinin Türkiye gemi acentesi Galata’da Glavany Han No. 11’deki François Fredreici’dir. Bu şirketin 1,800 tonluk Jason isimli gemisi Kaptan Bols’un yönetiminde Hollanda limanlarıyla İzmir limanı arasında tarifeli seferler yapmaktadır. Avrupa’da ayrıca Norveç, Belçika, tüm Baltık, St. Petersburg, Moskova, Nijni-Novgorod, Kiev gibi kentlere de yük ve yolcu taşıması yapmaktadır. Galata, gemi kumpanyalarının toplandığı bir semt olduğu kadar, ticaretin de kalbi bir bölgedir.


20024

İSTANBUL ŞAMBIR MARİTİM de KOMPANYİ dö NAVİGASYON ETRANJER
(CEMİYETİ)
CHAMBRE MARITIME des Cies de NAVIGATION ÉTRANGÈRES

Şirketinden İstanbul Şambır Maritim de Kompanyi dö Navigasyon Etranjer Cemiyeti lehine teberruât olarak
kuruş alınmıştır.

Reçu *de la Compagnie*
Piastres *pour contribution volontaire aux frais de la Chambre Maritime.*

İSTANBUL ŞAMBIR MARİTİM MURAHASİ
Le Délégué de la Chambre Maritime.

Istanbul

DAMGA PULU 2 KURUS

Foto- İstanbul Şambır Maritim de Kompanyi dö Navigasyon Etranjer (Cemiyeti) -“Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Constantinople” – “Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası 7 Eylül 1933 tarihli teberru makbuzu. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

“Chambre Maritime des Compagnies des Navigation Etrangeres Constantinople” – “Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası 1902’de kuruldu.

Deniz taşımacılığında isim yapmış, düzenli sefer yapan filo sahibi armatörlerin Galata’da bulunan acentelerinden 28’i bir araya

gelerek 11 maddelik bir tüzük hazırlamış ve 6 Kasım 1902 tarihinde "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Constantinople"yi kurmuştur. Türkçe adıyla "Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası Nizamnamesi" tescili yapıldı. Cemiyetin ilk tüzüğü Beyoğlu (Pera) Rue Balcon et Rue Yazidji (Balkon ve Yazıcı Sokak) adresinde A. Zellich Fils matbaasında bastırıldı. Cemiyetin ilk başkanı Charles Déchaud, Başkan Yardımcısı - M. Barboro, Başkan Yardımcısı - M.Petcheneff, Genel Sekreter - A.Seymery, Sayman - Alfred C. Silley, üyeler; Bogdan De Jucovich, A.C. Sfezzo, D.A. Mango, Spas. Antonoff, Timothée Reboul, Theo Nicolaus Curmisi idi.

I. Dünya Harbi sonrasının karmaşası kadar, yeni Türkiye Cumhuriyet'inin şekillenmesine giden süreçte; Cemiyet Başkanı, Timothée Reboul, Başkan Yardımcısı D. Brazzafoli, Genel Sekreter, V.Mynaut, Sayman, D.Rizzo, Üyeler; M. Fole, Sillamaun, Roland Whittall idi.Bu dönemde Compagnie des Messageries Maritimes genel müfettişi C.Dechaud ve Venise de la Société Italienne des Services Maritimes Genel Müdürü E.C. Barboro, Onursal Başkandır. Timothée Reboul- Kasım 1912 - Ekim 1919 tarihleri arasında, E. Labussiere Haziran 1919 ve Mart 1921 tarihleri arasında başkanlık yapmıştır. Şeref üyeleri Compagnie Fraissinet eski genel acentesi G.Schrimpf ve Khedivial Mail Line eski genel acentesi A.C. Silley Bey'dir.

Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Constantinople, kuruluşundan günümüze kadar dört kez zorunlu olarak isim değişikliğine uğradı. İlk tüzük değişikliği, 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanun'un uygulamaya konulmasıyla mevcut cemiyetlerle ilgili yeni düzenlemeler sebebiyle yapıldı. 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun" la Türk denizciliğinde de yeni bir dönem başladı. Artık deniz ticareti Türk bayraklı gemilerle yapılacaktı. Yabancıların Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımasına son verildi. Fransızlara verilmiş olan rıhtım ve liman işletmeleri kısa bir süre içinde devlet tarafından devralındı ve işletilmeye başlandı.

"İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" 1926 yılına kadar bir nevi, "İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası" olarak çalışmalarını sürdürdü. Denizcilik konusundaki hukuki değişmeler sebebiyle, bu kuruluşun da, 815 sayılı kanunun getirdiği değişiklikle kabotaj hakkının

kullanımı, cemiyetler statüsüne uyması için tüzüğünün yeniden tescil ve ilanı gerekmişti. Bu amaçla, 26 Mart 1927 tarihinde 9 maddelik Cemiyet Tüzüğü ve kurucu üyelerin listesi bulunan bir dilekçeyi İstanbul Vilayetine vermek üzere hazırladı. Bu değişiklik sürecinde ve dilekçenin tescil için verileceği günlerde Cemiyet içinde de bazı değişiklikler oldu. Önce kurucu üyelerden bazıları cemiyetten istifa etti. Yine aynı günlerde cemiyet merkezi başka bir yere taşındı. Bu olaylar tescil belgesinin gecikmesine sebep oldu. Sonuçta 27 Kasım 1927 tarihinde İstanbul Valiliği tarafından, Cemiyet adı ve tüzüğü tasdik ve tescil edildi. Cemiyetin yeni adı "İstanbul Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti" olarak tescil edildi. Bu belge 15 Ocak 1928 günü İstanbul Vilayet Gazetesi'nin 3.cü sayfa ve son sütununda ilan edildi.

26 Ocak 1961 günü yapılan genel kurul toplantısında Başkan Hugh E. La Fontaine seçildi ve bu tarihte Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti'nin üye sayısı 47'di. Hugh La Fontaine üç yıl Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti Başkanlığı'nda bulundu. 1964'de yapılan genel kurul toplantısında Gabriel Couteaux başkan seçildi. 1973 yılına kadar dokuz yıl başkanlık yaptığı sürede Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti, Rıhtım Caddesi, Eski Şarap İskelesi Sokak'ta Lloyd Han'dan sonra gelen Kuto Han Kat 2, No. 202-204 adresinde bulunuyordu. 1970 tarihinde yapılan Genel Kurul toplantısıyla çok önemli iki karar alınmıştır. Bu kararlardan biri, derneğin isim değişikliği kararı onaylanmış ve "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" ismi kararlaştırılmıştır.

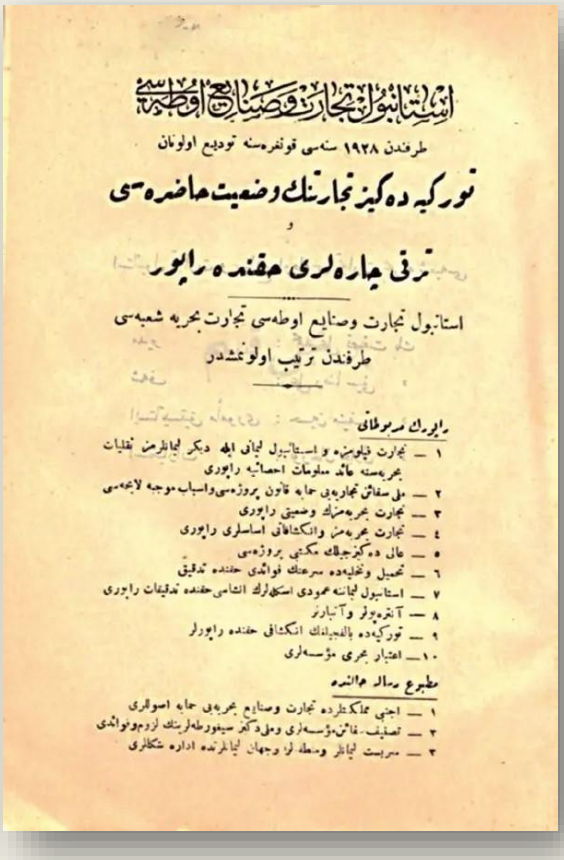


Foto- Türk armatörlerini temsil eden “Bahriye Şubesi” nin yeraldığı “Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası” Karaköy’de Köprü’nün yanındaki Lloyds Han’den sonraki bina idi.

Türk Vapurcular Birliği kurulması safhasında
Dersaadet (İstanbul) Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi’nin çalışmaları

1920 - 1923 yılları Türk armatörlerinin imtiyazlar sonrasında bir araya gelme ve örgütlenme çalışlamalarıyla yüklü yıllar olmuştur. Özgün bir Türk Armatörleri Birliği yapısına kavuşacakları yıllara kadar önce kendileri İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası - “Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası”nda “Bahriye Şubesi” olarak yer almışlardır (Karaköy’de Köprübaşında Mehmet Ali Paşa Hanı, 1925’den itibaren IV. Vakıf Han K.3). [2]

Dersaadet (İstanbul) Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi tarafından tertip olunan “Türkiye’de Deniz Ticaretinin Vaziyeti Hazırası ve Terakki Çareleri Hakkında Rapor”, Milli Vapurcular olarak belirtilen bir avuç Türk armatörünün yaptıkları çalışmaların ne denli önemli olduğunu ortaya koyar.


استانبول تجارت وصنایع اوطه‌سی

طرفندن ۱۹۲۸ سنه‌سی قونفرنسنه تودیع اولونان

تورکیه ده کیمز تجارتنك وضعیت حاضره‌سی

و

ترقی چاره‌لری حقنده راپور

استانبول تجارت وصنایع اوطه‌سی تجارت بحریه شعبه‌سی

طرفندن ترتیب اولونمشدر

راپورك مندرجاتی

۱ — تجارت فیلوسیله و استانبول لیمانی ایله دیکر لیمانلرمز تعلقات بحریه‌سنه عائد معلومات احصائیه راپوری
۲ — ملی صفاتی تجاریه‌یی حایه قانون پروژه‌سی واسباب موجبه لایحه‌سی
۳ — تجارت بحریه‌مزك وضعیتی راپوری
٤ — تجارت بحریه‌مز وانکشافاتی اساسلری راپوری
٥ — مال ده کیمز جیلك مکتبی پروژه‌سی
٦ — تحصیل وتخلیه‌ده سرعتك فوائدی حقنده تدقیق
۷ — استانبول لیمانه عمودی اسکله‌لرك الشامی حقنده تدقیقات راپوری
۸ — آنقره‌یه‌نر وآثارنر
۹ — تورکیه‌ده بالعیاندك انکشافی حقنده راپورلر
۱۰ — اعتبار بحری مؤسسه‌لری

مطبوع رسالك عائدیتی

۱ — اجنبی مملکتلرده تجارت وصنایع بحریه‌یی حایه اصولاری
۲ — تصلیب نافعن مؤسسه‌لری ومل دکیز سیغورطه‌لرینك لزوم ووظائفی
۳ — مربیت لیمانلر ومنطقه لرده وجهان لیمانلرنده اداره شکلاری

Foto- Dersaadet- İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Ticareti Bahriye Şubesi tarafından tertip olunan "Türkiye'de Deniz Ticaretinin Vaziyeti Hazırası ve Terakki Çareleri Hakkında Rapor", 1928.'ın kapağı.

---

[2] Prof.Dr.İhsan Ekinci; "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında" Kebikeç, İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Yıl: 2006, Sayı: 21, Sayfa: 73-96'dan ayrı basım

Bu yıllarda "Sefain ve Ticareti Bahriye Konferansları", "Bahr-ı Muhit Konferansı" adı altında düzenlenen toplantılarda, deniz ticaret şirketleri en azından sorunlarını masaya yatırarak, kendi aralarındaki rekabeti önlemek yönünde birlik olmak yönünde çok önemli adımlar atmışlardır. Bu sayede fiyatlar, yük ve yolcu miktarları, sefer hatları gibi konularda şirketler ortak hareket imkanı bulabilecekti. Lazistan Mebusu Sofuzâde Sûdi Bey önderliğindeki Bahriye Şubesi, oluşacak olan böyle birliktelikten doğacak olan faydaları şöyle sıralıyordu;

1- Bugün dağınık ve rakip şekillerde ayrı ayrı kullanılmakta olanmilli deniz sermayesi hep bir yere toplanmak suretiyle kuvvetli bir miktar ve faaliyet haline gelecektir.

2- Bu kuvvetli sermaye sayesinde bir usul şeklinde hedefe yönelirken; parçalanarak nafile yere zaman ve sermaye zararlarının önü alınacaktır.

3-Bu toplanan sermaye sayesinde, ticaret filomuza münferit küçüksermayelerin getirmeye asla muktedir olamayacakları yeni gemiler getirilebilecektir.

4- Şirketler arasındaki rekabet kalkacak ve her müessese iştirak sermayesi oranında adilce bir temsil sağlanacaktır.

5- Böyle bir teşkilata başlangıçta itiraz edecek olan şirketler bulunsa bile, bu kuvvetli teşekkül karşısında ya kendileri de rekabete muktedir olacak şekilde kimilerini iyileştirmek yahut birleşmiş sermayeye iltihak etmek durumunda kalacaktır.

6- Böyle bir teşekkülle, ticaret filomuzda büyük bir tasfiyenin ortaya çıkacağı açıktır. Öncelikle birkaç seneden beri tekrar eden deniz kazaları ile birlikte devletin yoğun bir teftiş mekanizması yolu izlediği bu dönem içinde, birleşen sermaye sayesinde, başarılı bir tasfiye süreci izlenebilecektir.

7- Şirketlerimizin sermayelerini birleştirilmesi ve tasfiyelerden çıkacak olan en önemli sonuç yabancı limanlarına Türk sancağını taşımaya layık gemiler göndermeye muktedir olacaktır. Böyle bir teşkilat çok kısa zaman içinde yabancı limanlarında iş bulmaya muktedir, güzel gemilere sahip olunarak, bu sayede gaye-i amelimiz (Beklentimiz) olan dış ticareti bahriyemiz önemli gelişmeler sağlayacaktır.

Tarih 1923

Dersaadet (İstanbul) Ticaret ve Sanayi Odası

Tüccarları ilgilendiren Tutanak Özetleri

-Türk Vapıurcular Birliği ve Deniz Ticaret Odası'na verilen görev

8 Eylül 1923 Tarihli Toplantı:

Oturumun Açılması ve Divan Başkanının Seçimi yapılmış ve yeni seçilen kurulun heyetin ilk toplantısı olması nedeniyle, eski Başkan Mustafa Şükrü Bey tarafından oturum açılmış ve oda kurulunun seçim şekli ve üyelerin aldıkları oy miktarını gösteren, Ticaret Odası'ndan gönderilmiş 16 Eylül 1923 tarihli tezkere ve ekleri okunmuştur. Geçici başkan tarafından yönetmeliğin birinci maddesi gereği seçime başlanmasının açıklanmasıyla usulen oya müracaatla mevcut 18 oydan 16 oy ile İbrahim Paşazâde Hüseyin Bey Birinci Başkanlığa, 17 oy ile Kibar Sarim Bey İkinci Başkanlığa seçilmiş ve Birinci Başkan Hüseyin Bey başkanlık koltuğuna oturmuştur.

Ardından yardımcıların seçimine geçilerek 16 oy ile Hamdi Bey Birinci Yardımcılığa, 14 oy ile Macit Mehmet Karakaş Bey İkinci Yardımcılığa seçildiği gibi, yönetmeliğin yirmi sekizinci maddesine uyularak üyelerden Ziya Bey sandık, Hüseyin Münir Bey ise kararlar ve uygulama müfettişi seçilmiştir.

7 Ekim 1923 Tarihli Toplantısı

Oturum, Hüseyin Bey'in başkalığında açılmış ve yönetilmiştir. Bu toplantıda günlük işlere ve idareye ait konular görüşülüp incelenmiştir.

14 Ekim 1923 Tarihli Toplantı Oturum, Hüseyin Bey'in başkanlığında açılmış ve yönetilmiştir.

Yeni Teşkilat Kadrosu:

Oda'da oluşturulması gereken teşkilat hakkında özel komisyonun raporu okunmuş, Hüseyin, Kibar Saim ve ayni zamanda Türk Vapurcular Birliği Reisi olan Sofuzâde Sudi Beylerin açıklamaları dinlenerek, rapor esas itibarıyla oy birliğiyle kabul

edilmiştir. Odanın istihbarat, araştırma ve yayın şubelerinin yönetimi için seçilen uzmanların atamaları onaylanmıştır.

Seyr-u Sefain Hakkında Bir Dilek:

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

Armstrong Vickers Hakkında Bir Dilek:

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

Yunan incir ve üzümleri Hakkında

Yunan incir ve üzümlerinin ülkemize girişinin engellenmesi için ne gibi ticari önlemler alınmasının mümkün olabileceği hakkında İktisat Bakanlı'ğından gelen tezkere okunarak odadan Hami, Sezai, Sudi, Haydar ve Ekrem beylerin katılımıyla oluşturulacak komisyona; incir ve üzüm tüccarından bazılarının davet edilerek sorunun görüşülmesi ve bu konu hakkında bir rapor hazırlanması karara bağlanmıştır.

Deniz Ticaret Odası

Dizbarko Ve Transit Konusu

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

Yabancı gemi şirketlerinin oluşturduğu "Deniz Ticaret Odası" bu davet üzerine toplantı yaparak, her şirketten ayrı ayrı temsilciler

değil "Deniz Ticaret Odası" adına toplantıya bir temsilci heyeti gönderilmesine karar verdiklerinden, tüm şirketleri temsilen toplantıda şu şahıslar hazır bulunmuştur:
İngiliz Ticaret Odası Başkanı Mösyö Walter Sieger,
Lloyd Triestino Genel müdürü Mösyö Peres Efuli,
Paquet şirketi Genel Müdürü Mösyö Reboul,
Messageries Maritimes şirketi genel müdürü Mösyö Chez,
Alman gemileri Genel Müdürü Mösyö Zimmermann
Whittall şirketi adına Müfit Bey.
Başkan Hüseyin Bey tarafından toplantı açılmış ve gerçekleşen davete icabet ettikleri için gelenlere teşekkür edildikten sonra, toplantının amacı açıklanmıştır.
Dizbarko ve Supalan konusu hakkında Mösyö Reboul, bunun şirketler tarafından seçilen bir takım harcamalara karşılık geldiğinden söz ederek, bu konuda asgari harcama hesap edilerek Deniz Ticaret Odası tarafından bir tarife hazırlandığını ve istendiği takdire bu tarifenin İstanbul Ticaret Odası tarafından incelenmesinin mümkün olduğunu, indirim ve düzeltmenin mümkün olduğu görülürse bu hususu dikkate alarak tarifenin değiştirilebileceğini belirtmiş ve sözü Mösyö Chez'e bırakmıştır.
Mösyö Chez, Başkan Hüseyin Bey'in İstanbul'un transit liman olmak konusundaki öneminin başka limanlara intikal etmesinin sebepleriyle ilgili sorusuna cevap vermek istediğini bildirmiş ve özetle demiştir ki: *"Gerçekten İstanbul gittikçe transit limanı olmak konusundaki önemini kaybetmektedir. Maalesef bu gerçeği gerektiği gibi inceleyen bulunmamaktadır. İstanbul, liman koşulları itibarıyla bir takım zorluklara maruz kalmaktadır. Sağlık vergilerinin fazlalığı, limanın geç açılıp erken kapanması, liman işçilerinin ücretlerinin arttırılması, mavna meselesi, gümrük muayenesi ve transit eşyası için uygulanan gereksiz bazı işlemler, özetle; gerek harcama ve gerekse zorluklar nedeniyle hiç de ihmal edilemeyecek bir takım sebepler, İstanbul Limanı'nın transit ticaretini başka limanlara kaydırmaktadır."*

Deniz Ticaret Odası rapor hazırlayacak

1923 yılındaki İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası toplantısında "Deniz Ticaret Odası deyimi bir vakıa olarak kullanılmaktadır. Nitekim Transit konusundaki görüşmeler hayli uzadıktan sonra bu alanda yapılması gereken girişimlerle, İstanbul'un transit ticaretine etki eden olumsuz etkenlerin belirlenmesi

konusunda Deniz Ticaret Odası'nın bir rapor hazırlayarak İstanbul Ticaret Odası'na sunacağı bildirilmiştir.

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

Reis Hüseyin Bey, transit ticaretini şekillendiren etkenlerle ilgili olarak Deniz Ticaret Odası'nın hazırlayıp göndereceğini vaat ettiği rapor hakkında teşekkürlerini dile getirdikten sonra "Dizbarko" ve "Supalan" ücretleri konusunda üyelerden Avundukzâde Aziz Bey'in açıklama yapmıştır. Aziz Bey ordino ayırımı için çeşitli şirketler ayn ayrı ücret istediklerinden tiryaj masrafı olarak ayrıca ücret alındığını ifade ettikten sonra ; "Gelen temsilci efendiler, 'Dizbarko' ve 'Supalan' gibi adlarla alınan parayı şirketler fazla masraf olarak gösteriyorlar. Şirketlerin fazla masrafı ton başına ancak bir lira düşecek kadar olduğu halde niye yedi lira istediklerini sorabilir miyim?

Aynı zamanda şirketler, 'Katip ücreti' adıyla istenmeye başlanan ücretten haberdar mıdırlar?"

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

Oda heyeti, bu tarife üzerinde gerekli inceleme yapıldıktan sonra, gerekirse bir başka toplantı yapılarak kanunun sonuçlandırılmasına karar vermiş ve toplantı bitmeden önce, İngiliz Ticaret Odası Başkanı Mösyö Walter Sieger İstanbul ve ülkenin ekonomik kalkınması için bazı ortak konulan bir arada

konuşmak hususunda, öteden beri temsil ettiği odanın var olan isteğin, bu şekilde gerçekleşmesinden dolayı memnuniyetini bildirmiş ve karşılıklı olarak sergilenen memnuniyetten sonra toplantıya son verilmiştir.

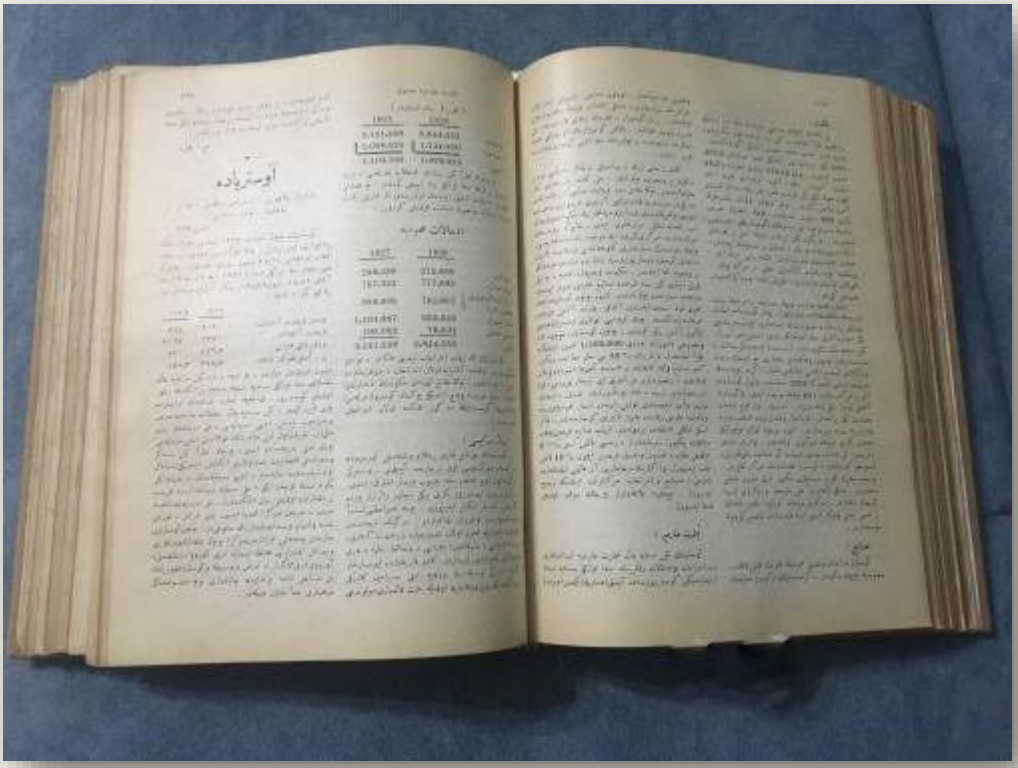


Foto- Türk Deniz Ticareti hakkında özel raporun yeraldığı Dersaadet (İstanbul) Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası. Kaynak:İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası arşivi.

Türk Vapurcular Birliği'nin hazırladığı
1923 tarihli "Türk Deniz Ticareti
Dünü, Bugünü ve Durumu" Hakkında Özel Rapor/Makale

Türk Vapurcular Birliği Reisi Sufizâde Sudi Bey başkanlığında hazırlanmış olan rapor, Başkan Ahmet Hamdi imzasıyla okunmuş ve basılı nushalar üyelere dağıtıldığı gibi, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası'nın 1923 tarihli Birinci sayısında aynen yayınlanmıştır.

Bu rapor, Türk Vapurcular Birliği'nin 1923 yılında tüm Türk deniz ticaretini kapsayacak şekilde ne denli temel sorumluluk üstlendiğini göstermektedir ve Prof.Dr. Zekeriya Kurşun tarafından Osmanlıca'dan yeni yazıya sadeleştirilerek çevrilmiştir. [7]

Raporda ara başlıklar şöyledir;

Son yıllar içinde deniz ticaret filomuz.

Dünya Savaşı'ndaki kaybımız nedir?

Mütarekenin ilk dönemlerinde deniz ticaretimiz.
Mütarekenin sonlarına doğru başlayan uyanış ve sonuçları.
Şu an elimizde bulunan gemiler nelerdir?
Türk deniz ticaretinin durumu.
Ülkemizde gelişmeye açık, sermayedarlarımızla girişimcilerimiz için faydalı yeni bir alan açılıyor: Gemicilik.
Binlerce kilometre uzunluğunda sahili bulunan ve en büyük nakil aracı deniz yolundan ibaret olan Türkiye için 'deniz ticareti' özel bir ilgiye layıktır. Bu sebeple dergimiz ilk sayısında Türk deniz ticareti hakkında araştırmalara dayanan bir makale yayınlamakla, okuyucularına yararlı bir hizmette bulunmuş olacağı düşüncesindedir.

Son Yıllarda Deniz Ticaretimiz

Türkiye'de deniz ticaretinin tarihini yazmak, gelişme evrelerini bu bilgilere dayanarak belirleyerek sonuçlar çıkarmak, konumuz açısından pek de yararlı olmasa gerektir.
Türk Deniz Ticareti gemi sistemindeki vasıtalara pek geç sahip olmuş ve ancak son zamanlarda Türk gemiciliği az çok önem kazanmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı'na girmeden önce körfez taşımacılığı için küçük tonajlı gemilere sahip olan bir iki şirket ve kurum vardı. Bunlar arasında 1000 tonluktan fazla gemiye sahip olanlar da bulunuyordu. Fakat bu durum Türk deniz ticaretinin gelişmesini destekleyen bir olay şeklinde ele alınabilecek türden değildi. Kıyılarında, kabotajı kendi bayrağını taşıyan gemilere tahsis etme hakkından yoksun olan eski imparatorluk, hiçbir şekilde, filiz gibi yeniden uyanmak kabiliyetini kazanan Türk deniz ticaretini koruyamazdı. Yüzlerce yılda oluşmuş iktisadi varlıklar olanca güçleriyle rekabet halinde iken, geniş bir özgürlük usulüyle bir ülkede yeni sanayi ile girişimlerin doğmasına ve güçlenmesine imkân yoktur.
Yabancı rekabeti, Türkiye'de gemiciliğin gelişmesini engellemek için geniş bir rekabet gücüne sahipken, bizim elimiz kolumuz bağlı olarak yeni bir alanda başarı kazanmamız pek olağanüstü bir şey olurdu. Kaldı ki yabancı gemilerinin kapitülasyonlar ve bize özgü diğer zaaflar nedeniyle ülkemizde kazandığı ayrıcalıklı konum, bizim bazı ayrıcalıklarımızı kendilerine bağışlıyordu. Bu nedenle, Türk Deniz Ticareti I. Dünya Savaşı'na girerken pek güçsüz bir durumdaydı. Zaman zaman milli ticaretin gelişmesini anlaşılamayan bir dilek şeklinde tekrar eden ve fakat bunu gerçekleştirmeye gücü

yetmeyen hükümet, Türk Deniz Ticaretinin gelişmesini sağlayacak araçlardan mahrum ve gerekli tedbirleri almak konusunda da gafildi. Bununla birlikte bu konuda da bir uyanışın baş göstermiş olduğu görülüyordu. Ufak tefek bir iki şirket iş yapmaya, hükümet de denizciliği güçlendirmeye çalışıyordu.

I. Dünya Savaşı'nın ilanı, Türk Deniz Ticareti lehine bir sonuç doğurdu: Boğazların kapanması ve İtilaf Devletleri'ne savaş ilanı üzerine, limanlarımızda kalmış olan gemilerden bazıları düşük fiyatlarla satılmaya başlanmıştı. Yabancı gemilerinin bulunmaması, Marmara havzasında taşımacılığın Türk bayrağı taşıyan gemilerin eline geçmesine neden oldu. Askeri taşımacılığın yoğunluğu da gemi ihtiyacını arttırmıştı. Her zaman için Türk deniz ticaretinin temel taşı konumundaki Seyri Sefain İdaresi'nden başka, birkaç küçük gemi şirketi bu durumdan yararlanır gibi oldu. Fakat askeri nakliyat zorunluluğu, gemilerin Marmara Denizi'nde hatta İstanbul Limanında bile torpil tehlikesine maruz kalması, birçok geminin zarar görmesine yol açtı. Savaşın ilk günlerinde, Seyri Sefain İdaresi'nin Karadeniz'de bulunan bir iki büyük gemisi Ruslar tarafından batırıldı. Bunlara karşılık olmak üzere, limanlarımızda bulundukları için Ruslardan zapt edilen diğer gemiler alındıysa da bunların da bir kısmı uzun süren savaş esnasında harap oldu. Özetlersek; dünya savaşının başında Türkiye'de gemi fiyatlarını düşürmek, sınırlı alanda taşımacılığı arttırmak gibi etkiler yaratmış olmasına rağmen, torpil ve bombardıman tehlikesinden, askeri taşımacılık için gemilere el konmuş olmasından ve esasen serbest dolaşıma imkân bulunamamasından dolayı Türk Deniz Ticareti büyük bir darbeye maruz kalmıştı.

I. Dünya Savaşı nedeniyle Türk deniz ticaretinin gördüğü zararı özetlemek gerekirse denilebilir ki; bu zarar inkılâptan sonra yapılan denemeleri ve sarf edilen birçok emekleri tamamen yok edecek derecedeydi.

I. Dünya Savaşı'ndaki Kayıplarımız

I. Dünya Savaşı'ndaki kayıplarımız, batan yelkenliler de dâhil olmak üzere 69,016 tona ulaşmaktadır. Yelkenliler hakkındaki mevcut bilgiler, ancak batışı bildirilen ve kayda geçirilen gemilere ait olmak itibariyle 5500 ton olan yelkenli kaybımızı çıkarırsak, savaş sırasında kaybettiğimiz gemi ve

römorkörlerimizin toplam tonajının 63,516'ya ulaştığı görülür. Bu miktarın içinde en büyük pay Seyri Sefain İdaresi'ne aittir.
Müteakip tablo, değişik şirketlerin kayıplarını göstermektedir:

Şirketin İsmi	Tonu	Araç Sayısı
Seyri Sefain İdaresi	36.968	28
Şirket-i Hayriye İdaresi	2.276	13
Hilal Şirketi	2.846	6
Gümüşyan Şirketi	4.523	4
İttihad Seyri Sefain Şirketi	1.940	6
Diğer gemiler	11.693	63
Römorkörler, motorlu araçlar	3.270	48
Yelkenliler ve mavna	5.500	200
Toplam: Gemi	63.516	164
Toplam: Yelkenli	5.500	200
Genel Toplam	69.016	364

Seyri Sefain İdaresi'nin Kayıpları:
Seyri Sefain İdaresi I. Dünya Savaşı'nda, büyük-küçük toplam 28 gemi kaybetmiştir. Bunların isimleri, tonajı ve battıkları tarih ve yerler aşağıdadır:

Geminin İsmi	**Ton**	**Battığı Yer ve Tarih**
Bezm-i Alem	4045 …..	Karadeniz-1914
Bahr-ı Ahmer	3603 …..	Karadeniz-1914
Mithat Paşa	4458 …..	Karadeniz-1914
Nilüfer	1088 …..	Karadeniz-1914
Seyhun	3003 …..	Karadeniz-1914
Neva	1257 …..	Karadeniz-1914
Yeşihrmak	1591 …..	Karadeniz-1914
Kızılırmak	1945 ……	Karadeniz 1915
Halep	3648 …….	Akbaş 1915
Biga	784 …….	Mudanya 1915
Plevne	1454 …..	Şarköy 1915
Edremit	414 ……	Erdek 1915
Kozlu	358 ……	Çanakkale
Samsun	48 …..	Karadeniz
İstanbul (Yat)	170 ……	Karadeniz
Darıca	45 …..	Marmara 1915
Kumkapı	60 ……	Karadeniz 1915
Mersin	195 ……	Karadeniz 1914
Zafer	120 …….	Haydarpaşa 1915
Tuzla	73 ……	Çanakkale 1915

Şahin 142 …… Karadeniz 1915
Nilüfer 209 …… Karadeniz 1915
Tunca 200 …… Haliç 1915
Timsah 117 ….. Çanakkale 1915
Zonguldak 560 ….. Karadeniz'de sığda batan bu gemi daha sonra yüzdürülmüştür
Ereğli 1600 ……. Karadeniz'de sığda batan bu gemi daha sonra yüzdürülmüştür
Dafnî 723 ….. Karadeniz 1915
Karadeniz 5012 …… Bombay'da İngilizler tarafından el konmuştur.
Toplam 30.968 Ton

Şirket-i Hayriye'nin Kayıpları;

Şirket-i Hayriye Marmara Denizi'nde askeri nakliyat için vapurlarından bir kısmını tahsis etmişti. Bu yüzden

Geminin Miktarı	**Ton**	**Battığı Yer ve Tarih**
30	137	Şile açıklarında
38	154	Romanya'da kalmıştır
39	184	Karadeniz'de
40	184	Marmara Denizi'nde
41	141	Karadeniz'de
43	154	Karadeniz'de
44	154	Karadeniz'de
45	184	Karadeniz Ereğlisi'nde
46	184	İğne Ada'da
49	187	Harap olmuştur.
50	187	Karadeniz'de
61	213	Karadeniz'de
62	213	Tekirdağ'da

Toplam: 2276

Diğer Gemi Şirketlerinin Kayıpları:

I. Dünya Savaşı'nın ilan edilmesi üzerine Osmanh hükümeti; Hilal, İttihad, Seyri Sefain, Pandeli Biraderler, Gümüşyan ve Adalar gibi büyük-küçük şirketler ile şahıslara ait gemilere askeri taşımacılık için el koymuş ve bunları Seyri Sefain'in emrine vermişti.

Hilal Şirketi savaştan önce toplam 2.846 tonluk 6 gemiye sahipti. Bu gemilerin altısı da I. Dünya Savaşı sırasında batmıştır:

Geminin Miktarı Ton Battığı Yer ve Tarih
Hilal 943 ……Karadeniz

Edirne	19	……Karadeniz
Güzel Girit	602	……Karadeniz
Millet	319	……Karadeniz
Antalya	473	……Karadeniz
Teceli	190	….Marmara
Toplam:	2.846	

Gümüşyan Şirketi toplam 4523 ton kapasitesinde dört gemiye sahipti:

10 Temmuz Vapuru	1244	Ton
Zonguldak	965	
Moda	600	
Mahmut Şevket Paşa	1714	
Toplam:	4523	

İttihat Seyri Sefain Şirketi'nin iki gemisi vardı:

Selanik Vapuru	997
İttihad Vapuru	943
Toplam:	1940

Bu şirketlere ait tüm gemiler I. Dünya Savaşı sırasında batmıştır. Farklı kimselere ait küçük ve toplamı 9855 tonluk 29 gemi de savaş sırasında meydana gelen kayıplar arasındadır: Lion Vapuru,Hüdaverdi Vapuru,Nikea Vapuru,Despina Vapuru,Edincik Vapuru,Barbaros Vapuru, Avnullah Vapuru, Vedya Vapuru, Gazze Vapuru, Hıfzurrahman Vapuru, Sağdıç Vapuru, Beykoz Vapuru, Sarafin Vapuru, Turan Vapuru, İhsan-ı Huda Vapuru, Bombard Arslan Vapuru, Taif Vapuru, Hudâ'ya Emanet Vapuru, Erdek Vapuru, Nimet-i Hudâ Vapuru, Yunus Vapuru, Bebek Vapuru, Şeref-i Bahri Vapuru, Polina Vapuru, Bandırma Vapuru, Halki Vapuru, Kadem-i Hayr Vapuru, Kessendire Vapuru.

Toplam: 9855 Ton.

Bunlardan başka hükümet tarafından el konularak askeri nakliyat için Seyri Sefain İdaresi'ne verilmiş olan 34 adet küçük tonajlı gemi de Karadeniz ve Marmara Denizi'nde batmıştır.

Bunların toplamı ise 1837 tona ulaşmaktadır.

Aynı şekilde: 25 adet Römorkör	Toplam tonu		1200
23 Adet Motorlu gemi	"		2070
220 adet Mavna ve Yelkenli	"		5500

zayi olmuştur.

Özetle, I. Dünya Savaşı'na 110.000 ton gemi ile giren Türkiye, savaş sonunda çoğu harap durumda olmak üzere 45-50 bin tondan fazla gemiye sahip değildi. Mütarekenin birinci

Devresinde Türk Deniz Ticareti: Mondros Mütarekesi'yle, Türkiye için tam bir yenilgiyle sonuçlanan dünya savaşı, yukarıda görüldüğü üzere Türk deniz ticaretine büyük zararlar vermişti. Gerçekten de savaşa katılan hükümetlerin hemen hepsi, az çok savaştan zarar gördü. Fakat bu hükümetler, kaybettikleri gemilerin yerine yenilerini inşa etmek için ateşkesten sonra ve hatta savaş sırasında bazı fırsatlara sahip idiler. Söz konusu etkilerin en önemlileri Türk deniz ticareti alanında görüldü. Türk bayrağını taşıyan gemilere kendi sularımızda bile serbest dolaşım imkânı verilemiyordu. İtilaf Devletleri tarafından konan liman kuralları, Türk bayrağı taşıyan gemilerin aleyhinde olarak uygulanıyordu. Gemicilik alanında en fazla rekabet etiğimiz Yunanistan, kendi bayrağını taşıyan gemileri kayıtsız şartsız limanlarımıza gönderme imkânı elde etmişti. Mütarekenin zor yıllarında, Türk bayrağı taşıyan herhangi bir geminin, düşman esaretine düşen herhangi bir Türk gibi özgürlüğü sınırlanmıştı. Yunanistan'ın zalimce ve yok etme siyasetine dayanarak ilan ettiği Anadolu savaşı sırasında Türk gemilerinin uğradığı hücum ve baskılar haddi aşmıştı. Henüz mütarekenin ilk zamanlarında, bir Türk'e ait olup savaştan sonra ilk kez Çanakkale Boğazı'ndan çıkıp İzmir'e gitmek üzere donatılan Seza-yı Nur gemisi, bütün Türk gemicilerine denizde dolaşmanın sonuçlarını göstermek amacıyla, Yunanlılar tarafından cezalandırılmıştı: Gemi Boğazdan çıktıktan sonra Yunan savaş filosu tarafından yakalanarak mürettebatı, yolcuları ve eşyasıyla birlikte bilinmeyen bir yere götürülmüştü. Bu ceza, yalnız Yunanistan tarafından hazırlanmış değildi. Bu, Türk deniz ticaretinin gelişmesini ve bağımsız bir Türk ticaret filosunun oluşmasını, kendi ticaret siyaseti gereği kesinlikle çekemeyen sömürgeci iktisadi politikalar güdenler ile Avrupa'mn galip hükümetlerinin de onayladıkları bir ceza hükmündeydi. Nitekim Seza-yı Nur'un akıbeti konusunda elimiz kolumuz bağlı iken bile bize bilgi verme işini İtilaf Devletleri yapmamışlardı. Anadolu'da milli hareket başladıktan sonra, Türk gemileri Marmara havzasında bile dolaşamaz oldular. Yunan savaş gemileri, denizde gördükleri Türk bayrağını yok etmek için haince bir avcılığa başlamışlardı. Yunan belasını atlatabilenler ise İtilaf Devletleri'nin savaş gemilerinin, Anadolu'ya cephane kaçırıldığı iddiasıyla yaptıkları baskılara maruz kalıyorlardı. Özetle, bir taraftan kanunen kendi sularımızda Türk gemilerinin

sahip olamadığı bir çok ayrıcalıktan yabancı gemilerinin yararlanması, diğer taraftan Türk deniz ticaretini baltalamak için savaş ve ateşkes bahanesiyle dayanılması imkânsız baskılar yapılması, savaştan hayli bitkin çıkan Türk gemiciliğine gelişmek şöyle dursun, yaşama imkânını bile vermemekteydi. Bu şartlar altında Türk Deniz Ticareti çok sıkıntılı dönemler yaşamıştı. Anadolu'daki milli hareketin sonuçlan hakkında ne kadar iyimser tahminler yapılırsa yapılsın, çok kimse, Türk Deniz Ticaretinin geleceği konusunda ümit var değildi. Türkiye için uğursuz ve kötü bir tarihi hatıra olan Sevr Anlaşması, Türkiye'nin bütün hayati kabiliyetleri gibi, deniz ticareti konusundaki emellerini ve geleceğini tamamıyla baltalamaktaydı. Sevr Anlaşması'yla İtilaf Devletleri'nin bu alanda elde ettikleri imkânlar ve Türk bayrağının uğradığı hakarete bir anlık olsun bakmak, ticaret filosu hususunda geleceğimizle oynamak isteyenlerin nasıl bir karar aldıklarını göstermeye yeterlidir. Bu vesileyle, uğursuz Sevr Anlaşması'nın serbest deniz dolaşımıyla ilgili 334. Maddesini; acı bir hatıra, aynı zamanda hiçbir zaman unutulmayacak bir ders ve rakiplerimizin niyetleri konusunda iyi bir örnek olmak üzere tekrar etmek faydalıdır:

Madde 334-

İtilaf Devletleri'nin uyruğundakiler, mallar, gemiler ve diğer tüm araçlar, Türkiye'nin tüm limanları ve iç sularında Osmanlı halkı, mallar, gemiler ve araçlarının sahip olduğu haklardan aynı şekilde yararlanacaklardır. Özellikle, İtilaf Devletleri'nden herhangi birine ait gemi ve araçlar, Osmanlı gemi ve araçlarının işleyebildiği Türk toprağındaki yer ve limanlara veya bu yer ve limanlardan her tür eşya ve yolcuyu, milli gemiler ve araçların tabi olduğu kurallardan daha ağır şartlara maruz bırakılmamak kaydıyla nakledebileceklerdir. Duraklama, yükleme, boşaltma, tonaj, rıhtım, kılavuz, fenerler, karantina ve buna benzer hükümet, memurlar, şahıslar, şirketler veya herhangi bir kurum adına toplanan tüm vergiler konusunda; milli gemiler ve araçlar ile eşit muamele göreceklerdir. Türkiye İtilaf Devletleri'nden birine veya herhangi bir yabancı devlete ayrıcalıklı bir uygulama yaparsa, söz konusu ayrıcalık, kayıtsız ve sınırsız bir şekilde diğer İtilaf Devletleri'ne de uygulanacaktır. Şahıslar, gemiler ve araçların dolaşımlarına gümrük, güvenlik, sağlık kuralları, göç veya kaçakçılıkla ilgili kurallar dışında başka

engeller çıkarılmayacaktır. Makul ve standart kurallar sayesinde ticaret gereksiz yere meşgul edilmeyecektir.

Mütarekenin İkinci Devresinde Deniz Ticaretimiz

Mütarekenin böyle feci bir şekilde devam etmesine ve Sevr Anlaşması'yla Türk deniz ticaretinin idamına karar verilmiş olmasına rağmen, Anadolu'da her gün daha büyük bir gayret ve imanla sürdürülen İstiklal Harbi, yavaş yavaş herkesin kalbinde güçlü ümitler uyandırmaya başlamıştı. Anadolu, İstanbul ve İzmir dışındaki limanlara, özellikle de Karadeniz limanlarının tümüne hâkimdi. Bu limanlar arasında Türkiye'ye kastetmiş devletlere ait gemiler kolaylıkla sefer yapamıyorlardı. Öncelikle Anadolu'da başlayan iktisadi ve milli uyanış birçok mahrumiyete rağmen, bu alanda etkilerini çabuk gösterdi. Özellikle Karadeniz sahillerinde oturan ve memleketimizin en önemli gemicilik unsurunu oluşturan halkımızın bir kısmı, gemiciliğin ileride kazanacağı önemi takdir etmekte gecikmedi. Küçük taka ve yelkenlilerini gemi şeklindeki araçlara çevirmek için tüm fırsatları değerlendirmeye başladılar. Rus gemilerinin İstanbul'da satılmaya başlaması, dünya gemi piyasasında 1922 senesinde görülen fiyat düşüşü, gelecek için yavaş yavaş hazırlık yapma imkânını vermişti. Değişik bandıralı bir takım gemiler Türkler tarafından satın alındı. Bu gemiler, mevcut baskılardan ve Türk bandırası taşıma konusundaki engellemelerden ötürü eski bayraklarıyla seferlere başladılar. Yunanistan'ın Anadolu'da her gün bir başka başarısızlığa uğrayarak sürdürdüğü savaşı bahane ederek vurduğu sayısız darbeye rağmen, Türk deniz ticareti gelişme sürecine girmişti. Deniz ticaretimizin bu sürece girmesinde ve gelişme yönünde adımlar atmasında, yelkenli gemilerin geçirdiği dönüşüm de önemli rol oynamıştı. I. Dünya Savaşı'mn son yıllarında, Almanlar tarafından yelkenli küçük gemilere motor konması yaygınlaştırılmıştı. Gemiciliğe ait her yeniliği duraksamadan almak alışkanlığında olan Karadeniz halkı, pek kısa sürede motorlu gemileri idare etmeyi öğrendiler.

Deniz ticaretinin gelişiminde, doğal olarak motorlu gemileri buharlı araçların takip etmesi gerekirdi. Gerçekten bizde de yelkenli ve buharlı gemiler arasındaki bu geçiş başarıyla sağlandı ve Türk Deniz Ticareti son acı tecrübelere ve kayıplara rağmen gemi dönemine ulaşmış oldu. Bununla birlikte, ne olursa olsun Lozan'da sonradan imzalanan barış anlaşmasının hazırlanışı ve ilanına kadar Türk gemicileri gelecek için

hazırlanmakla beraber, çekimser idiler. Doğal olarak adımlarını yavaş ve ihtiyatlı atmak zorunluluğu hissediyorlardı. Ülkemizin iktisadi anlamda geleceği için çok sevindirici bir olay olan Lozan Barış Anlaşması, Türkiye'ye yaşama hakkı tanıyordu. Her ülkenin sahip olduğu haklar bize de -bir takım sınırlamalarla da olsa- verilmiş oluyordu. Bu arada Sevr Anlaşması'yla batırılmak ve yok edilmek istenen Türk Deniz Ticareti, Lozan Anlaşması'yla yeniden doğmuştur denilebilir. Bu anlaşmayla, kabotajı kendi gemilerimize hasretmek gibi en temel haklarımızdan birini geri almış oluyorduk. Lozan Barış Anlaşması'nda ticaret sözleşmelerinin ikinci kısmım, uğursuz Sevr Anlaşması'ndaki maddeyle karşılaştırmak üzere aşağıda veriyoruz:

Madde-9

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

Madde-10

Balık avlanması, deniz kabotajı ve liman hizmetleri hakkında yukarıda verilen maddede belirtilen istisnalar korunmak şartıyla, ülkemize girecek veya çıkacak her türlü maldan; giriş, çıkış veya yolcuların taşınması konusunda ve gemilerin; liman, dok, rıhtım ve barınaklarda duraklama, yükleme ve boşaltmalarıyla her türlü kolaylıktan yararlanmalarıyla ilgili konularda, bir taraftan Türkiye ve diğer taraftan imzacı diğer devletlerin her biri, kendi gemilerine yaptıkları uygulamanın aynım karşılıklılık ilkesi gereği diğerlerine de yapacaktır. Yine karşılıklılık ilkesi gereği; hükümet, memurlar, özel şahıslar, toplum ve her türlü kuruluş adına veya yararına toplanan sağlık vergileri, liman, rıhtım, demirleme, kılavuzluk, karantina, fener vergileri ve diğer işlemlere ait vergiler gibi, gemilerin ödemekle yükümlü olduğu vergilerin belirlenmesi ve ödenmesinde mutlak eşitlik ilkesi geçerli olacaktır. İthal veya ihraç edilen mallara konmuş olan

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

Madde-11

Gemiler ve bunların yük ve yolcularıyla ilgili olup, savaştan önce Türkiye tarafından güvenilir, tanınmış veya başlıca denizci ülkeler tarafından gelecekte hakkı tanınabilecek her türlü belge veya resmi evrak, Türkiye tarafından, anlaşmaya imza koyan diğer devletlere ait olan gemiler hakkında geçerli ve Türk gemilerine verilen karşılıklı belgelere denk kabul edilecektir. Bu hükümler, Türkiye tarafından Türk gemilerine, başlıca denizci devletler tarafından uygulanan usule denk şartlar çerçevesinde olmak üzere, verilen belgeler ve resmi evrak, ancak imzacı diğer devletlerin bizzat kendileri tarafından verilen belgeler ve resmi evraka denk kabul edildiği takdirde geçerli olacaktır.

Deniz Ticaretimizin Bugünkü Durumu:

Deniz ticaretimizin bugünkü durumu hakkında maalesef liman yönetimiyle ilgili henüz tam bir istatistik yoktur. Mütareke sırasında İtilaf Devletleri'nin kontrolü altında bulunduğu için, liman yönetimimiz gayet olumsuz koşullar altında çalışmak zorunda kalmıştı. Bu yüzden, ne savaşta batan ne de mütareke sırasında el değiştiren gemiler hakkında düzgün bir kayıt bulunmaması, deniz ticaret filomuzun bugünkü durumuyla ilgili olarak topladığımız bilgileri değişik kaynaklardan doğrulatmaya mecbur bırakmıştır. Bizim özel olarak topladığımız bu bilgilere göre; 1 Kasım 1923'te tüm Türk Ticaret Filosu şu durumdadır:

	Toplam gemi	**Tonaj**
-Seyri Sefain idaresi	35	37,494
-Şirket-i Hayriye	27	4,215
-Haliç Şirketi	17	1,397
-Diğer şirket ve şahıslara ait gemiler	48	30,242
-Limanda farklı kurum ve		

şahıslara ait gemiler…… 17 …… ……. 4300
-İstimbot ve römorkör 123 ……. 1200
-Motorlu deniz araçları …. 190 …….. 3500
Toplam: ….. 456 ……..…….. 82,948
Yunanlıların el koyduğu Kırım vapuru hariçtir.

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

Seyri Sefain idaresi'nin limanda çalışanlarından başka posta gemileri şöyledir: Ümit, Gülnihal, Bahr-ı Cedid , Altay , Gelibolu Bandırma, İnebolu, Nimet, Ereğli. Toplam 14

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

Seyri Sefain İdaresi'nin liman içindeki taşımacılıkta kullandığı gemiler şunlardır: Yakacık, Basra, Bağdat, Halep, Fenerbahçe, Haydar Paşa, İhsan, Neveser, Anadolu, Kalamış, Armağan, Maltepe, Moda, Pendik, Kınalıada, Kadıköy, Burgaz, İntibah (Römorkör), Alemdar (Kurtarıcı), Gayret (Römorkör),Yüzbaşı Murat Bey (Su tankeri),Gülcemal, Akdeniz, Reşid Paşa, Kızılırmak, Şam, Giresun.

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

Şirketi Hayriye Gemileri:

Şirket-i Hayriye'nin, sadece Boğaz ve limanlara yolcu taşıyan küçük gemileri bulunmaktadır.Bu gemiler; 26 Suhulet, 27 Sahilbend, 35 İşgüzar,37 İhsan, 42 Eser-i Merhamet, 47 Tarz-ı Nevin, 48 Dilnişîn, 51 Süreyya,52 Şihâb, 53 İnşirah, 54 İnbisat, 55 Bebek, 56 Göksu, 57 Tarabya, 58 Nimet,59 Kamer,60 Rağbet, 63 Sütlüce, 64 Küçüksu, 65 Sarayburnu, 66 Boğaziçi,67 Kalender,68 Güzel Hisar, 69 Hüseyin Haki, 70 Ziya,71 İktisat.

Toplam: 4815 tonluk 27 gemi

Haliç Şirketi:

İstanbul Haliç'te yolcu taşıyan bu şirketin elinde:

1- Her biri 79 tonluk 1, 2, 3, 4, 5 numaralı beş gemi
2- Her biri 74 tonluk 6, 7, 8, 9, 10 numaralı beş gemi
3- Her biri 9 tonluk 11, 12 numaralı iki gemi
4- Her biri 141 tonluk 14, 15 numaralı iki gemi
5- Her biri 166 tonluk 16, 17 numaralı iki gemi
Toplam 1397 tonluk 16 adet gemi bulunmaktadır.

Diğer Şirketler ve Şahıslara Ait Gemiler:

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

Sahibi	**Adı**	**Yapım Yılı**	**Vergi Tonu**	**Yük Tonu**
Rıza Bey	Kırzade	1919	1710	3420
Cemal Bey	Ankara	1874	634	1250
Cemal Bey	Mudanya	1895	46	110
Cemal Bey	Necat	1896	73	110
Yelkencizadeler	Samsun	1889	885	1400
	Anadolu	1896	348	631
	Trabzon	1800	526	1100
Sadıkzadeler	İnönü	1891	1065	2500
	Sakarya	1888	1899	3500
	Arslan	1880	366	800
Hacıpaşazadeler	Bursa	1859	119	135
	Hacıpaşa	18..	288	600
	Ayvalık	18..	197	350
	Hatuniye	(İbrail'de)		500
	Sürmene	18..	-	500
Sufizade	Rize	18..	466	1300
Alemdarzâde	Millet	1883	1089	2200
Kalkavanzade	Kırım	Yunanlılar tarafından el konmuş, Pire'de		
	Sulh	1871	400	1000
Hacızade	Gafur Reis (Gaz gemisi)			400
Hüdavendigar Şti.	Başlangıç	18..	119,5	180
	Sevinç	18..	266	400 (?)
Hüseyin Mahdumları İbrahim ve Ali Beyler	Zafer-i Milli	18..	176	450
	İstiklal	1886	281	650

Mustafa Nuri ……. Demirtaş…….18.. ……. 90 ……..200
Abacızade İsmail Hakkı..Denizli ……..1889…….. 63……..150
Abranosyan ……..Turan ……..-……303…….500
Amasya ……1889 ……150 ……125
Salih Efendi ……..Keşkül ……..1888…….. 84……. 150
Âzim Bey …….. Sakarya ……18-……..60 ……90
İbrahim Mehmet ……Selanik ……1901 ……100 …….191
Babanzade Hikmet …… Firuze …….-……93 ……150
Nazmiye Hanım ……. Nazmiye……. 1893…… 95……. 150 (?)
Ahmet Semayiş Bey …….Kara Biga ……1918 ……85 …….200
Refik Bey …….. Feyyaz…….. - ……102 …….150
Hüseyin Mustafa …….Timsah ……-……132 …….400
Kocaeli Nakliyat Şti ….. Anadolu ……..-……..18 ……50 (?)
Hafız Sami Bey ……İnönü ……-……44……. 130
Şerafettin Bey ……Uğur ……..-……158 ……250
Mehmet Murat ve Or...Dersaadet ……. -……38 …..60 (?)
Doktor P. Matyas……. Kandilli …… -……..357 ……500
Hantalzade Tayyar
ve Ortakları……..Güzel İzmir……-……114…….. 150
Ali Muhsin ve
Ahmed Lütfi Beyler …….Akçaşehir …. - ……..72… 150 (?)
Aram Barzilay…… Selamet …….. - ……504 ….900 (?)
*(?) işaretli olanların yük tonları tahmini olarak verilmiştir"

Hâlâ Yabancı Bayrağı Taşıyan Türk Gemileri:

Nafi Halim ve Ortaklar..	Ligora	-	-	1200
Hacı Ali Efendi..	Sava	-	-	150
İhsan Bey ..	Fuvet	-	-	200
Bigali Halil Bey..	Ravenna	-	-	300
Abdülkerim Bey ..	Leydi	-	-	260

Toplam: 30.242

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

Yunanistan savaştan önce toplam 830,000 ton olan 474 gemiye sahipti ve dünya savaşı bizim gibi Yunanistan deniz ticaret filosunda da büyük yaralar açtı. Buna rağmen son yıllarda

Yunanistan tekrar gemicilikte ilerlemeye başladı. 1 Kasım 1923'te Yunan deniz ticaret filosu; toplam 736,819 tonluk 419 gemiden oluşmaktaydı. Bu rakamlara yelkenliler dâhil değildir. Ülkemizin gerçek sahipleri olmak istiyorsak, deniz ticaretini kendi gemilerimize hasretmek zorundayız. En büyük rakibimiz olan Yunanistan bizden on kat daha fazla gemiye sahiptir ve her gün daha da gayretli bir şekilde çalışıyor. Bu sonuçlar ve mevcut durum, tüm dikkatimizi bu önemli konuya çekmek için yeterlidir. Tabii ki henüz büyük kabotaj için deniz ticaret filosu meydana getirmek ve uluslararası limanlarda çalışmak, gücümüzü aşmaktadır. Ancak yarı için bunu düşünmek, ithalat ve ihracatımızı kendi gemilerimizle yapmak zorundayız.

Makalemize son vermeden önce, bir karşılaştırma yapmaya yardımcı olmak amacıyla, bazı büyük hükümetlerin deniz ticaret filoları hakkında bir takım bilgiler vermek isteriz:

Başlıca Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları:

	1914'te	1922'de
İngiltere…….	18.877,000	19.053,000
ABD……..	1.837,000	12.506,000
Japonya…	1.642,000	3.325,000
Fransa…	1.918,000	3.303,000
İtalya…	1.428,000	2.600,000
Hollanda…	1.471,000	2.613,000
Norveç…	1.923,000	2.337,000
İsveç…	992.000	996.000
İspanya…	883.000	1.187,000
Almanya…	5.098,000	1.783,000

Görülüyor ki yalnız Yunanistan değil, dünyanın en büyük denizci ülkeleri de deniz ticaret filosunu arttırmak için büyük çaba sarf etmekte, sürekli yeni gemiler yaptırmaktadırlar. Barışın bize sağladığı büyük faydalar dikkatlerimizden kaçmamalı. Türk Deniz Ticaretinin geleceğini şekillendirmek için yapılması gereken hazırlıklar konusuna uzun boylu değinmek istemiyoruz. Tüm dünyada deniz ticaretinin, hükümetlere ve ülkelere ait iktisadi politikaların en büyük aracı olduğu, artık memleketimizde de takdir edilmiştir. Şimdiye dek kendi bağımsızlığımıza ve kaderimize kesinlikle hâkim olamamamızdan doğan olumsuz nedenler ortadan kalkmış ve Türk Deniz Ticareti bütün dünya sularında, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde dolaşım hakkı kazanmıştır. Uluslararası deniz ticaretine katılmak

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

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

Türk Deniz Ticareti'nin gelişmesi için hükümetin takip etmesi ve uygulaması gereken önlemler, bu makalenin kapsamına sığmayacak kadar geniş ve ayn bir konudur. Biz yalnız, gerek sermayedarların ve gerekse hükümetin yerine getirmek zorunda oldukları görevlerden bir ikisine değindik. Sahillerine yakışır bir deniz ticaret filosu oluşturacak sermayedarlarımıza, hükümete ve gemicilerimize saygılarımızı sunuyoruz. Ümit ederiz ki gelecek yıl bu konuda yazacağımız bir makale, bize deniz ticaretimizin bir yıl içinde harikulade bir gelişme gösterdiğini söyleme imkânı verecektir.

Deniz Ticaret Odası ve Türk Vapurcular Birliği tarafından hazırlanmış olan rapor 1926 yılında neşredilecek olan ilk resmi Türk Deniz Ticareti Yıllığı için temel verileri oluşturacaktır.

Türk Deniz Ticareti'nin önemli dönüm noktası- Mübadele Gemileri

Mübadele nedeniyle, Selanik, Kavala ve Girit gibi yükleme yerlerinden göçmenleri Türkiye sahillerine getirmek için Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin bir ihale açmış olması, Türk Vapurcular Birliği'ni harekete geçirmek için adeta kırbaç etkisi yapmıştır.Bu insanları getirebilmek için vapur kumpanyaları ile anlaşarak, belli koşullara uygun biçimde taşımak gerekiyordu. İlk akla gelen de

yabancı işletmelerdi. Yabancı işletmelere bağlı gemilerle göçmen getirilirse yurtdışına bir para çıkışı olacaktı. Türkiye'de zaten çok sınırlı olan sermayenin başka bir ülkeye gitmesi, savaştan yeni çıkmış Türk'ün dişiyle, tırnağıyla güç bela kazandığı alın terinin başka bir memlekete gitmesi içlerine sinmiyordu. Bir şeyler yapılmalı ve ihaleyi yabancı firmaların almasının önüne geçilmeliydi. Lloyd Triestino Firması'nın kazanmak üzere olduğu haberleri geliyor, bu haberler Türk gemicilerini akıl almaz biçimde rahatsız ediyordu.

Bir süre sonra gemi sayısı çok ve tonajı yüksek olan ve diğer şirketlere göre en uygun ihale koşullarını öne süren başka kumpanyaları da yanına alarak ihaleye katılan İtalyan Lloyd Triestino Vapur Kumpanyası'nın ihaleyi kazandığı duyuldu. Bu bilgi, ulusal duyguları daha da kamçıladı. Lloyd Triestino Kumpanyası'nın ihaleyi kazanması genel anlamda tepkiyle karşılandı.

Kabotaj hakkını elde etme savaşımının sürdüğü, geçiş stratejileri ve yolları oluşturulmaya çalışıldığı bir sırada bu durum, bir itibar kaybı olarak da görülüyordu. Bu açıdan Türkiye'nin kendi öz kaynaklarıyla yani Türk gemileriyle göçmen taşıma işine soyunması en çok arzu edilen şeydi. Ancak ortaya çıkan tablo, bu beklentileri karşılamaktan çok uzaktı. Bu amaca dönük olarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda, 23 Eylül 1923 tarihinde bir toplantı yapıldı. Bu toplantıya Türk Sanayi Odası üyelerinden Hüseyin Bey başkanlık ediyordu. Toplantıda Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sufizade Sudi Bey bir konuşma yaparak, temel kaygılarını dile getirdi. Tarihi bir dönem yaşanıyordu; O'nun konuşması Sanayi Odası üyeleri tarafından ilgi ile dinlendi. Konuşmaya katılanlar onun düşüncelerini destekliyorlardı.

Konu burada kalmamalıydı. Sonunda Sudi Bey önerisini yaptı. İstanbul Sanayi Odası, bu beklentileri dile getirmek amacıyla hükümet nezdinde girişimlerde bulunmalıydı. Resmi yönü olan, bu niteliğiyle hükümete bağlı bulunan Seyri Sefain İdaresi'nin etrafında Türk gemicileri kenetlenebilirlerdi. Bu görüş toplantıda etki yaptı. Böylece Türk gemicilerine karşı koruyucu bir konumda bulunulmasının hükümete anlatılmasına karar verildi. Böylece hem Türk Vapurcular Birliği hem de İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası aracılığıyla çift yönlü olarak hükümet nezdinde girişimler başlatıldı. Türk Vapurcuları Birliği adına Sufizâde Sudi Bey Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne bir telgraf çekti.

Telgraf metni şöyle idi.;

"Mübadele edilecek ahalinin, ucuz olmasını sebep göstererek Yunan ve İtalyan vapurları ile nakledileceğini haber aldık. Bu işte kendimizi yetki sahibi gören biz Türk vapurculları yoksul memleketimizin parasının yabancılara verilmemesini sağlamak için onların öne sürdükleri koşullardan daha ucuz olmak ve halkın istirahatı sağlanmak üzere Seyri Sefain vapurlarıyla taşınmalarını teklif eyleriz. Seyri Sefain idaresini bu işi yapabilecek yetenekte olduğunu açıklıkla iddia ederiz. Şayet bugünkü idare bu işi sağlamakta yeterli gelmezise mübadele işlerinde Seyri Sefain'den alınacak belirli vapurlarla gönüllü olarak yönetme işlerini yerine getirerek bu işi başaracağımızı, icap ederse kendi vapurlarımızı da bu işin yerine getirilmesine verebileceğimizi temin eyleriz. Bu yolla yoksul memleketin serveti dışarı gitmez, çaresiz halk da rahatça yurtlarına gelebilir. Bu konuda yetki sahibi bir makam gösterildiği ve imkân sağlandığı takdirde deliller sunarak bu iddiamızı ispat etmeye hazırız efendim.
Türk Vapurculları Birliği Reisi
Sufizade Sudi"

Bu telgraf Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne ulaştı. Bu bakanlığın başında genç ve idealist İzmir mebusu Mustafa Necati bulunuyordu.Bakanlık Müsteşarı Ömer Lütfi Bey'e ulaşarak derhal gerekli direktifleri verdi. Direktif beklenilen yöndeydi ve açıktı: Türk gemicilerinin uyarıları ve istekleri öncelikle ve duyarlılıkla değerlendirilecek ve gereken neyse yapılacaktı.[5]

Müsteşar Ömer Lütfi Bey, bakanlığa ulaşan telgraf üzerine, Türk Vapurcular Birliği Başkanı'na yanıt niteliğinde bir telgraf gönderdi.Lloyd Triestino Kumpanyası'nın önerileri üzerinde uzlaşmaya varılmış olunmasına karşın uzlaşma askıya alındı.

Mübadele İmar ve İskân Bakanı Mustafa Necati Mecliste yaptığı konuşmalarda, Türk denizciliğinin geliştirilmesinin önemine sık sık vurgu yaptı. Doğrudan bakanlık için 1923 yılı bütçesi için ayrılmış olan paradan yeni gemi alınmasının yararlı olacağını ısrarla savundu. Milli bir deniz filosu yaratmanın, hem ulusal ekonomiyi yaratmada son derece önemli katkıları olacağını görüyor, hem de Türkiye'nin kabotaj hakkını tam olarak kullanabilmesi için, kendi taşımacılığını kendisi yapacak bir düzeye gelmesi gerektiğini biliyordu. Sonuçta ihale, Türk Vapurcular Birliği'ne verilmişti. Nitekim Mustafa Necati'nin, bu heyecanla söylemiş olduğu şu sözler anlamladır: "Mübadele sona erene kadar, Akdeniz'de sevgili

sancağımızı taşıyan elliden çok gemisi olan bir ticaret filosu meydana gelmiş bulunacaktır."[8]

Tarih 1924

Türk Vapurcular Birliği'nin Rauf Orbay ile Aynalıkavak Kasrı Toplantısı

Sofuzâde Süleyman Sudi Bey **Türk Vapurcular Birliği adına** Hamidiye kahramanı Rauf (Orbay) Bey'i Haliç'te Aynalıkavak Kasrı'nda bir yemek için davet etmiştir. O süreçte Hamidiye Kahramanı, İstanbul Milletvekili ve vekiller heyetinin önceki başkanı Rauf Bey bu ziyafet vesilesiyle Rauf Bey, deniz ticaretimizin durumu ve geleceği hakkında dikkat çekici bir konuşma yapmıştır. Konuşmasına "Aziz Meslektaşlarım" hitabıyla başlayan ve çok temiz ve hakim bir dille ağır ağır konuşan Rauf Bey, bu toplantıyı düzenleyen Türk Vapurcular Birliği'ne teşekkür ettikten sonra özetle demiştir; "Şimdi konuşan Sudi Bey arkadaşımız, bugünkü deniz ticaretimizin, ihtiyaçlarını karşılayacak bir döneme girdiğini söyledi ve hükümetten, (yerli gemiler için) yabancı gemilerin sahip olduğundan fazla bir himaye talep etmemizi istedi. Arkadaşlar, bu önemli noktada durmak isterim: Kalbim ve bütün ruhum gemilerimizin deniz ticareti ihtiyaçlarımızı karşılamaya yeterli olduğuna inanmak mecburiyetinde olmasına rağmen; maalesef itiraf edelim, bundan büyük bir fayda elde edileceğini bilerek itiraf edelim ki, elimizdeki tekneler bu ihtiyaca oranla çok yetersizdir. Deniz Ticareti demek, gelişigüzel, limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak demek değildir. Deniz ticareti, kara ticaretini düzenleyen düzgün postalar kurmak ve her ne pahasına olursa olsun bu postaları devam ettirmek demektir. Gemicilerimiz, deniz ticaretinin bu bakımdan anlamını henüz kavramış değillerdir. Gemicilerimizin bunu temin ettikten ve kara ticaretinin akıntılarına, yollarına göre çalışacak ve her türlü tehlikeye, zarar ve ziyana rağmen çalışacak bir hale geldikten sonra kendilerine ikinci bir görev daha yüklenir: Türkiye'nin mallarını dışarıya taşımak ve hariçten Türkiye'ye giren mallan da nakletmek. İşte deniz ticaretimiz ancak bu gücü kazandıktan sonra ihtiyaçlarımızı karşılamaya yeterli hale gelmiş olabilir.

Gemici arkadaşlarım, hükümetin Türk gemiciliğini yabancı rekabetine karşı koruması gerektiğini söylüyorlar. Arkadaşlar, zor, fedakârlık isteyen şartlar altında sürdürülen milli mücadele sırasında ve özellikle silahlarımızla dava halledildikten sonra, çok acı tecrübelerin oluşturduğu kanaatle ne yapacağımızı, ne yöne

gideceğimizi belirlemek istemişizdir. Büyük bir memnuniyetle arz edebilirim ki son olarak imzalanan barış anlaşması, gemiciliğimizin gelişmesi konusunda en önemli haklarımızı elde etmeye vesile olmuştur. Bunlar arasında, sahillerimizde kabotaj hakkının yalnız kendi bayrağımızı taşıyan gemilere özgü olması maddesinin bile kazanılması, deniz ticaretimiz için hazine niteliğinde değerlendirebilinecek bir maddedir. Yine barış anlaşmasıyla kazandığımız ikinci önemli nokta da gemilerin aranması ve kontrolüdür. Bildiğiniz gibi Türk gemileri, limanımızdan ayrılarak yabancı bir limana gittiğinde gemi hakkında verilmiş raporlar kesinlikle değerlendirilmeye alınmayarak kontrole tabi tutulurdu. Yabancı limanlarda yapılan bu uygulama her zaman için taraflı olur ve Türk gemilerini büyük oranda bir tamire mecbur ederler, tamir edilmeyince ne yolcu ne de eşya almasına izin verirlerdi. Bugün artık, barış anlaşması bu haksız kontrolü ortadan kaldırmış, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde verdiğimiz arama belgelerinin yabancı ülke limanlarında da geçerli olması kabul ettirilmiştir.

Ticaret tekel değil, rekabettir. Arkadaşlar, barış anlaşmasıyla hükümet, Türk gemicilerine haklarını vermiştir. Fakat bunlardan yararlanamayacak olursak, kâğıt üzerinde tespit edilen bu hakların bir değeri olamaz. Gemicilikte esas, kendine yar olmaktır. Gemicilerimiz öncelikle kendi kendilerini takviye etmek zorundadırlar. Bu durumdayken, hiçbir şekilde dışarıyla ilgimizi kesecek tarzda, kendi gemicilerimize fazla haklar veremeyiz. Tüm dünya ile ekonomik ilişkilerde bulunmak zorunda olan Türkiye, milli ticareti, milli sanayiyi teşvik konusunda aşırıya kaçan, dünyanın bizden başka hiçbir kurumuna ve milletine hak tanımayan iddialarda bulunamaz. Bu tür korumacılıklarla kurulacak milli kurumlardan hayır gelmez. Dünya savaşında bütün dünyanın yollar bize kapalı iken milli iktisat adına hâkim olan anlayış, güçlü ve suni korumacılıkla bazı şirketlerin kurulmasını sağladı. Fakat bu zoraki yapılanmalar ve aşırıya kaçan korumalarla, tekellerle kurulan kuruluşlardan hangisi kaldı?

Gemiciliğimizin ve deniz ticaretimizin gelişmesi için elimizden gelen her şeyi yapmak benim olduğu kadar, bütün milletvekili arkadaşların da görevleri arasındadır. Fakat gemicilik yaparken başka yerleri ve ilişki yollarını yıkmamak, ekonomik düzeni bozmamak da gerekir. Özetle; ticaret tekel değil, rekabettir. Ticarette, her ne şekilde olursa olsun rekabet eden ve rekabeti sürdüren kazanır. Dışarıyla ekonomik ilişklerimizin ana hatlarını

belirlemek ve bu ilişkilerde rekabetin mümkün olduğu noktaları keşfetmek, ona göre hareket etmek en meşru ve en temel konudur.

Ticarette esasın rekabet olduğunu söylemiştim. Bu rekabet hem dışarıda hem de içeridedir. Örnek olarak, bugün söz konusu ettiğimiz deniz ticaretini dikkatlerinize sunacağım: Şüphesiz ki Türk deniz ticaretinin gelişmesini istemeyen rakip devletler, bunu engellemek için ellerinden geleni yapmaktadırlar. Ancak bizim bu konuda ve rekabette kendi gemilerimizi korumak için tuttuğumuz yol karşılıklıdır. Onlar bize ne yapıyorlarsa, biz de onlara aynısını yapacağız. Kendi gemilerimize limanlarında verdiği hakkı, biz de kendilerine limanlarımızda vereceğiz. İşte bizim dış rekabette bugün için sahip olduğumuz güçlü silah!... Fakat ben zannediyorum ki bugün bizim için dış rekabet kadar iç rekabet de önemlidir. Belki bu rekabet dışarıdan gelen rekabete göre çok daha önemlidir. Burada bulunduğum sırada yaptığım küçük bir inceleme, bana gemicilikte iç rekabetin maalesef artmakta olduğunu göstermektedir. Bugün gerçekte önemsiz görünen bu rekabet, deniz ticaretimizde görülecek gelişme oranında artacak ve korkarım ki yarın bizi kendi ticaret filomuzu geliştirmek yerine, birbirimizin gözünü oymakla meşgul hale getirecektir. İşte benim kaygılandığım tehlikeli nokta budur.

Zaferleri kazandıran süngümüz sayesinde elde edilen barışın sağladığı nimetlerden sonra, hepimiz için dürüstçe çalışma ve kazanma imkânları olan bereketli bir vatan üzerinde yaşıyoruz. Bu vatanda hiçbirimizin diğerinin ekmeğine göz dikmesine gerek kalmadan, her alanda hepimiz için iş ve kazanç mevcuttur. Burada yaptığım küçük gözlemler, bana gemicilerimizin şimdiden birbirleriyle rekabete giriştiklerini gösteriyor. Hepsi aynı hatta, aynı posta üzerinde çalışıyor. Kendi aralarında olduğu kadar, Seyrisefain'e de rakip oldukları görülüyor. Seyrisefain'in sizinle rekabete ihtiyacı olmadığı gibi, sizin de onunla rekabete mecburiyetiniz olmasa gerektir. Hepiniz hakkınızı alabileceğiniz derecede geniş, sınırsız bir iş üzerindesiniz. İşleri düzenlediğiniz ve el ele vererek birlik olduğunuz gün, gelecek tamamen sizindir arkadaşlar".



Foto- İngiliz unvanıyla tanınan Armatör Hüseyin Rüstem.
Ressam:Coşkun Kuzgun. Osman Öndeş arşivi.

Gelişme beklerken..

Yabancılara tanınmış imtiyazlara rağmen armatör olmak bir mucize sayılmalıdır. Kaybolup gitmiş o mücadeleci, inançlı Türk armatörleri kendilerinden sonra gelecek kuşaklara umud olmuşlardır. Sahip oldukları gemiler çok yaşlıydı ve Türk armatörleri arasında el değiştiriyordu. İlk kuşak Türk armatörlerinin ana sermayelerinin çok kısıtlı olduğu hatırlanmalıdır. Posta vapuru olarak Karadeniz'de ve Mersin'e kadar Akdeniz'de muntazam sefer yapan bu gemilerin çok yaşlı olduğu, denizlere karşı nasıl mücadele verdiklerini kanıtlar. Bu isimlerden biri İngiliz lâkabıyla anılan Hüseyin Rüstem'dir ve Posta vapurculuğu yapardı.

Hüseyin Rüstem Gelibolu'lu Hüseyin Hüsnü Efendi ailesinden gelmektedir. Gemi işletmeciliğine İstanbul'lu iki tüccarla başlamıştır. Babası Hüseyin Efendi, Gelibolu'da balık konserveciliği yapmaktaydı. İlk satın aldıkları 1904 inşa gemiye "Edremit" adını vermişlerdir. Daha sonra Rum asıllı Guetonos işletmesinin "Hüdavendigar" isimli gemisine ortak oldular. 1919'da Union d'Enterprise Marocines, Casablanca firmasına satılan Tavignano isimli genelyük gemisi 290 gt. idi. İzmir ve Antalya - Mersin muntazam seferleri yapardı. Rüstem ve Ali isminde iki oğlu bulunuyordu. Her iki oğlu da firmada çalıştığı gibi Hüseyniye ve Rüstemiye vapurlarının hissedarlarıydı. Oğullarından Ali gemilerinde kaptanlık yapardı. İzmir Postası; Gelibolu, Çanakkale ve doğru İzmir'e azimet ve Sirkeci'ye avdet ederdi Rüstemiye Postası'yla da Gelibolu, Çanakkale, Alanya, Antalya ve Mersin

seferleri yapardı. Adresi şöyleydi; Eminönü Reşadiye Caddesinde 12 Numaralı İngiliz Hüseyin Rüstem İdarehanesi, Tel: 2876. Armatörlere ait posta vapurlarının devletçe engellenerek devletleştirilmesi ve yolcu vapuculuğunun devlet tekeline alınmasıyla İngiliz Hüseyin Rüstem de Türk armatörlük sahnesinden kaybolmuşlardır.



Foto- Ruşen Kalkavan Türk Armatörler Birliği üyesi olduğu ileriki yıllarda.

Belgelerde birkenarlarda kalmış Sürmeneli Temel Reis, Mamatioğlu Recep Reis, Kalkavanzâde İlyas Sami, Kalkavanzâde Şükrü Reis, Kalkavanzâde Ruşen Reis gibi ömürlerini denizlere adamış nice yürekli insanlardan sonraki kuşaklardan çok azı armatörlüğe devam edebilmiştir. Bir örnek seçsek; Rize eşrafından Armatör Rıza Kalkavan ve Zeliha Kalkavan'ın oğlu, Havva Kalkavan'ın Armatör Orhan Kalkavan, Armatör Kayhan Kalkavan, Armatör Mete Kalkavan ve Nebean Sunguroğlu'nun babası 10 Haziran 1975 tarihinde vefat etmiş İbrahim Kalkavan da armatörlük geleneğini sürmüştür. Ancak hepsi sadece genelyük veya eski deyimi ile şilepçilik ile sınırlı olacaklardır. Oysa yanıbaşımızdaki Yunanistan'da özgürce bir teşvikin sürdüğü görülür.

Türk Vapurcular Birliği
I. İzmir İktisat Kongresi'nde

Türk Vapurcular Birliği Yelkencizâde Lütfi başkanlığındaki bir heyetle İstanbul'da kurulan Millî Türk Ticaret Birliği'nde kurulan Tüccar Grubu'nda yer almışlardır. Milli Türk Ticaret Birliği 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında devam edecek I. İzmir İktisat Kongresi için iki ayrı hazırlık kongresi düzenlemiştir. Bu çalışmalarda meslek gruplarına göre tüccarlar ayrı çalışmalar yaparak, beklentilerini maddelemişlerdir. Türk Vapurcular Birliği Tüccar Grubu'nda yeralmıştır. Bu Grubun esasları yirmi konu etrafında toplanan 119 madde ile saptanmıştır. Burada saptanan esaslardan dördü şunlar idi;

1. Gümrük himayesi ve gümrük bağımsızlığımız kayıtsız şartsız devletimize ait olacaktır
2. Yabanci sermayeye, devletle ortak dahi olsa, hiçbir şekil ve suretle tekel hakkı ve ayrıcalık verilmiyecektir.
3. Sahillerimizde kabotaj hakkının kullanılmasında ne devlete ne de şahıslara imtiyaz tanınmamalıdır.

Türk Vapurcular Birliği denizcilik meseleleri konusunda çalışmalar yapmış ve görüşlerini yazılı olarak kayda geçirmiş, çeşitli raporlar oluşturmuştur. Ticaret-i Bahriye konularındaki çalışmalarda Yelkencizâde Lütfi, Mütercimzâde İsmail Dakkı, Mebus Sofuzâde Sûdi Bey, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Abdi Vehbi (Aldıkaçtı), Sadıkzâde Fehmi, Alemdarzâde Mehmet yer almıştır.

17 Şubat 1339 (1923) – 4 Mart 1339 (1923) tarihleri arasında gerçekleşen Birinci İzmir İktisat Kongresi Gümrük civarında İkinci Kordon'da bulunan Kemeraltı Camii arasını birleştiren 853 Sokak'taki ve daha önceleri Osmanlı Bankası'nın deposu olarak kullanılan Aram Homparsoman (Hamparsumyan) Han'da toplanmıştır. Kongreye her ilçeden sekizer kişi (birer tüccar, sanayici, sanatkâr, amele, şirket, banka temsilcisi ile üç çiftçi temsilcisi) katılması öngörmüştür. Katılan meslek temsilcisi, dernek ve kurumların büyük kısmı İstanbul'dandır; İstanbul Esnaf Cemiyetleri, İstanbul Hamallar Cemiyeti, Umum Terziler Cemiyeti, Darülfünun Hukuk Mektebi, İstanbul Ticaret Mekteb-i Âlisi, Çiftçiler Derneği, Fransa Darülfünun Mekteb-i Âliye Mezunları Cemiyeti ve Macaristan Türk Mezunları Cemiyeti gibi meslek kesimleri İstanbul'dan gelmiştir. Ancak delege kontenjanı ve İzmir'e ulaşım dâhil büyük yıkıntılar içindeki İzmir'de konaklama yeri bulmakta çeşitli sıkıntılarla karşılaştığı gibi, Kongreye katılmak üzere yola

çıkan İstanbul delegelerinin, İzmir'e varmaları da güün ulaşım imkansızlıkları nedeniyle hayli zor olmuştur. Kongre'den önce İstanbul'da "Ticaret-i Bahriye"- Deniz Ticaret Meseleleri konusunda İstanbul'da yapılmış olan çalışmaların hepsinin Kongrede oy birliği ile kabul edilmiş olması, Türk deniz ticaretinin geleceği açısından temel bir başlangıç noktası sayılır. Bu çalışmaların hazırlayıcıları olan Yelkencizâde Lütfi, Mütercimzâde İsmail Dakkı, Mebus Sofuzâde Sûdi Bey, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Abdi Vehbi (Aldıkaçtı), Sadıkzâde Fehmi ve Adnan Barzilay, Alemdarzâde Mehmet ve diğer arkadaşları ile çalışmalarda yeralan Seyrisefain heyetinin emekleri asla unutulmamalıdır. İzmir İktisat Kongresi'ne Kalkavanzâde İbrahim Rize Tüccar Grubu adına katılmıştır. Millî Türk Ticaret Birliği'nin hazırladığı ve Kongre tarafından benimsenen ilkeler arasında; Hükümetin de ortak olacağı bir "Ticaret Ana Bankası" kurulması; kambiyo ve borsa işlerinin düzeltilmesi, Cuma günlerinin herkes için resmi tatil günü olması, madenler ve ormanlar ile ilgili yasaların, deniz ticaretinin, ticaret işlerinin ve gümrük işlemlerinin yeniden düzenlenmesi, tekellerin kaldırılması, Ticaret Odalarının düzenlenmesi, dış ticaretin, ortaklarla ilgili yasa hükümlerinin düzeltilmesi, iktisat eğitimine önem verilmesi ve gelir vergisi, ulaştırma ve haberleşme alanlarında ticari işlemlere kolaylık sağlanması hükümleri yer almaktaydı. (Y. Kepenek, 1990, s. 34).

İzmir İktisat Kongresi için İstanbul'da yapılan öncalışmalar Dr.Mustafa Hergüner'in ayni adı taşıyan eserinde ayrıntılarıyla verilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa'nın I. Türkiye İktisat Kongresi'nde yapmış olduğu şu konuşmadan da kendisinin Milli İktisat politikalarına verdiği önem anlaşılmaktadır: *''Fakat Efendiler, İstiklali tam için şu düstur vardır, hakimiyeti milliye için bir kanun vardır, diyoruz. Bu noktada çok kati olan bir hakikati hep beraber tatbik etmek mecburiyetindeyiz. Bu kadar büyük bu kadar mukaddes ve azametli hedefler yalnız kağıt üzerinde düsturlarla ve kanun maddeleriyle ve sadece hırslarla, arzularla husul bulamaz. Tahakkuku tamını temin edebilmek için yegane kuvvet, hakiki en kuvvetli temel, iktisadiyattır. Siyasi, askeri muzafferiyetler ne kadar büyük olursa olsunlar, iktisadi muzafferiyetler ile tehyiç edilmezlerse husule gelen zaferler payidar olamaz az zamanda söner.''*

I.İzmir İktisat Kongresi'nde kabul edilen
24 Maddelik Ticaret-i Bahriye (Deniz Ticareti) Meseleleri

I.İzmir İktisat Kongresi'ne sunulmuş olan 24 Maddelik "Ticaret-i Bahriye / Deniz Ticareti" sorunları önerisi madde madde oylanarak kabul edilmiştir.

"Ticaret-i Bahriye (Deniz Ticareti) Meseleleri" başlığıyla yer alan bu belge genç Türkiye'nin deniz ticareti politikalarının tayininde temel bir düstur olacaktır. Bu başarıyı hazırlayan o yılların Türk Vapurcular Birliği'nin bir avuç üyesi olan Türk armatörleridir. Onlar unutulmamalı, minnetle ve teşekkürle anılmalıdırlar.

Oy birliğiyle kabul edilen 24 Madde şöyledir;

Madde 1- Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması ve kabotajda bağımsızlık hakkımızın tamamen kullanılması.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 2 - Armatörlere vapur almak hususunda en büyük müsaade ile sermaye temin edecek ticaret-i bahriye (Deniz Ticaret) bankalarının tesisi ve bu bankaların merkez sigortacılığını da yapması.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 3 - Donanma Cemiyeti'nin sermaye ve alacaklarının şehid çocuklarına tahsis ve temlîki ve bu sermaye ile bir Ticaret-i Bahriye (Deniz Ticareti) Bankası kurulması.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 4 - Sanayi-i bahriyemizin (Gemi inşa ve onarım sanayi) himayesi için hükümete ait araziden tersane ve çekek yeri olabilecek yerlerin genel gemi inşa ve onarım sanatkarlarıyla ve çalışanlarına karşılıksız teslimi.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 5 - Mevcut olup da ihtiyaca yeterli olmayan gemi inşa tersanelerinin (Tezgahların yazılıdır) inşasında lüzum görülecek olan ve memlekette mevcut olmayan bütün gereçlerin sağlanmasında vergiden istisna tutulması.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 6 - İnşa Tezgahlarının (Gemi inşa ve Onarım Tersanelerinin) beş sene müddetle vergiden muaf tutulmaları.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 7 - Yapılacak Merâkıb-ı bahriye (Deniz taşıt araçlarının) ve mevâdd-ı iptidaiyesinin (Ham maddelerinin) ve motörlerinin vergiden muaf tutulması.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.

Madde 8 - Merkâkib-ı bahriyemizin (Deniz taşıt araçlarımızın /Gemilerin) fenne uygun olarak denizcilik dünyasında gelişmemiz için elzem olduğundan, planlarının Bahriye Vekaleti (Denizcilik Bakanlığı) tarafından tezgahlara (Tersanelere) sağlanması ve inşaatın bu planlara göre yapılması.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 9 - Üçyüz tondan yukarı gemi inşa edecek tezgahlara hükümetçe ödüller verilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 10 - Limanlar dahilinde posta vapurculuğu yapabilmek hakkının plana uygun olarak inşa edilecek deniz taşıtlarına hasredilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 11 - İnşaat-ı Bahriye (Gemi İnşa ve Onarım sanayi) için ormanlardan kesilmesine izinli oldukları kerestenin bundan böyle- herhangi bir suretle olursa olsun- engel olunmaması.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 12 - Merkâib-ı Bahriye'nin muhakkak sigorta edilmesini zorunlu olması.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 13 - Seyri Sefâin İdaresi'nin ticarî bir heyet tarafından yönetilmesi ve ıslahı.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 14 - Hükümetin, gerektiğinde istifade etmek üzere vaz'eylediği deniz araçları temini kanununa bundan böyle tamamen riayet edilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 15 - Yolcu ve posta taşımacılığı yapan gemilerden Fener ve Sıhhiye Vergisi'nin yarım alınması teamül olduğundan, Türk Vapurculuk firmalarına da bu hakkın tanınması.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 16 - Vapurlar ve motörlerce alınan yakacaklardan (İhrakiye yazılı) vergi alınmamasının temini ve deniz ticaretinin yalnız limanlara kaydolmaları ve bir vergi vermesinin temini.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 17 - Herhangi bir zamanda olursa olsun, bir vapurun limana geldiğinde Pratika'sının verilmesinin temini.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 18 - Liman uğrak sahillerimiz açık olduğundan, Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde öncelikle limanlar inşa edilmesi.

Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 19 - Tahmil ve tahliyenin yapılabilmesi için kolaylık gösterecek, öncelikle limanların inşa edilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 20 - Alelusul kefalet alınmak suretiyle, motörlerde transit eşyasının nakline müsaade verilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 21 - Deniz Ticaretinde dayanışmayı temin için esnaf cemiyetleri kurulmasına yardımcı olmak.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 22 - Deniz ticareti meslek okullarının kurulması.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 23 - Balıkçılığın ve balık ürünlerinin himayesi ile balık vergisinin yeniden düzenlenmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Madde 24- Balık yağcılığının gelişip ilerlemelesinin temini amacıyla himaye edilmesi.
Oybirliği ile kabul edilmiştir.
Gümrükler konusunda Mavna ücretinden Dizbarko ve Supalan namlarıyla ticarî mal sahiplerinden hiçbir şekilde, kesinlikle fazla ücret alınmaması gibi hususların temini sağlanacaktır. Oybirliği ile kabul edilmiştir.[3]

---

[3] Prof.Dr.İhsan Ekinci; "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında" Kebikeç, İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Yıl: 2006, Sayı: 21, Sayfa: 73-96'dan ayrı basım.
Dr. Mustafa Hergüner; "I.İzmir İktisat Kongresi'nde kabul edilen 24 Maddelik Ticaret-i Bahriye (Deniz Ticareti) Meseleleri."

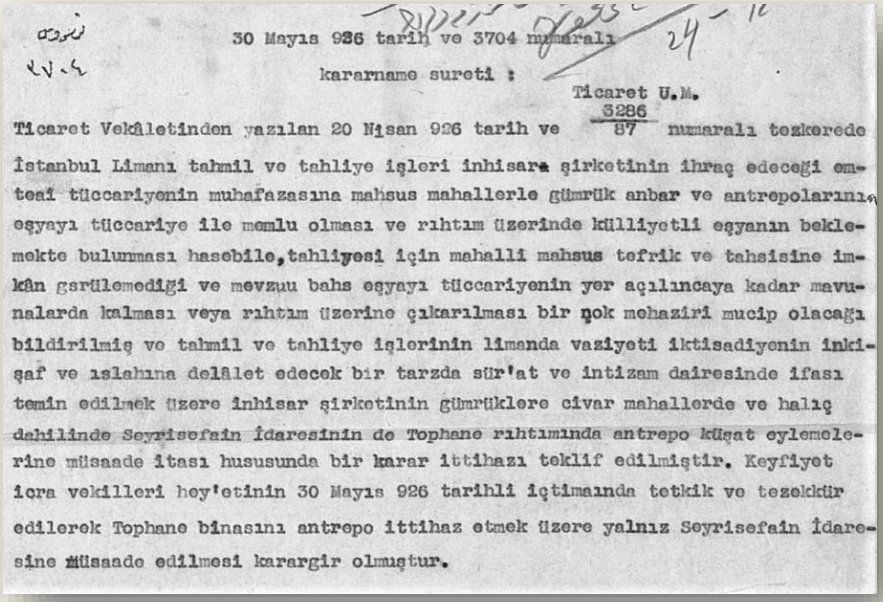
İktisadi Devletçilik akımında Türk Deniz Ticareti

Eğer 1929 - 1950 yıllarında tüm ağırlığıyla varlığını hissettiren İktisadi Devletçilik akımı gerekçeleriyle bilinmez ise, Türk Vapurcular Birliği'nin maruz kaldığı sıkıntıların nedenleri de anlaşılamaz.

Gerekçeleri son derece sağlam temellere oturtulmasına karşın, genç Türkiye'de özel sektör deniz ticareti, iktisadi devletçilik akımından çok derin zararlar görmüş ve neredeyse dünya deniz ticaretindeki gelişmelerle kıyaslandığında üç çeyrek asır geride kalmıştır.

1923 yılından bu yıllara doğru gelirken, Türk Vapurcular Birliği bir taraftan "Hususi Müteşebbis" diye tanımlanan özel sektör armatörlük kavramını anlatmak amacıyla yoğun çaba sarf ederken, diğer taraftan da yetersiz limanlar konusunda da dilekçeler yayınlamıştır.

Türk Vapurcular Birliği yük taşımacılığından engellenmek istense bile, limanlardaki eksiklikler konusunda uyarıda bulunuyor



30 Mayıs 926 tarih ve 3704 numaralı

kararname sureti :

Ticaret U.M.
3286
87

Ticaret Vekâletinden yazılan 20 Nisan 926 tarih ve numaralı tezkerede İstanbul Limanı tahmil ve tahliye işleri inhisara şirketinin ihraç edeceği emteai tüccariyenin muhafazasına mahsus mahallerle gümrük anbar ve antrepolarının eşyayı tüccariye ile memlu olması ve rıhtım üzerinde külliyetli eşyanın beklemekte bulunması hasebile,tahliyesi için mahalli mahsus tefrik ve tahsisine imkân görülemediği ve mevzuu bahs eşyayı tüccariyenin yer açılıncaya kadar mavunalarda kalması veya rıhtım üzerine çıkarılması bir çok mehaziri mucip olacağı bildirilmiş ve tahmil ve tahliye işlerinin limanda vaziyeti iktisadiyenin inkişaf ve ıslahına delâlet edecek bir tarzda sür'at ve intizam dairesinde ifası temin edilmek üzere inhisar şirketinin gümrüklere civar mahallerde ve haliç dahilinde Seyrisefain İdaresinin de Tophane rıhtımında antrepo küşat eylemelerine müsaade itası hususunda bir karar ittihazı teklif edilmiştir. Keyfiyet icra vekilleri hey'etinin 30 Mayıs 926 tarihli içtimaında tetkik ve tezekkür edilerek Tophane binasını antrepo ittihaz etmek üzere yalnız Seyrisefain İdaresine müsaade edilmesi karargir olmuştur.

Foto- Ticaret Vekaletinin 30 Mayıs 1926 ve 3704 Numaralı yazısı. Kaynak:Seyrisefain Arşivi

İstanbul Limanı Tahmil ve Tahliye işleri inhisar şirketinin hükmü altında iken, tüccara ait ihraç amaçlı yüklerin muhafazasına ait Gümrük Ambar ve Antrepolarının yetersiz kalması nedeniyle büyük kısmı mavnalarda yüklü olarak kalmaktaydı. Türk Vapurcular Birliği bu durumun ciddi sorunlara ve şikayetlere neden olduğunu defalarca bildirmiş ve 30 Mayıs 1926 Tarih ve 3704 Numaralı yazı ile Ticaret Vekaleti Haliç'te ve tophane Rıhtımı başta olak üzere gerekli yerlerde gümrüklü mal antroplarının kurulması için bir tamim yayınlamıştır.



Foto- Yeterli antrepo olmadığından tahliye edilen yükler Tophane'den Galata'ya kadar rıhtımlarda, ya da mavnalarda kalmaktaydı.Kaynak.Salt Arşivi.

Bu yazıya göre; İstanbul Limanı Tahmil ve Tahliye İşleri İnhisar Şirketi'nin ihraç edeceği emteai tüccariyenin muhafazsına mahsus mahallerle gümrük ambar ve antrepolarının eşyayı tüccariye ile memlu (Dolu) olması ve rıhtım üzerinde külliyetli (açıkta) eşyanın beklemekte bulunması hesebile, tahliyesi için malli mahsus tefrik ve tahsisine imkân görülemediği ve mevzuu bahs eşyayı tüccariyenin yer açılıncaya kadar mavunalarda kalması veya rıhtım üzerine çıkarılması bir çok mezahiri (sakıncaları) mucip olacağı bildirilmiş ve tahmil ve tahliye işlerinin limanda vaziyeti iktisadiyenin inkişaf ve ıslahına delâlet edecek bir tarzda sürât ve intizam dairesinde ifası temin edilmek üzere inhisar şirketinin gümrüklere civar mahalllerde ve Haliç dahilinde Seyrisefain İdaresi'nin de Tophane Rıhtımı'nda antrepo küşat eylemelerine müsaade itası (Müsaade verilmesi) hususunda bir karar ittihazı teklif edilmiştir. Keyfiyet İcra Vekilleri hey'etinin 30 Mayıs 1926 tarihli içtimaında (Toplantısında) tetkik ve tezekkür edilerek Tophane binasını antrepo ittihaz etmek üzere yalnız Seyrisefain İdaresi'ne müsaade edilmesi karargir olmuştur (Karar verilmiştir).

Türk Vapurcular Birliği yıllarca müdaheleci yaklaşıma karşı mücadele vermiştir. Seneler geçmiş,İktisadi Devletçilik anlayışının II.Dünya Harbi hemen sonrasında bile devam eden müdaheleci yaklaşımıdır ki, ABD'nin neredeyse hibe kavramında vermekte olduğu yüzlerce Liberty ve Victory sınıfı genel yük gemileri Türkiye'de devlet adreslerince kuşkuyla karşılanırken, Yunanistan'da devlet eliyle alabildiğine Yunan armatörü teşvik edilmiştir.

Türkiye'deki İktisadi Devletçilik konusunda çok geniş bir eser kaynağı mevcuttur. Bu yayınlar arasında Ord.Prof. Ömer Celâl Sarc'ın 1948 Türkiye İktisat Kongresi'nde sunduğu "Devletin İktisadi Hayat Üzerine Müdaheleleri" başlıklı tebliği, Prof.Dr. İlhan Tekeli, Selim İlkin'in "Cumhuriyetin Harcı; Modernitenin Altyapısı Oluşurken; İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010" ve Yahya Sezai Tezel'in "Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi; (1923 - 1950)", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015. başlıklı eserleri de başvuru kaynağı olarak incelenebilir.

Atatürkçü düşüncenin devletçilik ilkesi

Atatürk Ansiklopedisi'nde *"Atatürkçü düşüncenin devletçilik ilkesi"* şöyle tanımlanmıştır; Kurtuluş Savaşı'ndan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra, memleketin en kısa zamanda

kalkınması sürecinde, özellikle ekonomik alanda bireylerin yapamayacağı bazı işleri devletin üzerine alması esasına dayanır.
Atatürkçü devletçilik anlayışı herhangi bir doktrine bağlı olmaksızın, bizim o dönem gereksinimlerimizden doğmuş bir ilkeyi simgeler. Bu ilkenin, her ekonomik faaliyeti yalnız devletin uğraşı alanı sayan düşünüş ve yollarla hiçbir ilgisi yoktur. Tam tersine, kişisel girişim ve faaliyet, uygulamada ekonomik ilerlemenin esas kaynağı olarak kabul ediliyordu.
Çünkü bireylerin her görüş noktasından olduğu gibi özellikle ekonomik alandaki özgürlük ve girişimleri önünde devletin kendi faaliyetleri ile bir engel oluşturmaması, demokrasi anlayışının en önemli esası idi. Ancak bireysel girişim ve faaliyetin yetersiz kaldığı noktada devlet faaliyetinin sınırı başlamalıydı. Atatürk, devletçilik ilkesini şu şekilde açıklamaktadır: "Türkiye'nin uyguladığı devletçilik sistemi, on dokuzuncu yüzyıldan beri sosyalizm kuramcılarının ileri sürdükleri fikirlerden alınarak tercüme edilmiş bir sistem değildir. Bu, Türkiye'nin gereksinimlerinden doğmuş, Türkiye'ye özgü bir sistemdir. Devletçiliğin bizce anlamı şudur: Bireylerin özel girişimlerini ve faaliyetlerini esas tutmak; fakat büyük bir milletin bütün gereksinimlerini ve birçok şeylerin yapılmadığını göz önünde tutarak, memleket ekonomisini devletin eline almak. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Türk vatanında yüzyıllardan beri bireysel ve özel girişimlerle yapılamamış olan şeyleri bir an önce yapmak istedi ve kısa bir zamanda yapmayı başardı.
Bizim izlediğimiz bu yol, görüldüğü gibi, liberalizm'den başka bir yoldur". Görülüyor ki Atatürkçü devletçilik anlayışı, kalkınma sürecinde olan Türkiye'nin ekonomi siyasetinde devleti, yapıcı ve yönetici olduğu kadar düzenleyici bir unsur kabul etmektedir. Bu anlayışta devletin müdahalesinden çok, ekonomiyi birey ve devlet el ele geliştirmek, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha, memleketi bayındır hale getirmek için milletin genel ve yüksek yararlarının gerektirdiği işlerde, özellikle ekonomik alanda devleti ilgili kılmak söz konusudur. Kalkınma süreci içinde durum ve şartlara göre, bireysel girişimin yanı sıra kamu yararının söz konusu olduğu alanlarda devlete de görev yükleyen Atatürkçü devletçilik ilkesi, ekonomik alanda 'karma ekonomi' kavramıyla ifade edilebilir.
Ekonomik kalkınmada alt yapı oluştuktan, özel sektörün malî yönden girişim imkânları geliştikten sonra, devlet zorunlu olarak ekonomik müdahale ve faaliyetlerini sınırlayacak, bu girişim ve

faaliyetleri özel sektöre ve rekabete dayalı serbest piyasa ekonomisine bırakacaktır.”

Atatürk ve Devletçilik

Türk Tarih Kurumu’nun,Hamza Eroğlu imzasıyla 25 ayrı kaynak eserle zenginleşen anlatımında “Atatürk ve Devletçilik” maddesi şöyledir; “Devletçilik, Türkiye’nin toplumsal ihtiyaçlarına cevap veren, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasına ve gelişmesine olanak kazandıran bir politik uygulamadır. Devletçilik bir politik uygulama ve yöntem olarak Türk toplumunun gerçeği üzerine inşa edilmiştir. Bu binanın temelinde uzak görüşü, fikir ve ideali ile Atatürk vardır.

Atatürk, Türk inkılâbının yaratıcısı, başı ve mimarı olduğu kadar ileri fikirlerin, topluma yeni değerler katan ideallerinde güç kaynağıdır.

Daha 1922 yıllarında devletçiliği ilke olarak dile getiren, millî ihtiyaçların zorunlu kıldığı hallerde, devleti vazife ve hizmete davet eden, çağıran Atatürk olmuştur.

Atatürk, fikirleri ve uyguladığı politikası ile Türk devletçilik anlayışına yön vermiştir.

İncelememizin başlığının, ‘Atatürk ve Devletçilik’ şeklinde belirlenmesi, devletçilik ilkesinin ancak Atatürk fikir ve ideali içinde birlikte birarada değerlendirilmesindendir.

Devletçilik

Devletçilik, uzun süreden beri Türkiye’de uygulanan ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın özelliklerini gösteren, niteliklerini belirten bir politik uygulamadır. Diğer bir deyimle bu uygulamaya yön veren bir temel ilkedir.

Toplum için, toplum yararına lüzumlu ve faydalı hizmetler görmekle görevli çağımızın devleti, klasik kamu hizmet ve faaliyetleri ötesinde toplum yararına çok daha geniş ve yaygın hizmet görmekle yükümlü olmuştur. Devletin ekonomik, sosyal ve kültürel alana yayılışı kollektif ihtiyaçları devlet eliyle karşılama gereğinin bir sonucu olmuştur.

Devlet bu tür ihtiyaçları karşılamak için teknik alanda, teşkilât kurarak farklı faaliyetlerde bulunmak zorunda kalmıştır.

Devletçilik, devlet yetkilerinin artması, genişlemesi, kamu hizmet ve faaliyetlerinin yayılması demektir. Devletçilik, bir tür devlet müdahelesi, daha önce devlet faaliyet alanına girmeyen konularda, kamu menfaati nedeni ile devletin bu alana karışması, katılması, müdahalesi demektir. Ancak devlet, böyle bir müdahelede bulunurken klasik devlet teşkilâtı yanı sıra, idari alanda teknik

hizmet görmekle görevli yeni kuruluşlar kurmayı hizmetin icabı gerekli görmektedir.

Bizde devletçilik şümullü ve yaygın anlamda kullanılmıştır. Bu anlamda devletçilikte devlet, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın temel faktörü, hareket ettirici gücü olmuştur. Devleti ekonomik, sosyal ve kültürel alanda geniş ve yaygın faaliyetleri görmekle görevli, üstün güce sahip, yetkilerle donatılmış, kamu tüzel kişisi olarak değerlendirmek bizdeki devletçilik anlayışının sonucu olmuştur. Daha dar anlamda devletçilik ise, devletin ekonomik alanda doğrudan doğruya müdahalesini öngören sistemi ifade etmektedir.

Devletin, ekonomik alanda görünümü, değerlendirilmesi, karma ekonomi şeklinde olmuştur. Devletçilikte asıl uygulama alanı ekonomide, devletin ekonomik faaliyetlerinde göründüğünden, devletçilik ve karma ekonomi eş anlamda kullanılmıştır.

Karma ekonomi, bir taraftan ekonomide devlet denetimine yer verme, devlet endüstrisi kurma ve geliştirme, diğer taraftan da özel teşebbüse ekonomide sadece yer verme değil, aynı zamanda geliştirme gibi temel ilkelere dayanır.

Karma ekonomi, özel teşebbüs serbestliği ile devlet işletmeciliğinin birlikte bir arada bulunması demektir. Devletçilik, ancak karma ekonomi ile varlığını sürdürebilir.

Devletçilik, güçlü devleti, devletin ekonomiye müdahalesini zorunlu kılmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulu yıllarındaki yokluklar, imkansızlıklar daima hatırlanmalıdır; sanayisi olmayan ve var olan madenlerine dek tüm ticarî faaliyetleri imtiyazlar yüzünden çöküşe maruz kalmış Osmanlı devletinden sonra, I.Dünya Harbi ve Kurtuluş Savaşı ile de kalan son okumuş gençlerini dahi yitirmiş bir Türkiye vardır. Sermaye birikimi olmadığından, ferdî veya hususi müteşebbis olarak sanayi yatırımları yapacak bir sanayici ve tüccar hemen hemen yok gibidir. Ayakkabısını, pazen bezini, şekerini, tahta iskemlesini bile Avrupa ve ABD'den ithal eden bir devlet imkansızlıkları derin bir soru olarak hüküm sürerken, Türkiye'nin ancak, tütün, arpa, fındık,kömür,zeytinyağı, incir,afyon, pamuk, yumurta, tiftik, ceviz, canlı hayvan, kısmen buğday ihraç edebildiği tarım ağırlıklı çok kısıtlı bir durumda olduğu ortamda, şeker fabrikaları, pazen, patiska ile başlayacak tekstil fabrikaları, ayakkabı ve cam fabrikası, kağıt fabrikası ile devam edecek sanayi yatırımları devlet üstenmeyi kaçınılmaz görmüştür."

‘İktisadi Devletçilik’ olarak adlandırılan bu dönem lehte ve aleyhte derin tartışmalar yaratmıştır.

Necmeddin Sadak devletciliği zorunlu görüyor

Dışişleri Bakanı olarak da devlette görev yapmış olan Akşam Gazetesi’nin başyazarı Necmeddin Sadak 7 Mart 1942 günü Akşam Gazetesi’nin birinci sayfasından verilen “Devlet ve Devletcilik” başlıklı makalesinde devletciliği savunarak şöyle devam eder; “Devlet, oluşu, kuruluşu ve vazifeleri bakımından tarihte büyük değişimler geçirmiştir.

..Devletciliğin iyi mi, kötü mü olduğunu incelemek boştur. Bu değişiklik büyük bir tarihi evrimin sonucudur. Ne durdurulur, ne de önüne geçilebilir. Fakat devletciliğin verimsiz, kısır bir idare şekli olduğunu ileri sürenler var. Bu görüşün - ilim, nazariye açısından- yanlış olması gerekir. İnsanlar sadece kendi çıkarlarına bakarlar, milletin menfaatini düşünmezler. Halbuki millet ekonomisi, bir kişinin beş kişinin menfaatinden ziyade halkın menfaatini gözetmelidir.Bunu da ancak millet demek olan devlet yapar.”

Devletçiliğin amacı, öncelikle devletin amacı ile ilgilidir.

Yeni Türk devleti kuruluşunda, ekonomik bakımdan sömürge tipi geri kalmış bir ülke olduğundan süratle kalkınmak zorunda idi. Türkiye’nin kalkınması bir var olmak veya yok olmak meselesi olarak ele alınmıştı. Demokratik düzen içinde süratle kalkınmak, Türkiye’yi devletçiliğe, devlet yetkilerini toplum refahına yönelterek hareket etmeye mecbur kılmıştı.

Fransız iktisatçısı H. Laufenburger’e göre, Türkiye’de uygulanan devletçilik, 19’uncu yüzyıldan beri sosyalizm tarafından öngörülen fikirlerden yararlanmış bir sistem değildir. Türkiye’nin kendi ihtiyaçlarından doğmuş, kendine özgü bir sistemdir. H. Laufenburger’e göre, kapitalizm ile sosyalizm arasında yer alan bu ekonomik sistem tamamen yeni bir sistemdir.

Türkiye’de devletçilik bir sentez olarak belirmiş, ortaya çıkmıştır. Liberalizm ve sosyalizm akımlarının gerçekler karşısında başarısızlığa uğraması, diğer bir deyimle toplumsal olayların baskısı altında bu iki sistemin yakınlaşması, Türk toplumunun kolektif ihtiyaçlarını karşılamak üzere sentezci bir sisteme yönelmeyi zorunlu kılmıştır.

Türkiye’de uygulanan devletçilik birtakım özellikleri içermektedir. Prof. Dr. Mümtaz Turhan’a göre devletçilik, “Türkiye’nin modern bir millet olma, millî bir kültüre kavuşabilme ve demokratik bir nizâm içinde gelişerek iktisâdi istiklâlini kazanabilme imkânlarını

hazırlamak üzere devletin yüklenebileceği vazife ve mükellefiyetlerin bütününden ibarettir.
Devletçiliğin kavramı bağlamında;
Devletçilik, devlet müdahalesini zorunlu kılmaktadır.
Devletçilik, planlı ekonomiyi zorunlu kılmaktadır.
Devletçilik özel teşebbüsü ve devlet işletmeciliğini bir arada dengeli bir şekilde bulundurmayı gerekli kılar.
Türk devletçilik anlayışında, fertlerin özel teşebbüsleri ve faaliyetleri esas tutulmakta, mümkün olduğu kadar az zamanda milleti refaha, memleketi bayındırlığa eriştirmek için, milletin genel ve yüksek menfaatlerinin gerektirdiği işlerde, devleti fiilen ilgili kılmak prensip olarak kabul edilmektedir.
Atatürk'ün devletçilik anlayışında hakim olan esasları özetle şöyledir;
a) Ferdî teşebbüsün korunması ve desteklenmesi, demokratik rejimin kaçınılmaz bir şartıdır.
b) Ekonomik kalkınmanın temelinde, ferdi teşebbüsün bulunması tabiî bir olaydır.
c) Devletin ekonomik faaliyeti, ferdi teşebbüsü engellemek amacına yönelik değildir.
d) Devletin ekonomik faaliyetinin sınırı, millî menfaatlerin gerektirdiği hallerde hükümetler tarafından çizilecektir. Bu sınır zaman içinde değişebilecektir
1 Kasım 1937'de T.B.M.M.'de yıllık açılış konuşmasında Atatürk, "Kesin zaruret olmadıkça, piyasalara karışılamaz; bununla beraber, hiçbir piyasa da başıboş değildir" diyerek devlet müdahelesinin bir diğer yönden de sınırını çizmiştir.


CİLT : 9

T. B. M. M.

ZABIT CERİDESİ

SEKSEN BİRİNCİ İNİKAT

9 - VII - 1932 CUMARTESİ

9 Temmuz 1932 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'de Posta Vapurculuğu Yasası hakkında yapılan toplantı ve Yasanın onaylanması.

T.B.M.M 9 Temmuz 1932 Cumartesi günü Kâzım Karabekir Başkanlığı'nda
yaptığı toplantıda Posta vapurculuğunun devlet inhisarına alınmasına dair yasa tasarısını tartışmış ve kabul olunmuştur. Toplantıda görüşmeler hayli tartışmalı ve zaman zaman sinirli bir havada devam etmiştir.
Ordu Milletvekili Hamdi Bey "Şilep namı altında armatörler yine iskelelere vapur işletebilirler; bu doğru değildir ve Hükümetin işleteceği vapurlara yolcudan başka bir şey kalmaz" diyerek devlet tekelciliğini savunurken, Yozgat



Foto- Yozgat Mebusu Süleyman Sırrı Bey.
Kaynak:TBMM Arşivi.

Milletvekili Süleyman Sırrı Bey konuşmasında; *"Bu hususta uzun uzadıya söz söylemeye, fazla üzüntü belirtmeye lüzum yoktur. Çünkü cenaze başında mersiye okur gibi geliyor! Bu kanunun reddi için bir önerge veriyorum. Kabul veya reddetmek kararı sizlere aittir.*
Fakat aziz arkadaşlarım, büyük milletin yüksek vekilleri, düşününüz ki bu kanunun kabulüne rastlayacak gün, Türk denizciliğinin her sene hatırlıyacağı matemli bir gün olacaktır." sözleri gibi İzmir Milletvekili Kitapçı Hüsnü Bey'in kendisinin de bu kanunun aleyhinde bulunacağını belirterek; *"Zaten kanunun gerekçesinde o kadar zayıf bir sebep ileri sürülüyor ki, bu sebebi başka türlü gidermek imkânı vardır ve imkân olmasa bile halkın aleyhinedir.*

Vapur kumpanyaları ile Seyrisefain arasındaki rekabet yüzünden millî sermayeyi korumaya lüzum görülmüş ve bu kanunun çıkartılmasına lüzum hâsıl olmuştur. Yine gerekçede Hükümet kabotaj hakkını vatandaşlara hasrettiği dakikadan itibaren vatandaşlarımızın vapurculuğa ilgi göstermeleri için özendirmek ve teşvikte bulunmuş hatta bazı ayrıcalıklar bahşetmiş. Bu vatandaşlar da bu özendirmeye ve teşvike Hükümetin göstermiş olduğu yola güvenerek vapur almışlar, mümkün mertebe limanlarımız arasındaki ulaşımı temine çalışmışlardır. Şimdi bu yaptıkları hareketten sonra kendilerine ceza tertip etmek doğru değildir. Bu kanunun zararlarının birincisi; vatandaşların kazandıkları hukuki haklarını ihlâl etmekten ibarettir; İkincisi; geniş sahillerimizin icap ettirdiği sık sık seferlerin yapılmasına engel olacaktır. Üçüncü derecede milletin hazinesine bir fedakârlık yüklenmesine sebep olacaktır. İşte bu üç sebepten dolayı bendeniz bu kanun tasarısını uygun bulmuyorum.

"Kabul etmişizdir ki, ticaret bahriyesi bizim için yaşamsal bir meseledir. Çünkü işimiz çiftçiliktir. Tarım ürünlerimizi bilhassa ihraç iskelelerine ne kadar süratle ve ucuz nakledersek memlekette o kadar kazançlı bir iş yapmış oluruz. Bu nedenle ticaret bahriyemizin gelişmesini zarara sokacak bir surette ürünlerimizin pazar yerine ulaştırılmasını geciktirecek bir şey yapmak; kısa bir zaman için olsa dahi bundan uzaklaşmamız lâzımdır.

Muhterem arkadaşlarım, gelir ve gideri karşılaştırmaya ve millî serveti korumağa mecbur olduğumuz halde böyle bir kanun yayınlamaya neden lüzum görüyoruz?

"Her ne cihetten olursa olsun inhisarlara (Devlet tekelciliğine) lüzum yoktur. Vatandaşlar sahip oldukları hukuki haklarından istifade etmelidirler. Fakat denecek ki; gemileri Hükümet tarafından satın alınabilir. Fakat düşünmeli ki hayatlarını bu işe vakfeden bu vatandaşlar bu işten de mahrum edildikleri vakit yeni bir işi nasıl tutabileceklerdir?

Bu hususi müteşebbis gemi sahipleri de diğer iş bulamıyan zevat gibi ya paralarını bankaya yatıracaklar, yahut gidip İstanbul'da bir kaç apartıman satın alacaklardır. Bundan da memleketin gerçek sermayesi azalacaktır. Bundan dolayı yalnız bunlar işsiz kalmayacak, ayni zamanda bu diğer müteşebbisleri de engelleyecektir. Bunlarda, Hükümet her ne vakit isterse her hangi bir kanun yayınlayarak bizim elimizdeki işi alabilmek kudretini haizdir zihniyeti hâsıl olacaktır." tarzındaki görüşlerine karşı

Trabzon Milletvekili Raif Bey; *"Gerek Sırrı Bey ve gerekse Hüsnü Bey arkadaşımız bu kanunun kabulünde mantıkî ve zarurî hiç bir sebep olmadığından dolayı kabul edilmemesi ve reddedilmesi lâzım geleceğini mütalea buyurdular.*

..Vapurcular evvela taka ile başladılar ve Hükümetin teşviki ile ve şahsi teşebbüsleri ile bu günkü duruma yükseldiler. Fakat bu gün bunlara siz başka sahalarda çalışın demek, bu hukuken kazandıkları yasal haklarını ihlal etmektir ve yanlıştır dediler.

Devlet, bir teminat verememiştir ve veremeyecektir. Yalnız dikkat edilecek nokta, bütün vatandaşların ittihaz olunan ve olunacak tedbirlerden dolayı doğrudan doğruya görmüş oldukları zarardır. İşte bu kanun da o zararları temin etmiştir ve hatta bu kanunun şimdi okunacak olan maddelerinde görülecektir ki yalnız vapurculardan vapurları satın alınmakla kalınmamış, onların satın alındıkları eski kıymetleri de dikkate alınarak bu günkü düşük fiyatlardan alınmayarak makul bir fiyat kabul edilmiştir ve sonra yine bir takım vecibelere de girişmişlerdir. Müstahdemlerine yol vereceklerdir. Acenteleri ile bazı vaziyetleri vardır, binalar kiralamışlardır. Bu kanun, bu sorumluluğun doğrudan doğruya Devlet uhdesine geçmesini temin edebilecek kurallar koymuştur. Bütün bu kurallar, yatırımlar vapurcuların mevcut haklarını bütünüyle temin ettikten sonra, Hükümet bunların hayatlarının sonuna kadar bu işte çalışacakları hakkında bir taahhüt altına girdiği yolundaki itirazlar, uygulama bakımından olduğu kadar akılcı bir yorum teşkil etmez.

Arkadaşlar; Hüsnü Bey arkadaşımız diğer bir noktaya temas ettiler. Çok şayanı dikkattir. Dediler ki - Sırrı Bey arkadaşımız da buna yakın bir şey söylediler - Seyrisefain İdaresi meydandadır. Hususi müteşebbisler bu işi güzel idare etmişlerdir. Fakat Seyrisefain İdaresi idare edememiştir. Madem ki güzel idare diyorlar, o halde niçin onların elinden bu vapurları alıp da Devlet idaresine veriyoruz.

Arkadaşlar, bu gibi değerlendirmeler ve yorumlar, bizce hayatî ehemmiyeti haiz olan nakliye işlerini, resmî sorumluluk altında olmayan, vatandaşların hayatını kurtarmak için belirgin bir gayeleri bulunmayan bu vatandaşlara terketmek demektir ki zannediyorum ki devletçilik anlayışı ile izah edilemeyecek şeylerdir ve bu yorumun diğer manası da şu olabilir: Seyrisefain İdaresi madem ki iyi yönetilememiştir, hususî müteşebbisler bunu daha iyi idare etmiştir. Seyrisefain İdaresi bunu yapamıyor, o halde yeni alacağımız önlemleri nasıl yapacaktır?

..Sırrı Bey ve gerek Hüsnü Bey arkadaşımızın bu hususta buna bir çare bulmadan bunun reddini teklif etmeleri doğru değildir. Bu kanun bütün ihtiyacımızı tatmin edecek vaziyettedir ve vatandaşlarımızın zarara uğramamaları için lâzım gelen gereksinimleri ihtiva etmektedir. Onun için Yüksek Heyetinizden bu kanunun kabulünü rica ediyorum." diyerek deniz ticaretinde devletçiliği savunmuştur.

Gümüşhane Milletvekili ve Bütçe Encümeni Reisi Hasan Fehmi Bey *"..Evvelâ şunu arz edeyim ki bu kanunla Hazine için hiç bir mâli gaye takip edilmiyor. İçeriği de gösteriyor ki bununla her hangi bir gelir elde etmek, her hangi bir açığı kapatmak veyahut Devlete yeni bir gelir kaynağı bulmak maksat ve gayesinden uzaktır. Bu tasarı bir şeyi hedefliyor ki, o da; Türk karasularındaki genel deniz taşımacılığının intizam ve inzibat altında olması ve bunun bir elden idaresinin temin edilmesi.*

..Türkiye'nin bütün kara sularında Doğusundan Batısına, Kuzeyinden Güneyine dolaşarak son hududa kadar, bu kadar geniş saha dahilinde seyrüsefer edecek gemiler üzerinde ve bilhassa kara sularında seyrüsefer edecek gemilerin harekatında Devlet istediği şekilde bu işi tanzim etmek hak ve salâhiyetini neden sahip olmuyor! Bana göre devlet her zaman bu hakka sahiptir ve bu kanunla da o vazifeyi yapmış oluyor. Bir iş kamu hizmeti addedildikten sonra; bunun üzerinde bazı zihinlerde ve fikirlerde kökleşmiş (Fert var Devlet yok) düsturu artık bu asrın zihniyetine sığmaz. Devlet vardır, ferdin hak ve menfaati o mefhumda mevcuttur ve onunla beraber değerlendirilir. Milletin menfaaiti ile ferdin menfaati de telif edilir.

'Türk gemiciliğinin öldüğü tarihî bir gündeyiz ve cenaze başındayız' gibi belki de akılla muhakeme ile işi idrak edemeyecek olanların veyahut pek cüzi miktarda istikbale ait gizli çıkarların peşinde olanların hoşuna gidecek olan bu basit sözleri, hiç bir zaman aklı başında ve muhakemesi yerinde olan Türk toplumu doğru ve dürüst bir fikrin mahsulü ad ve telâkki edemez ve etmeyecektir.

..Arkadaşlar, Birinci dünya Harbi'nden çıktık. İstiklâl Harbi devam ederken bizim elimizde, Türk bayrağı taşıyan gemilerin adedi çok mahduttu ve belki de işimizi göremeyecek derecede harap ve perişan idiler. Efendiler, bu siyasi toplumun yaptığı yardımlar, gösterdiği müsaadelerle ve açtığı kredilerle, gümrük muafiyeti ile muhacirin nakli için serbest sahada işleyenler de dahil olmak üzere, Türk gemilerine verdiği büyük mikyastaki avanslarla, vaziyeti kısa

bir zamanda bu hale getiren bu siyasi toplum elbette bunları bugün de dünkü kadar düşünmekte, alâkdarların hak ve menfaatlerini temin eylemek şartı ile Devlet görevini ifa ettirmektedir. Hizmetin mahiyeti dolayısile Devlet, bu amme hizmetini, "Benim gözetimim altında altında yaptıracağım," demek hakkını her zaman haizdir. Alelhusus ki ferdin maddı zararları da tamamen telafi edilmiş oluyor. 1920 tarihinde Büyük Önder'in işareti ile Ankara'da toplanan Büyük Millet Meclisi'nin ve Büyük Gazi Mustafa Kemal'in kurduğu idare hiç bir şeyi öldürmemiş, bilakis ölmüş olanlara can vermiş, her şeyi yaşatmış, ölmek istidadını gösterenleri diriltmiş ve daima istikbale, geleceğe doğru süratli bir inkişaf ile yürütmekte azami surette muvaffak olan bir idareye, öldürüyorsunuz, cenaze karşısındayız diye âmiyane (avama ait, genel, bayağı), *yanıltıcı sözlerle hitap etmekle bu millet aldatılamaz."* diyerek hayli ağır ifadeler kullanmıştır. Gümüşhane Milletvekili ve Bütçe Encümeni Reisi Hasan Fehmi Bey'in konuşması çoğunluk milletvekilleri tarafından "Bravo sesleri" ve şiddetli alkışlarla karşılanmıştır.

Kâzım Paşa (Karabekir) Başkanlığındaki Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanağı tam metin olarak eserin sonunda EK-2'de verilmiştir. Okunması, o yıllardaki millet temsilcileri beyninde deniz ticaretine ait kavramların anlaşılmasına önemli ışık tutacaktır.

Ord.Prof.Ömer Celâl Sarc'ın (İstanbul Üniversitesi Rektörü) 22-27 Kasım 1948 günlerinde İstanbul'da gerçekleşen "Türkiye İktisat Kongresi" sırasında Kongreye verdiği "Devletçilik ve Devlet Müdahelesi" başlıklı tebliğinde şöyle demektedir; "..Devletin müdaheleleri hep Devletçiliğin olağan tezahürleri olarak gösterilmekle beraber kısmen belirgin uygulamalara dayanmamakta, dolayısı ile ahenkli bir bütün teşkil etmemektedir. Başlangıçta Devletçiliğin kaçınılmaz oluşu, geri kalmış olan ve teknik ve iktisadi bilgilerin, sermayenin ve teşebbüs ruhunun zayıf bulunduğu memleketimizi kısa bir zamanda ilerletmek ve yabancı sermayenin baskısından korumak endişesi ile açıklanıyordu. Devletin bazı fabrikalar vücuda getirmesi, demiryollarını bizzat inşa etmeye başlaması, ayrıcalıklı şirketler rejimine son vermesi gibi önlemler, bu gayelere uygun adımlar sayılabilirdi. Fakat daha sonra yapılan bazı müdaheleleri sözü geçen hedeflere bağlamaya imkan yoktur. Mesela Toprak Kanunu'nun muhtelif hükümleri, **gemicilik inhisarı**, Türklere ait kömür madenlerinin dahi istimlakı, ancak servet ve gelirler arasında eşitlik sağlamak ve önemli addedilen sahaları milletin temsilcisi olan Devlete tahsis etmek gayretine,

yani az çok sosyalist eğilimlere dönüştürülebilir. Halbuki Türk devletciliğinin böyle bir hedefi olduğu belirtilmiş değildir. Halk Partisi'nin 1935 yılı programındaki tanımlamada buna dair bir şey bulunmadığı gibi, Atatürk de Devletçiliğimizin 'XIX. Yüzyılın sosyalizm nazariyelerini ileri sürdükleri fikirlerden alınarak çevirisi yapılmış bir sistem olmadığını' açıkca beyan etmiş bulunmaktadır.

..Nihayet bu günkü rejimden yeni rejime intikale ait bir noktaya da temas etmek istiyorum; Devletin iktisadi faaliyetlerinin anlattığımız hadlere fiilen indirilmesi kolay olmayacaktır. Bunun için bir zihniyet değişimine ihtiyaç olduğu gibi, uzunca bir zamanın geçmesi de lazımdır. Filhakika Türkiye'de pek kuvvetli olmayan hususi teşebbüsün hükümetin az çok istikrarsız iktisat politikası dolayısıyle üstelik cesareti de kırılmış, güveni sarsılmıştır. Daha hoşgörülü bir iktisat siyaseti lehindeki cereyanın devamlı olacağına pek güvenmemektedir. Bu nedenle günümüzde devletin elinde bulunan bazı işlerin kendisine devrine karar verilse bile, hususi teşebbüsün gerekli sermayeleri temin etmekte güçlük çekmekle beraber, başlangıçta bu işlere pek yanaşmak istemeyeceği de umulabilir. Uzunca bir zaman geçmeden ve hükümetin kalıcı uygulamaları ile gereken psikolojik zemin hazırlanmadan bu durumu hususi teşebbüsün aczi ve iflası olarak manalandırmaya asla hakkımız olmayacağını şimdiden söylemek lazımdır."

Türk Vapurcular Birliği- Türk Armatörler Birliği hakkındaki kaynaklarda 1930 ve sonrası yıllar

Bu çalışma sadece “Vapurcular” maddesini meydana getiren gazete haberlerinin taranması ile yapılmış ve pdf ortamında arşivlenmiştir. Müteakip sayfalarda bu arşivden seçilmiş olan haber akışı yer almaktadır;

2 Ocak 1930

Vapurcularla Seyrisefain arasında görüşme yok

Milli Vapurcularla Seyrisefain arasında muayyen hatlara tertip edilecek seferler hakkında bir anlaşma amacıyla görüşmelere başlanacağı açıklanmıştır.

Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey yaptığı açıklamada şöyle demiştir; “Milli Vapurcularla Seyrisefain arasında görüşülmüş bir şey yoktur. İdare ile vaurcular arasında bir rekabet de konu değildir.

Havuzların onarımı ilerlemektedir. Bunlardan iki numaralı havuzun kapağı on güne kadar yerine konulacak ve bu suretle bugüne kadar hizmetdışı kalan bu havuz hizmet vermeye başlayacaktır.

9 Ocak 1930

Milli Vapurcular Birliği bir ikmal kooperatifi kuruyor

Milli Vapurcular Birliği Türk vapurlarının levazım ihtiyacını karşılamak amacıyla bir ikmal kooperatifi teşkil edecek ve gemilerimizin sigorta işlerini de temin etmek ve yabancı sigorta şirketlerine para vermemek için de Milli Vapurcular arasında bir Milli Sigorta Şirketi kuracaklardır. Vapurcular birliği ayrıca taşımacılık konularının düzenlenmesi ve rekabetin kaldırılması için de girişimlerde bulunacaktır.

16 Mart 1930

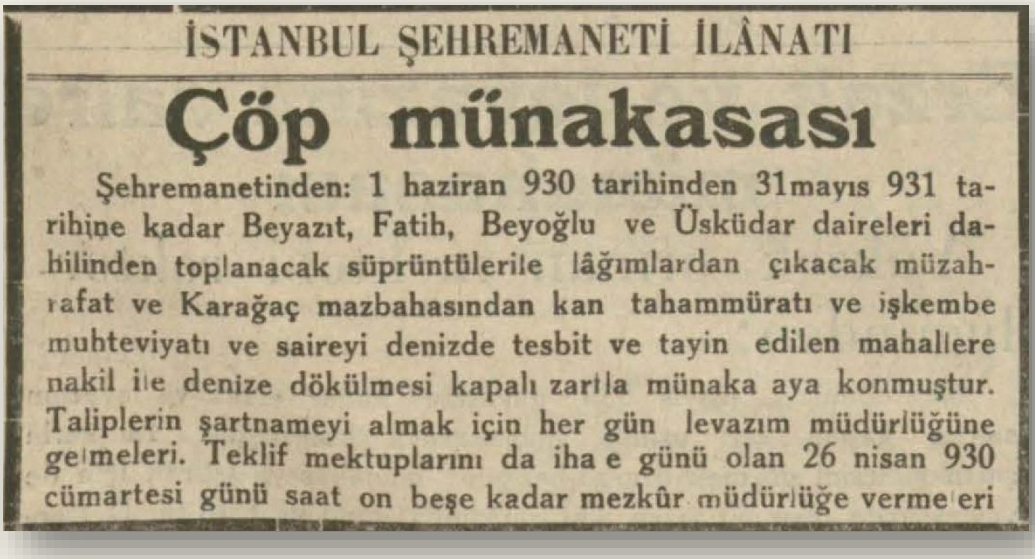
Türk Vapurcular Birliği'nin Sirkeci Kırzâde Han'daki Birlik merkezi'nde toplanmıştır. 16 Mart 1930 tarihi itibarıyla; Bu toplantıda Milli Birliği dahili nizamnamesi (İç Tüzük) ikmal edilerek mesaiye başlanmıştır. Birlik vapur şirketlerinin yabancı sigortalardan kurtarılması için bir millî vapurcular sigortası teşkili hakkında tetkikat yapmaktadır. İktisat Velâketi'nin Millî Vapurcular Birliği ile Seyrisefain arasında her iki tarafı da mutazarrır (Rahatsız) eden rekabeti tetkike karar vermesi şükranla karşılanmış ve bu işler için Millî Vapurcular Birliği Müdürü Şevki Bey dün Ankara'ya gitmiştir.



Foto- Müezzinzâde Ali Fuat Bey; Kaynak:Osman Öndeş arşivi.

Seyrisefain ile Milli Vapurcular'ın arasındaki rekabetin had safhaya girdiği 1931 yılındaki artan olumsuzluklar nedeniyle Bartın vapuru ortaklarından Müezzinzâde Ali Fuat Bey şöyle demiştir; *"Şimdilik Seyrisefaincilerle bir alâkamız yok. Fakat rekabet sadece Milli Vapurcularla değil, Seyrisefainle değil, umumidir. Biz de bundan müteessir oluyoruz. Bizim vapurlarımız Zonguldak hattına sefer*

yapmaktadır; Yük ve yolcu taşımalarında zarar görüyoruz. Türk vapurculuğu şimdiki haline göre büyük bir buhran geçiriyor. Bunun hepimiz hesabına büyük zararlar kaydedeceğini eski bir vapurcu olarak söyleyebilirim. Rekabet bir hastalık haline gelmiştir. Bu vaziyetin düzeltilmesi için hükümetin bir kanun yapması lazımdır. Azami ve asgari tarife kabul edilmelidir. Bu mesele hakkında geçen sene Ticaret Odası'nda uzun uzadıya toplantılar yapıldı. Birlik üyeleri fikirlerini söylediler. Birçok cihetlerden tetkikler yapılmasına karşın, fakat hiçbir fayda elde edilemedi. Bu inceleme İktisat Vekaleti'nin bilgisi dahilinde icra olunmuştur zannediyorum. Yapılan incelemenin olumlu bir sonuç vermesine bugün dünden daha fazla ihtiyaç bulunmaktadır. Aksi takdirde vaziyet bizim için de memleket içinde zararlı olacaktır."



İSTANBUL ŞEHREMANETİ İLÂNATI

Çöp münakasası

Şehremanetinden: 1 haziran 930 tarihinden 31mayıs 931 tarihine kadar Beyazıt, Fatih, Beyoğlu ve Üsküdar daireleri dahilinden toplanacak süprüntülerile lâğımlardan çıkacak müzahrafat ve Karağaç mazbahasından kan tahammüratı ve işkembe muhteviyatı ve saireyi denizde tesbit ve tayin edilen mahallere nakil ile denize dökülmesi kapalı zarfla münaka aya konmuştur. Taliplerin şartnameyi almak için her gün levazım müdürlüğüne gelmeleri. Teklif mektuplarını da iha e günü olan 26 nisan 930 cümartesi günü saat on beşe kadar mezkûr müdürlüğe verme eri

Foto- 4 Temmuz 1930 tarihli Vakit Gazetesi'nde yeralan İstanbul Şehremaneti çöp ailesi ilanı.

Türk Vapurcular Birliği şehrin çöplerinin denize dökülmemesi için İstanbul Şehramaneti'ne dilekçe gönderiyor.

İstanbul şehrinin çöplerinin nerede toplanması ve çevreye zarar vermemesi gibi bir yaklaşım ve anlayış 1930 gibi yıllarda mevcut olmadığından, çöplerin ve mazbaha artıklarının, lağımlardan çıkacak atıkların denizde tespit ve tayin edilecek mahallere dökülmesi devam etmektedir. Bunun denizlerin kirlenmesi, sağlık açısından hastalıklar yaratacağı hakkında Türk Vapurcular Birliği, İngiltere'deki uygulamaları örnek verererek, durumu İstanbul Şehremaneti'ne bir dilekçe ile iletmiştir.

Oysa İstanbul Şehremanati, gazeteere verdği "Çöp Münakasası / İhalesi" ilanlarıyla,şehrin tüm pisliklerinin denize dökülmesi için duyuru yapmaktadır. Günün gazetelerinde yer aldığı üzere, Vakit Gazetesi'nin 4 Temmuz 1930 tarihli nushasında yeralan "Çöp Münakasası" başlıklı ilanda şöyle denilmektedir; " *1 Haziran 1930 tarihinden 31 Mayıs 1930 tarihine kadar Beyazıt, Fatih, Beyoğlu ve sküdar daireleri dahilinden toplanacak süprüntüler ile lâğımlardan çıkacak müzarafat (dışkı atıkları) ve Karaağaç Mezbahası'ndan kan tahammü*

Ratı ve işkembe muhteviyatı ve saireyi debnizde tespit ve tayin edilen mahallelere nakil ve denize dökülmesi kapalı zarfla mğnakasaya konulmuştur. Taliplerin şartnameyi almak için hergün Levazım Müdürlüğü'ne gelmeleri. Teklif Mektupları'nı da ihale günü olan 26 Nisan 1930 Cumartesi günü Saat on beşe kadar mezkûr müdürlüğe vermeleri."

Tüm uyarılara rağmen, İstanbul'un tüm pislikleri daha yıllarca ihale yapılarak Marmara Denizi'ne dökülmeye devam edecektir. Bu durum giderek sahillerde biriken pislikler arttıkça halkın şikayetlerine neden olacaktır.



Seyrisefain İdaresi'ne ait "Ecnebi Seyyahin" -Yeni Yolcu salonu hizmete giriyor

Seyrisefain İdaresi İstanbul'u gezmeye gelen turistlere her türlü kolaylığı sağlamak amacıyla Tophane'de "Ecnebi Seyyahin Yolcu Salonu"nu hizmete açmıştır. Genel Müdürlük binasını çevreleyen güzel parkta, geliş-gidişler için mükemmel bir salonun yapımı

henüz tamamlanmış olup, bir mimari güzellik meydana gelmiştir. Oryantal stilde, hoş arabesklerle süslü bu salon, 29 metre uzunluğunda ve 20 metre genişliğinde büyük bir hol ile çevresinde farklı acentelerin şubelerine, bankalara, posta, telefon vesaireye ayrılmış gişe ve ofisleri barındırmaktaydı. Holün tavanı ve kubbesi Türk sanatçı Tahsin tarafından gözalıcı şark bezemelerinden oluşan resimlerle süslenmişti. Sanatçı şehrin en çekici yerlerini, eşsiz Boğaz'ı ve adaları yansıttığı en güzel resimlerinden bazılarını binanın duvarları için tekrar resmetmiş oluyordu. Geceleri binanın tümüne yapılan nefis aydınlatma vardı ki görülmeye değerdi.



Foto- Seyrisefain Seyyahin Yolcu Salonu arkasındaki kısım, müstesana bir park güzelliğinden tanzim edilmişti ve Tophane-i Anmire'ye kadar uzanıyordu.

Seyrisefain İdaresi bu yeni yolcu salonun açılışı için görkemli bir davet düzenlemişti. Bu davete Türk Vapurcular Birliği üyeleri katılarak, Seyrsisefain İdaresi'ni bu yeni eser dolayısıyla tebrik etmişlerdir.

Seyrisefain Seyyahin Yolcu Salonu bir yanıyla devrin mimari güzelliklerini taşımaktaydı. Çevre düzenşemesi muhteşem denecek kadar gözalıcıydı ve çiçeklerle, ağaçlarla bezezenmiş iki taraflı yol Tophane-i Amire'ye kadar gidiyordu. Bu eserler, Adnan Menders'in Başbakanlığı zamanında Salıpzarı'na liman yapımı ve yol açılması gerekçeleriyle yıktırılmıştır.



Tarih- 1932

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Muzaffer Pehlivan

"Tartışmayı bile gereksiz bulurum"

1932 yılında Türk Vapurcular Birliği Başkanı olarak kısa süre görev üstlendiği anlaşılan Muzaffer (Pehlivan) Bey yapılan toplantıda devlet tekeli konusunda "Deniz nakliyeciliğinin devlet tekeline alınması fikri ciddi ve makul sebeplere istinat edemez. Bu hususta söylentiler bile ciddiyetten uzaktır ve kabul edilemez" diyerek şöyle devam etmiştir; "Milli vapurcuların arasında devlet tekeline olumlu

bakılması beklemek biraz tuhaf olur. Bu nedenledir ki biz Türk Vapurcular Birliği yönetim kurulunda böyle bir fikri münakaşa etmeyi bile lüzumlu görmedik."

Muzaffer (Pehlivan) Bey bu görüşünde yanıldığını kısa bir zaman sonra görecektir. Zira Vapurculuk İnhisarı Kanunu ile hususi teşebbüs armatörlerin posta vapurculuğu yapması yasaklanacaktır.

Muzaffer Pehlivan'ın Türk Armatörler Birliği'nde yönetim kurulu başkanı olarak görev aldığına dair kesin bir belge bulunamamıştır. Sadece bir gazete haberinde "Yönetim Kurulu Başkanı" olarak adı geçmektedir. Büyük olasılıkla Yönetim Kurulu Başkanı yerinme vekaleten bir toplantıya başlanlık ettiğ için başkan olarak yazılmıştır. Ancak Türk Armatörler Birliği çalışmalarında görev almayı önemli saymıştır. Şubat 1940'da yapılmış olan Olağan Yıllık Genel Kurul Toplantısı'nda Abdi Vehbi Dural, Rıza Sadıkoğlu, Vehbi Aldıkaçtı, Adnan Barzilay, Muzaffer Pehlivan, Ali Sohtorik asil üyeliklere seçilmişti. Yedek üyelere ise; Ahmet Behçet Müezzinoğlu, Ferit İnal, Faik Zeren, Şevket Manioğlu, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan seçilmişler, Lütfi Yelkenci Murakıb olarak görevlendirilmişti. 21 Temmuz 1941 tarihinde yapılan senelik umumi heyet toplantısında ise Lûtfü Yelkenci Türk Armatörleri Birliği Başkanı olmuş, Reis Vekili ve Muhasib olarak Ali Sohtorik seçilmiştir. Muzaffer Pehlivan Kâtib üye olurken, Rıza Sadıkoğlu, Hüseyin Tavil, Hasan Mete, İsmail Kalkavan üye ve Hamdi Selimoğlu murakıb üye seçilmiştir. Yedek azalar şöyledir: Ferid İnal, Faik Zeren, Faik Abdüşef, Şükrü Uzuner, A. Behçet Müezzinoğlu, Abdi Vehbi Dural, Fehmi Sadıkoğlu.

Galata, Kara Mustafa Paşa Sk. Mesruriye Han Kat.1 2 - 3 Numara'da olan Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Limited Şirketi, Hakkı Pehlivan ve oğulları Muzaffer, Cemal ve Necati Pehlivan ortaklığındaydı. Dört kardeşten Cemal ve Muzaffer Pehlivan 1938 yılında Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Limited şirketinin kurucularındandılar ve şirketin müdürlük görevini üstlenmişlerdi. Ağabeyleri Necati Pehlivan Zonguldak Kömür İşletmesi Muhasebecisiydi. Kızkardeşleri Nezahat Pehlivan idi. Babaları Hakkı Pehlivan Altınbakkal'daki Fransız Pastör Hastahanesi'nde gördüğü tedaviye rağmen 15 Aralık 1938 günü vefat etmiş ve Eyüp Sultan Mezarlığında defnedilmiştir. Armatör Necati Pehlivan 1950'li başlarında "Necati Pehlivan Vapurculuk, Kömürcülük ve Nakliyat, Ticaret" isimli ayrı bir şirkete sahipti. Bu şirket Galata, Rıhtım Caddesi Arzu Han No.247'deydi. Depo adresi

ise; Kömür deposu, Tramvay Caddesi No. 85 Kuruçeşme, Telefonları Müessese Merkezi 49815, Kömür Deposu 36195, Ev 84563 idi.

8 Ağustos 1941 Muzaffer Pehlivan ve ailesi, dostları için elemli bir gün olmuştur. Zira eşi Kevser Kübra Pehlivan kısa bir hastalığın sonunda vefat etmiştir. Gazetelere verilen vefat ilanında şöyle denilmektedir; "Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Limited Şirketi Müdürü Bay Muzaffer Pehlivan'ın eşi ve Alaplı eşrafından Bay Derviş Halil kızı Kevser Kübra Pehlivan kısa bir hastalığın ardından pek genç yaşta hayata gözlerini kapatmıştır. Cenazesi bugünkü Cuma günü Tophane Boğazkesen'de Pehlivan apartmanındaki dairesinden Saat 11'de kaldırılarak Eyüp Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakiben Eyüp Mezarlığında defnedilecektir."

9 Temmuz 1949 tarihli bir duyuruyu o yılların faaliyetlerine ışık tutmak açısından bu sayfalara alıyorum. "Türk Armatörler Kooperatifi" nden yapılan bu duyuruda "Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi merkeziyle aktedilecek nakliye mukavelenamesinin bir an evvel tanzimi için Beyoğlu Beşinci Noterliği'nde Muzaffer Pehlivan namına vekalet verilmesi" istenmektedir. 1949 ve yakın yıllarında "Türk Armatörleri Birliği" ile "Motorlu Gemi Armatörleri Birliği" adlarının büyük benzerlik göstermektedir.

Hakkı Pehlivan ve oğulları Muzaffer, Cemal ve Necati Pehlivan ortaklığı, Kalkavanzâde Rıza Mahdumu İsmail Vapur şirketinden 1893 inşa 1216 grt'lik şilebi 1940'da satın almış ve "Florya" adı vermiştir. 1950'de Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Limited Şirketi adına satın aldığı vapura "Muzaffer" adı vermiştir. Bu vapur 1957'de satılmış ve "Umran" adını almıştır. Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Koll. Şti. olarak "Florya"yı harice satabilmek için Münakâlat Vekaleti'ne müracaat etmiş, 10 Kasım 1951'de Hükümetten karşılığında yurtdışından yeni bir gemi satın almak kaydıyla müsaade çıkmıştır. Şirkete, satış bedeli serbest döviz olarak memlekete getirmek veya yurtdışı nakliyata elverişli yemi bir gemi satın almak kaydıyla müsaade verilmiştir. 13 Temmuz 1953 haberde Muzaffer şilebinin Türhol Seyahat Acentesi tarafından Hac seferi için kiralandığı anlaşılmaktadır. Aileden Cemal Pehlivan Vârisleri tarafından satın alınarak "Muzaffer Pehlivan" adı verilen 1924 inşa genelyük gemisi, 1960'da Ufuk Vapuru Donatma İştiraki'ne satılmış ve "Ufuk" adını almıştır.

Ağabeyi Armatör Cemal Pehlivan 24 Aralık 1955 günü sabaha karşı vefat etmiştir. Cemal - Muzaffer ve Necati Pehlivan ortaklığındaki "Cemal - Muzaffer - Necati Pehlivan Vapurculuk İşletmesi Kollektif Şirketi" 1956 sonunda muzayakaya düşmüş ve tasfiye kararı alınmıştır. O tarihte şirketin temel direği diyeceğimiz Armatör Muzaffer Pehlivan zaten çok yaşlı ve hasta idi. Muzaffer şilebi 1957'de Rıza ve Aslan Sadıkoğlu Vapurculuk Şirketi'ne satılmış ve gemiye Umran adı verilmiştir.

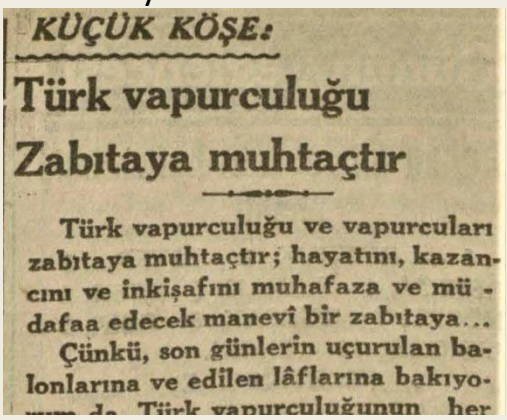
Armatör ve Tüccar Muzaffer Pehlivan 14 Ekim 1957 Pazartesi günü sabah 08.00'de vefat etmiştir. Cenazesi 14 Ekim 1957 günü Şişli Camii'nde kılınanan öğle namazından sonra Zincirlikuyu Aile mezarlığında defnedilmiştir.

Şubat 1932

Türk Vapurculuğunu yıpratmak teşebbüsleri

Devletçiliği tamamiyle eski alışkanlıklar içinde yorumlayan birçok bürokrat, Osmanlı Devleti devrinde imtiyazlar yüzünden doğmadan yok edilmiş Türk deniz ticaretinin ve son derece cılız kalmış gemi sahipliğinin ıstıraplarını unutmuşcasına, bulundukları mebusluk makamından hür teşebbüs kavramı olan her yaklaşıma karşı çıkmaya başlamışlardır.

Bu hücumların en yıkıcı olan Türk deniz ticaretine yönelik katı tavırlardır. Böyle olduğu içindir ki, muhtelif yazarlar bu gidişatın yanlışlığını vurgulayan yazılar yayınlamıştır. Bunlardan biri Aka Gündüz'ün 20 Şubat 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki makalesidir.



KÜÇÜK KÖŞE:

Türk vapurculuğu

Zabıtaya muhtaçtır

Türk vapurculuğu ve vapurcuları zabıtaya muhtaçtır; hayatını, kazancını ve inkişafını muhafaza ve mü - dafaa edecek manevî bir zabıtaya...

Çünkü, son günlerin uçurulan balonlarına ve edilen lâflarına bakıyo-

Aka Gündüz; "Ne ölçüsüz devletçiyiz, ne dar devletçiyiz! Biz ılımlı devletçiyiz."

Aka Gündüz Cumhuriyet Gazetesi'ndeki "Türk Vapurculugu Zabıtaya Muhtaçtır" başlıklı makalesinde [25] Türk özel sektör veya hür teşebbüs gemi sahiplerine gösterilen baskıya, katı devletçi anlayışı karşı çıkarak şunları yazmıştır; "Türk Vapurculuğu çünkü

hayatını, kazancını ve inkişafını muhafaza ve müdafaa edecek manevi bir zabıtaya muhtaçtır. Çünkü son günlerin uçurulan balonlarına ve edilen laflarına bakıyorum da, Türk vapurculuğunun her hangi bir suikast karşısında kalmak üzere bulunduğunu tahmin ediyorum; belki de bana öyle geliyor.

Zaten böyle değil midir? Çok eski zamanlardan beri iktisat ve ticaret yolunda Türk, hangi düzeyde biraz muvaffakiyet gösterdi mi, bilinmez bir istikametten bilinmez bir hava eser ve o muvaffakiyeti çürütmeğe bakar. Vapurculuğumuz da bu havanın bir sağanağı ile albora edilmek isteniliyor gibi. Ortada fol yok, yumurta yokken Türk vapurculuğu hakkında yoktan yalan yanlış şayialar çıkarmak zihinleri ve mideleri bulandırmak başka hiçbir manaya gelemez. İnkar edilemez ki vapurculuğumuz ve vapurcularımız vapurculuğumuz da bir kriz geçirmektedirler. Bu kriz hayatın ve dünyamızın hangi tarafından yoktur.. Her tarafında var. Bu vaziyetten istifa ederek kriz çıkarttırmak, ve nihayet krizi arttırmak nihayet suikastle ifade olunabilir. Buna karşı da az zamanda çok terakki gösteren vapurculuğumuzu her hangi bir dolaptan kurtarma için zabıtaya ihtiyaç görüyorum. Bu konuda ilk zabıta görevi matbuatımıza düşer.

Vapurculuk inhisarını düşünen yoktur! Hatta aklına getiren de yoktur. Böyle olduğu halde bizimle hiçbir alakası olmayanlann israrla durmadan yaydıkları söylentilerin bir maksadı olmak gerekir. Gazetelerimizin bu hususta titiz ve dikkatli olmaları temenniye çok şayandır. Biz Seyrisefain ile Serbest Vapurcuların arasındaki ufak tefek meseleleri bir an evvel telife çalışırken Milli Vapurculuğumuzun daha emin ve daha çabuk gelişimi yolunda çareler ararken, terakki ve ticaret kolumuzu felce uğratmak isteyenlere göz yumamayız. İnhisar, inhisar ..İyi ama biz vücudu elzem olan inhisarlara taraftarız ve öyleleri anlıyoruz.

Ne ölçüsüz devletçiyiz, ne dar devletçiyiz! Görüşlerimiz en yetkili ağızlardan ilan ve izah edilmiştir. Biz ılımlı devletçiyiz. Bu, bilindikten sonra şu veya bu milli teşekkülümüzü söyletin sarsıntılarına maruz bırakamayız! Bırakırsak sorumsuzluk etmiş oluruz..

Bugün için kendi yağları yağları ile kavrulmak tahammül ve feragatını gösteren gayretli Türk vapurcularından başka ortaya atacak işimiz mi kalmadı mı? Harbi Umumi'den evvelki Türk vapurculuğu ile bugünkü arasındaki ilerleme farkı açık denizlerden daha büyüktür. Vapurculuğumuzdan ne istiyoruz? Yani her işimiz

bitti, ortalık sütliman, kriz yok, para dünkü kar gibi lapa tapa, torba torba yağıyor· Buna karşı vapurcularımız uyuyor!.. Vaziyet böyledir de onun için mi sadece onları dürtüklüyoruz? Fakat kızmaya, kederlenmeye gerek yok..Türk Vapurculuğu her şeye rağmen baskıya değil, gelişmeye namzettir!

27 Temmuz 1932

Yeni idare Ekim ayında başlıyor-

Vapurcular sadece şilepcilik yapacaklar

Türk Vapurcular Yunan firmaları ile görüşmeler yapıyorlar

Gazetedeki haber, her biri fedakar ve azimli Türk armatörlerinin kendi vatanlarında yolcu/posta vapurculuğu yapamayacaklarını birinci sayfadan vermektedir. Asırlarca yabancılara tanınmış imtiyazlar nedeniyle yok edilmiş olan Türk deniz ticareti, iktisadi devletcilik adı altında memlekette olmayan sanayileri yaratalım derken, özel sektör armatörlüğünü mahkum etmiştir. 27 Temmuz 1932 tarihli gazetenin birinci sayfasında yeralan haberin başlığı bunu duyurmaktadir. Bu uygulamaya göre Türkiye iskele ve limanları arasında posta seferleri hizmetinin devlet idaresine alınmasına dair olan kanun İstanbul Vilayeti'ne de gönderilmiştir.

Kanun yayınlanma tarihi olan 11 Temmuz 1932'den itibaren 61 gün sonra geçerli olacaktır. Kanunun metni evvelce gazetelerde yayınlanmıştır. Bu kanun bilinen şilepciliğe, özel donanımlı gemilere, hayvan nakliyatına, limanlar ve körfezlerdeki iç hat taşımacılığına ve devlet idaresinin düzenli vapur işletmediği iskeleler ve limanlar arasında ve işlettiği iskele ve limanlar arasında makineli, makinesiz deniz vasıtaları ile her çeşit deniz taşımacılığın uygulanmasına dair değildir.

Kanunun uygulanmasına, ancak Ekim ayının 11'inde başlanacaktır. Hükümet 1933 senesine kadar ya Nakliyat Vekaleti (Ulaştırma Bakanlığı) kuracak, yahut kara deniz nakliyatının bir elden idaresi için bir düzenleme yapıp Büyük Millet Meclisi'ne arz edecektir. Kanun yürürlüğe girince vapur sahipleri birer beyanname ile vapurlarını satıp satmayacaklarını Hükümete iki ay zarfında bildireceklerdir. Bunu takiben bir heyet teşkil edilerek gemilerin kıymetleri takdir edilecektir. Bu heyette Lloyd's klas kuruluşunun mühendisi de bulunacaktır.

Şimdiki halde Milli Vapurcuların ellerinde 61 parça vapur vardır. Seyrisefain bunlardan 12 gemiyi almak arzusundadır. Bununla birlikte Milli Vapurcular vapurlarını hükümete satmaktan ziyade yeni şekiller ve anlaşmalar bulmak üzere bazı yabancı şirketlerle temas halindedirler. Bu meyanda İstanbul ile Avrupa arasında nakliyat ve bilhassa şilepcilik yapmak üzere bir Yunan armatörlük firması ile birlikte anlaşma yapılmak üzeredir.

Halen vapur fiyatları çok düşük olduğından Milli Vapurcular ellerindeki vapurları ucuz satmaktan ise yabancı limanlara işletmeyi daha uygun görmektedirler. Vapur fiyatları o kadar düşüktür ki, Seyrisefain'in Ankara, İzmir benzeri vapurları 70 bin liraya satmak üzere müracaatlar vardır. Halbuki Seyrisefain bunlardan her birini 250,000 liraya satın almıştı. Milli Vapurcular bu vaziyetten şimdiki halde zarar görmüş bir haldedirler. Birçok vapur içlerine birer nöbetçi görevlendirilmek suretiyle Beykoz Çayırbaşı Koyu'na çekilmişlerdir.

Yeni şeklin başarıyla uygulanması için yolsuzluğa mahal verilmemesi hususu, bu teşkilatı idare edecek olan Seyrisefain İdaresi'ne tebliğ edilmiştir. Bu sebeple Seyrisefain İdaresi'nde bilhassa yüksek memurlar arasında mühim değişiklik yapılacağı beklenmektedir. Birkaç gün evvel istifası yazılan Levazım Müdürü İzzettin Bey'in yerine İzmir Acentesi Zekeriya Bey'in, onun yerine Müdür Muavinlerinden Mehmet Bey'in getirilmesi ardından diğer başlıca tayinlerin de takip edeceği belirtilmektedir. İşletme Başkatipliğinde bulunan Ayet Bey de İşletme Müdür Muavinliği'ne tayin edilerek yeni görevine başlamıştır.

Bu arada Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi'nin kurulması hakkındaki kanun tasarısı Vilayet'e tebliğ edilmiştir. Buna nazaran İstanbul ve Çanakkale Boğazı mıntıkalarında meydana gelebilecek gemi kurtarma işleri ile meşgul olmak üzere bir gemi kurtarma şirketi kurulmuştur. Şirketin sermayesi 500,000 Türk lirasıdır.

18 Eylül 1932

Milli Vapurcular için iki aylık mühlet dün başladı

Vapurla yolcu nakliyatının hükümet tarafından idare edileceği hakkındaki kanun gereğince Milli vapur kumpanyaları ellerindeki

gemilerini satıp satmayacaklarını 17 Eylül'den itibaren azami iki ay zarfında bir beyanname ile Seyrisefain İdaresi'ne bildireceklerdir.
Milli Vapurcular Birliği Müdürü Muzaffer Bey bir gazeteciye şu açıklamayı yapmıştır; "Vapurcularımızın gemilerini satıp satmayacaklarını bildirmek üzere bize verilen mühletten bugünden itibaren başlamıştır. Fakat henüz önümüzde iki aylık bir süre vardır. Milli Vapur kumpanyalarının bu hususta ne kadar verdiklerine dair halen bir bilgi mevcut değildir. Bu bu husus her milli vapurcunun şahsi menfaat ve düşüncesi işidir. Her vapurcu istediği gibi hareket edebilir.
Milli Vapurcularımızdan Sadıkzâde Fehmi Bey ise şöyle demiştir; "Henüz vapurcularımızın verdiği bir karar yok. Kanun bizi bu şekilde hareket etmeye mecbur bırakırsa o şekilde hareket etmeye mecburuz. Vaziyetimizi olayların gidişatına bıraktık."
Vapurcular henüz İktisat Vekili olan Celal Bey'in kapsamlı olarak inceleme yapmakta olduğunu dikkate alarak kendisine birkez daha müracaat edeceklerdir. Vapurcular aralarında toplanarak son vaziyeti görüşmüşler ve bir heyet halinde Ankara'ya gitmeye karar vermişlerdir.

28 Eylül 1932

Celal Bey'den rica

İktisat Vekili Celal Bey (Bayar) trenle İstanbul'a gelmiştir. Yaptığı görüşmeler arasında Türk Vapurcular Birliği heyet halinde Celal Bey'i ziyaret ederek vaziyetlerine bir çare bulunmasını istirham edeceklerdir.



İktisat Vekilimiz Celâl B. dün Ankara'dan geldi

Vekâlet ithalât ve İhracat vaziyetini ıslah için yeni tedbirler alıyor

Celâl Bey Haydarpaşa garından çıkarken

Kontenjan listeleri Altışar aylık olacak

İktisat Vekilimiz Mahmut Celâl Bey dün sabahki trenle Ankara'dan şehrimize gelmiştir. Celâl Beyefendi Haydarpaşa istasyonunda meb'uslarla bir çok müesseatı iktisadiye ve ticariye müdür ve rüesası, Seyrisefain, Tahlisiye müdürleri, İş Bankası müdirarı, vapurcular heyeti, gazeteciler ve saireden mürekkep gayet kalabalık bir müstakbilin kütlesi tarafından karşılanmışlardır.

Vekil Bey müstakbilinin ayrı ayrı ellerini sıkmışlar ve bir müddet kendilerile görüştükten sonra bir muşla İstanbul'a geçmiştir.

Sanayiciler dün ken- dilerini dinlemek üzere bir vakit ta- etmelerini rica etmişlerdir.

Milli vapurcular da Celâl Beyin şehrimizde bulunduğu müddetten istifade ederek vaziyetlerine bir çare bulunması için ricada bulunacaklardır.

Aldığımız malûmata göre İktisat Vekili Celâl Bey bir hafta kadar şehrimizde kalacak ve bu müddet zarfında Ticaret Odasını, İhracat Ofisini, Ticaret mektebini, diğer iktisadî müesseseleri ve millî fabrikaları gezecek, amele ve küçük esnaf arasında tetkikatta bulunacak, bu mes'eleler etrafında Vali Muhittin Beyle de görüşecektir. Vekil Bey için bu tetkikatın çok istifadeli olacağı tahmin edilmektedir.

Ofisin takviyesi

Ankara 27 (Telefonla) — İktisat Vekâleti Ticareti Hariciye Ofisinin faydalı bir müessese olduğunu nazari dikkate alarak daha ziyade takviye etmeğe karar vermiştir. Vekâlet İstanbul'da bulunan Ticaret mektebini de ıslah ve takviye etmeğe karar vermiştir.

Sanayi Ofisi teşkili

Ankara 27 (Telefonla) — İktisat V- kâleti yeni çıkan üç aylık kontenjan k- -rarı- -lerinin tatbiki için icap eden hazırlı- -arı yapmıştır.

Ve- -et B. M. Meclisi açılmcıya kadar S- -nayi Ofisi teşkilâtı etrafında da tetki- -tta bulunarak bu hususta nok- sa- görüldüğü takdirde ıslahına ça-

(Mabadi 3 üncü sahifede)

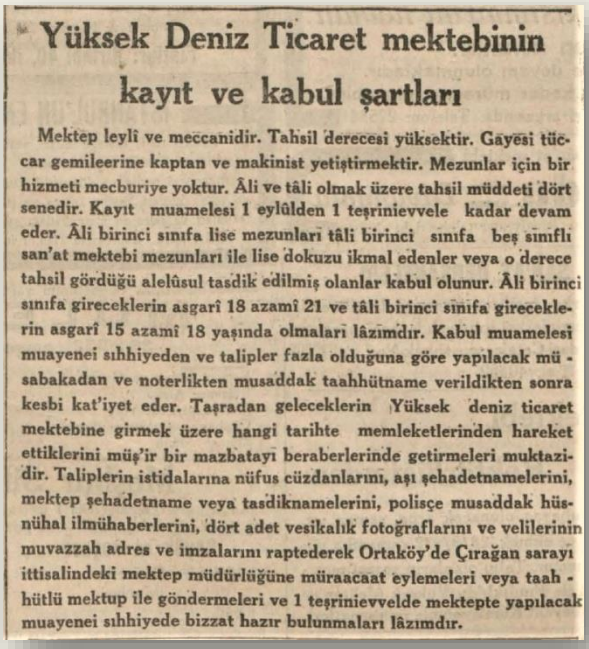
30 Eylül 1932

Celal Bey (Bayar) Türk Vapurcular Birliği heyeti ile görüşecek-

İktisat Vekili Mahmut Celal Bey (Bayar) trenle Ankara'dan İstanbul'a gelmiştir. Celal Beyefendi Haydarpaşa İstasyonu'unda mebuslarla birçok iktisadi ve ticari kurum müdür ve mensupları, Seyrisefain, Tahlisiye Müdürleri, İş Bankası Müdürleri ve **Vapurcular Heyeti (Türk Vapurcular Birliği)** heyeti, gazeteciler ve saireden oluşan gayet kalabalık bir mütakbilin kütlesi (Karşılama heyeti) tarafından karışılanmışlardır.

..Milli Vapurcular Birliği (Türk Vapurcular Birliği) de Celal Bey'in şehrimizde bulunduğu müddetten istifade ederek vaziyetlere bir çare bulunması için ricada bulunacaklardır. Celal Bey bir hafta kadar İstanbul'da kalacak ve bu müddet zarfında Ticaret Odası'nı, İhracat Ofisi'ni, Ticaret Mektebi'ni, diğer iktisadi müesseseleri ve milli fabrikaları gazecek, amele ve küçük sınıf esnaf arasında incelemelerde bulunacaktır.

Yüksek Deniz Ticaret Mektebi'nin gayesi tüccar gemilerine kaptan ve makinist yetiştirmek



Yüksek Deniz Ticaret mektebinin kayıt ve kabul şartları

Mektep leylî ve meccanidir. Tahsil derecesi yüksektir. Gayesi tüccar gemileerine kaptan ve makinist yetiştirmektir. Mezunlar için bir hizmeti mecburiye yoktur. Âli ve tâli olmak üzere tahsil müddeti dört senedir. Kayıt muamelesi 1 eylûlden 1 teşrinievvele kadar devam eder. Âli birinci sınıfa lise mezunları tâli birinci sınıfa beş sınıflı san'at mektebi mezunları ile lise dokuzu ikmal edenler veya o derece tahsil gördüğü alelûsul tasdik edilmiş olanlar kabul olunur. Âli birinci sınıfa gireceklerin asgarî 18 azamî 21 ve tâli birinci sınıfa gireceklerin asgarî 15 azamî 18 yaşında olmaları lâzımdır. Kabul muamelesi muayenei sıhhiyeden ve talipler fazla olduğuna göre yapılacak müsabakadan ve noterlikten musaddak taahhütname verildikten sonra kesbi kat'iyet eder. Taşradan geleceklerin Yüksek deniz ticaret mektebine girmek üzere hangi tarihte memleketlerinden hareket ettiklerini müş'ir bir mazbatayi beraberlerinde getirmeleri muktazidir. Taliplerin istidalarına nüfus cüzdanlarını, aşı şehadetnamelerini, mektep şehadetname veya tasdiknamelerini, polisçe musaddak hüsnühal ilmühaberlerini, dört adet vesikalık fotoğraflarını ve velilerinin muvazzah adres ve imzalarını raptederek Ortaköy'de Çırağan sarayı ittisalindeki mektep müdürlüğüne müraacaat eylemeleri veya taahhütlü mektup ile göndermeleri ve 1 teşrinievvelde mektepte yapılacak muayenei sıhhiyede bizzat hazır bulunmaları lâzımdır.

Genç Türkiye bir taraftan da öğrenim kurumlarını yeniden düzenlemek amacıyla çok yoğun çabalar sarf etmektedir. Milli filonun kurulmakta oluşu, Türk armatörlerinin milli bayrak altında kabotaj taşımacılı hakkına kavuşmaları yanında, gemilere güverte ve makine zabiti yetiştirmek üzere Yüksek Deniz Ticaret Mektebi'ne önem verilmiş ve bu konuda Türk Vapurcular Birliği Yüksek Deniz Ticaret Mektebi ile yakın işbirliğine başlamıştır. Mektep yatılı ve ücretsizdir. Öğrenim derecesi yüksektir. Gayesi tüccar gemilerine kaptan ve makinist yetiştirmektir. Mezunlar için bir hizmet mecburiyeti yoktur. Âli ve Tâli olmak üzere (Yüksek ve Orta) öğrenim müddeti dört senedir. Kayıt işlemleri 1 Eylül'den 1 Ekim ayına kadar devam eder. Âli birinci sınıfa lise mezunları Tâli birinci sınıfa beş sınıflı sanat mektebi mezunları ile lise dokuzu ikmal edenler veya o derece öğrenim gördüğü âlelusul (Kural gereğince) onaylanmış olanlar kabul olunur. Âli birinci sınıfa gireceklerin asgari 15 azami 18 yaşında olmaları lazımdır. Kabul işlemleri sağlık muayesinden ve noterlikten onaylı taahhüt belgesi (Bir şey yapmayı üstüne alma, üstlenme) verildikten sonra kesinleşir. Taşradan geleceklerin Yüksek Deniz Ticaret Mektebi'e girmek üzere hangi tarihte memleketlerinden hareket ettiklerini belirten bir belgeyi beraberlerinde getirmeleri şarttır. Adayların

dilekçelerine nüfus cüzdanlarını, aşı belgesini, okul diplomasını, polisce onaylanmış Hüsnühâl İlmühaberini (iyihâl belgesini),dört adet vesikalık fotoğraflarını ve velilerinin açık adres ve imzalarını içeren evrakları ekleyerek Ortaköy'de Çırağan Sarayı yanındaki okul müdürlüğüne müracaat etmeleri veya taahhütlü mektup ile göndermeleri, 1 Ekim'de okulda yapılacak sağlık muayenesinde bizzat hazır bulunmaları gerekmektedir.



Vapurcular Bekliyorlar

Beyanname vermek için hâlâ müracaat olmadı

Devlet vapurları inhisar şirketine ait kanun lâyihasında, millî vapurcuların İktisat Vekâletine vapurlarını satmak için müracaatleri hakkında verilen mühlet teşrinisaninin 17 sinde bitecektir. Bu tarihten sonra kanun mer'iyet mevkiine girecek ve limanlarımız arasında yolcu nakliyatını yalnız Seyrisefain idaresi yapacak, millî vapurcular da faaliyetlerini tatil edeceklerdir.

10 Ekim 1932

Beyanname veren olmadı

Türk özel sektör deniz ticaretinde armatörlere ait vapurların yolcu taşıması yasaklanıyor

Devlet vapurları inhisar şirketine ait (Seyrisefain) kanun layihası (Yasa tasarısı)

Uyarınca Milli Vapurcuların (Türk Vapurcular Birliği) özel sektör armatörlerinin vapurlarının Şktisat Vekaleti'ne satmaları için müracaatları hakkında verilen süre 17 Kasım 1932'de sona erecektir. Bu tarihten sonra yasa yürülüğe girecek ve limanlarımız arasında yolcu taşımacılığını yalnız Seyrisefain İdaresi yapacak, Milli Vapurcular da faaliyetlerini sona erdireceklerdir.

Vapurcuların müracaatları için tayin olunan müddetin bir ayı geçtiği halde Ticareti Bahriye Müdürlüğü'ne henüz hiçbir beyanname verilmemiştir.İlgililer, vapurcuların müracaat etmemelerini, yeni İktisat Vekili Celal Bey'in bu konuda evvelce alınmış olan kararın

düzeltilmesine doğru bir harekette bulunacağını ümit etmelerine bağlamaktadırlar.
Bununla birlikte Milli Vapurcular aralarında verdikleri karar üzerine İktisat Vekili'ne müracaat etmişler, hak ve menfaatlerinin temini için bazı temennilerde bulunmuşlardır. Milli Vapurcular (Türk Vapurcular Birliği) Celal Bey'in bu müracaatlarına karşı alacağı vaziyete bağlı olarak beklemektedirler.
Diğer taraftan, önmüzdeki aydan itibaren, limanlarımız arasındaki taşımacılığı yalnız başına yapacak olan Seyrisefain İdaresi de yeni kadro ve teşkilatını tamamen hazırlamıştır. İdare muayyen vakit geçtiği zaman yeni teşkilatını faaliyete geçirerek çalışmaya başlayacaktır.



Vapurcular
Hâlâ ümitli...

Bir heyet İktisat Vekilin
ziyaret edecek

Vapurculara beyanname vermek üzere verilen mühlet 27 gün sonra bitecektir. Böyle olduğu halde şimdiye kadar hiç bir kumpanya Seyrisefain idaresine beyanname vermemiştir. Dün bu hususta bazı kumpanya sahiplerile görüştük. Hâlâ ketum davranmakta olmalarına rağmen vapurculuk işlerine dair bazı esaslar hazırlamakta oldukları anlaşılmaktadır.

Vapurcular Birliği ikinci reisi Hakkı Bey diyor ki:

— İktisat Vekili Celâl Bey gazetelerde çıkan beyanatında mühim gördüğü mes'eleleri tetkik edecekleri söylemişlerdi. Bu meyanda vapurculuk işi ile de meşgul olacakları muhakkak addedilebilir. Bu itibarla biz şimdilik Vekil Beyin tetkiklerini ve neticede hâsıl edecekleri kanaatlerini bekliyoruz. Ge-

20 Ekim 1932

Milli Vapurcular hâlâ bir ümid içindeler

Vapurculara beyanname vermek üzere verilen mühlet 27 gün sonra bitecektir. Böyle olduğu halde şimdiye kadar hiçbir kumpanya

Seyrisefain İdaresine beyanname vermemiştir. Dün bu hususta bazı kumpanya sahipleri ile görüştük. Hâlâ ketum davranmakta olmalarına rağmen vapurculuk işlerine dair bazı değerlendirmeler hazırlamakta oldukları anlaşılmaktadır. Türk Vapurcular Birliği ikinci Reisi Mütercimzâde Hakkı Bey diyor ki: "İktisat Vekili Celal Bey gazetelerde yer alan beyanatmına mühim gördüğü meseleleri tetkik edeceklerini söylemişlerdi. Bu meyanda vapurculuk işi ile de meşgul olacakları muhakkak addedilebilir. Bu itibarla biz şimdilik Vekil Bey'in tetkiklerini ve neticede belirtecekleri görüşlerini bekliyoruz.

Geçen defa İstanbul'da huhusi surette kendileri ile görüşmüştük ve bu hususstaki fikilerimizi anlatarak şimdilik yasanın tatbik edilmemesi istemiştik. Fakat olmusuz bir cevap almış da değiliz. Daha müddetin bitmesine 27 gün vardır. Bu müddet zarfında Vekil Beyin kanaatlerini öğrenerek ona göre bir hareket şekli takip edebileceğiz. Ayni zamanda müddet bitse bile kanunen vapurlarımızın bedellerini tahsil edinceye kadar yine muayyen postalarımızı kaldırabileceğiz."

Diğer taraftan öğrendiğimize göre Celal Bey'in Ankara'ya avdetlerini müteakip Türk Vapurcular Birliği mensuplarından oluşan armatörlerden bir heyet Ankara'ya giderek resmi sekilde kendisi ile görüşme yapacaktır.



Celâl B. dün Başvekille iki saat kadar görüştü!

Kontenjan usulünün alacoğı şekil, tetkikat neticesine göre taayyün edecek

Sanayi Bankası ve Vapurcular mes'eleleri

İktisat Vekili Celâl Bey, şehrimizde tetkikata devam etmektedir. Müşarünileyh, dün öğleden sonra Dolmabahçe sarayına giderek Başvekilimizi ziyaret etmiş ve şimdiye kadar muhtelif iktisadî mes'eleler üzerinde yaptığı tatkikat etrafında izahat vermiştir. Celâl Beyefendi, İsmet Paşa Hazretlerinin nezdlerinde saat üçten beşe kadar kalmış, Vekâletin muhtelif iktisadi, sınai mes'eleleri hakkındaki projelerile son iktisadi vaziyetimize dair malûmat vermiştir.

İktisat Vekilimiz dün bir muharririmize kontenjan tadilâtı etrafında şu beyanatta bulunmuştur:

« — Kontenjan mes'elesi etrafında tetkikata devam ediyorum. Memlekete iktisadi bir genişlik ve kolaylık verebilecek tedbirleri almakta gecikmiyeceğiz. Ancak vaziyeti etrafile mütalea etmeden bir karar vermek yanlış olur. Onun için bir taraftan vaziyeti bütün teferruatile tetkik ederken diğer taraftan ticaret odalarının bu hususiaki mütalealarını almağı faydalı buldum. Tetkikat neticesinin göstereceği vaziyeti anladıktan sonra kontenjan işinin yeni şekil ve tarzı tayin edilmiş olacaktır.»

Celâl Bey vapurcular işile Sanayi

İktisat Vekili Celâlbeyefendinin Sanayi ve Maadin Bankası erkânı ile alınmış bir resimleri

Bankasının müstakbel vaziyeti hakkında da şunları söylemiştir:

«— Vapurcuların vaziyeti bildiğiniz gibidir. Ortada devlet vapurculuğu hakkında B. M. Meclisinden çıkmış bir kanun vardır. Bu kanunla tesbit ve tayin olunan vaziyetin tadili için gene meclisten bir kanun çıkması lâzımdır. —

Sanayi ve Maadin Bankasının takviyesile bu müessesenin sınaî kredi müessesesi haline ifrağı etrafında tetkikat yapılmaktadır.

Ayrıca Sanayi Ofisi için de icap eden tedbirler etrafından meşgul olunmaktadır.»

Celâl Beyefendi daha bir kaç gün şehrimizde kalacaktır.

21 Ekim 1932

Sanayi Bankası ve Vapurcular sorunu

İktisat Vekili Celal Bey İstanbul'da incelemelerine ve görüşmelerine devam etmektedir; Celal Bey Vapurcular konusu ile Sanayi Bankası'nın geleceği hakkında şujnları söylemiştir: "Vapurcuların vaziyeti bildiğiniz gibidir. Ortada devlet vapurculuğu hakkında Büyük millet Meclisi'nden çıkmış bir kanun vardır. Bu kanunla tespit ve tayin olunan vaziyetin tadili için yine Meclis'ten bir kanun yayınlanması lazımdır."



Cumhuriyet

Başvekilimiz Bugün İstanbul'a Geliyor

Vapurculuk kanununun tadili kararlaştı

Hususi vapurlar satın alınmıyacak, vapurcular şirket yapacaklar

74 milyon Amerikalı dün reyini verdi!

Frugi Hz. fabrikalarda..

Misafirimiz dün Mezbahayı, Fesane, Bevkor fabrikalarını gezdi

933 Türkiye Kraliçeliği...

9 Kasım 1932

Vapurculuk Yasasının yeniden düzenlenmesi kararlaştırıldı.

Hususi Vapurlar satın alınmayacak,

Milli Vapurcular şirket kuracaklar.

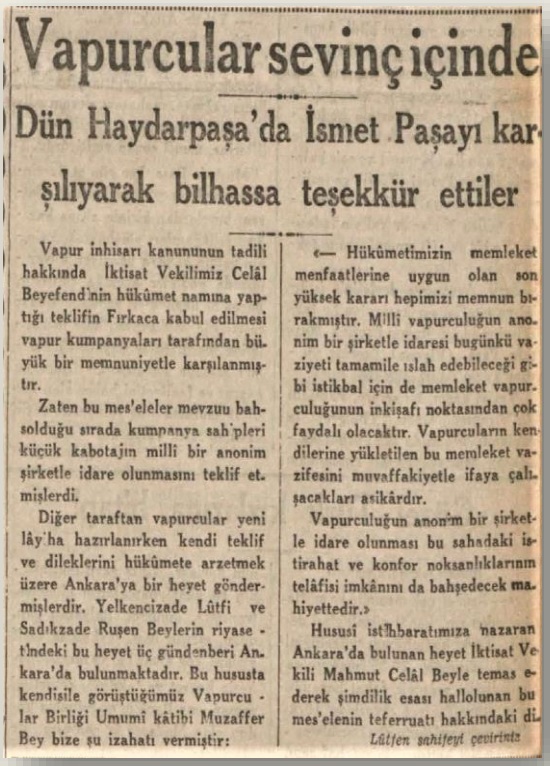
Türk milli Vapurcular birliği mensubu armatörlerin vaziyetini tespit eden yasanın muhtelif safhalardan geçirdiği vapurların satın alınmasına ait hükmün uygulanma safhalarının takarrüp etmekte olduğu etmek üzere olduğu bilinmektedir.

İktisat Vekaleti yasanın yayınlandığı tarihten günümüze kadar geçen zamandaki gelişmelere bakarak bu hususta yeniden değerlendirme ihtiyacını duymuş,eğer yasada bazı ufak tefek değişiklik yapılması gerekli olursa bu önemli milli meselede alakadarlar kadar memleketin dahi yüksek menfaatlerine uygun neticeler alınabileceği kanaati hasıl olmuştur. Bu incelemelere ve onlara bağlı olarak icrası tasarlanan değişikliklere göre özel vapurların satın alınmasından vazgeçilecek, bunun yerine Türk Milli Vapurcular Birliği mensubu armatörler arasında esaslı bir şirket kurularak memleketin kabotaj hizmetlerinin gerek resmî ve gerek hususi firmalar arafından muntazam an yerine getirilmesi, tarifelerlerde de düzen ve intizamın Hükümet denetimi ile tesis

temin olunacaktır. Bütün bu işler böylece düzenlenirken bundan sonra yeni vapurlar alınması dahi birt kısım esaslı koşullara bağlanacaktır.

Özetle yeni tasarılar resmî ve hususi Milli vapurculuğun esaslı gelişmelere tâbi tutulması ve bunun sonucunda milli ekonominin gelişmesi ve ilerleme gayelerini temin etmeye yönelik olacaktır. İktisat Vekaleti'nin bu inceleme ve tasarıları Fırkaca (CHP) dahi uygun görülmektedir. Vekaletin mevcut yasayı belirtilen esaslar dahilinde yeniden düzenleyerek Yasa tasarılarını Bakanları Kurulu'ndan geçirdikten sonra Meclise getirmesi beklenmektedir.

Cumhuriyet Halk Fırkası Meclis Grubu Reis Vekili Cemil Bey'in başkanlığında toplanmıştır. Türkiye, iskele ve limanları arasında posta seferleri hizmetinin devlet idaresine alınması hakkındaki 2068 Sayılı yasanın posta vapurlarının hükümet tarafından satın alınması hükmünün tadili ile hususi posta vapurcularının hükümetçe tespit edilecek seyrüsefer hatları üzerinde muayyen bir tarifeye bağlı olarak ve kendi aralarında teşkil edecekleri bir şirket haklinde çalışmaları esasının kabulüne dair hükümet öerisi müzskere ve esas itibarıyla kabul edilerek bu esasa göre hükümet tarafından bir yasa tasarının Büyük Millet Meclisi'ne getirilmesi kararlaştırılmıştır.



Vapurcular sevinç içinde

Dün Haydarpaşa'da İsmet Paşayı karşılıyarak bilhassa teşekkür ettiler

Vapur inhisarı kanununun tadili hakkında İktisat Vekilimiz Celâl Beyefendi'nin hükûmet namına yaptığı teklifin Fırkaca kabul edilmesi vapur kumpanyaları tarafından büyük bir memnuniyetle karşılanmıştır.

Zaten bu mes'eleler mevzuu bahsolduğu sırada kumpanya sahipleri küçük kabotajın milli bir anonim şirketle idare olunmasını teklif etmişlerdi.

Diğer taraftan vapurcular yeni lâyiha hazırlanırken kendi teklif ve dileklerini hükûmete arzetmek üzere Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir. Yelkencizade Lûtfi ve Sadıkzade Ruşen Beylerin riyasetindeki bu heyet üç gündenberi Ankara'da bulunmaktadır. Bu hususta kendisile görüştüğümüz Vapurcular Birliği Umumi kâtibi Muzaffer Bey bize şu izahatı vermiştir:

«— Hükûmetimizin memleket menfaatlerine uygun olan son yüksek kararı hepimizi memnun bırakmıştır. Milli vapurculuğun anonim bir şirketle idaresi bugünkü vaziyeti tamamile ıslah edebileceği gibi istikbal için de memleket vapurculuğunun inkişafı noktasından çok faydalı olacaktır. Vapurcuların kendilerine yükletilen bu memleket vazifesini muvaffakiyetle ifaya çalışacakları asikârdır.

Vapurculuğun anonim bir şirketle idare olunması bu sahadaki istirahat ve konfor noksanlıklarının telâfisi imkânını da bahşedecek mahiyettedir.»

Hususi istihbaratımıza nazaran Ankara'da bulunan heyet İktisat Vekili Mahmut Celâl Beyle temas ederek şimdilik esası hallolunan bu mes'elenin teferruatı hakkındaki di-

Lütfen sahifeyi çeviriniz

10 Kasım 1932

Türk Vapurcuları sevinç içindeler

Vapur inhisarı yasasının yeniden düzenlenmesi hakkında İktisat Vekili Celal Beyefendi'nin hükümet namına yaptığı önerinin Fırkaca (CHP) kabul edilmesi Vapur Kumpanyaları tarafından büyük bir memnunşyetle karşılanmıştır.

Zaten bu sorunlar bahsolduğu sırada armatörlük firmalarının sahipleri küçük kabotajın milli bir anonim şirketle idare olunması önermişlerdi.

Diğer taraftan Vapurcular yeni yasa tasarısı hazırlanırken kendi önerilerini ve dileklerini hükümete arz etmek üzere Türk Vapurcular Birliği adına Başkan Sadıkzâde Ruşen Bey ile Yelkencizâde Lütfi Bey'den oluşan bir heyet üç günden beri Ankara'da bulunmaktadır. Türk Vapurcular Birliği Umumi Kâtibi Muzaffer Bey şu açıklamayı yapmıştır; "Hükümetimizin memleket menfaatine uygun olan son yüksek kararı hepimizi memnun bırakmıştır. Milli vapurculuğun anonim bir şirketle idaresi bugünkü vaziyeti tamamiyle ıslah edebileceği gibi gelecek için de memleket vapurculuğunun gelişmesi noktasından çok faydalı olacaktır. Vapurcuların kendilerine yükletilen bu memleket vazifesini başarıyla yerine getirecekleri muhakkaktır.

Vapurculuğun anonim bir şirketle idare olunması bu sahadaki istirahat ve konfor noksanlıklarının giderilmesi imkanını da sağlayacak içeriktedir. Ankara'da bulunan heyet İktisat Vekili Mahmut Celal Bey ile temas ederek şimdilik esası çözümlenen bu sorunun ayrıntıları hakkındaki dileklerini bildireceklerdir. Bu vesile ile en başyta olarak yolcu ve eşya nakliye ücretlerinin saptanması konusu da vardır.

İstanbul'da Türk Vapurcular Birliği'nden Paşabahçeli Mustafa Cemal, Sadıkzâde Fehmi, Yelkencizâde Vahit Beyler ile, Tavilzâde ve Kocaeli şirketlerinden birer temsilciden oluşan bir heyet Haydarpaşa'da Başvekil İsmet Paşa Hazretleri'ni istikbal etmiş, vapur inhisarı yasasının yeniden düsenlenmesi hakkında Fırka'ca (CHP) ortaya konulmuş olan mukarrerattan (Karar) dolayı arzı şükran ile Başvekil'in ellerini öpmüşlerdir.



Vapurculuk işleri

Sadullah Bey de vapurcular heyeti de geldi, vaziyetin ne olduğu belli değil!

Sadullah ve Lûtfi B. lerin Verdikleri izahat...

Küçük kapotajı devlet inhisarına alan kanunun tadili ile yerine küçük kapotajda inzibatı temin maksadile hazırlanmakta olan kanun İktisat Vekâletile temaslarda bulunmak üzere Ankara'ya giden vapurcular heyeti dün şehrimize dönmüştür.

Dün kendisile görüştüğümüz heyetin reisi Yelkenci zade Lûtfi Bey bize şu izahatı vermiştir:

«— Vapurculuk işlerinde devlet

Seyrisefain Umum müdürü Sadullan ve Yelkenci zade Lûtfi Beyler

inhisarını kaldıracak ve bunun yerine inzibat vücude getirecek olan kanun lâyihası İktisat Vekili Celâl Bey tarafından hazırlanmıştır. Lâ -

(Mabadi 4 üncü sahifede)

21 Kasım 1932

Vaziyetin ne olduğu belli değil

Türk Vapurcular Birliği Reisi Yelkencizâde Lütfü Bey şöyle demiştir; " Vapurculuk işlerinde devlet tekelini kaldıracak ve bunun yerine düzenleme meydana getirecek olan yasa tasarısı İktisat Vekili Celal Bey tarafından hazırlanmıştır. Yasa tasarısı yakında Bakanları Kurulu'nda görüşülecek ve onaylanarak Büyük Millet Meclisi'ne gönderilecektir.

Yasaya göre Karadeniz ve Akdeniz seferleri için dış hatlar, iç hatlar ve Yalova için iç hatlar müdürlükleri ile havuzlar ve fabrikalar müdürlüklerine ayrılacak olan şimdiki Seyrisdefain İdaresi ile bizim teşkil edeceğimiz Anonim şirketin vapurları şilepcilik haricinde bütün yolcu vapurculuğunu idare edeceklerdir. Yeni yasanın yürürlüğe girmesini müteakip üç ay zarfında şirketimizi vücuda getireceğiz. Sermaye, asagari 500 bin lira olacak, halen elimizdeki vapurların kıymeti bu 500 bin liraralık sermayeyi doldurmazsa noksanı nakten tamamlanacaktır.

Seyrüsefer İdaresi yolcular için sadece vaspurların konforu bir tercih nedeni olacağından şirketi Seyrisefain vapurları kadar mükemmel konforu haiz dört vapur satın alacaktır. Bunlardan ikisi Karadeniz, biri İzmir, diğeri Mudanya seferlerine tahsis edilecektir. Şirketin 20 vapuru olacak, ileride hükümetimizin prim şeklimde yardımına kavuşursak dış ülke limanlarına da seferler tertip edilecektir.

Yeni yasa, vapur uğrağı olmayan limanları bütün bütün vapursuz bırakmamak için buralara hangi zamanlarda ne kadar vapurun uğrayacağını tespit etmektedir.

Ankara'da yapılan toplantı sonrasında İstanbul'a gelen heyetin yapacağı açıklama beklenmektedir. Ankara'da bulunan Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey idareye ait öncelikli bazı işleri halletmek amacıyla İstanbul'a dönmüştür. İstanbul'da bir hafta kaldıktan sonrfa yeniden Ankara'ya gidecektir. Seyrisefain Umum Müdürü basına yaptığı açıklamada şöyle demiştir; "Vaziyet henüz belirsiz bir haldedir. Vapurların işletme yöntemi ve Seyrisefain'in yeni vaziyeti hakkında İktisat Vekaleti'nce verilmiş kesin bir karar mevcut değildir. Bununla birlikte Vekalette ilgili bir heyet tarafından bir proje hazırlanmışsa da bu da iptidai ve geçici bir haldedir. Bunun için söylenilen, yazılan duyulan haberlerin hepsi yorumlardan ibarettir. ÇünküİktisatVekili Celal Bey bugünlerde kontenjan işleri ile ve velakete ait bazı önemli proje ve yasa tasarıları ile çok yoğun bulunduğundan vapurculuk işleri için hazırlanmış taslak projeyi henüz incelemeye vakit bulamamıştır. Birkaç gün idarenin işleri ile meşgul olduktan sonra yeniden Ankara'ya gideceğim. Seyrisefain Umum Müdürlüğü'nün Ankara'ya taşınacağı hakkında resmi bir bilgi sahibi değilim. Ankara'da bir sefain müdürlüğü tesis edileceği haberi de bu tarz bir yorumdan ibarettir. Kesin ve gerçekleşmiş bir şey yoktur."



Millî vapurlar

Takdiri kıymet müddeti 4 ay daha uzatıldı

Vapurla yolcu nakli inhisarı kanununun tadilini Fırka Grupunun kabul ettiğini ve İktisat Vekili Celâl Bey tarafından yeni ve muaddel bir kanun hazırlanmakta olduğunu ve bu kanunun vapurculara bir şirket yaptıkları takdirde hükûmet inhisarına girmeden çalışmak hakkını bahşedeceğini yazmıştık.

Bu maksatla Celâl Bey tarafından hazırlanmakta olan kanun lâyihası tamamile hazırlanmış değildir.

Fakat diğer taraftan da evvelce kabul edilmiş olan inhisar kanununun da beyanname vermek üzere tayin ettiği müddet te bu ayın 17 sinde bitmişti.

Vapurcular bu hükmlere karşı haklarını kaybetmemek için vapurlarını satmak istediklerine dair Ticareti Bahriye Müdiriyetine beyannamelerini vermişlerdir. Eski kanun mucibince bir ay zarfında bir takdiri kıymet komisyonu teşekkül ederek milli vapurlara fiat koyacak ve hükûmet te bunları bu fiatlara göre satın alacaktı. Bu mühlet Heyeti Vekile kararile dört ay daha temdit edilmiştir. Bu müddet zarfında da yeni kanun lâyihası Meclise sevkedilerek kesbi kanuniyet edeceği için milli vapurlar hükûmet tarafından satın alınmıyacaktır.

Vapurcular yeni kanun Meclisten çıkar çıkmaz bir anonim şirket teşkil edeceklerdir.

24 Kasım 1932

Milli Vapurcuların vapurlarına kıymet takdiri

4 ay daha uzatıldı.

CHP Fırka Grubu ve İktisat Vekili Celal Bey vapurla yolcu nakliyatı inhisarı kanununda yapılacak değişiklikleri konusunda çalışmaları kabul etmişlerdi. Bu çalışmalar devam ederken Vapurcuların beyanname vermeleri için verilmiş olan süre 17 Kasım günü sona ermiştir. Vapurcular bu hükümlere karşı haklarını kaybetmemek için vapurları satmak istediklerine dair Ticareti Bahriye Müdüriyeti'ne beyanname vermişlerdir. Eski kanun gereğince bir ay zarfında bir kıymet takdiri komisyonu teşekkül ederek milli vapurlara fiyat koyacak ve hükümet de bu vapurları bu fiyatlara göre satın alacaktı. Bu süre Vekiller Heyeti kararı ile dört ay daha uzatılmıştır. Bu müddet zarfında da yeni kanun tasarısı Meclis'e sevkedilerek yasa kesinleşeceği için milli vapurlar hükümet tarafından satın alınmayacaktır. Vapurcular yeni kanun Meclis'ten çıkar çıkmaz bir anonim şirket kuracaklardır.



Seyrisefain'in vaziyeti

Yeni teşkilât lâyihası bitmek üzere,

Sadullah Bey Ankara'ya çağrıldı

Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey, İktisat Vekâleti tarafından vuku bulan davet üzerine evvelki akşam Ankara'ya gitmiştir.

Sadullah B.. idarenin son bir kaç sene

Sadullah Bey

zarfındaki faaliyetini, plânçolarını, mevcut vapurlarının vaziyeti hazıralarını, kıymetlerini, teşkilât ve memurin kadrolarını ihtiva eden ve burada hazırlanan mufassal bir raporu da beraberinde götürmüştü.

Aldığımız malûmata göre, Seyrisefain'e ait yeni teşkilât ile vapurcular şirkti hakkında evvelc hazırlanmış olan proje esasları dahilinde tanzim olunacak yeni lâyiha İktisat Vekâletince Heyeti Vekileye sevkedilecektir. İktisat Vekili Celâl Bey, bu lâyiha ihzar olunurken alâkadarlarla ve bu meyanda vapurcuların mümessillerile de temaslarda bulunacaktır.

Sadullah Bey Ankara'da vapurculuk inhisarı ve Seyrisefain'in yeni teşkilâta nazaran vaziyetinde hasıl olacak değişiklik etrafındaki fikirlerini izah ettikten ve raporunu verdikten sonra şehrimize dönecektir.

Ankara'dan alâkadar makamlara gelen mütemmim malûmattan Seyrisefain idaresi teşkilâtının tamamen değiştirileceği, idarede bir iç ve dış seferler müdürlüğü ihdas edileceği anlaşılmaktadır. Vapurcuların teşkil edecekleri şirketle Yalova kaplıcaları iç seferler müdiriyetine bağlı olacaktır.

Sadullah Beyin yeni teşkilâtta da müdiri umumi olarak ipka edileceği muhakkak addedilmektedir. İdarenin iç ve dış hatlar müdürlüklerine henüz kimlerin tayin edilecekleri malûm değildir.

Diğer taraftan, şehrimizde bulunan vapurcular, müesseselerine mensup vapurlar için hazırladıkları beyannameleri eski kanunun tayin ettiği müddet zarfında Deniz Ticaret müdürlüğüne tevdi etmişlerdir. Deniz Ticaret müdürlüğü bu beyannameleri İktisat Vekâletine göndermiştir.

12 Aralık 1932

Seyrisefain İdaresi ile kurulacak Vapurculuk Şirketi hakkında Ankara'da çalışmalar yapılıyor.

Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey, İktisat Vekaleti tarafından vuku bulan davet üzerine Ankara'ya gitmiştir. Sadullah Bey idarenin son birkaç sene zarfındaki faaliyetini, bilançolarını, mevcut vapurlarının günümüzdeki kıymetlerini, teşkilat ve personel kadrolarını içeren ayrıntılı bir raporu beraberinde götürmüştür.

Seyrisefain'e ait yeni düzenleme ile Türk Vapurcular TAŞ hakkında evvelce hazırlanmış olan proje esasları dahilinde düzenlenecek yeni tasarı İktisat Vekaleti tarafından Bakanlar Kurulu'na sevkedilecektir. İktisat Vekili Celal Bey (Bayar) bu tasarı çalışılırken ilgililerle ve bu meyanda Türk Vapurcular Birliği ile de görüşmeler yapacaktır.

Sadullah Bey Ankara'da Vapurculuk İnhisarı ve Seyrisefain'in yeni teşkilata nazaran vaziyetinde hasıl olacak değişiklik etrafındaki fikirlerini izah ettikten ve raporunu verdikten sonra Ankara'dan İstanbul'a avdet edecektir.

Ankara'daki ilgili makamlardan elde edilen bilgilere göere; Seyrisefain İdaresi teşkilarının tamamen değiştirileceği, idarede iç ve dış seferler müdürlüğü kurulacağı anlaşılmaktadır. Türk Vapurcular Birliği'nin teşkil edecekleri şirketle Yalova Kaplıcaları iç seferler müdüriyetine bağlı olacaktır.

Türk Vapurcular Birliği heyeti mensupları olan armatörlere ait vapurlar için hazırladıkları beyannameleri (Çaresiz bir halde gemilerini devlete satacakları) eski yasanın tayin ettiği müddet zarfında Deniz Ticaret Müdürlüğü'ne vermişlerdir. Deniz Ticaret Müdürlüğü bu beyannameleri İktisat Vekaleti'ne göndermiştir.

14 Mart 1932

Yıldız Vapuru karaya oturdu

Tavilzâdeler'e ait Saadet Vapuru kurtarılamadı.

Dün sabah kesif sis tabakası Marmara'yı ve Boğazı kaplamış, Seyrisefain Vapurları çalışamamış, buyüzden Boğazın Anadolu sahili kısmında oturanlar işyerlerine ancak öğleden sonra gidebilmişlerdir.

Türk bayraklı Yıldız vapuru Boğazın dışında adacıklarda karaya oturmuştur. Gemiyi kurtarmak için gönderilen tahlisiye gemisi çalışmalarına gemi oturduğu yerden kurtarılamamıştır.

Daha önce fırtına yüzünden kayalıklara bindirmiş olan Tavilzâdelere ait Saadet vapuru da kurtarılamamıştır.

29 Mart 1932

Haliç Vapur idaresi zarar ediyor

Haliç Vapurları T.A.Ş. ortakları Hovagimyan Han (Sönmez Denizcilik Han)'da yaptıkları toplantıda gelirin azaldığı belirtilerek 1931 yılındaki gelirin 1930 yılına nazaran 80,163 lira daha az olduğunu belirtmişlerdir. Raporda belirtildiği üzere "Vapurlarla iskelelerin büyük onarımlarının yapılabilmesi için ya vergiler azaltılmalı veya devlet tarafından tahsisat sağlanmalıdır. Aksi halde, Haliç Vapurları seferlerinin tatil edilmesi kaçınılmaz hale gelecektir" denilmiştir.

24 Ağustos 1932

Himayei Etfal (Yardım Sevenler Cemiyeti)'nin tertip ettiği

Yunanistan deniz gezisi ve Yunan Andros vapuru ile seyahat

1932 yılında geçen yıllardan buyana giderek artan düzenli hat seferlerinde Deutsche Levant Linie; Derindjei, Olympos, Amoneyta, Mexico isimli gemilerle yük ve yolcu seferleri yapmaktadır. Hellenic Mediterranean Lines; Andros ve Thraki ismli vapurları Pire, İskenderiye, Port Said, Hayfa, Telaviv, Beyrut, Kıbrıs bağlantılı düzenli yolcu ve yük seferlerine devam etmektedir. Hellenic Mediterranean Lines Türkiye genel acentesi Çinili Han'da Anagnostopulos ve Siskidi'dir. Deusche Levant Linie'ni Türkiye Acentesi ise Kara Mustafa Paşa Caddesi sonundaki Frank Han'da Dabcovich'dir. Himayei Etfal Cemiyeti (Yardım Sevenler Cemiyeti)

Yunan yolcu vapuru Andros ile bir hafta süreli İstanbul, İzmir, Selanik vapur seyahati düzenmiştir. Seyahat çok eğlenceli geçmiştir. İktisadi buhrana rağmen, katılanlar vapurda gemicilerin Türkçe konuşmaları sayesinde isteklerini anlatmakta güçlük çekmemişlerdir. Pire'de kaldığı 24 saat zarfından şehrin en seçkin köşeleri gezdirilmiş, Atina'dan sonra vapurla Selanik'e intikal edilmiş ve bir anlamda hasret giderilmiştir.

14 Mart 1933

Büyük Buhran yılları

1929 yılında ABD'de patlak veren büyük ekonomik buhran veya Büyük Buhran'ın olumsuzlukları yıllarca devam etmiştir. 1932 yılında Türk deniz ticaretinde görülen daralma, 1933 yılına uzamış ve zaten hemen sadece kabotaj taşımacılığı yapan Türk bayraklı gemiler işsiz kalmışlardır.

"Kara Perşembe" olarak anılan 24 Ekim 1929 Perşembe günü borsa dibe vurmuş ve 1929 yılının fiyatlarıyla 4.2 milyar dolar yok olmuştur. Bu süreçte 4.000 kadar banka batmış, binlerce insanın mal varlığı yok olmuştur. Buhranın etkilediği insanlar açlığa sürüklenmiştir. Bunalımın etkileri II. Dünya Savaşı'na kadar yaklaşık on yıllık bir süreçte devam edecektir.

"Büyük Buhran" veya 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı, 1929'da başlayan ve etkilerini ancak 1930 yılının sonlarında tam anlamıyla hissettiren ve 1930'lu yıllar boyunca devam eden ekonomik buhrana verilen isimdir. Buhran, Kuzey Amerika ve Avrupa'yı merkez almasına rağmen, dünyanın geri kalanında da yıkıcı etkiler yaratmıştır.

"Büyük Bunalım" en çok sanayileşmiş şehirleri vurmuş, bu kentlerde bir işsizler ve evsizler ordusu yaratmıştır. Talebin beklenmedik düzeyde düşmesi nedeniyle her sanayi alanında domino etkisi meydana gelmiş, limanlar boşalmış, gemi seferleri ciddi boyutlarda durma noktasına gerilemiştir. Buhranın en fazla etkilendiği sektörlerden biri dünya deniz ticareti olmuştur. Büyük Buhran farklı ülkelerde farklı tarihlerde sona ermiştir.

Türkiye 1929 bunalımı karşısında, kalkınmasını sağlayabilmek için ihracat ve ithalatını arttırmak zorundaydı, Türkiye Cumhuriyeti'nin bunu sağlayabilmek için çeşitli politikalar izlediği görülür. Aralık 1930'daki ekonomik dalgalanmalar üzerine dönemin Başbakanı İsmet İnönü, TBMM'de millî para hakkında yapmış olduğu açıklamada; Türk parasının değer kaybını daha çok, devlet

gelirlerinin hesaba katılmadan geniş çaplı harcamalarda bulunulmasına bağlamıştır.
Bu süreçte ekonomideki bütün zorluklara rağmen yabancı şirketlerin elinde bulunan işletmeler (demiryolu, kömür, elektrik, gaz v.s) devletleştirme yoluna gidilmiştir. Türkiye'nin millileştirme konusundaki tutumunu eleştiren İngiltere'nin İstanbul başkonsolosu Sir Alexander Telford Waugh, 1930'da Londra'ya döndüğünde: "İstanbul ticaret limanı gibi Türkiye'nin paha biçilmez bir değeri, kısmen yabancı girişimlere duyulan kıskançlık, kısmen de bu kentin ulusal mücadeleye katılmamış olması nedeniyle bilinçli olarak feda edildi. Gemi kömürü ticareti Pire Limanı'na geçti ve yabancı bandıralı gemilerin uygulamaları öylesine sıkılaştırıldı ki, Boğazlardan geçen kaptanlar polis korkusuyla İstanbul Limanına yanaşmaktan korkuyorlar." demiştir.Türk ekonomisi üzerindeki krizin etkilerinin azalmaya başlaması ile birlikte 1933 - 1938 döneminde devlet ekonomi politikasında daha aktif bir rol oynamaya başlamıştır. Bu dönemde sanayileşmeye açık bir şekilde öncelik verilmiş ve sanayileşme plânlı bir şekilde yürütülmeye çalışılmıştır [25]

8 Mayıs 1933
Türk Vapurcular Birliği Vapurculuk İnhisarı Kanunu konusundaki hususları değerlendirme toplantısı yapıyor
İktisat Vekili Celal Bey'in Ankara'ya avdetinden sonra Vapurculuk İnhisarı Kanunu sorunu neticelendirilecektir. Kanunun yürürlüğe girmesini müteakip Seyrisefain İdare Meclisi lâğvedilecektir. Türk Vapurcular Birliği kendi aralarında bir şirket kuracaklardır.
Türkiye'de posta vapurculuğu dahi devletleştirme engeli ile karşılaşırken, dış dünyada turistik yolcu gemiciliğinden önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Bu safhada heniz Atlantik aşırı transatlantiklerle yapılan geziler görülmektedir. 1933 yılında Türkiye Turing Otomobil Kurumu, Galatasaray'da kurulu Netta Seyahat Acentesi ile 41 gün sürecek Amerika seyahati düzenlemiştir.

11 Mayıs 1933
Yelkencizâde Lütfi ve Sadıkzâde Ruşen Bey gemi satın almak için Yunanistan'a gittiler.

Yelkencizâde Lütfi ve Sadıkzâde Ruşen Bey Türk Vapurcular birliği namına satın alınacak vapurları mahallinde tetkik etmek üzere Yunanistan'a gitmişlerdir.

Vapurcular kanunun yayınlanmasına bağlı olarak aralarında özel olarak anlaşmışlar ve yolcu taşımacılığı yapan bütün posta vapurları sahipleri şirkete girmeye ikna ettikleri gibi yeni vapur satın almak hususunda da fikir birliğine varmışlardır.

Diğer taraftan Türk şilepciliğinde ilerlemeler görülmektedir. Son zamanlarda şilep kadrosuna dört büyük gemi daha ilave edilmiştir. Bunlar yabancı memleket limanlarına sefer yapmaya uygundurlar. Kanun yayınlandıktan sonra şirketin şekillenmesi ve çalışmaya başlayabilmesi için bir süre verilmesi istenecektir.

Şilepciler yeterli miktarda yük bulmak şartı ile Türk ihracat ürünlerini yabancı limanlara nakletmeye hazır olduklarını bildirmişlerdir. İncir, üzüm, kömür gibi ihraç ürünlerinin Türk bayraklı gemilerle nakli mümkündür. Türk gemilerinin yabancı memleketlere eşya taşımacılığı yeni bir şey değildir. Rusya'dan İskenderiye'ye yıllardan beri kereste ve kömür yükü taşıyan Türk bayraklı gemiler vardır. Bu gemiler ayni zamanda kamara imkanlarına göre yolcu da almaktaydılar.

28 Mayıs 1933

Türk Vapurcular Birliği hazırlanıyor

Türk Vapurcular Birliği yeni posta vapurculuğu şirketine ait yassa tasarısının çıkmasına intizaren hazırlıklarına devam etmektedir. Şirket kadrosunda 25 vapur bulunacaktır. Buhran dolayısı ile işler çok azalmakla beraber Türk Vapurcular Birliği vapurcularının zarar etmedikleri belirtilmiştir.

Hükümet ilgililerin müracaatlarını dikkate alarak Milli Vapurculardan ton başına cibayet edilen (Devlet vergisinin tahsil edilmesi) yedi kuruş Fenerler Vergisi'nin yabancı bayraklı vapurlardan olduğu gibi yüz paraya indirilmesi için çalışmalar yapmaktadır.

İspanya'ya yumurta nakliyatı yapmak suretiyle elde edilecek başarı yabancı limanlar ile iş yapmak akımını ve beklentisini artıracağından yine İnönü vapuru ile İspanya'ya ikinci bir sefer düzenlenmesi beklenmektedir.



Bir ay sonra Seyrisefain de tarihe karışıyor!

Bugün Mecliste müzakere edilecek lâyihaya göre bu idarenin yerine 3 yeni müdürlük kaim olacak

Yeni teşkilâtta dış işletme müdürlüğüne tayin edileceği söylenen Hüsamettin Beyle sevahili mütecavire hatları müdürlüğüne getirilecek olan Bürhanettin Bey

işletmelerile fabrika ve havuzlar müdürlükleri ticarî usullere göre idare olunur.

5 inci madde işletme müdürlerinin İktisat Vekâletinin inhası üzerine Heyeti Vekilece tayin olunacağına dairdir.

Madde 6— Deniz yolları ve Akay işletmelerile fabrika ve havuzlar müdürlükleri memurları halkla olan muamelelerinde hususi müessese gibi muamele yapacaklardır.

7 inci madde işletme müdürlüklerine ait malların devlet malı olduğuna dairdir.

8 inci madde bu idarelerin yapacakları bilânçoların Bütçe ve İktisat Encümenleri tarafından teşkil olunacak umumî heyetçe tasdik edileceğine dair-

31 Mayıs 1933

Bir ay sonra Seyrisefain de tarihe karışıyor

1 Haziran 1933 günü Büyük Millet Meclisi'nde Deniz ve Hava ticareti Umum Müdürlüğü teşkilatına dair olan yasa tasarısı görüşülecektir. 14 Maddeden oluşan Yasanın ilk dört maddesi şöyledir;

Madde 1 - Seyrisefain Umum Müdürlüğü hakkındaki kanun iptal edilmiştir.

Şimdiye kadar Seyrisefain Umum Müdürlüğü tarafından idare edilmekte olan işlerden:

A - Marmara, Karadeniz, Akdeniz dış hatları,

B - İstanbul ve civarı iç hatları ile Yalova,

C - Fabrika ve Havuzlar işleri ayrılarak bu işlerle ayrı ayrı meşgul olmak ve her biri hükmî şahsiyeti haiz bulunmak üzere Deniz Yolları İşletmesi, Akay İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri teşkil olunmuş ve Seyrisefain İdaresi'na bağlı bulunan İstanbul Limanı'ndan kılavuzluk, römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk hizmetleri de devlet tekeline alınmıştır.

2.ci maddede de Seyrisefain İdaresi'ne ait gemi, mebani, depo ve sairenin bu idarelere İktisat Vekaleti tarafından taksim edilecektir.

Madde 3 - 2.nci madde gereğince Deniz Yolları ve Akay İşletmesi ile Fabrika ve Havuzlar Müdürlüklerine devredilecek mevcutların kıymetleri bu kanunun yürürlüğe girmesi tarihinden itibaren en çok altı ay zarfında İktisat Vekaleti tarafından takdir ettirilecek ve bu kıymetler her müdürlüğün başlangıç sermayesini teşkil edecektir.

Madde 4- Deniz yolları ve Akay İşletmesi ile Fabrika ve Havuzlar ticarî usullere göre kullanılacaktır.
Halen Seyrisefain Umum Müdür Muavini olan Tahir Bey emeklilik müddetini doldurduğundan emekli olmak istediğini belirtmiştir. İdare Meclisi'nin toplantısında Seyrisefain'in yabancı limanlar seferlerine karşı yabancı bayraklı vapur şirketlerinin açtıkları şiddetli rekabet görüşülmüş ve idarenin İskenderiye ve Pire ücret tarifelerinde bu rekabet dolayısıyla yüzde 30 kadar indirim yapılmasına karar verilmiştir.



Vapurcular memnun

Yeni vapurculuk kanunu, milli vapurcular tarafından memnuniyetle karşılanmış ve teşekkül edecek olan posta vapurculuğu şirketi hazırlıklarına derhal başlanmıştır.

Vapurcular Birliği reisi Lûtfi B. dün bir muharririmize demiştir ki:

«— Yeni kanun mucibince yapılacak şirkete bütün vapurcular iştirak edeceklerdir.

Mevcut 10 vapurcunun 25 posta gemisi şirketin kadrosunu teşkil edecektir.

Vapurcular Birliği reisi Lûtfi B.

Türk Milli Vapurcular Birliği memnun

Yeni yapılanmayı Türk Vapurcular Birliği memnuniyetle karşılamıştır. Diğer taraftan kurulacak olan posta vapurculuğu şirketinin çalışmaları devam etmektedir.
Türk Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfi Bey basına yaptığı açıklamada şöyle demiştir; "Yeni kanun gereğince kurulacak şirkete bütün vapurcular iştirak edeceklerdir. Mevcut 10 vapurcunun 25 posta gemisi şirketin filosunu teşkil edecektir.
Şirketin kurulması yönünde tayin edilen üç ay müddet zarfında hazırlıklarımızı bitirmek üzere birkaç güç içinde bütük alakadarların katılımı ile toplanarak gerekli olan önlemler alınacaktır. Şirket filosuna katılacak vapurların şimdiki kıymetlerine göre sermaye 800,000 lira kadar olacaktır. Bununla birlikte şirket gerekli gördüğü takdirde hisse senedi yayınlayarak sermayeyi artırabilecektir."

1 Haziran 1933

Seyrisefain İdaresi'nin, bu aya ait son muvakkat bütçesi idareye teblig edilmiştir. Şimdiki kadro ay nihayetine kadar evam edecektir. Seyrisefain'in Yalova Kaplıcaları yeni teşkilatta iç hatlar (Akay) idaresine bağlanacaktır. Bu müdürlük vazifesini halen vekaleten ifa etmekte olan Seyrisefain'in İaşe ve Kamara Şubesi Müdürü Muzaffer Bey'in yeni düzenlemede asaleten tayini beklenmektedir. Havuzlar İdaresi Seyrisefain Fabrikası ile birleştirilecek ve Havuzlar Müdürü Yusuf Bey müşterek müdürlüğe getirilecektir. Hükümet çok ehemmiyet verdiği bu teşkilatı daha iyi bir hale yükseltmek üzere Almanya'dan bir uzmanı davet etmeye karar vermiştir. Alman uzman temmuza kadar gelecektir. Seyrisefain yetkililerinden bir zat, artık sonu gelen şimdiki idarenin son senelerde milyonlarca liralık açık vermesine ramen Türk sancağına inhisar eden milli kabotaj taşımalarını harice yardıma muhtaç olmaksızın başarıyla gerçekleştirdiğini söylemiştir.

Şilepler, bu şirketin teşkilinden sonra Türk limanları arasında bir cins eşya nakliyatı, İstanbul limanı hariç olmak üzere olmak münhasıran iki Türk limanı arasında her nevi yük ve hayvan nakliyatı, en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına azami üç cins eşya ve hayvan nakliyatı yapabileceklerdir.



Vapurculuk Şirketi

Dün toplanan alâkadarlar şirketin eylûle kadar meydana getirilmesine karar verdiler

Vapurcular Birliğinin dünkü içtimaında

Foto- Türk Vapurcular Birliği'nde 7 Haziran 1933 günkü toplantıya katılanlar; (Soldan ön sıradakiler) Tavilzâde Hacı Hafız Hüseyin, Yelkencizâde Lütfi, Sadıkzâde Ruşen, Mütercimzade İsmail Hakkı, Sofuzâde Sûdî, Abdi Vehbi (Dural). (Arka sırada sağdan) 3.cü kişi Mütercimzâde Ali Fuat, 5.ci kişi, Fuat Sadıkoğlu.

8 Haziran 1933

Türk Vapurcular Birliği'ndeki toplantı

Gazetelerde hemen hergün Türk Vapurcular birliği hakkında haberler yer almaktadır. Türk Vapurcular Birliği 7 Haziran 1933 günü Birlik merkezinde toplantı yapmıştır. Bu toplantıda yeni kanun gereğince Posdta Vapurculuğu şirketine girmek hakkına sahip 18 armatörün katılımı ile çok hararetli konuşmaları cereyan etmiştir.

Birlik başkanı Yelkencizâde Lütfi Bey toplantıdan sonra basına yaptığı açıklamada şöyle demiştir; "Şirketi süratle kurmak için hazırlıkları hızlandırmaya karar verdik. Bununla birlikte kanunda şirketin kurulması için altı ay müddet verilmiş ise de bu Haziran ayı başından itibaren üç ay sonra şirket kurulmadığı takdirde vapurlarımız çalışamayacaklarından bu müddet zarfında şirketin faaliyete geçmesi dikkate alınmıştır. Şirkete ait nizamname gelecek hafta hazırlanacak ve Eylül ayı başında çalışır hale gelmesi temin edilecektir. Bu hususta vapurcular arasında tam bir fikir birliği vardır. Vapurculardan kalan beyannameler bu ayın on beşine kadar Deniz Ticareti Müdürlüğü'ne verilmiş olacaktır. Şirketin teşkilatını tespit etmek üzere sık sık toplantılar yapılacaktır. Son kararlara göre şirketin sermeyesi 750.000 lira olarak tespit edilmiştir."

Bu arada feshedilen Seyrisefain İdaresi yerine kurulan şirketlerden Dış Hatlar Müdürlüğü'ne Sanayi ve Kredi Bankası Müdürü Sadettin Bey atanmıştır.

9 Haziran 1933

İstanbul Deniz Ticaret Müdürü Müfit Necdet Bey

Seyrisefain İdaresi yerine kurulan devlet kurumlarından Deniz Ticaret Müdürlüğü İstanbul Şubesi Müdürlüğü'ne İktisat Vekaleti Deniz Ticaret Müdürü Müfit Necdet Bey tayin edilmiştir. Ayni zamanda vekaleten İstanbul'da kurulacak olan Kılavuzluk İdaresi Müdürlüğü olarak da görev yapacaktır.

13 Haziran 1933

Vapurcular şirketi kuruluyor

Türk Vapurculuk TAŞ imza safhasında

Hemen tüm armatörlerin ortak olarak katıldığı Türk Vapurculuk TAŞ'de katılımcılar ortaklık senedini imzalmışlardır. Şirketin ilk yönetim kurul seçimi yakında yapılacak ve başkan ve yönetim kurulu üyeleri görevlendirilecektir. Sadıkzâde Ruşen Bey'in Yönetim Kurulu başkanı olması beklenmektedir.



Bugün idare heyeti intihap edilecek

Milli vapurcular birliği heyeti umumiyesi, vapurcular şirketinin derhal teşkiline karar vererek müessisleri seçmişlerdi. Müessisler bugün toplanarak yeni şirketin idare meclisini seçecek - lerdir. İdare meclisi muntazam posta servisleri yapan ve iki vapurdan fazla gemileri olan firmaların mümessil - lerinden intihap olunacaktır; Maamafih idare heyeti haricinde kalan mü - essislerden de şirketin muhtelif işlerinde istifade edilecek, kendilerine şirkette mühim vazifeler verilecektir.

15 Haziran 1933

Türk Vapurcular Birliği Toplantısı

Bugün Türk Vapurcular Birliği'nde yapılacak olan toplantıda Türk Vapurculuk TAŞ. Yönetim Kurulu seçimi ile şirket faaliyete geçmiş olacaktır. Yönetim kuruluna ikiden fazla gemi sahibi olan armatörlerden seçim yapılacaktır. Bununla birlikte yönetim kurulu haricinde kalan ortaklardan da şirketin muhtelif işlerinde istifade edilecek, kendilerine mühim görevler verilecektir.

Bu arada Vapurcuların mecbur oldukları beyanname müddeti bu akşam sona ermektedir. Beyannamelerin arkası alındıktan sonra gemilere kıymet komisyonu harekete geçecektir. Son vaziyete göre Türk Ticaret Filosu'nda 112,110 safi tonluk 218 parça gemi vardır.

Türk Vapurcular Birliği'nin 14 Haziran 1933 günkü toplantısı

Kıymet takdiri yapacak komisyonda Türk Vapurcular Birliği üyeleri tarafından seçilmiş iki armatör ehli hibre (Bilirkişi) olarak bulunması iktiza (Gerekmekte) etmektedir. Türk Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu yatıkları toplantıda Kıymet Komisyonu'na Bahriye Müsteşarı Hüsamettin Bey'i (Ülsel) ve Lloyd Triestino ve Adriatica Türkiye temsilcisi (Vapur donatanı ve acentesi) Marcello Campaner ehli hibre (Bilirkişi) olarak seçmişlerdir. *(Lloyd Triestino 1833'de* Austrian Lloyd adıyla bir sigorta şirketi olarak kuruldu. Trieste'nin

İtalya'ya dahil olmasıyla adı Lloyd Triestino olarak değiştirilmiş ve 1936'da gemi işletmeciliği kurulmuştur. Zamanla dünyanın önde gelen armatörlük şirketlerinden biri olmuştur.)


Hayat Ansiklopedisi 34

Cumhuriyet

Öz dil Müsabakası

Bir De Harp Borçları Kongresi Toplanıyor

Londrada ümitli emareler

Birçok devletler gümrük mütarekesini kabul ettiler, ortaya 3 cepheli bir sermaye tesisi fikri çıktı

Yeni hatlar için tetkikat

Filyos - Ereğli hattı elektrikli olacak

Dilanketi bitti

Bütün dertlere deva usul bir daha kullanılıyor!

Deniz yolları teşkilâtı

16 Haziran 1933

Vapurculuk Şirketi Yönetim kurulu seçimi yapıldı.

15 Haziran 1933 günü Türk Vapurcular Birliği'nde yapılan toplantıda Vapurculuk Şirketi yönetim kurulu seçimi tamamlanmıştır. Bu seçim sırasında uzun münakaşalar olmuş ve Alemdarzâde Mehmet Bey yönetim kurulu seçiminin vapurlara kıymet takdirinin sonuçlanmasından sonra yapılması istemiştir. Bunun birlikte ekseriyet Meclisin şimdiden teşkil edilmesi tarafından olduğundan, seçime geçilmiş ve Yelkencizâde Lütfi, Paşabahçeli Cemal, Naim Vapurları sahibi Naim, Tavilzâde Hafız Hüsnü, Bartın Vapuru sahibi Müezzinzâde Ali Fuat ve Sadıkzâde Ruşen Beyler yönetim kuruluna seçilmişlerdir. Meclis, üyelerinden birini başkan olarak seçecektir.

Bu sene zarfında ticaret filomuzun sahillerimizdeki posta seferleri artmıştır. Muhtelif hatlarda 15 gün zarfındaki sefer sayısı Karadeniz'de Rize'ye kadar 10, İnebolu'ya kadar 4,Ege mıntıkasına 12,Akdeniz'de Mersin'e kadar 4,Pire ve İskenderiye'ye 2,Marmara ve İzmir'e 4 vapur çalışmaktadır.

21 Haziran 1933

Kıymet takdir komisyonuna itiraz

Türk Vapurcular Birliği gemi sahipleri arasında şirket teşkiline ait hazırlıklara devam edilmektedir. Şirketin yönetim kurulu seçilmiştir. Ancak şirketin kurulması için vapurların kıymetini takdir etmek ve bu suretle sermayenin miktarını meydana çıkarmak lazımdır. Halbuki kıymet takdiri komisyonu henüz çalışmaya başlamştır. Vapurcuların bazıları ve Türk Vapurcular Birliği bu komisyona seçilen ve bu konuda hiçbir uzmanlığı olmayan iki temsilciye itiraz etmişlerdir.



Foto- Armatörlerin elkonulacak armatörlerin gemilerine kıymet biçecek olan Kıymet Takdiri Komisyonu üyeleri Deniz Ticaret Müdürü Makine Uzmanı Sırrı Bey başkanlığında ilk toplantısını yapmıştır.

22 Haziran 1933

Posta vapurculuğu şirketine girmek hakkını haiz armatörler tarafından beyanname ile özellikleri bildirilen gemilerin kıymet takdir edecek olan komisyon 11 Haziran 1933 günü sabah Deniz Ticareti Müdürlüğü'nde Makine Uzmanı Sırrı Bey'in başkanlığında toplanmıştır. Bu toplantıda kıymetleri tespit edilecek vapurlara ait beyannameler incelenmiş ve şirketçe satın alınması talep edilen 34 vapurun bilhassa nasıl muayene edilecekleri konusu çok ciddi tartışmalara neden olmuştur.

Komisyonda İktisat Vekaleti üyesi olarak yer alan uzmanı İngiliz Lloyd's şirketinin temsilcisi Mr.Smith, kıymet takdiri işlemlerinden önce gemilerin havuzlanarak etkin bir şekilde muayene edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Fakat, bu gemilerin zaten liman idaresince muayene edilip sefer yapmalarına müsaade olunduğu dikkate alınarak arızasız olarak addedilmeleri öngörülmüş ve gemilerin limanda bulundukları yerlerde muayene edilmeleri tercih edilmiştir.

İtalyan Lloyd Rina'nın temsilcisi M. Ioannia gemileri komisyon üyelerinin toplu bir halde muayene etmelerini, fakat kıymet takdirine esas olacak raporlarını ayrı ayrı hazırlayarak vermelerini ve komisyon toplantılarında bunların incelenerek neticelendirilmesini teklif etmiş, bu öneri uygun görülmüştür.

Toplantıda muayene ve kıymet takdiri esasları da saptanmıştır. Vapurların evvela makine, kazan, tekne, güverte gibi kısımları muayene edilecek, müteakiben gemilerde bulunan yedek malzeme, yemek takımları ve yolcu vapurlarında bulunması gereken diğer malzeme gözden geçirilecektir. Kıymet takdirinde, gemilerde yapılan onarım masraflarının, gemilerin satın alınma bedelleri ile şimdiki kıymetleri arasındaki farkın, eksikliğin, amortismanın ve denizcilikte yürürlükte olan kanunlarla belli olan evsaf ve koşulların dikkat nazarına alınması kararlaştırılmıştır. Kamisyon çabuk iş görmek üzere her gün toplanmak kararını alarak ilk toplantısına son vermiştir.

Sırrı Bey, toplantıyı takiben kendisi ile görüşen bir muharrire şöyle demiştir; "Komisyon çalışma programını hazırlamıştır. Yarından itibaren armatörlere ait posta vapurlarının muayenelerine başlayacağız. Liman İdaresi, burada bulunup da muayeneye hazır olan gemilerin isimlerini bize bilderecek ve komisyon bunları birer birer gözden geçirerek kıymetlerini takdir edecektir. Tayin edilen müddet zarfında kıymet takdiri işini tamamlayacağız. Posta vapurculuğu şirketine hangi gemilerin gireceklerini tayin etmek komisyona ait değildir.

Komisyon üyelerine itiraz

Komisyonda Ticaret Odası üyesi olarak bulunan Karaosmanzâde Suat Bey'in gemi uzmanı olmaması bazı vapurcuların itirazlarına sebebiyet vermiştir. Bu vapurcular, Oda'nın komisyona bir uzman seçmemesini hayretle karşılamışlardır.

Reis Sırrı Bey komisyonun oluşturulma şekli hakkındaki itirazların geçerli olmadığını beyan etmiştir. Diğer taraftan vapurcular da

Sadıkzâde Fehmi Bey'in şirketin kurulma şekli hususundaki itirazı üzerine çıkan anlaşmazlığı halletmek üzere Türk Vapurcular Birliği'nde toplantı yapmışlardır. Anlaşmazlığın çözümlendiği açıklanmıştır.

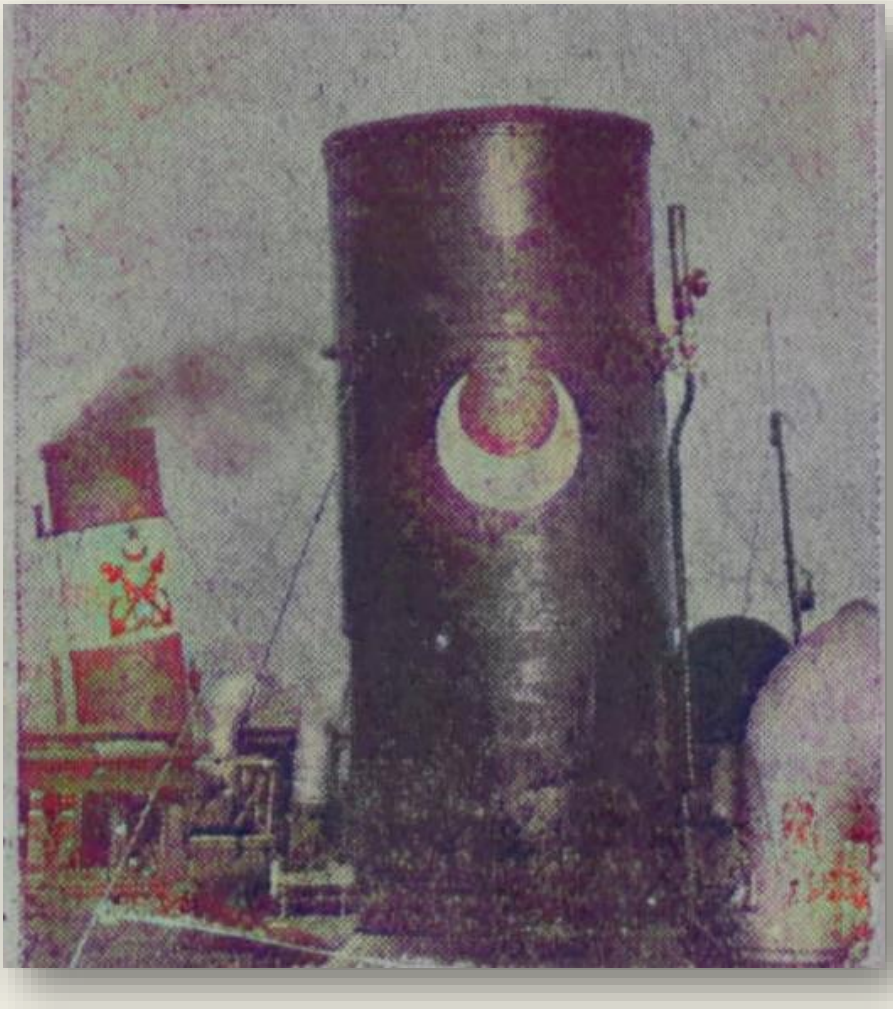


Foto- Buarada feshedilen Seyrisefain İdaresi'nden Akay İçhatlar İdaresi'ne geçecek vapurlardan Heybeliada ve Kınalıada vapurlarının bacalarına Akay'ın yeni simgesi olarak siyah bacanın orta yerine kırmızı kuşak üzerinde beyaz ay resmi boyanmıştır.

23 Haziran 1933

Vapurculuk şirketi filosunu meydana getirecek vapurculara ait gemilere kıymet biçecek olan komisyon dün sabah makine uzmanı Sabri Bey'in başkanlığında toplanmıştır. Toplantıda seferde olan gemilerin ne zaman İstanbul limanına dönüş yapacaklarının armatörlerinden sorulması, gemileri muayene edildikten sonra birbirleriyle kıyaslanmak suretiyle kıymet takdirine geçilmesi uygun görülmüştür. Bu şekilde hiçbir armatörün mağdur olmaması sağlanmış olacaktır.

Komisyon Türk Vapurcular Birliği'ne bir yazı göndererek muayeneye alınacak gemilerin kazanlarının soğutulmasını ve bu şekilde bir gün bekletildikten sonra muayene yapılacağını belirterek gerekli önlemlerin alınmasını, ayrıca gemilere ait bazı bilgileri de istemiştir.

Türk Vapurcular Birliği Reisi Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey, İkinci Reis Sadıkzâde Fehmi Bey'in Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan beyanatı hakkında şunları söylemiştir; "Pek sevdiğim ve hürmet ettiğim Sadıkzâde Fehmi Bey'in öfkeyle vuku bulduğuna iniandığım beyanatına, bilhassa elbirliğiyle çalışmamız gereken şirket meselesi bahsolduğu şusırada cevap vermeyi mevsimsiz bulurum."

26 Haziran 1933

İskenderiye'ye yapılan posta seferleri devam edecek

Türk Vapurcular Birliği vapurculuk şirketinin nizamnamesini hazırlamak üzere toplandı

Londra'da bulunan İktisat Vekili Celal Bey gönderdiği telgrafla İskenderiye'ye yapılmakta olan posta seferlerinin iptal edilmemesini ve devamını istemiştir.

Bu arada Posta Vapurculuğu Şirketi komisyonu tekrar toplanarak kıymete esas olacak uygulama üzerinde çalışmıştır. Her üye ayrı bir rapor hazırlayarak görüşmeye açık olmak üzere komisyona sunacaktır

Komisyon 26 Haziran günü Zonguldak şirketinin Bartın vapurunu muayene edecektir. Ertesi günü Uğur ve İzmit vapurlarının muayenesi yapılacaktır. Türk Vapurcular birliği dün toplanarak vapurculuk şirketinin nizamnamesin hazırlamakla meşgul olmuşlardır.

Seyrisefain İdaresi'nden sonra kurulan Deniz Yolları İşletme Müdürlüğü (Dış Hatlar) ve Akay İşletmesi (İç hatlar)'ın teşkilat çalışmaları tamamlanmış ve faaliyete geçmiştir.

1 Temmuz 1933

Türk Vapurcular Birliği toplantısı

Türk Vapurcular Birliği yaptıkları toplantıda kıymet takdiri komisyonu tarafından muayene edilecek ve fiyatlandırması yapılacak vapurlar konusunda tekrar görüşme yapmışlardır. Toplantıda gemilerini kurulacak vapurculuk şirketine çaresizlik içinde satacaklarını belirten armatörler yanında, bazı üyeler posta vapurculuğundan vazgeçerek sadece şilepçilik yapmayı tercih edeceklerini belirtmişlerdir.

Kıymet Takdiri Komisyonu 30 Haziran 1933 Cuma günü bir toplantı daha yapmış, fakat şirkete girecek gemilerden hiçbiri muayeneye hazır bulunmadığından çalışmayı 1 Temmuz gününe bırakmışlardır. Bir zamanlar Galata'da vapur donatanı ve acentesi olan firmalarda katiplik ve ayrıca simsarlık yapan Muğla'lı Basil Zaharof'u hatırlayan üyeler, Atina'da öldüğü haberi üzerine bazı anılarını da dile getirmişlerdir.

3 Temmuz 1933

Vapurların muayenesi başladı

Kıymet Takdiri Komisyonu armatörlere ait "Firuzan" ve "Cihat" vapurlarının fiatını tespit amacıyla bu vapurları muayeneye başlamıştır.

Henüz muayene için hazırlanmamış olan Hantalzâde Vapurları'na ait "Tayyar" vapuru Ayvalık seferi, Sadıkzâde Biraderler Vapurları'na ait Sadıkzade vapuru Zonguldak,İnebolu, Ayancık, Samsun,Ordu, Giresun, Trabzon, Sürmene ve Rize uğraklarını yapmaktadır.

4 Temmuz 1933

Vapurculuk Şirketi kıymet takdiri komisyonu "Firuzan" vapurunun muayenesini tamamlamıştır. Komisyon halen Cihat vapurunu incelemektedir. Cumartesi günü "Cide" vapuru muayenesi yapılacaktır. Müteakip günlerde "Nilüfer" ve " Brusa" vapurlarının muayene edşlecepği açıklanmıştır. Yeni şirketin yönetim kurulu toplanarak şirketin yönergesi üzerinde esaslı düzeltmelere gitmişlerdir. Komisyon tarafından armatörlere gönderlen duyuru etkisini göstermiş ve yarın akşama kadar gemileri hakkında hazır olacakları tarihi bildirmeleri beklenmektedir. Şirket tüzüğünde yapılacak değişikliğe göre devlete ait vapurlar gibi posta vapurculuğuna ait gemilerin de ayni imkanlardan istifade etmesi için gerekeli düzeltmeler yeralacaktır. Vapurculuk şirketi genel kurulu 5 Temmuz 1933 Çarşamba günü toplanacak ve şirket tüzüğünün son halini imzaladıktan sonra İktisat Vekaleti'ne göndereceklerdir.

6 Temmuz 1933

Muayane edilen posta vapurları

Kıymet Takdiri komisyonu halen 8 vapurun muayenesini tamamlamış bulunmaktadır. Muayene edilerek kıymet takdiri yapılacak vapur sayısı 34'dür. 26 vapur için bir planlama yapılmaya çalışılmaktadır. Ancak muayene edilen veya edilecek vapurlardan

bazılarının yolcu taşımaya elverişli olmadıkları görülmektedeir. Bu vapurlar ya hurdaya çıkartılacak veya şilep olarak çalıştırılacaktır.

7 Temmuz 1933

Türk vapurculuk Şirketi Tüzüğü Kabul edildi

Posta vapurculuğu kurucu ortakları dün Türk Vapurcular Birliği'nde toplanarak şirketin Nizamnamesi'ndeki son düzenlemeleri yapmışlardır. Yeni nizamname okunmuş ve tüm ortaklar tarafından kabul edilerek imzalanmıştır.Bu suretle evvelce vapurcular arasında çıkmış olan anlaşmazlıklar sonlandırılmıştır. Bu nizamnameyi İktisat Vekaleti'nin onayına sunmak üzere Türk Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfi ve Sadıkzâde Ruşen Bey'ler görevlendirlmişlerdir. Nizamnameye göre, şirket Türkiye sahilleri arasında sefer ihtiyacını temin edecek, bundan başka hiçbir mecburiyet olmamakla beraber ecnebi limanlarına da sefer yapabilecektir. Şirket, Deniz Yolları İşletmesi İdaresinin çalıştığı bütün limanlara vapur çalıştıracaktır.

Şirketin bütün memurin, müstahdem, acente ve muhabirleri tercihen istenen özelliklere ve deneyime sahip ve şirkete mensup armatörlerden ve bunların yanında çalışmış olanlardan seçilecektir.Bu suretle, vapurculardan hiçbirinin açıkta kalmamaları teminat altına alınmıştır. Şirketin ismi; "Vapurculuk Türk A.Ş.'dir.

Şirketin merkezi İstanbul'dur. Genel Merkez binası şirketin yönetim kuruluna bırakılmıştır. Şirketin sermayesi kıymet takdiri Komisyonu'nun görevini tamamlaması dikkate alınarak 500,000 liradır. Şirket ortakları daha ilk günden 3-4 gemi daha satın almak üzere karar vermişlerdir. Diğer taraftan Kıymet Takdiri Komisyonu muhtemelen ortaya çıkabilecek itirazlara karşı Ağustos sonuna kadar görevine devam edecektir. Nihayet Eylül ayın başından itibaren hiçbir sorun kalmayacağı beirtilmektedir.

10 Temmuz 1933

Paşabahçeli Cemal Bey, Vapurculuk Türk AŞ

Yönetim Kurulu başkanı seçiliyor

Posta Vapurculuğu Şirketi – Vapurculuk Türk AŞ Yönetim Kurulu toplanarak teşkilat hazırlıklarına başlamıştır. Yönetim Kurulu Başkanlığına Bursa Vapuru sahibi Paşabahçeli Cemal, Müdür olarak görev yapmak üzere üyeliklere Yelkencizâde Lütfi ve Sadıkzâde Ruşen Beyler seçilmişlerdir.



Foto- Paşabahçeli Cemal Bey.

Şirketin kurucularından tercihen görev verilmesi uygun görüldüğünden önemli mevkilere dışarıdan bir görevlendirme yapılmayacaktır. Sadece, Vapurculuk Türk AŞ'nin faaliyetine sona verilmesi halinde Birlik Müdürü Muzaffer Bey'in şirkette kalması kararlaştırılmıştır.

Şirket Nizamnamesi bu hafta sonunda dört kişilik bir heyet tarafından Ankara'ya götürülmesine karar verilmiştir. Böylece Nizamnamenin onaylanmasına ait işlemler süratle ikmal edilmesi için İktisat Vekaleti'ne müracaat edilecektir.

İdare Meclisi Reisi Paşabahçeli Cemal Bey, heyet Ankara'dan avdet ettikten sonra şirketin iç tüzüğünün yapılacağını, kısa zaman zarfında teşkilat ve kadroların tamamlanacağını söylemiştir.

Kıymet takdiri Komisyonu dün de toplanmış, Erzurum ve Saadet vapurlarını muayene etmiştir. Yarın vapurların muayenesi devam edecektir.

12 Temmuz 1933

Kıymet Takdiri Komisyonu 2 gemiyi daha muayene etti

Kıymet Takdiri komisyonu kalan gemilerin muayenesini tamamlamak üzere yoğun çalışma sürdürmektedir. Son olarak " Mudanya" ve "Kemal" vapurlarının muayenesi ve kıymet takdiri tamamlanmıştır. Haftaya "Selamet" vapurunun muayenesi ve kıymet takdiri yapılacaktır. Vapurlar bağladıklarından Karadeniz, Marmara seferleri büyük ölçüde yapılamaz hale gelmiştir.

13 Temmuz 1933

Sami Vapuru armatörü vazgeçti

"Sami" vapuru hakkında, geminin armatörü Kalkavanzâde Rıza Bey Kıymet Takdiri Komisyonu'na gemisini vermeyeceğini bildirmiştir. Birkısım armatör ise sonuç belli olmadan Vapurculuk Türk AŞ ortaklık belgesine imzadan imtina edeceklerini açıklamışlardır. Bu şekilde çekince gösteren birkaç armatör daha da gecikmeleri halinde nizamname noterliğe verilerek tasdik ettirilecektir.

21 Temmuz 1933

Bir gemi daha muayene edildi.

Kıymet takdiri komisyonu "Yeni Dünya" vapurunun da muayenesini tamamlamış ve kıymet takdir etmiştir.

26 Temmuz 1933

Kıymet Takdiri sonrasında

Kıymet Takdiri komisyonu tarafından muayane edilen ve kıymet takdir edilen vapurlar son uygulama başlayıncaya kadar yeniden seferlerine devam etmektedir. Bu şekilde Sadıkzade Vapurları olan "Dumlupınar" ve " Selamet" Karadeniz iskelelerine sefer yapmakta, Hantalzâde Postaları'na ait "Seyyar" İzmir seferini sürdürmekte ve Mustafa Cemal Vapurları'nın Bursa vapuru Zonguldak Sürat Postası olarak sefer yapmaktadır. Bu vapurların yakında Vapurculuk Türk AŞ'ye katılması beklenmektedir.

28 Temmuz 1933

Navlunlar çok düşmüş durumda

Vapurculuk Türk AŞ'nin henüz faaliyete geçmemiş olması ve Seyrisefain İdaresi'nin yeniden birkaç şirket halinde tesis edilmesi nedeniyle gemi sahipleri aralarında daha düşük navlunlarla taşıma yapmaya başlamışlardır. Bu durum karşısında Anadolu'dan tüccar daha fazla malını İstanbul'a sevketmektedir. Durumun yeni kurulmuş olan Devlet Deniz Yolları İdaresi'nin navlun gelirlerini hayli düşürdüğü belirtilmiştir.



Vapurculuk inhişarının tarifesi tesbit ediliyor

Tarife komisyonu dünkü içtimaında

Devlet Denizyollarile vapurculuk inhisarı şirketinin yolcu ve yük tarife - lerini tesbit edecek olan komisyon, dün

Lûtfen sahifeyi çeviriniz

Foto- 1 Ağustos 1933 günü yapılan Tarife Komisyonu Toplantısı'nda yeralan üyeler. Sol başta olan Türk Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfi Bey'dir.

2 Ağustos 1933

Devlet Denizyolları İdaresi ile Vapurculuk Türk AŞ arasında tarife tespit çalışmaları yapılıyor

Devlet Denizyolları İdaresi ile Vapurculuk Türk AŞ arasında tarife tespit edecek komisyon 1 Ağustos 1933 günü Saat 14'de Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde toplanmıştır. Toplantıya İktisat Vekaleti adına Kabotaj Şubesi Müdürü Ayetullah Bey, Devlet Demiryolları İdaresi namına İşletme Müdürü Zekeriya Bey, Vapurculuk Türk AŞ adına Yelkencizâde Lütfi, İstanbul Ticaret Odası adına Karaosmanzâde Suat Bey, Ticaret ve Zahire Borsası Reisi Sabri Bey, Antalya Nakliyat Ambarı Reisi Mehmet Bey iştirak etmişlerdir.

Görüşmeler birkaç saat devam etmiş ve muhtelif devletlerde geçerli tarifeler esas alınmak ve bugünkü iktisadi vaziyetimiz dikkate alınmak suretiyle hazırlanmış olan yük ve yolcu navlun tarifelerine ait esaslar üzerinde ilk değerlendirme yapılmıştır. Yolcu ve yük ücretleri için hazırlanmış olan iki tasarı elli sayfaya ulaştığından komisyon üyelerinin bunları ayrı ayrı inceledikten sonra görüşmelere başlanması uygun görülmüş ve toplantı başka bir güne bırakılmıştır.

Komisyon gelecek toplantılarda üyelere bu tasarılar üzerindeki incelemelerinin neticelerini izah edeceklerdir. Bu suretle yeni

tarifeler derin bir çalışma sonucu olarak bugünkü şeklini alacak ve ihtiyaca tamamen uygun şekilde hazırlanacaktır.

Tarafların çoğu Navlun Komisyonu'nun bu tarifeleri ortada biri devlete ait diğeri de tekel halinde çalışacak iki denizcilik firması bulunduğunu göz önünde tutarak, şimdiye kadar geçerli olan tariflerin çok üzerinde oranlar dahilinde tespit edecekleri görüşünü ifade etmektedirler. Günümüzde vapurcuların rekabet yüzünden uyguladıkları son derece düşük tarifelerin bizzat kendilerini zarara soktuğunu hesap edenler ise, Komisyon'un takdir edeceği ücretlerin bugünkü rakamlardan yüksek olmasını son derece doğru bulmaktadırlar.

Hava ve Deniz Müsteşarı Sadullah Bey, şu açıklamayı yapmıştır; "Komisyon bugünden itibaren incelemelerine başladı. Ortada İtalyanların, Yunanlıların ve diğer bazı memleketlerin tarifeleri incelenmek ve bizim eski tarifelerimiz de dikkate alınmak suretiyle hazırlanmış bir taslak vardır. Bu taslak bizim incelemelerimize bir araç ve zemin oluşturacaktır. Asıl tarifeler, Komisyonumuzun tetkik ve görüşmelerinden sonra şekil bulacaktır. Yeni navlun ücretlerinin nasıl olacağını şimdiden kesin bir şekilde kestirmek haliyle mümkün değildir. Fakat genel olarak yüksek bir tarife konu olamaz. Haliyle bugünkü alışılmamış tarifeleri de ümit etmemek lazımdır. Komisyon bu tarifeleri hazırlarken memleketin ihtiyaç ve kabiliyetlerini dikkate alacak ve uygulanabilir bir tarife hazırlanacaktır."

3 Ağustos 1933

Vapurcular arasındaki anlaşmazlık

Milli Vapurcular arasındaki anlaşmazlık yüzünden iki grup meydana gelmiştir. Anlaşmazlık, Vapurculuk Türk AŞ'nin idare tarzı ile yeni kurulan bu şirkette kumpanya sahiplerinin ve müdürlerinin alacakları görevler ve yetkilerden ileri gelmektedir.İktisat Vekaleti, vapurcular aralarında anlaşamazlar ise hakemlik olmak yetkisini kullanarak, ortada münaza-un fih (Ortada tartışması yapılan) sorunları yaptırımlara dönüştürmek suretiyle şirketin kurulmasını tamamlayacaktır.

Ankara'dan gelen Deniz ve Hava Müsteşarı Sadullah Bey vapurculara İktisat Vekaleti'nin yaklaşımını ve kararını anlatmış ve ortadaki mevcut pürüzlerin kendileri tarafından çözümlenmesini önermiştir. Diğer taraftan gemilere fiyat belirleyen Kıymet Komisyonu resmî kararlarına ait bir rapor hazırlamaktadır.

Komisyon son olarak "Yeni Dünya" vapurunun muayenesini ve fiyatlandırmasını tamamlamıştır.

6 Ağustos 1933

Tarife Komisyonu ikinci toplantısı

Tarife Komisyonu'nun ikinci toplantısı

6 Ağustos 1933 günü Saat 14'de Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde yapılmıştır. Toplantıya İktisat Vekaleti adına Kabotaj Şubesi Müdürü Ayetullah Bey, Devlet Demiryolları İdaresi namına İşletme Müdürü Zekeriya Bey, Vapurculuk Türk AŞ adına Yelkencizâde Lütfi, İstanbul ticaret Odası adına Karaosmanzâde Suat Bey, Ticaret ve Zahire Borsası Reisi Sabri Bey, Antalya Nakliyat Ambarı Reisi Mehmet Bey iştirak etmişlerdir.

Komisyon Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde en geniş sefer imkanlarını araştırmaktadır. Bu suretle vapurlarımızın uğrak yapmayacağı iskele ve liman kalmayacaktır. Yeni vapur uğrayacağı bu sahillere iskele inşası ve acenteliklerin tesis konusu devam edecek toplantılarda görüşülecektir.

Komisyon bu sene buğday hasadının çok iyi olduğunu dikkate alarak buğday ihraç ettiğimiz memleketlere daha fazla buğday ihraç edebileceğimiz görüşündedir. Bu sene Suriye ve Mısır'dan başka Filistin'e de buğray ihraç edilecektir. Alınan haberlere göre Mersin'den buğday ihracatı başlamış bulunmaktadır. Türkiye'nin sert buğdayı Avusturalya'nın sert buğday ürününden daha iyi kalitede ve fiyat bakımından daha ucuz olduğundan dolayı tercih edilmektedir.

İstanbul değirmenleri ayrıca İstanbul'dan Filistin'e un ihraç etmeye başlamışlardır. Vapurcular memleketin ürünlerinin dış ülkelere taşınmasında milli vapurların öncelik taşıması için de çalışmalar yapacaklardır. İhraç ürünleri arasında tütün, afyon, yapağı, zeytin, incir, üzüm, palamut ve yumurta yer almaktadır.

7 Ağustos 1933

Vapurlara biçilen fiyat

Kıymet Takdir Komisyonu 7 Ağustos 1933 Pazartesi günü Saat 14'de Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde toplanarak armatörlerin devletçe el konulacak gemilerine ait gerçekleştirdiği muayenelere uygun olarak gemilere resmî kıymet takdiri kararlarını kaydetmeye başlamıştır.

Bugüne kadar 32 vapurun tüm muayenelerini tamamlayan Komisyon üyeleri ayrı ayrı bir fiyat takdiri yapmış, fakat her üye

kendisinde gizli tutmuşlardı. Bugünkü toplantıda üyeler verdikleri fiyat bilgilerini ve fiyatlandırma kıstaslarını açıklayarak, aralarında yeniden bir değerlendirmeye gitmişlerdir.
Geç saatlere kadar süren toplantıda 32 vapurdan 4'ü hakkında karar alınmıştır. Ancak bu karardaki vapurlar ve verilen fiyatlar henüz gizli tutulmuştur.
Ayrıca mevcut anlaşmazlık nedeniyle İktisat Vekaleti tarafından armatörlere verilen mühlet son bulmuştur. Çoğunluğu meydana getiren vapurcuları temsil eden Yelkencizâde Lütfi Bey aralarındaki anlaşmazlığı çözümediklerini İktisat Vekaleti'ne bildirmiştir. Sadıkzâdeler henüz bir müracaatta bulunmamışlardır. Mevcut anlaşmazlığım İktisat Vekili Celal Bey'in Avrupa'dan avdetinden önce çözümlenemeyeceği anlaşılmaktadır.

8 Ağustos 1933

Tarife Komisyonu toplantısı

Navlun tarifesini tespit edecek komisyon bugün de toplanmıştır. Bu toplantıda projeye dahil olan yüklerin bir kısmının navlunları da tespit edilecektir. Komisyon gelecek toplantılarında yolcu tarifleleri konusunda çalışmalar yapacaktır. Yolcu tarifelerinin Sürat ve Adi Postalar itibarı ile iki kısmı olacağı anlaşılmaktadır. Doğrudan doğruya ekspres seferler yapacak lüks posta vapurları için kısmen daha yüksek bir tarife gerçekleştirilecektir.

10 Ağustos 1933

Armatörlere ait vapurların işsiz kalmaması için önlem alınacak

Vapurculuk Türk AŞ'deki görev taksimi konusundaki anlaşmazlık çözümlenemediğinden İktisat Vekaleti adına Sadullah Bey soruna müdahele edeceklerini söyemiştir. Bu amaçla İktisat Vekaleti Hukuk Müşaviri Kemal Bey Ankara'dan İstanbul'a gelmiştir. Yasa gereğince Vapurcular 1 Eylül 1933'den itibaren vapur işletemeyeceklerdir. Eylülden itibaren üç ay zarfında da şirketin faaliyete geçmesi gerekmektedir. İktisat Vekaleti hakemlik yetkisini kullanmış olmakla hem şirketin teşkilini belirmiş olacak, hem de Eylül ayında armatörlere ait Türk bayraklı gemilerin işsiz kalmaları gibi bir tehlikenin önüne geçmiş olacaktır.
Hava ve Deniz Müsteşarı Sadullah Bey şu açıklamayı yapmıştır: *"Vapurcular arasındaki anlaşmazlık ne yazıktır ki, bütün tahminlerimize rağmen kendi aralarında çözümlenememiştir. Kendileriyle yarın tekrar görüşeceğim. Bu sorunun hukuki tarafı ile Vekalet Hukuk Müşaviri Kemal Bey ilgilenmeye başlamıştır. Haliyle,*

Vekalet durumun aldığı şekle göre karar verecek ve önlemlerini alacaktır."

İktisat Vekili Celal Bey (Bayar) anlaşmazlık konusunun çözümü amacıyla Hava ve Deniz Müsteşarı Sadullah Bey'e resmî temaslarda bulunmak üzere Berlin'den yaptığı telefon görüşmesinde, şirketin ortakları olan tüm armatörleri davet ederek mevcut sorunları kendi aralarından çözümlemelerini, şirket 1 Eylül tarihinde resmiyet kazanmaz ise armatörlere ait tüm vapurların şirket yasal olarak kuruluncaya kadar seferden alıkonacağını, sefer yapamayacaklarını tebliğ etmesini resmen istemiştir.

Celal Bey yine Berlin'den telefonla İş Bankası Müdür Vekili Muammer Bey'den bu anlaşmalığın çözümlenmesi için girişimde bulunmasını isteyerek, görevlendirmiştir.

Sadullah Bey, Ticaret Müdürlüğü vasıtası ile tüm armatörleri toplantıya davet etmiştir. Bu davet üzerine Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde bir toplantı yapılmış, bu toplantıda İktisat Vekaleti Hukuk Müşaviri Kemal Bey, Kabotaj Şubesi Müdürü Ayetullah Bey de hazır bulunmuşlardır.

Sadullah Bey, Celal Bey'den aldığı emir uyarınca armatörler aralarında anlaşmazlarsa, sahibi oldukları gemileri seferden alıkoyacaklarını, posta seferlerinin sadece Deniz Yolları İdaresi'ne verileceğini söylemiştir. Bu durum karşısında sorunu kendi aralarında kısa zamanda çözmeleri için kısa bir süre daha bekleyeceklerini sözlerine ilave etmiştir.

Vapurcular (Armatörler) bunun üzerine Rize Mebusu Fuat Bey'in başkanlığında ayrı bir toplantı yapmışlardır. Bu toplantıda aralarındaki sorunların çözümlenmemesi halinde çok ciddi zararlarla karşılaşacaklarını belirtilerek elbirliğiyle çözüm bulmaları gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu amaçla İş Bankası Müdür Vekili Muammer Bey ile Hukuk Müşaviri İsmail İsa Bey'in hakemliğini kabul etmişlerdir.

11 Ağustos 1933

Bir toplantı daha yapılıyor

Anlaşmazlarsa, vapurları seferden men edilecek

11 Ağustos 1933 günü yine Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde alınmış olan karar doğrultusunda bir toplantı daha yapılmıştır. Toplantıya İş Bankası Müdür Vekili Muammer Bey ile Hukuk Müşaviri İsmail İsa Bey'in başkanlık etmişlerdir. Neticede Muammer Bey ve İsmail İsa Bey hakem sıfatıyla kararlarını açıklayacaklardır. Vapurcular

hakemlerin verecekleri kararı aynen kabul edeceklerini belirtmişlerdir.

Tarife komisyonu çalışmaları

Diğer taraftan Tarife komisyonu çalışmalarına devam etmektedir. Fevkalade lüks mahiyetinde olan kravat, kol düğmesi, askı gibi manifatura eşyasının birkaç misli yüksek tarifeye tâbi tutulacağı, komisyonun ithalat malları konusunda henüz çalışmalarına devam ettiği açıklanmıştır. Bu doğrultuda Eylül ayında faaliyete geçecek olan Devlet Denizyolları İdaresi ile Vapurculuk Türk AŞ'nin yolcu, eşya ve hayvan taşıma tarifeleri hakkındaki kararları açıklanmış olacaktır.

Komisyon sergilere gönderilecek eşya için ucuz bir tarife hazırlamıştır.

Vapurların özellikleri hakkındaki karar

Armatörlerden satın alınacak ve devlet tarafından deniz hatlarına tahsis edilerek işletilecek vapurların özellikleri hakkında İktisat Vekaleti tarafından hazırlanmış olan talimname Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış ve tüm ilgili adreslere postalanmıştır.

Tüccar vapurlarının kıymet takdiri

Kıymet Takdiri Komisyonu son olarak tamamladıkları 10 vapurun ayrı ayrı fiyatlandırmasını tamamlayarak, fiyatlandırmayı düzenledikleri toplantıda açıklamışlardır. Üyeler yapılan fiyat değerlendirmeleri arasında önemli bir fark olmadığını görmüşlerdir. Komisyon üyeleri gelecek günlerde birkaç toplantı daha yapacak ve son resmî fiyatları ilan edeceklerdir.


Hayat Ansiklopedisi 37
Cumhuriyet
Vatandaş!
Londra Konferansından Sonra
Yeni buğday kararnamesi
Ziraat Bankası Umumî müdürü izahat veriyor
Ziraat Bankasında Bir sui-istimal
Türk-Alman ticaret mukavelesi
Başvekilimiz dün sabah geldi
İsmet Pş. Pendikte Gazi Hz. ne mülâki oldular
M. Veniselos siyasî hayattan çekiliyor
Vapurcular dünkü içtimada da anlaşamadılar
Mevsimin en büyük su sporuna hazırlık
Mali teşkilât kadrosu
Yeni Tefrikalarımız
Deltosilere karşı sahra toplarından...
Aşkın kudreti
Dersime dair eski hatıralar

Foto- Vapurculuk Türk AŞ'nin kurulmasına yönelik fikir tartışmalarının devam etmesi gazetelerin birinci sayfasından verilmiştir.

13 Ağustos 1933

Türk Vapurcular Birliği Yalova'da

İktisat Vekili Celal Bey'in Berlin'den vuku bulan tavsiyesi ve İş Bsankası Umum Müdürü Müdür Muavini Muammer Bey'in aracılığı üzerine, Türk Vapurcular Birliği ve İstanbul'da bulunan diğer armatörler Türk Vapurcular Birliği'nde toplanmışlardır.

Muammer Bey Bursa'ya gittiği için toplantıda hazır bulunamamıştır. Toplantı, İş Bankası Hukuk Müşaviri İsmail İsa Bey'in başkanlığı ve hakemliği altında yapılmıştır. Öncelikle, geçtiğimiz günlerde Trabzon Mebusu ve Büyük Millet Meclisi ikinci Başkanı Hasan ve Teyyare Cemiyeti Başkanı Rize Mebusu Fuat Beylerin aracılığı ve teşebbüsleri üzerine, Milli Vapurcular Yalova'da bir ön toplantı yapmışlardır. Bu toplantıda üç maddelik bir proje üzerinde görüşmeler olmuştur. Önce Vapurculuk Türk AŞ'ye katılacak olan firmalar aralarında toplanmışlar ve kurucu olarak bir tüzük hazırlamışlar ve yönetim kurulunu seçmişlerdi. Yeni yönetim kuruluna her işletmeden hat işletmesinde ihtisas sahibi olan bir armatör iştirak etmişti. Bu suretle meydana getirilen

Yönetim Kurulu şirketin Genel Müdürlüğünü de tayin edecekti. Fakat kuruculardan bir önde gelen armatörlük firması sahibi bu yöntemi doğru bulmamış vapurların kıymet takdiri işlemi tamamlanmadan, katılımcıların sermaye payları belli olmadan yönetim kurulu üyelerinin seçilmesini doğru bulmamıştır.

İki tarafın da sonunda kabul ettiği şekle göre; mevcut firmalar sermayelerinin derecesine göre tasnife tâbi tutulacaktır. Yönetim kuruluna seçilen birinci ve ikinci derece sermayeli iki kişi şirkette murahhas aza sıfatıyla yer alacaktır.

Beş bin liraya kadar olan senelik kurucu aidatı armatörler sermayeleri üzerinden ödenecektir.

İki tarafın da Yalova'da kabul ettikleri bu esaslara göre şirkete genel müdür tayin edilmeyecek, iki yönetim kurulu üyesi idari işlerden sorumlu olacaktır.

Neticede, İş Bankası Hukuk Müşaviri İsmail İsa Bey hakem sıfatıyla iki tarafın hazırladığı tüzük tasarısını incelemek üzere teslim almıştır. Armatörler 15 Ağustos 1933 Salı günü İş Bankası Umum Müdür Vekili Muammer Bey'in başkanlığında yeniden toplanacaklardır.

15 Ağustos 1933

Vapurculuk İnhisarı Kanunu

1 Eylül'den itibaren yürürlüğe giriyor

Armatörlerin devletce el konulan vapurlarına kıymet takdiri çalışmaları sonuçlanmıştır. Milli Vapurcular Birliği - Vapurculuk Türk AŞ bugün son toplantısını yapacaktır. Birliğe girmeyerek dışarıda kalan armatörlerin vapurları seferden men edilerek demirde kalacaklardır.



Vapurcular anlaştılar

Dünkü içtimada bir tahkimname imzalandı. Şirket nizamnamesi hakemler tarafından imzalanıyor

Dünkü içtimadan bir intiba

16 Ağustos 1933

Anlaşmazlıklar çözümlendi

Birkaç aydan beri devam eden çalışmalar sona ermiştir. Vapurlara kıymet takdiri komisyon çalışmalarını tamamlamış ve fiyatlandırdıkları armatör vapurlarına ait fiyat raporunu İktisat Vekaleti'ne teslim etmişlerdir. Diğer taraftan navlunların tespiti için çalışmalar yapan Takdir Komisyonu da çalışmalarını tamamlamıştır. Vapurculuk Türk AŞ kurucuları Türk Vapurcular Birliği'nde yaptıkları toıplantıda bundan sonra nasıl bir uygulama yapılacağı konusunda görüş alıverişinde bulunmuşlardır. Birtaraftan da serbest armatörlüğün yerini devlet inhisarının almasının yarattığı bir sıkıntı ve hüzün vardır.

17 Ağustos 1933

Armatörlere ait vapurlar İstanbul limanında demirliyor

Armatörlere ait vapurlar son seferlerini yapmaktadırlar. Devlet İnhisarı Kanunu 1 Eylül'de yürülüğe gireceğinden bu tarihten itibaren hiçbir armatöre ait vapur şirketi adına sefer yapamayacaktır. Bu nedenle armatörlere ait vapurların giderek İstanbul limanında demirlemeye başladıkları görülmektedir.

18 Ağustos 1933

Şamandıralara bağlama yasaklanıyor

İstanbul Limanı için hazırlanan yeni tüzük uyarınca artık gemiler şamandıralara bağlama yapamayacaklardır. Buna karşılık gemiler limandan müsaade almak şartıyla rıhtımlara yanaşacaklardır. Gemiler ancak rıhtımlarda yer kalmaz ise yine limandan müsaade almak kaydıyla belirtilen şamandıralara bağlayabileceklerdir.

23 Ağustos 1933

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizade Lütfi Bey yaptığı açıklamada şöyle demiştir; "Kıymet Takdiri Komisyonu'nun tebliğini bekliyoruz. Bu tarihten itibaren şirketin faaliyete geçmesi mümkün olacaktır. 1 Eylül'den itibaren bütün vapurlar seferlerini sone erdireceklerdir. Gemi seferleri Denizyolları İdaresi tarafından temi edilecektir. Bütün iskelelere sefer yapılabilmesi için Deniz Yolları İdaresi yeterli sayıda gemi için armatörlerin bazı gemilerini kiralamayı düşünmektedir."

24 Ağustos 1933

Sahillerimizde sefer yapacak vapurlar

Kıymet Takdiri Komisyonu üyeleri 25,000 lira Huzur Hakkı talep ettiklerinden dolayı ortaya bir tartışma çıkmıştır. Vapurcular'dan bu para talep edilmesine karşın, armatörler kıtmet takdiri için bir komisyon talebinde bulunmadıklarını, bu talebin İktisat

Vekaleti'nden geldiğini belirterek ödenecek ise bu bedeli ödeyecek olanın Vapurcular olmadığını belirtmişlerdir.
Diğer taraftan 1 Eylül tarihinde itibaren sahillerimizde sefer yapacak vapurlara ait İktisat Vekaleti tarafından onaylanan programa göre Trabzon'a haftada bir defa sürat postası ve üç defa aralık postası sefer yapacaktır. Yalnız Aralık postası mevsim şartları nedeniyle İktisat Vekaleti tarafından lüzum görülmesi halinde Şubat ve Mart aylarında iptal edilebilecektir. Sürat postasının son iskelesi Hopa, birinci ve ikinci Ara postalarının son iskelesi de Rize'dir. Aradaki bütün iskelelere uğrak yapılacaktır.
Mersin'e Ekim başından Ocak sonuna kadar haftada bir posta seferi yapılacaktır. İzmir sürat postası dışında İskenderiye'ye sürat postası devam edecek ve İskenderiye postası gidiş dönüşte İzmir'e uğrak yapacaktır.
Ayvalık'a biri sürat, diğeri Aralık olmak üzere haftada iki sefer kararlaştırılmıştır. İmroz Adası için haftada bir, Karabiga için haftada üç vapur postası konulmuştur.
Bandırma için haftada üç gemi yıl boyunca sefer yapacaktır. Nisan ayı başından Mayıs ayı sonuna kadar ise altı posta konulmuştur. Mudanya'ya Mart başından Nisan sonuna kadar haftada altı vapur, Ekim ayından Mart başına kadar haftada dört vapur sefer yapacaktır. Haftada altı vapur yapıldığından Gemlik uğrağı yapılacak, dönüşte Armutlu'ya uğrayacaktır.
İzmit'e Nisan başından Ağustos sonuna kadar haftada altı vapur, Eylül ayından Mart ayına kadar üç vapur uğrayacaktır.

25 Ağustos 1933

Tüccar vapurları kiralanacak

Vapur İnhisarı Kanunu 1 Eylül tarihinde yürürlüğe gireceğinden, Devlet Denizyolları İdaresi tüccar vapurlarına konulacak yasakla ilgili bu süreçteki gecikmeleri de dikkate alarak, seferlerin aksamaması için armatörlerden Karadeniz, Akdeniz ve Marmara hatları için on vapur kiralamaya karar vermiştir.
Vapurculuk Türk AŞ faaliyete gecinceye kadar bu vapurları Devlet Denizyolları İdaresi kendisi işletecektir.

31 Ağustos 1933

Abdin Daver'in yabancı bayraklı yolcu gemilerine hayranlık ve özlem anlatan makalesi

Abdin Daver Türkiye'de turistik yolcu gemiciliği kavramında yolcu gemilerinin olamayışını makalesinde özlemle nakletmiştir. Makalesi "Bir Mukayesecik" başlığını taşır. Der ki; "Geçenlerde

okurlarıma uzun uzadıya anlatmaya çalıştığım İtalyanların Oceana vapuru, limanımıza yine uğrak yaptı ve gitti. Bu güzel gemiyi bir daha gezmeyi ve geçen hafta tanıştığım Üçüncü kaptanı ile Spagetti dedikleri İtalyan makarnasını yemeyi ilk gelişlerinde kararlaştırmıştık…

Bu defa dışından seyrettiğim bu güzel vapuru adeta âşık oldum. Hele Başyazarımız Yunus Nadi Bey'in eski sistem bir vapurla yazın sıcakta seyahatin ne tatsız bir şey olduğunu nakleden bir mektubunu okuduktan sonra..

.. Bu demokrat vapur hakkında asıl söylemek istediğim şey, 22,000 tonluk bir tek vapurun bütün Türk ticaret filosuna her noktadan üstün olduğunu gösteren bir mukayesecilik yapmaktır.

Daha evvel limanımıza gelen ve Oceana'dan bir misline daha büyük olan muazzam gemileri de görmüştüm. Onlar muhteşem bir saraydı, bu ise modern bir apartımandır…

Oceana'nin kamaralarında 1800 yatak varmış. Denizyolları İşletme İdaresi'nin ve yeni teşekkül eden hususi Vapurcular şirketinin vapurları da dahil olmak üzere, bizim bütün yolcu vapurlarımızdaki kamara, yatak miktarı haydi haydi 1200 'dür. İyi bilmiyorum ama galiba Beyoğlu'ndaki bütün otelleride de 1800 yatak yoktur!

Kıymet itibarı ile mukayese daha çok aleyhimizedir. Büyük küçük bütün posta vapurlarımıza, takriben 1,300,000 lira kıymet biçilmektedir. Buna mukabil Oceana'nın kıymeti, gemiyi gezerken sorduğum suallere mukabil aldığım iki cevaba göre 6,750,000 yahut da 8,550,000 lira imiş. Demek oluyor ki, bir tek İtalyan vapuru, bütün denizcilik servetimizin beş veya altı buçuk misli fazla kıymettedir.

Var kıyas et öyle ise..

1932 inşa 19,507 grt. devrinin en lüks yolcu gemileriden olan Oceana II. Dünya Harbi yıllarında (18 Eylül 1941) İngiliz HMS Upholder tarafından torpido atışı ile batırılacaktır.



Askerî Tekaüt şubesinde işleri bitenler
Yeni listeler bugün 6 ıncı sahifededir

Cumhuriyet

Onuncu sene: No. 3348 — İSTANBUL — ÇAĞALOĞLU — Cuma 1 Eylül 933

Hayat Ansiklopedisi 39 uncu cüzü çıktı

Denizyolları İşletme İnhisarı Bugün Başlıyor

Türkiyemizde Turizme Başlamak için

Hariçle iktısadî münasebetlerimiz

İktısat Vekilimiz Celâl B.in mühim bir tasavvuru

Merkezî Avrupa ile ticarî münasebetlerimiz için Tuna yolunun ihtiyarı hakkında tetkikat yapılıyor

Türk - Yunan dostluğu

M. Çaldaris ile kimler gelecek?

Ankarada görüşülecek meselelere ait haberler

Posta vapurları kanunu

İşletme inhisarı bugünden itibaren başlıyor

Tüccar vapurlarına takdir edilen kıymetler belli oldu, komisyon raporunu Ankaraya gönderdi

Defterdarlık teşkilâtı dün akşam ilga edildi

Yeni teşkilât yarın işe başlıyacak, kadrolardan bir kısmı bildirildi, 300 memur açıkta kalıyor

Sabıkalı haydut

Birlikte çalıştığı arkadaşını öldürdü

Orta tedrisat kadroları

Yeni kadrolar dün tebliğ edildi, müdürlük ve muallimliklerde mühim değişiklikler var

Üniversitede 3 istifa

Profesör muavinleri imtihana tâbi tutulacaklar, imtihan neticesine kadar namzet sayılacaklar

Ordu terfi listesi

Listenin askeri sanayi erbabına ait kısmı

Foto- Devlet İşletme İnhisarı kanunu haberi manşet olarak verilmişti.

Kaynak: 1 Eylül 1933 tarihli Cumhuriyet.

1 Eylül 1933

Devletçe elkonulan armatörlere ait vapurların kıymeti 707,260 lira

Posta Vapurlarının devlet inhisarına alınması hakkındaki kanun uyarınca Kıymet Komisyonu tarafından fiyatlandırılması yapılan armatörlere ait vapurlar ve verilen kıymet değerleri açıklandı. Bu açıklamaya göre; Cihat vapuru 14,646 lira, Sakarya Vapuru 55,346 lira, Vatan vapuru 57,807 lira, Bülent vapuru 26,666 lira, Dumlupınar vapuru 33,455 lira, İnönü vapuru 29,931 lira, Millet vapuru 25,877 lira, Sadıkzade vapuru 29,782 lira, Adana vapuru 18,485 lira, Adnan vapuru 51,477 lira, Firuzan vapuru 19,997 lira, Samsun vapuru 23,442 lira, Gerze vapuru 21,334 lira, Saadet vapuru 21,193 lira, Seyyar vapuru 18,103 lira, Bartın vapuru 22,984 lira, Güzel Bandırma vapuru 7585 lira, Nilüfer vapuru 15082 lira, Kemal vapuru 14922 lira, Cide vapuru 11,151 lira, Asya vapuru 7363 lira, Şerefnur vapuru 2186 lira, Bursa vapuru 39,892 lira, Erzurum vapuru 70,571 lira,Tayyar vapuru 14,585 lira, Yeni Dünya vapuru 5344 lira, Mudanya Zaferi vapuru 7250 lira, İzmir vapuru 5911 lira, Feyyaz vapuru 9241 lira, Kırlangıç vapuru 7720 lira, Uğur vapuru 10,362 lira, Selamet vapuru 9336 lira bedelle armatörden satın alınacaktır. Bu suretle armatörlerin sahibi olduğu vapur bırakılmamakta, hepsi devletleştirilmektedir. Konulan kıymet Vapurculuk Türk AŞ'nin kurulması için gereken yarım milyon lira sermayeden fazladır. Şirketin Yönetim Kurulu Yelkencizade Lütfi, Sadıkzâde Ruşen, Adana vapuru armatörü Naim Mülaliç, Bursa vapurunun armatörü Paşabahçeli Mustafa Cemal, Hantalzâde Tayyar, Tavilzâde Hacı Hüseyin ve Alemdarzâde Ahmet'den oluşmaktadır.

1 Eylül 1933

Milliyet Gazetesi Birinci sayfasındaki manşet haber;

"Bugünden itibaren posta nakliyatı devlete geçti"

Milliyet Gazetesi'de yolcu taşımacılığın bütünüyle Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne verilmesini birinci sayfadan ikinci manşet haber olarak vermiştir. Bu manşette "Bugünden itibaren posta nakliyatı devlet geçti" denilmekle, tüm yolcu taşımacılığının özel sektör denizcilik firmalarından alınarak devlete verildiği duyurulmaktaydı.

Deniz Ticaret Müdürü Müfit Bey yaptığı açıklamada şöyle demiştir; "Yeni kanunun yürürlüğe girmesi münasebetiyle muntazam posta nakliyatı (Yolcu taşımaya ait tarifeli vapur seferleri) Devlet Deniz Yolları İdaresi ile Türk armatörleri arasında teşkil edilecek bir anonim şirket henüz kurulmadığı cihetiyle doğrudan şimdilik yarından itibaren Devlet Deniz Yolları İdaresi vapurlarıyla temin edilecektir."

Gazetelerde hergün yer alan özel sektör vapur seferleri ilanları tamamiyle kaybolmuş ve 1 Eylül 1933 itibarıyla tarihe karışmıştır. Buna karşın 1 Eylül 1933 tarihli gazetelerde artık sadece Devlet Deniz Yolları İdaresi ilanları yeralmaya devam edecektir.

2 Eylül 1933

İlk yapılan iş- tüccar vapurlarının bacalarındaki logoların yerine Devlet Deniz Yolları İdaresi'nin çift çapalı logosunu yerleştirmek oluyor

Devlet Deniz Yolları İdaresi şimdilik ihtiyacı karşılamak üzere Sakarya, Samsun, Adnan, Asya, Nilüfer, Erzurum, Kırlangıç, Gerze, Dumlupınar,Uğur vapurlarını kiralamıştır. Bu vapurlardan ilk olarak Devlet Deniz Yolları İdaresi'nin forsu Sakarya vapurunun bacasına yerleştirilmiş ve vapur 1 Eylül günü Saat 14.00'de Sürat postası olarak İzmir'e hareket etmiştir.

İşletme tarafından sefere hazırlanan Yelkencizâdeler'e ait Erzurum Vapuru Galata rıhtımına yanaşmıştır. İlan edilen program uyarınca bugün Karadeniz'e hareket edecektir. Denizyolları işletmesi hususi vapurculardan kiraladığı vapurlarla bugün Karabiga ve Bandırma seferini yapacaktır. İşletmenin ihtiyaç duymadığı özel sektör vapurları ise Vapurculuk İnhisarları Kanunu gereğince seferden alıkonduklarından Haliç'te ve Karaköy - Tophane arasındaki şamandıralara bağlamışlardır.

6 Eylül 1933

Navlunların yüksekliği şikayete neden oluyor

Ticaret Odalarına yürürlüğe girmiş olan navlun tarifesinin çok yüksek olduğuna dair tüccarlardan şikayetler gelmeye başlamıştır. Türk Vapurcular Birliği bu şikayetlerin iletileceği adresin doğrudan Ticaret Odası olduğunu açıklamıştır.



Üniversiteye alınan ecnebî profesörler dün Türk profesörleri ile tanıştılar, şereflerine bir çay verildi.

Milliyet

Yeni Fransız kabinesi dün beyannamesini okudu. Goering yangın davasında bir maznuna küfürler savurdu.

Sahip ve Başmuharriri: Siirt Meb'usu MAHMUT

FIATI 5 KURUŞTUR — 8 inci sene No. 2780 — PAZAR — 5 TEŞRİNİSANİ 1933

Başvekilin Makalesi: Fırkamızın Devletçilik Vasfı

İsmet Paşa Hazretleri Fırka programındaki devletçilik vasfını, kommünist marksist bir fırkanın programına hâkim devletçiliğin aynı gibi göstermeğ yeltenen gayrımes'ul unsurların iddialarına set çekmiş oluyor

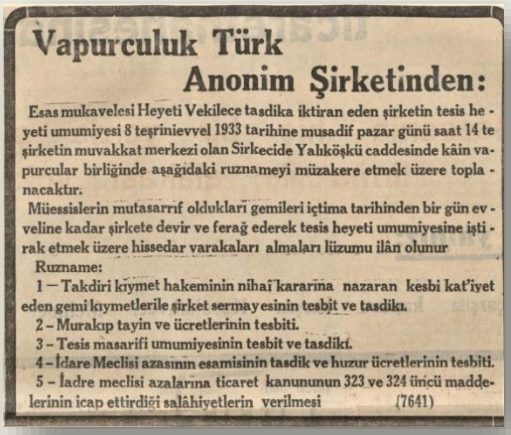
20 Eylül 1933

Vapurlar kıymet takdiri amacıyla yeniden muayene ediliyor

Vapurcuların itirazlarını incelemekle görevli hakem Birinci Ticaret Mahkemesi Reisi alakadarlardan bilgi aldıktan sonra itirazları dinlemiş ve bu armatörlere ait vapurların yeniden muayane edilmelerini istemiştir.

Osman Nuri Bey ve Ehli vukuf Heyeti (Bilirkişi) dün sabah Sadıkzâdeler'in "Dumlupınar" ve Yelkencizâdeler'in "Vatan" vapurlarını incelemişler ve öğleden sonra dört vapuru daha muayene etmişlerdir.

Bugün itiraz edilen diğer vapurlar da gözden geçirilecek ve tespit edilecek yeni kıymetler kesinlik kazanacaktır. Bu kararlara itiraz edilemeyeceği için Vapurculuk Türk AŞ'nin sermayesi de belirlenmiş olacaktır. Türk Vapurcular Birliği Reisi Yelkencizâde Lütfi Bey şu açıklamayı yapmıştır; *"Şirketin teşkil edilmesi için hakem kararını beklemekten başka bir iş kalmamıştır. Acentelik işi şirkete ait diğer işler gibi resmen faaliyete geçildikten sonra halledilecektir. İktisat Vekili Celal Bey biz vapurcuların sorunlarına yakın ilgi gösterdiğinden dolayı kendisine müteşekkiriz."*



Vapurculuk Türk
Anonim Şirketinden:

Esas mukavelesi Heyeti Vekilece tasdika iktiran eden şirketin tesis heyeti umumiyesi 8 teşrinievvel 1933 tarihine musadif pazar günü saat 14 te şirketin muvakkat merkezi olan Sirkecide Yalıköşkü caddesinde kâin vapurcular birliğinde aşağıdaki ruznameyi müzakere etmek üzere toplanacaktır.

Müessislerin mutasarrıf oldukları gemileri içtima tarihinden bir gün evveline kadar şirkete devir ve ferağ ederek tesis heyeti umumiyesine iştirak etmek üzere hissedar varakaları almaları lüzumu ilân olunur

Ruzname:

1 – Takdiri kıymet hakeminin nihaî kararına nazaran kesbi kat'iyet eden gemi kıymetlerile şirket sermayesinin tesbit ve tasdiki.

2 – Murakıp tayin ve ücretlerinin tesbiti.

3 – Tesis masarifi umumiyesinin tesbit ve tasdiki.

4 – İdare Meclisi azasının esamisinin tasdik ve huzur ücretlerinin tesbiti.

5 – İadre meclisi azalarına ticaret kanununun 323 ve 324 üncü maddelerinin icap ettirdiği salâhiyetlerin verilmesi (7641)

22 Eylül 1933

Vapurculuk Türk AŞ ortakları Türk Vapurcular Birliği'nin Sirkeci Yalıköşkü Caddesi'deki Genel Merkezi'nde toplanıyor.

Bakanlar Kurulu Kararı ile kuruluş sözleşmesi onaylanmış olan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi kurucu üyeleri ilk toplantısını 8 Ekim 1933 Pazar günü Saat 14.00'ten itibaren Türk Vapurcular Birliği'nin Sirkeci Hobyar Mahallesi Yalıköşkü Caddesi'ndeki 44 No'lu Birlik Merkezi'nde yapmıştır. Bu amaçla Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nden ilk duyuru 22 Eylül 1933 günkü Cumhuriyet, Milliyet ve sair gazetelerde yayınlanmıştır.

Duyuruya göre kurucular sahibi oldukları gemileri toplantı gününden bir gün evvele kadar şirkete devir ve ferağ ederek kurucu ortaklar olarak şirkete katılmalı ve hissedar belgelerini almaları gerekmektedir.

Ruzname (Gündem) şöyledir:

1-Kıymet Takdiri hakeminin nihai kararına nazaran kesinlik kazanmış olan gemi kıymetleri ile şirket sermayesinin tesbiti ve onaylanması.

2-Murakıp (Denetçi) tayini ve ücretlerinin saptanması.

3-Tesis genel giderlerinin belirlenmesi ve onaylanması.

4-Yönetim Kurulu üyelerinin isimlerinin onaylanması ve Hakkı Huzur ücretlerinin saptanması.

5-Yönetim Kurulu üyelerie Ticaret Kanunu'nun 323 ve 324.cü maddelerinin gerekli kıldığı yetkilerin verilmesi.



Çöpleri belediye dökecek

Belediye önümüzdeki seneden itibaren çöplerin denize dökülmesi işini müteahhide vermiyecektir. Belediye bu işi kendisi yapacaktır. Şehrin sıhhatini korumak için çöplerin mavnalarla daha uzak mesafelerde boşaltılması lâzımgeleceği anlaşılmıştır.

Darülbedayi temsillere başlıyor

Darülbedayi bir teşrinievvelden itibaren temsillerine başlayacaktır. Sahnede yapılan tamirat ve tadilât ikmal edilmiş, provalara başlanmıştır.

Konservatuvarda talebe seçme imtihanları

Konservatuvara yeni talebe seçme imtihanları teşrinievvelin birinde başlayacaktır. Şimdiye kadar yüz elliyi mütecaviz talip müracaat etmiştir. Konservatuvara yeni bazı muallimler alınmış, yeni dersler ihdas edilmiştir. Selim Sırrı Beyin kerimesi Azade Selim Sırrı Hanım da yeni muallimler meyanındadır.

hazırlanmıştır. Yakında tasdika iktiran edecek ve tebliğ olunacaktır. Yeni kadroda İstanbul Maarif müdürlüğünde değişiklik yoktur.

Merasimlerde takılacak band

Milli Türk Talebe Birliği, merasimlerde taşınmak üzere kollara takılacak yeni bir bant şekli tesbit etmiştir. Bu bantlar ilk defa olarak Cümhuriyetin onuncu yıldönümünde taşınacaktır. Birlik idare heyeti dün içtima ederek Cümhuriyet bayramına talebenin ne şekilde iştirak edeceğine dair bir program hazırlamağa başlamıştır.

Yetişemiyen mektep kitapları

Orta mekteplerin Biyoloji, fen bilgisi, riyaziye dersleri gibi bazı kitaplarının henüz yetişmediğini ve bu yüzden talebenin müşkülâta uğradığını dünkü nüshamızda kaydetmiştik.. Öğrendiğimize göre bu kitaplar Maarif vekâleti hesabına Devlet matbaası tarafından basılmaktadır. Hususi tabı müesseselerile alâkadar değildir. Devlet matbaası tabı işlerini ikmal ettikçe kitapları kısım kısım satılığa çıkaracaktır.

Deniz hastanesi

Deniz hastahanesinin açılma merasimi 29 Teşrinievvel bırakılmıştır. Yalnız müracaat edecek bazı hastaların kabulüne bugünden itibaren baş-

ılan adam

da tekrar başlandı

Eski şekilde karar istendi

1930 senesi eylûlünde Sirkecide Ramizi öldüren ve on beş seneye mahkûm olan Seyfettinin muhakemesi, dün İstanbul ağır ceza mahkemesinde temyizden nakzen tekrar görülmüş, müddeiumumi Kâşif Bey, cezayı azaltacak sebep bulunmadığı kayd ile, eski şekilde karar istemiştir. Muhakeme, müdafaa için kalmıştır.

Ergin

Vapurcular bir heyeti faale seçtiler

Hususi vapurcular şirketi idare meclisi aralarından Fehim, Cemal, Hafız, Sadık zade Ruşen ve Yelkenci zade Lûtfi Beylerden mürekkep bir heyeti faale seçmiştir. Bu heyet, dün bir içtima yapmış ve şirketin tesekkülüne ait bazı kararlar vermiştir. Yeni şirketin teşcili, ilân ve faaliyete geçebilmesi için yapılması lâzımgelen sair kanuni işlerini bu heyet takip ve intaç edecektir.

22 Eylül 1933

Milliyet Gazetesi'ndeki üç haber

Her sene ihale yoluyla bir firmaya verilen İstanbul çöplerinin denize dökülme işini Belediye kendisi yapmak kararı almıştır. Belediye Sarayburnu önünden mavnalarla denize çöp dökülmesini sağlık açısından yeterli bulmamıştır. Yeni karara göre şehrin sağlığını korumak amacıyla çöplerin yine mavnalarla daha uzak mesefelerde denize dökülmesi gereği anlaşılmıştır!

Deniz ticaret mensupları için kurulmuş olan Kara Mustafa Paşa Caddesi'ndeki Deniz Hastanesi'nin resmî açılışı 29 Ekim 1933

tarihine bırakılmıştır. Sadece 22 Eylül tarihinden itibaren hasta kabulüne başlanacaktır.

Vapurculuk Türk AŞ (Gazetede Hususi Vapurcular şirketi yazılıdır)idare meclisi aralarından Sadıkzâde Fehmi, Paşabahçeli Cemal, Tavilzâde Hafız, Sadıkzâde Ruşen ve Yelkencizâde Lütfi Bey'den oluşan bir heyeti görevlendirmiştir. Bu heyet,21 Eylül 1933 günü toplantı yapmış ve şirketle ilgili bazı işlerliği konusunda kararlar almışlardır. Yeni şirketin tescili, ilan ve faaliyete geçebilmesi için yapılması lazım olan sair yasal işlerini bu heyet takip ve intaç (Sonuçlandırma) edecektir.



Vapurcuların hakem kararına itiraza hakları var mı?

Şirket müessisleri bugün toplanıyorlar

Vapurların takdiri kıymeti yüzünden zuhur eden ihtilâf gün geçtikçe şiddetlenmektedir. Perşembe günü ikinci ticaret mahkemesine bir kaç armatör müracaat ederek hakemin kararını müddeti kanuniyesi zarfında vermediği cihetle konulan kıymetin keenlemeyekün olduğunu iddia ve yeniden kıymet konulmasını talep etmişlerdi. Bunlar Anadolu vapuru sahibi Yelkenci zade Şükrü, Erzurum, Vatan ve Samsun vapurları sahibi Yelkenci zade Lütfi, Adnan ve Adana vapurları sahibi Naim, Bursa ve Nilüfer vapurları sahipleri Cemal, Ferit ve Ismail Hakkı Beylerle Asya vapuru sahibi Hüsna ve Betül Hanımlar ve Abdürrahman Beydir.

Bu muterizlerin müracatına henüz cevap verilmeden gene ayni muterizler tarafından dün akşam ikinci bir itiraz yapılmıştır.

Bugün saat 14 te Vapurcular Şirketi akti için ilk resmi içtima yapılacaktır. Dün akşam saat 16 da ikinci ...

Hakem Osman Bey

8 Ekim 1933

Hakem kararına itirazlar

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Yönetim Kurulu oluşturulmuştur; Bu heyet 21 Eylül 1933 günü bir toplantı yapmış ve şirketin kuruluşuna dair bazı kararlar vermişlerdir. Yeni şirketin kuruluşu,ilan ve faaliyete geçebilmesi için yapılması gereken sair yasal işlerini bu heyet takip ve sonuçlandıracaktır.

Vapurlara biçilen kıymet konusundaki anlaşmazlıklar ve itirazlar sona ermemektedir. Birkaç armatör daha İkinci Ticaret Mahkemesi'ne müracaat ederek hakemin kararını yasal sürede vermediği gerekçesiyle konulan kıymetin tamamiyle geçersiz olduğunu iddia ederek, yeniden kıymet konulmasını talep etmişlerdir.

İtiraz edenler; Anadolu vapuru armatörü Yelkencizâde Şükrü, Erzurum, Vatan ve Samsun vapurları armatörü Yelkencizâde Lütfi, Adnan ve Adana vapurları armatörü Naim Mülaliç, Bursa ve Nilüfer vapurlarının armatörü Paşabahçeli Cemal, Ferit ve İsmail Hakkı

Beyler ile Asya vapuru armatörü Esma-i Hüsna/ En güzel) Hüsna ve Betûl Hanımlar ve Abdurrahman Bey'dir.
İtiraz edenlerin müracaatına henüz cevap verilmeden yine ayni itiraz edenler tarafından 7 Ekim günü bir itiraz daha yapılmıştır. İtiraz edenler toplantının geri bırakılmasını isterken, Kocaeli, İzmit, Uğur, Saadet, Tayyar, Selamet, Feyyaz ve Mudanya vapurlarının armatörleri toplantının bugün ilan edildiği şekilde yapılmasını istemişlerdir. Bugün (8 Ekim 1933) Saat 14.00'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin ilk resmî toplantısı Türk Vapurcular Birliği'nin Sirkeci Yalıköşkü Caddesi'ndeki Birlik Merkezi'nde yapılacaktır.

11 Ekim 1933

Vapurculuk Türk AŞ 9 Ekim 1933 toplantısı

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Yelkencizâde Lütfi Bey'in açıklaması

Bugün (10 Ekim 1933) Saat 14.00'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Türk Vapurcular Birliği'nin Sirkeci Yalıköşkü Caddesi'ndeki Birlik Merkezi'nde tekrar toplanmıştır.
Yelkencizâde Lütfi Bey şu açıklamayı yapmıştır; *"Birinci Ticaret Mahkemesi Reisi Osman Bey yasa gereğince itiraz dilekçelerinin verildiği tarihten itibaren kararını açıklayacak iken, bazısına ayın 20'sinde bazılarına 22'sinde cevap vereceğini bildirmiştir.*
Hakem kararlarını kabul etmeyen armatörlerin iki itirazı vardır. Bunlardan biri Deniz İşletme Kanunu'nun dördüncü maddesi uyarınca yeni şirkete ortak olmak için gereken yasal tüm evsafı haiz bulunduğumuz gibi, yine yasanın tayin ettği müddet zarfında İktisat Vekaleti'ne beyannamelerimizi verdiğimizden şirket dışında bırakılamayız. İkincisi ise, şirketin 500 bin lira sermaye ile teşekkül etmesi lazımdır. Halbuki hakem kararı dikkate alınsa bile muhtelif vaziyette bulunan armatörlerimizin toplam sermayeleri 308,111 lirayı bulmaktadır. Bu para armatörlerin toplam vapurlarına konulan 803,134 liradan çıkarılsa şirketi teşkile çalışan armatörlerin 495,023 lira sermayesi kalır. Kanun gereğince 500,000 lira sermaye nakten tamamlanmadan faaliyete geçilemeyeceğinden evvelki gün yapılan kurucu heyet toplantısının da kanuni ve hukuki bir kıymeti yoktur."



Vapurcular anlaştılar

Muteriz firmalar dün Ticaret müdiriyetinde yapılan bir içtimada şirkete girmeği kabul ettiler

İstanbul mıntakası ticaret müdürü Muhsin B., İktısat Vekâleti tarafından, vapurcular ihtilâfının halline memur edilmiş ve dün yapılan bir içtima neticesinde, hakem kararına itiraz etmiş olan firmaların da şirkete girmeleri temin olunmuştur.

Yelkencizade Lûtfi, Naim ve Paşabahçeli Cemal firmalarının hake-

Ticaret müdiriyetinde dün yapılan içtimadan bir intıba

12 Ekim 1933

İtirazlar kalkıyor

Vapurculuk Türk AŞ kuruluşu safhasında itiraz dilekçesi vermiş olan firmaların da şirkete ortak olmaları onaylandığından yasal olarak Vapurculuk Türk AŞ'nin faaliyete geçmesinin önünde bir engel kalmamıştır.Yine de Kıymet takdiri komisyon üyelerinin Komisyon olarak talep ettikleri 25,000 lira Vapurcular tarafından reddedilmiş olduğundan, bu anlaşmazlığın bir dava şekline dönüşeceği işaret edilmiştir.

20 Ekim 1933

Türk armatörlük şirketleri tarihe karışıyor

Vapurculuk İnhisarı Kanunu uyarınca özel sektör armatörlük firmalarının Devlet Denizyolları İdaresi yönetiminde posta vapurculuğu yapabilmek imkanı verilen tek çözüm olan Vapurculuk Türk AŞ faaliyete geçmiştir. Bu suretle Türk armatörlerine ait firmalar kağıt üzerinde var olsalar da uygulamada tarihe karışmıştır.

Gemileri devralan Devlet Denizcilik İdaresi vapurların bacalarına çift çıpalı kendi alametini takarken, bazı vapurlar da Haliç'te onarıma alınmıştır.

5 Kasım 1933

Başvekil İsmet Paşa Devletcilik hakkında beyanat veriyor.

Cumhuriyet'in kuruluşunun onuncu yılında Başvekil İsmet Paşa, devletcilik konusunda giderek artan tartışmalara cevap vermek üzere hayli ayrıntılı bir makale yayınlamıştır. Diğer gazeteler gibi Milliyet Gazetesi'nin 5 Kasım 1934 Pazar günkü nushasında birinci

sayfadan neşredilen bu makaleden bazı cümleler şöyledir; *"Devletciliğin müdafaa vasıtası olup olmadığı yedi sekiz seneden beri münakaşa konusu olmuştur. Fakat son seneler bu münakaşa manasız ve apaçık bir hâl aldı. Ev kuvvetli, en zengin devletler tasavvur olunamayacak devlet girişimleri ile ekonomilerini güvence altına almaya ve kurtarmaya çalışıyorlar."*
"Devletciliğin devlet ekonomisi üzerindeki faydalı tesirlerinin ekseriya kâfi derecede fark edilmediğini görüyoruz. En serbest zannedilen bir sanatın veya ticarette müreffeh olabilmek için devletin yardımına ve müdahelesine ihtiyaç göstermektedir."
"..Memleketin muhtaç olduğu sanayii, teşkilatı ve vesaiti devletin yardımı, gözetimi ve hatta doğrudan doğruya teşebbüsü olmadan kurabilmeyi safdil olanlar düşünebilir."
"..Bizim ekonomi alanında yapacak çok işlerimiz olduğunu söylemek her birimizi yoruluncaya kadar bütün ömrümüzce çalıştıracak ve geçindirecek mevzular olduğunu söylemek gerekir."
Deniz ticareti alanında ise, belirtilen yorum ve değerlendirmenin ülkede henüz şekillenmeye başlamış Türk armatörlerinin tüm çabalarını devlet tekeli altına alması, dünya deniz ticareti alanında yıllarca geri kalmasının asıl nedeni olacaktır.



Foto- Türk Armatörleri Birliği üyeleri İktisat Vekili Celal Bayar'ı ziyaretlerinde. Kaynak; Mustafa Taviloğlu arşivi.

8 Kasım 1933
Türk Vapurcular Birliği heyeti Ankara'da

Türk Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu heyeti Ankara'da İktisat Vekili Celal Bey (Bayar) tarafından kabul olunmuştur. Yapılan toplantıda Vapurculuk Türk Anonim şirketi'nin durumu da geniş olarak görüşülmüştür. Görüşmede armatörler yeni vapur almak istediklerini belirterek, daha da yaşlanmış olan vapurlarının yenişlenmesi için hükümetin yardımcı olmasını temenni etmişlerdir.
İktisat Vekili bu talebi olumlu bulmuş ve uzmanlardan oluşan bir heyetin yakın zamanda Avrupa'ya giderek incelemelerde bulunması kararlaştırılmıştır. Toplantıya Vapurcular Türk Anonim Şirketi yeni Umum Müdürü Sadıkzâde Muzaffer Bey de katılmıştır.



Bu arada Yunanistan'a koyun götürmekte olan Firuzan vapuru bir Yunan vapurunun sanca baş taraftan çarpması sonucu yara almıştır. Yarasının küpeşte hizasında olması nedeniyle yükünü tahliye ettikten sonra İstanbul'a dönmiş ve Haliç'te onarıma alınmıştır.

23 Ocak 1934

Türk Vapurcular Birliği toplantısı

Türk Vapurcular Birliği Birlik merkezinde yaptıkları toplantıda Vapurculuk Türk Anonim Şirketi dahil olmak üzere, şilepcilik yapmak amacıyla da yeni vapurlar satın almak konusunda görüş alışverişinde bulunmuşlardır.

28 Nisan 1934

Satılık vapurlar

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 28 Nisan 1934 tarihinde Haliç Ayakapı'ya kıçtankara bağladığı beş gemiyi satışa çıkartmıştır. Gazetelerde "Satılık Vapurlar" ilanıyla satışa çıkartılan vapurlar;

Yeni Dünya, İzmit, Feyyaz, Mudanya Zaferi ve İzmir Yolu postasını yapmakta olan Güzel Bandırma vapurudur. Bu vapurlar kapalı zarf usulüyle satışa çıkartılmışlardır ve ihale 10 Mayıs 1934 günü şirketin Liman Han'daki adresinde Saat 10'da yapılacaktır. İhaleye ait son ilan 5 Mayıs 1934 Milliyet Gazetesi'nde yayınlanmıştır.

15 Ocak 1935

Yunus Nadi'nin Cumhuriyet Gazetesi'ndeki yazısı

Cumhuriyet Gazetesi başyazarı Yunus Nadi, devletin yolcu vapurculuğunu devletleştirmesinin faydalarını belirten makalesinde özetle şöyle değerlendirme yapmıştır; *"Vapurculuk Türk Anonim Şirketi kurulduğundan buyana geçen zaman içinde Tarı, Aksu, Güneysu adını verdiği üç yolcu vapuru satın almıştır. Satın alınan son iki vapur sayesinde şirketin toplan tonajı yüzde 31'den yüzde 40'a yükselmiştir. Bu şirket adına kaydedilecek bir başarıdır. Vapurculuk, bir veya birkaç; kişinin, bir ailenin barabileceği işlerden degildir. Hele büyük servetlerin yok denilecek kadar az olduğu bizim memlekette.. Sonunda devlet, bu işe katıldı ve Vapurculuk Türk AŞ kuruldu. Vapurcular ister istemez elele verdiler, birleştiler. Bu birlikten kuvvet doğdu. Şirket, daha pek genç olmasına rağmen büyümeye başladı ve üç vapur aldı, kabotaj inhidarındaki hissesini artırdı. Bu birliğin doğurduğu kuvvetten, şimdi sermaye sahibleri de halk da, devlet ve memleket de istifade ediyor."*

2 Haziran 1935

Ekonomi Bakanlığı Deniz Müsteşarı ile yapılan görüşme

Türk Vapurcular Birliği'nden bir heyet Ankara'da Ekonomi Bakanlığı Deniz Müsteşarı ile görüşme yaparak Fener Resmi ve sair vergilerin alınmaması konusunda dilekte bulunmuşlardır. Müsteşarlık bu istekleri haklı bularak gerekli indirimlerin yapılacağını açıklamıştır.

18 Haziran 1935

Türk Vapurcular Birliği Olağanüstü Kongresi yapılacak

Türk Vapurcular Birliği, Vapurculuk Türk AŞ konusunda olağanüstü bir toplantı yapmak kararını almışlardır. Toplantıda şirket hakkındaki olumsuzluklar elalınacaktır.

15 Eylül 1935

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin "Halk Biletleri" duyurusu

Devlet Denizyolları İdaresi ile birlikte faaliyet gösteren Vapurculuk Türk Anonim Şirketi sadece posta vapurculuğu yaparken, Devlet Denizyolları İdaresi vapurları da yolcu ve yük kabul edebilmekteydiler. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Marmara

havzası ile Çanakkale dahil, Karadeniz'de Samsun dahil, Ege'de İzmir dahil ve Üçüncü mıntıka olarak ilan ettiği Türkiye sahilerinde uğrak yaptığı tüm iskeleleri kapsayacak şekilde indirimli "Halk Biletleri" uygulamasını başlatmıştır.

Gidiş dönüş bileti alan yolcular dönüş biletleri ile Denizyolları vapurlarıyla da dönmek hakkına sahiptiler. Ancak Vapurculuk Türk Anonim Şirketi ortakları dört ay sonra feshedilme kararı alacaktır.

1935 ve 1936 yılları

Romanya ve Bulgaristan'dan gelen Türk göçmenler

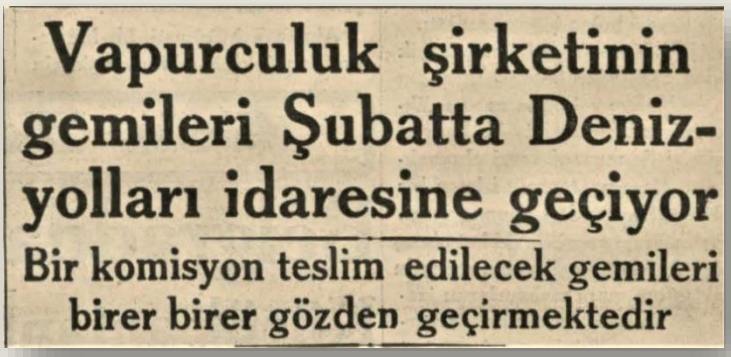
1935 yılı ortalarından itibaren Romanya Köstence'den vapurlarla çok yoğun Türk göçmeni nakliyatı devam etmiştir. Bu seferler tamamiyle Devlet Denizyolları İdaresi'nce tayin edilen vapurlarla yapılmış ve 1936 yılı Nisan ayında seferler Bulgaristan göçmenlerine kaydırılmıştır. Bulgaristan'dan da gelen göçmenler Karadeniz'den Çanakkale'ye kadar değişik yörelere taşınmıştır. Mayıs ayından itibaren ise Bulgaristan'dan gelen göçmen akımının giderek arttığı görülmüştür.

2 Ocak 1936

Va-La Nurettin'in makalesi

1936 yılında Türk bayraklı gemilerin tamamiyle devlete ait olması gibi bir anlayışın hakim oluşu, Türk Armatörleri Birliği'nde artan sıkıntılara ve itirazlara neden olmuştur. 2 Ocak 1936 tarihli Akşam Gazetesi'nde "Vapur İdarelerinin Birleşmesi" başlıklı makale devlet tekeli anlayışının ne derecelerde yaygın olduğunu gösteren yaklaşımlardan birini anlatmaktadır. Makalenin sahibi Vâlâ Nurettin şöyle yazmıştır*; "Denizyolları İdaresi ile Vapurculuk Şirketi arasında devam eden ikiliğin ortadan kalkacağı anlaşılıyor. Bu çok alışılmamış bir vaziyetti. Devlet tekeline akıl erilebilir. Fakat bir devlet tekeli yanında bir de hususi bir tekele yer olmaması gerekirdi. Denizyolları İdaresi'nin tekel şeklinde kurulması zamanında mevcut vaziyet gereği olarak böyle bir olumsuzluk meydana gelmişti.*

..Büyük kabotaj hizmetinin tek bir elde toplanması bizim memleketin özel koşullarından dolayı pek uygun bir tedbir olarak görülebilir."



Vapurculuk şirketinin gemileri Şubatta Deniz-yolları idaresine geçiyor

Bir komisyon teslim edilecek gemileri birer birer gözden geçirmektedir

Foto- Vapurculuk şirketinin Şubat ayı başında Devlet Denizyolları İdaresi'ne geçeceği haberi öndegelen diğer gazetelerde olduğu üzere, Akşam Gazetesi'nde de birinci sayfadan verilmiştir.

14 Ocak 1936

Tasfiye kararı ile ilgli olarak ikili toplantı yapılacak

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne ait gemilerin şirketin tasfiyesi nedeniyle Devlet Denizyoları İdaresi'ne devredilmesine yönelik ikili toplantı 20 Ocak 1936 günü yapılacaktır. Şirketin Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredeceği 18 vapur için 920,000 lira değer biçilmiştir. Vapurlarda mevcut olan kömür, yağ gibi mazemelere ait bedeller ayrıca ödenecektir. 20 Ocak 1936 günü yapılacak olan toplantıdan sonra iki taraf heyetleri devredilecek vapurları inceleyecek, bu incemele sırasında vapurlardaki kömür, yağ vesair malzemenin değerini saptayarak kayda geçirecektir. Vapurlar Şubat ayı başında Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilmiş olacaktır. Şirketin sahibi olduğu Tarı, Aksu ve Güneysu vapurlarına konulan değer yarım milyon liraya yakındır.

Şirket kadrosundaki gemi mürettebatı şimdiki maaşları ile Devlet Denizyolları İdaresi kadrosuna geçeceklerdir. Şirketin elinde kalan vapurlar; İzmit, Kırlangıç, Kıyamet, Yenidünya ve diğer dört vapurdur. Sahibi oldukları Gerze vapuru ise Kefken Adası ile Şile arasında batmıştır.



Foto- Vapurculuk Türk Anonim Şirketi hissedarları olan armatörler 21 Ocak 1936 Salı günkü toplantıda.

22 Ocak 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tarihe karışıyor

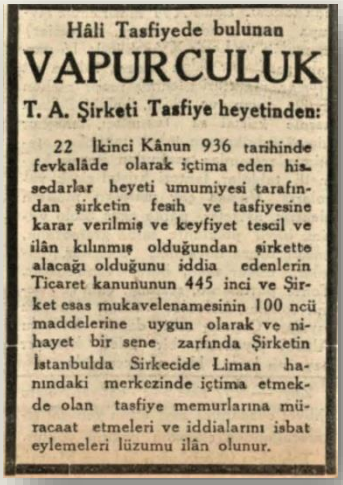
Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 8 Ekim 1933 tarihinde kurulmuştu. 21 Ocak 1936'de feshedilmesine karar verilmiştir. Bu şirketin ömrü 28 ay veya 2 sene 4 ay olmuştur!

Sebebi şudur; Devlet tekeli altında sadece posta vapurculuğuna mecbur bırakılan Türk armatörleri birer ikişer o yıllarda "Şilepcilik" olarak adlandırılan genel yük taşımacılığı yapmak kararını alarak, Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nden istifa kararını almışlardır. Vapurculuk Türk AŞ ortakları olan armatörler 21 Ocak 1936 Salı günü Sirkeci, Hobyar Mahallesi Yalıköşkü Caddesi No.43'deki adreslerinde toplanmışlardır.

Yönetim Kurulu'nun gerekçeli önerisi üzerine Vapurculuk Türk AŞ'nin tasfiyesine karar verilmiştir. Tasfiye heyeti üyeliklerine şirketin Umum Müdürü Mustafa Bey, üye ortaklardan Kalkavanzâde Rıza Bey, Sümer Bank Umum Müfettişi Nihat Bey ve şirketin Hukuk Müşaviri Cevdet Fahri Bey getirilmişlerdir. Bu toplantıda şirkete ait vapurları Devlet Denizyolları İdaresi'ne satılmasına dair iki taraf arasında imzalanmış olan sözleşme metni okunmuş ve imzalanmıştır.

Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilmeyecek şirket memurlarına birer aylık maaş oranında ikramiye verilmesi kararlaştırılmıştır.

Sözleşme Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürü ve Vapurculuk Türk AŞ yetkilileri tarafından imazalandıktan sonra uygulamaya geçilecek ve şirkete ait gemiler İstanbul limanına avdet ettikçe Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilecektir.
Devir teslim işlemlerinin ay sonuna kadar bitirileceği ve Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Şubat 1936 başından itibaren tarihe kavuşmuş olacaktır.
Ancak tasfiye heyetinin çalışmaları bir sene kadar devam edecektir. Şirket bilançosunun incelenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla hissedarlar ayrıca toplantı yapacaklardır.



Hâli Tasfiyede bulunan
VAPURCULUK
T. A. Şirketi Tasfiye heyetinden:

22 İkinci Kânun 936 tarihinde fevkalâde olarak içtima eden hissedarlar heyeti umumiyesi tarafından şirketin fesih ve tasfiyesine karar verilmiş ve keyfiyet tescil ve ilân kılınmış olduğundan şirkette alacağı olduğunu iddia edenlerin Ticaret kanununun 445 inci ve Şirket esas mukavelenamesinin 100 ncü maddelerine uygun olarak ve nihayet bir sene zarfında Şirketin İstanbulda Sirkecide Liman hanındaki merkezinde içtima etmekde olan tasfiye memurlarına müracaat etmeleri ve iddialarını isbat eylemeleri lüzumu ilân olunur.

Foto- Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tasfiye ilanı.
Kaynak: 23 Ocak 1936 Akşam Gazetesi.

23 Ocak 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin tasfiye Heyeti ilanı

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi ortakları arasından seçtiği Tasfiye Heyeti vasıtasıyla zaman zaman gazetelere ilanlar vererek alacakları olanlar var ise şirketin Sirkeci'de Liman Hanı'ndaki merkezinde çalışmakta olan Tasfiye memurlarına müracaat etmelerini ve bir sene zarfında iddialarını ispatlamalarını duyurmaya devam edecektir.
Vapurculuk Türk Anonim Şirketi ortakları olan armatörler 22 Ocak 1936 günü toplanarak şirketin tasfiyesine dair çalışmalar hakkında görüş alışverişinde bulunmuşlardır

26 Ocak 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi kalktı



Vapurculuk şirketi kalktı

Dün gemileri satınalma mukavelesi imzalandı

Eski hissedarlar, şilep satın almak için Avrupa tezgâhlarile müzakerede

B. Sadettin ile B. Mustafa satınalma mukavelesini imzalarken

Vapurculuk şirketine ait gemilerin Denizyolları işletmesine devredilmesi için hazırlanan satın alma mukavelesi dün İstanbul üçüncü noteri B. Hüsameddinin

(Devamı 4 üncü sahifede)

Foto- Vapurculuk Türk AŞ tarihe karıştı. Kaynak:26 Ocak 1936 Akşam Gazetesi arşivi.

Hususi teşebbüs armatörlerin tüm gemileri Devlet Denizyolları İdaresi'ne satılmış ve sözleşme İstanbul Üçüncü Noteri Hüsameddin Bey ile Denizyolları İşletmesi Genel Müdürü Sadettin Bey ile Genel Müdür Yardımcı Mustafa Bey tarafından 25 Ocak 1936 Cumartesi günü imzalanmıştır. Bu suretle devlet yaptırımı sonucu Türk armatörlerinin kurdukları Vapurculuk Türk AŞ tarihe karışmış olmaktadır.

Türk Armatörleri Birliği üyeleri için bir duyuru yapmış ve 10 Şubat 1936 Pazartesi günü Birlik merkezinde bir değerlendirme toplantısı yapılmıştır. Toplantıda, Yelkencizâde Lütfü, Sadıkzâde Rıza, Sadıkzâde Fehmi, Tavilzâde Hafız Hüsnü, Abdi Vehbi, Kalkavanzâde Rıza, Adnan Barzilay, Muzaffer Pehlivan, Şevket Manioğlu, Hamdi Selimoğlu, Mütercimzâde İsmail Hakkı ve diğer üyeler hazır bulunmuştur. Yelkencizâde Lütfü satış işlemleri hakında bilgi vererek şöyle demiştir; "Sözleşme Denizyolları Şirketi direktörü Mustafa Bey ile İdare Meclisi Fehmi Bey tarafından imzalandı. Şimdi onaylanması için Ekonomi Bakanlığı'na gönderecekler. Gemilerimiz elimizden gitti.. Açıkladıklarına göre bacalarına Denizyolları forsunu yerleştirdikten sonra bir ay içinde sefere koyacaklar. Bundan sonra bizler ne yapabiliriz, bu konuda değerlendirme yapmalıyız.."

Müteakiben katılanlar ellerine geçen para ile yeniden gemi satın almak üzere araştırma yapacaklarını belirtmişlerdir.

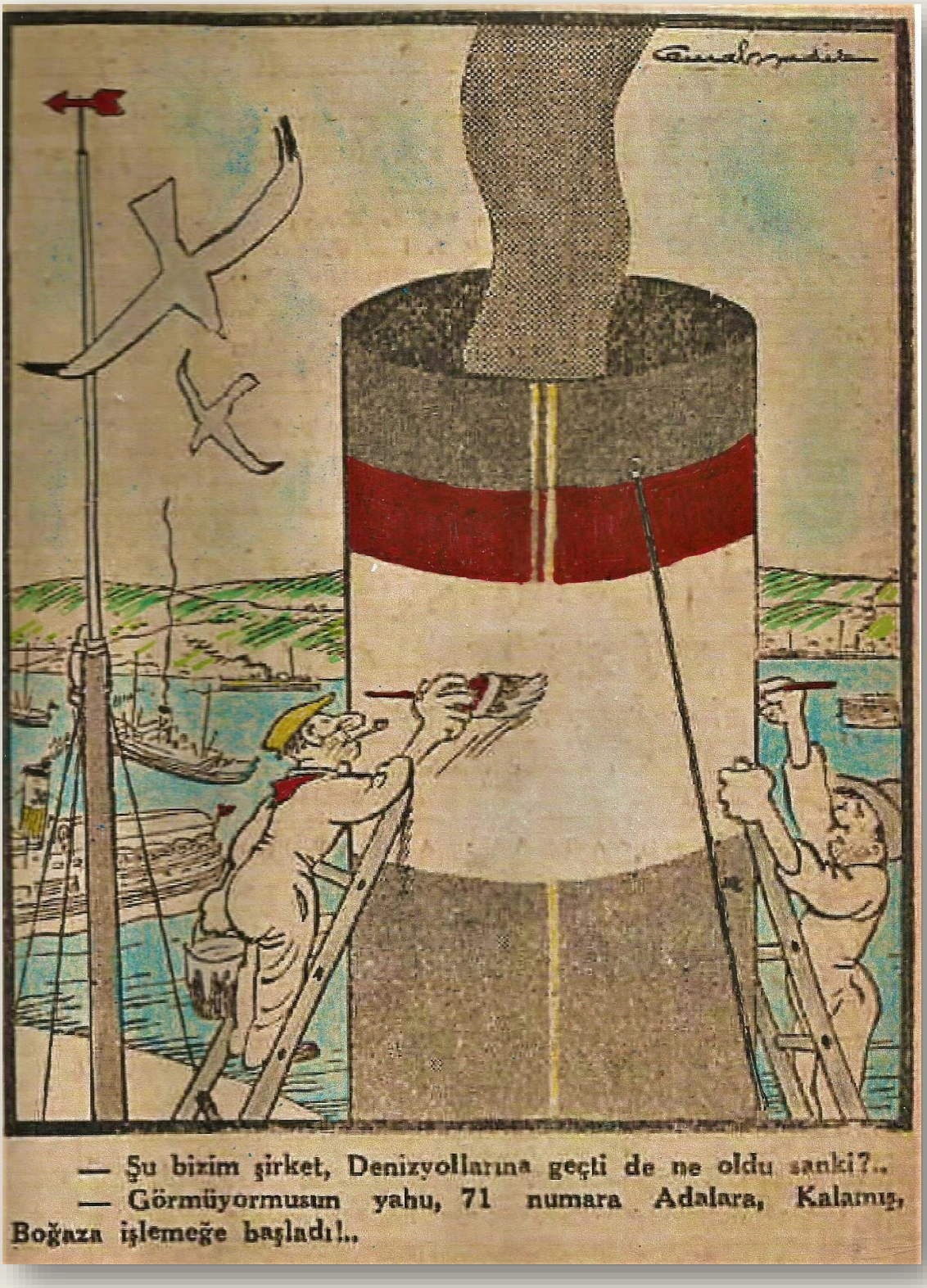


Foto- Armatörlerin vapurlarının Denizyolları İdaresi'ne devredilmesi konusunda

Cemal Nadir'in devletçiliği hicveden karikatürü/ Şu bizim şirket Denizyolları'na geçti de ne oldu sanki? Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

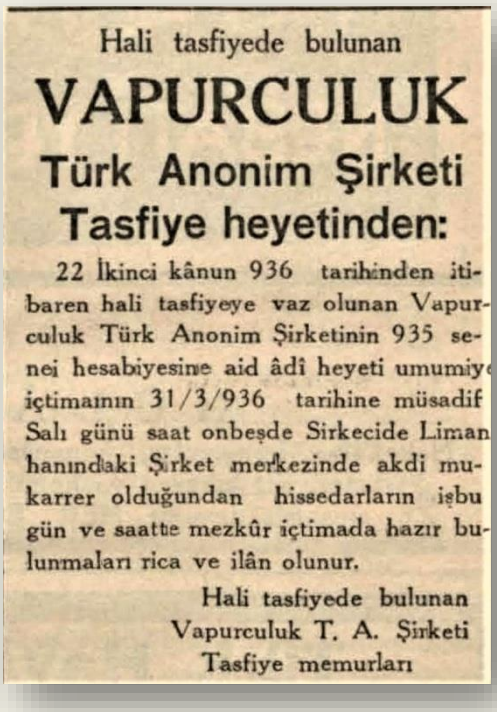
Gazetelerde yeralan haberlere ve iyimser yorumlara göre; "Posta vapurculuğu devlet tekeli altına alındıktan sonra bizde şilepçilik bilhassa son iki sene içinde gelişme göstermeye başlamıştır. Evvelce posta vapurculuğu yapmakta olan armatörler Denizyolları'na sattıkları vapurlarının paralarıyla şilepler alarak bu yolda çalışmaya başlamışlardır. Bu vaziyet şilepçiliğimizin ilerlemesinde önemli bir neden olmuş, evvelce 15 olan şileplerimizin sayısı 30'a yükselmiştir. Fakat bu miktar da çok azdır ve memleketin ulaştırma ihtiyacını karşılayamamaktadır. Nitekim bu nakliyat mevsiminde gemi buhranı olmuş ve mallarımızı bin zorluklarla yabancı bayraklı gemilerle taşımak gerekmiştir. Hükümetin yeni yük gemileri inşa ettirmek kararı bu ihtiyaçtan ileri geldiği gibi, Türk armatörleri de kabotaj hatlarımızda ve civar memleketlerdeki nakliyat hatlarında çalışabilmek için yurtdışından ikinci el gemiler satın almak üzeredirler. Yalnız, hükümetin yeni gemiler inşa ettirmek ve satın almak konusundaki olumlu kararı denizcilik çevrelerinde, henüz doğruluğu ve yanlışlığı öğrenilemeyen bir söylentiye neden olmuştur. Şilepçilik (Yük gemisi) taşımacılığı da devlet tekeli haline gelecekmiş! Bu söylenti yurtdışından gemi satın almak kararında olan armatörlerimizi tereddüde düşürmüştür. Son günlerde dört vapurcu İsveç, Norveç, İngiltere ve Almanya'dan 8, 10,12 yaşlarında ikinci el yük gemileri almak üzere görüşmeler yapmaktaydılar. Bu firmalar arasında eski vapurculuk şirketlerinin en büyük hissedarlarından olup halen beş gemilik filosu bulunan ve beş gemi daha satın alacak olan Sadıkzâde firması da vardır. Yapılan incelemeye göre, hükümetin şilepçiliği tekeli altına almak gibi bir kararı yoktur. Devlet parasıyla inşa ettirilecek yük gemileri devletin tuz, kömür ve saire gibi resmî taşımalarında, bir de ihracat mevsiminde ihraç mallarımızın taşınmasında kullanılacaktır.
Hükümetin armatörlerimizi genel yük taşımacılığında inhisar altına almayarak, şilepçiliğimizin gelişmesi için bu sahada çalışan armatörlere bütün yardımları yapacağı kanaati mevcuttur. Bununla beraber, armatörlerimiz meydana gelmiş olan belirsizliğin aydınlanmasını beklemektedirler.

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Rıza Sadıkoğlu şunu söylemiştir: *"Kabotaj hatlarında devlet inhisarı kurulduktan sonra, tüm Türk armatörleri şilepçiliğe başladı. Son üç sene içinde yurtdışında ondan fazla gemi satın aldık. İlçemizde 3 - 4 gemi birden satın alacak sermayeye sahip müteşebbislerimiz var. Fakat şilepçilik için de devlet tekeli kurulursa, bizim gemilerimiz posta vapurlarımız gibi devlet tarafından satın alınacak mıdır? Şimdi Avrupa'da ikinci el gemi fiyatları yüksektir. On beş yaşından büyük gemileri satın almak yasak olduğundan, daha genç ve pahalı gemiler satın almak istiyoruz. Fakat kuşkular ortadan kaldırılmadıkça, harekete geçme imkanını bulamıyoruz. Üyelerimiz adına durumu öğrenmek üzere alakalı makamlara müracaat edilecekdir. Bu sayede, bazı limanlarda yük almak bahanesiyle muattal vaziyette günlerce bekleyen vapurların, diğer hatlara sevkedilmesi mümkün olacaktır."*

8 Şubat 1936

Devlet Denizyolları teslim aldığı gemileri sefere koyuyor

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nden Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilen vapurlar kısa bir bakım ve bacalarına şirketin çift çıpadan oluşan forsunun yerleştirilmesinden sonra sefere verilmektedir. Devir teslim işleminin Şubat ayı sonuna kadar bitirilmesine çalışılmaktadır. Teslim alınan vapurlardan dördü Marmara hattına verilmiştir. Haliç'te bulunan Aksu ve Güneysu vapurlarının bacaları Devlet Denizyolları forsuna çevrilmektedir. Bu vapurlar Karadeniz postasına verilecektir.



Hali tasfiyede bulunan

VAPURCULUK

Türk Anonim Şirketi

Tasfiye heyetinden:

22 İkinci kânun 936 tarihinden itibaren hali tasfiyeye vaz olunan Vapurculuk Türk Anonim Şirketinin 935 senei hesabiyesine aid âdî heyeti umumiye içtimaının 31/3/936 tarihine müsadif Salı günü saat onbeşde Sirkecide Liman hanındaki Şirket merkezinde akdi mukarrer olduğundan hissedarların işbu gün ve saatte mezkûr içtimada hazır bulunmaları rica ve ilân olunur.

Hali tasfiyede bulunan
Vapurculuk T. A. Şirketi
Tasfiye memurları

13 Mart 1936

Vapurculuk Türk AŞ Tasfiye Memurları'nın daveti

22 Ocak 1936 tarihinden itibaren tasfiye edilmeye başlanan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin 1935 yılı Olağan Genel Kurul Toplantısı 31 Mart 1936 Salı günü Saat 15'de Sirkeci'deki Liman Hanı'ndaki şirket merkezinde yapılacaktır. Hissedarların belirtilen gün ve saatte toplantıda bulunmaları Vapurculuk Türk AŞ Tasfiye Memurları heyeti tarafından gazetelerde ilan olunmuştur.

5 Mayıs 1936

Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin tasfiyesine dair son duyurular

Faaliyetine son vermek üzere karar alınmış olan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 5 Mayıs 1936 günkü gazetelere, Karadeniz Karaburun mevkiinde karaya oturmuş halde batık ve ikiye bölünmüş olan Gerze vapurunun enkazını satacağını duyurmuştur. Bu ilan şöyledir; *"Hali Tasfiyede bulunan Vapurculuk Türk Anonim Şirketi Tasfiye Heyeti'nden; Karadenizde Karaburun mevkiinde karaya oturmuş olan Gerze vapurunun enkazının bulunduğu hal ve mevkide açık arttırma suretiyle satılmasına karar verilmiş olduğundan talib olanların ihale günü olan 23 Mayıs 1936 Cumartesi günü Liman Hanı'nda Dairei mahsusasındaki şirket Tasfiye memurlarına müracaat eylemeleri ilan olunur."*

28 Nisan 1938

Saadet vapuru delinmiş

Salı günü saat 20'de İstanbul'dan, Bandırma'ya hareket eden "Saadet" vapuru sabaha karşı büyük bir tehlike atlatmış araya oturtulmuş suretiyle facia önlenmiştir. Saadet Vapuru Mart başlarında da Bandırma'dan sefer yaparken perçin atması sonucu su almaya başlamış Bandırma İstanbul yolcuları acıklı saatler geçirmişlerdi. Saaadet vapuru bu kez kayalıklara bindirmiştir. Geminin süvarisi Şinasi Kaptan olay sırasında yatmakta olduğundan büyük şaşkınlıkla ne olduğunu anlamaya çalışırken, vardiyada olan geminin ikinci süvarisi Cihat Kaptan ve serdümen Şaban olduğu anlaşılmıştır. Ancak meydana gelen muazzam gürültünün nedeni vapurun rotasında çok ayrı biryerde kayalıklara bindirmesiyle ortaya çıkmıştır. İkinci kaptan kamarasına saklanırken, gemide telsiz olmayışından dolayı Saadet vapuru akşam saatlerine kadar kayalıklara bindirmiş halde kalmış, ancak tesadüfen yakında seyretmekte olan Alaçam isimli motör durumu fark ederek gemiye yardıma gelmiştir. Alaçam motoru Bandırma'ya iki sefer yaparak yolcuların tamamını karaya ulaştırmıştır. Hadisenin duyulması nedeniyle İstanbul'a hareket edecek olan tren akşam saat 7'ye kadar bekletilmiş, yolcuların tamamı geldikten sonra hareket etmiştir.

Olay nedeniyle Türk Vapurcular Birliği'nde olağanüstü toplantı yapılmıştır.

1936 yılı sonu

Yeni bir devrin başlangıcı

Özel sektör Türk armatörlerinin 2239 Sayılı Vapurculuk İnhisarı Kanunu nedeniyle armatörlük yaşamlarında posta vapurculuğu denilen yolcu ve yük taşımacılığı olan vapur işletmeciliği hayatları 1933 yılında son bulmuştur. Bu sürede Vapurculuk Türk Anonim Şirketi adı altında mevcut bir avuç Türk armatörü bu şirket ortağı olmak zorunda kalmışsa da, bu zorlama gerilerde kalmıştır.

Bu tarihten itibaren Türkiye'de sadece devlet vapurları yolcu taşımacılığı yapmaya başlamışlardır. Türk armatörü ise yolcu vapurculuğunu tarihe gömmüş ve armatörlük faaliyetlerine şilepcilikle devam etmişlerdir. Günümüze kadar gelen armatörlük şirketlerinin tamamı genel yük, ham petrol tankeri, kimyasal tanker, Ro/Ro, koster bütününde, ama sadece yük ağırlıklı gemilerden oluşan bir filo meydana getirmişler ve dünya denizlerinde büyümeye devam etmektedirler. Komşumuz Yunanistan'da ise asla böyle bir devlet müdahelesi, hangi gerekçe ile olursa olsun meydana gelmemiştir. Bu durum hemen tüm Batılı

devletler deniz ticaret stratejilerinde de aynen muhafaza edilmiştir.
Bu satırlardan itibaren 1923'de Türk Vapurcular Birliği adıyla başlayan ve 1939'dan itibaren "Türk Armatörler Birliği" adıyla yoluna devam eden bir denizcilik meslek örgütünün belgelerden oluşan tarihiyle devam edilecektir.



Foto- Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey. Kaynak:Salt arşivi.

Türk Armatörler Birliği- Türk Vapurcular Birliği
İlk başkanı (Reis) Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey'dir.

Dünya genelinde yıllar içersinde bazı armatör birlikleri isim değiştirmiş veya Kanada'da olduğu üzere Deniz Ticaret Odası bünyesinde yer almak suretiyle yepyeni bir kavram meydana getirmiş olanlar vardır. Ancak kuruluş yılını o ülke armatörlerinin ilk teşkilatlandıkları yıl olarak göstermektediler. Tarihçeleri de böyle yazılıdır. Devam eden belge çalışmalarım sayesinde kendi yanılgılı tespitlerimi de düzeltmek imkanını bulduğumu belirtmek isterim. Türk Armatörleri Birliği'nin kuruluş yıllarına ait belge

araştırmalarında basın kayıtlarından hareket ederek 1923 tarihli gazetelerde ve TBMM Ceridelerinde Türk Vapurcular Birliği'ne ait bazı haberlere ulaştım. 1923 yılına ait TBMM Ceridelerde/ Tutanaklarda Türk Armatörleri "Türk Vapurcular Birliği" olarak kayıtlı. Bu konuda üniversitelerimizce yayınlanmış eserlerde, makalelerde bu tarihi gerçek Türk Vapurcular Birliği olarak metinlerde yer almakta. [12] Ancak Türk Armatörler Birliği tarihi konusunda hiçbir araştırma yapılmamıştır.

Devrin gazetelerinde "Millî Vapurcular Birliği" ifadeleri yeralmaktadır. "Millî" kelimesi "Türk armatörü"nü sahiplenmek, benimsemek adına son derece değerli bir tanımlamadır!

1923 yılından bu yana var olan Türk Vapurcular Birliği, bir isim değişikliği ile 1939 yılında "Türk Armatörleri Birliği" adıyla yeniden adını duyurmuştur. Yanıltıcı olan husus, basında veya yazışmalarda "Milli Vapurcular" diye yazılmasından ileri gelmektedir. Türk Vapurcular Birliği 1923 yılında mevcut idi. Büyük Millet Meclisi için bastırdıkları bir risalede "Milli Vapurcular" ifadesini kullanmaktadırlar. Fakat risalenin sonundaki başlık "Türk Vapurcular Birliği"dir.

Birliğin adı hakkında tartışmasız en önemli belge 13 Ekim 1923'de kurulmuş olan "Mübadele ve İskan Bakanlığı"ndaki kayıtlardır. [27]

Tarihî gerçeği belge kaynağından alarak özetlersek, konu şöyledir; T.B.M.M de yapılan müzakereler sonunda Tunalı Hilmi Bey'in 132 arkadaşı ile verdiği önerge 13 Ekim 1923 tarihinde kabul edildi. Böylece "Mübadele, İmar ve İskan Vekaleti" kurulmuş oldu. Türkiyede eğitim politikasının saptanmasında, örgütlenmesinde de büyük emeği bulunan Mustafa Necati, Bakan olarak atandı. Görev süresi için Bakanlığın merkezde ve taşrada örgütlenmesinden yasal düzenlemelere kadar çok başarılı çalışmalar yaptı.

Yunanistanda yaşayan Türkler baskı altında olduklarından göçün resmi takvim başlamadan kıyı kentlerine yığıldılar. Devletimiz Hilal-i Ahmer (Kızılay) Cemiyetine parasal yardım yapıyordu. Parasal yardımla güçlenen cemiyet yollara düşmüş olan bu insanlara yardım etmeye çalışıyordu. Bir taraftan da Dışişleri Bakanlığı Yunan Hükümeti ile görüşerek, sahillere doğru akan göçü düzenli hale getirmeye çalışıyordu. Bu koşullar altında yeni kurulan bakanlığa büyük işler düşüyordu. Bakan Mustafa Necati'nin elini çabuk tutması gerekiyordu. İlk iş olarak taşıma araçlarının kararlaştırılması gündeme geldi. Taşıma işini deniz yoluyla yapmak her yönü ile avantajlı ve pratik görülüyordu. Çünkü halkın büyük bir

bölümü liman kentlerine yığılmıştı. Üstelik iki ülkenin coğrafi konumu dikkate alındığında deniz ulaşımı daha kestirme ve kolay olacağı gibi daha az masraflı olacaktı. Bütün bu nedenler dikkate alınarak vapur şirketlerine ihale açıldı. Yunanistandan gelecek olan müslüman göçmenler Selanik, Kalikratya ve Kavala'dan alınarak Tekirdağ, İstanbul, Mudanya, Zonguldak, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, İzmit, Gelibolu, Bandırma, Burhaniye'ye taşınırken, Girit ve Kandiye'den alınan müslüman göçmenler ise Mersin, Silifke, Marmaris, Bodrum, Güllük, Ayvalık, Çanakkale ve Erdek iskelelerine taşınacaktı.

"Mübadele, İmar ve İskan Vekaleti" Sevkiyat Müdüriyeti mübadillerin taşınması işini vapurculuk firmalarına havale etmek için bir ihale açtı. Bu ihaleye göre Selanik'tan vapurlara alınacak göçmenler Tekirdağ, Kalikratya, İstanbul ve Mudanya'ya; Kavala'dan hareket edecek göçmenler için İstanbul, Zonguldak, Sinop, samsun, Ordu, Giresun, İzmit, Tekirdağ, Gelibolu, Bandırma ve Burhaniye'ye; Girit ve Kandiye'den gelecek göçmenler için Mersin, Silifke, Marmaris, Bodrum, Gökçeabad, Güllük, Ayvalık, Çanakkale ve Erdek'in iskelelerine taşıma yapılacaktı.

Türk Vapurcular Birliği ve İtalyan Lloyd Triestino 1923 yılında açılan bu ihaleye katıldı. Türk Vapurcular Birliği Reisi (Başkanı) olan Lazistan Mebusu Sofuzâde Süleyman Sûdi'nin bu dönemde hükümet nazdindeki gayretleri son derece önemli olmuştur. **Türk Vapurcular Birliği** Reisi *(Başkanı) Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey İstanbul Ticaret Odası'nda 23 Eylül 1923 te bu konuda bir konuşma yaptı. Daha sonra Hükümet Nezdinde birtakım girişimlerde bulunmuş, Ticaret ve Sanayi Odası Hükümete resmen başvurarak Türk Vapur Şirketlerinin yabancı şirketlere karşı korunmalarını taleb etmiştir.*

İhaleyi açan Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti, karar amacıyla imza edilen anlaşmayı Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti'nin onayına iletmiştir ve kabul edildiği takdirde uygulamaya geçecektir. [29] Türk Vapurcular Birliği mübadillerin nakledilmesiyle ilgili olarak kendi şartlarını açıklamış, İstanbul ve havalisi için kişi başına 400, Karadeniz, Mersin ve havalisi için 600, koyunlar için 10 - 125, sığırlar için 400 - 500 kuruş ücret talep etmişti. Lloyd Triestino Kumpanyası ise mübadilleri Selânik'ten Samsun'a götürmek için 590 ve Adalardan (Girit, Midilli, Sakız, Limni) İzmir'e 385 kuruş önermişti. Lloyd Triestino'nun şartları

daha uygun olduğundan ihale Lloyd Triestino'ya verilmiştir. İhaleyi açan Sıhhıye ve Muavenet-i Milliye İçtimaiye Vekaleti kumpanya ile imza edilen anlaşmayı Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin onayına sunacak, kabul edildiği takdirde derhal uygulamaya geçilecekti. Bu safhada ihaleyi İtalyan firması Lloyd Triestino'nun kazanması tepkilere neden olmuştur. Durum nedeniyle Türk Vapurcular Birliği Reisi (Başkanı) Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti'ne bir telgraf göndermiştir; "Müslümanların naklini ecnebi ellere, bilhasssa hain Yunanlılara teslim etmek, memleket menfaati ve bilhassa Türk ticaret bahriyesi namına hiç de isabetli bir karar olamaz. Ecnebi şirketlerin ve bilhassa işsiz kalmış Yunan kumpanyalarının belki daha ehven fiyat vermeleri muhtemeldir. Fakat burada Hükümetin muhtelif sebeplerden dolayı yalnız hazinenin çıkarını düşünmemesi gemicilerimizi tercih etmesi lâzım gelir."

Harpten çıkmış olan bir ulusun toplumsal değer ölçüleri ve olaylara bakışı haliyle çok farklı olacaktı. Türk Vapurcular Birliği dururken bir yabancı şirketin ihaleyi kazanması, ülke içinde büyük bir tepki ile karşılandı. Zaten ulusal sermayemiz sınırlıydı. Böylece sermaye birikimimizin bir kısmı yurtdışına çıkacaktı. Üstelik yabancıların tercih edilmesi onur kırıcı bir davranıştı. Buna benzeyen birçok görüşlerle tepkiler geldi.

Türk Vapurcular Birliği Reisi Sofuzâde Süleyman Sûdi İstanbul Ticaret Odası'nda 23 Eylül 1923'te bu konuda bir konuşma yaptı. Daha sonra Hükümet Nezdinde birtakım girişimlerde bulundu. Teşebbüslerine devam ederek Ticaret ve Sanayi Odası'nın Hükümete resmen başvurarak Türk Vapurculuk şirketlerinin yabancı şirketlere karşı korunmalarını taleb etti.

Türk Vapurcular Birliği Reisi Sofuzâde Süleyman Sûdi, Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti'ne bir telgraf gönderdi. Bu telgrafında şöyle diyordu; "Fakir memleketimizin parasını ecnebilere verilmemesini temin için, onları şeraitinden ucuz olmak ve halkın istirahatini temin etmek üzere Seyr-i Sefain İdaresi ve Türk Vapurcular Birliği gemileri nakliyat işini derûhte ederek başaracaktır."

Gerek hükümet üyeleri ve gerekse kamuoyundan gelen tepkiler neticesinde memleketin kıt kaynaklarının ülke haricine çıkmasını önlemek için çeşitli girişimler sonunda Lloyd Triestino şirketinin kazanmış olduğu ihale iptal edilmiş, Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti Müsteşarı Ömer Lütfi Bey İstanbul'da bulunan Türk Vapurcular Birliği üyesi olan bütün Türk vapur şirketlerinin

temsilcilerini Sirkeci'de bulunan Sevkiyat İdaresi'ne davet ederek, mübadillerin nakliyatı meselesini görüşmüştür. Ömer Lütfi Bey gazetecilere vermiş olduğu beyanatında yapılan görüşmeler hakkında, "Ecnebi vapur şirketleri vapurları sefer-i tam suretiyle yani kömür ve su tedariki meselesi de kendilerine ait olmak suretiye yaptığımız teklifleri kabul etmediler. Şimdi Türk vapur şirketleriyle bazı esasat dairesinde anlaştık" demiştir.

Seyrisefain İdaresi ve Türk Vapurcular Birliği ile yapılan anlaşmaya göre, çocuklardan ücret alınmayacak ve mübadillerden yardıma muhtaç olanlardan yüzde onbeş gibi bir kısmı alınacak, Hilâl-i Ahmer ve Vilayet memurları da ücretsiz taşınacaktı.

Yapılan sözleşme ile Seyr-i Sefain İdaresi'nden Akdeniz, Giresun, Ümit, Bahr-i Cedid, Akyıldız, Rize; Sadıkzâde Biraderler Kumpanyası'ndan Trabzon, Kırzâde Kumpanyası'ndan Kırzâde; Mustafa Cemal Seyr-i Sefain İdaresi'nden Ankara ve Nilüfer; Yeni Türkiye Vapur Şirketi'nden Türkiye; Hacizâdeler Kumpanyası'ndan Hacıpaşa; Hasan Mahdumları Kumpanyası'ndan İstiklâl; Hasan Mustafa Bey Kumpanyası'ndan Timsah ve Kartal adlı vapurların mübadillerin nakli için tahsis edilmesi ayrıca kabul edilmiştir.

1924 yılı Mart ayına kadar mübadiller Akdeniz, Giresun, Ümit, Antalya, Sakarya, İnönü, Arslan, Teşvikiye, Türkiye, Kartal, Ankara, Trabzon, Rize, Sürat adlı vapurlarla taşınmışlardır. Bu vapurlardan başka Kırzâde, Nifülef, Timsah, Bahr-ı Cedid, Kartal ve Moralizâde Kumpanyası'ndan kiralanan İsmet Paşa vapuruyla, Sadıkzâde Kumpanyası'ndan kiralanan Kaplan vapuru da mübadil naklinde kllanılmıştır. Kartal adını bold yazmamın nedeni, bir vahim yanılgıyı düzeltmek içindir; bu tarihte Kartal adıyla şilep vardır, römorkör yoktur!

Selanik, Kavala gibi limanlarda biriken mübadillerin nakillerinde yetersiz kalmasından dolayı "Memleketimizin bütün sahillerinde kendi bayrağımız altında işleyen vapurlar görmek ahz-ı emelimizdir" diyen Vekil Mustafa Necati Bey, vekalet bütçesinden Seyrisefain İdaresi'ne 350,000 lira avans verdiği gibi, Türk vapurculuk şirketlerinin güçlenmesi için ayrıca Vekâlet bütçesiden 600,000 liranın vapur satın alınmak üzere Seyrisefain İdaresi'ne verilmesini Büyük Millet Meclisi'ne teklif etmiş ve bu öneri kabul edilmiştir. Bu para ile Seyrisefain İdaresi Akdeniz vapuru sisteminde dört büyük vapur satın alacaktır.

Eylül 1924 itibarıyla mübadillerin hemen tamamı nakledildiğinde, mübadele işinin nakliyat gibi müşkülatla dolu bir safhası

tamamlanmış oluyordu. Sevkiyat Türk vapurlarıyla gerçekleştirildiğinden, Mübadle, İmar ve İskân Vekaleti'nin bu işe ayırdığı bütçe de memleket içinde kalmış, millî ekonomi kazançlı çıkmış, Türk Ticaret-i Bahriyesi'ne bu vesile ile 40 gemi kazandırılmıştır.

Belgeler Türk Vapurcular Birliği'nin Mübadele dönemi sonunda çok daha donanımlı hale geldiğini göstermektedir. Nitekim 1923 yılı başlangıç olmak üzere, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1926 - 1927 ve 1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelâtına ait Umumi Rapor [27] sayfalarında Türk armatörlerinin teşkilatlandıkları görülür. Bu raporda "İstanbul'un Liman İşleri hakkında Oda Mütaleası ve Temennileri" başlıklı bir başka rapor yeralmaktadır. Cumhuriyet Gazetesi'nin 27 Mayıs 1931 tarihli nushasında "İtilâfname İmzalandı" başlıklı kısa bir haber vardır ki, Türk Vapurcular Birliği hakkındaki haber şöyledir: *"Seyrisefain ile Vapurcular arasında aktedilen itilâfname (Anlaşma) dün saat on ikide Seyrisefain İdaresi'nde imzalanmıştır. İtilâfname beş nusha olarak tanzim edilmiş ve birer nusha itilâfa dahil olan Sadıkzâde, Yelkencizâde, Alemdarzâde kumpanyalarıyla, Seyrisefain'e verilmiş, diğer bir nusha da noterde kalmıştır. Seyrisefain namına itilâfnameyi İşletme Müdürü Burhan Bey imza etmiştir. İtilâfname yarından itibaren meriyete girecektir."*

1923'de Türk Vapurcular Birliği'nden

Müteakip yıllarda devam eden belge ve arşiv çalışmaları sabırlı ve bir metedoloji ile ilerleyebilmiştir. Maruz kalınan bu sıkıntının tek gerekçesi vardır; Türk Armatörleri Birliği'nin başlangıç yıllarına ait arşiv kayıtları ortalıkta yoktur. Bu husus sadece Türk Armatörleri Birliği için sınırlı değildir. Ayni husus Vapur Donatanları ve Acenteleri Birliği'nin Gabriel Couteaux başkanlığı dönemine ait belgeler için de geçerlidir ki, otuz yıla yakın bir dönemi kapsar.

Yine 1932 yılında Devlet arşivleri denecek kadar önemli belgelerin kırpıntı diye Bulgaristan'a satılması olayında, arşiv, belge tam bir skandal haline dönüşmüştür. Bir süre sonra bu belgelerin geri getirilmesi sağlanmış, fakat Gümrük'ten çekilmesi bir sorun olmuştur.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin tarihi bir belgedir; 6 Kasım 1902'de kuruluşundan günümüze kadar beş kez isim değişikliği yapılmıştır. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 tarihinde "Chambre Maritime des Compagnies de

Navigation Etrangeres Constantinople - İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası" adı ile kurulmuştur.

Oda'nın kuruluş amacı, bugün dernekte mevcut bulunan 6 Kasım 1902 tarihli Fransızca basılmış ve Osmanlıca' ya çevrilmiş olan 9 maddelik arkası mühürlü "Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası Nizamnamesi" isimli tarihi belgede; " Şarkta gemi şirketlerini ilgilendirecek meselelerin tetkik ve takip edilmesi ve bu konu ile ilgili olarak bütün resmi daireler arasında gerekli teşebbüslerin yapılması, kendisine müracaat olduğu takdirde şirketler veya şirketler ile tüccar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların dostane bir şekilde yardımcı olmak" şeklinde ifade edilmiştir.

27 Kasım 1927 tarihinde İstanbul Valiliği' nin 218 sayılı izni ile "Dersaadet Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangeres Cemiyeti" olarak isim değişikliğine uğrayan dernek, 28 Haziran 1938 tarih ve 3512 Sayılı Cemiyetler Kanunu' na uyum sağlattırılarak adını, "Ecnebi Seyrisefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti" olarak değiştirmiştir.

1968 yılında İçişleri Bakanlığı' nın yazmış olduğu talimatla, cemiyet isminin başında bulunan "Ecnebi" ibaresinin kaldırılması, Türk gemi sahipleri ve vapur acentelerinin de üye olmaya davet edilmesi istenmiş, bunun üzerine 4 Nisan 1968 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısında alınan karar ile ismi "Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti" olarak değiştirilmiştir.

7 Ekim 1983 tarihinde, 2908 Sayılı Dernekler Kanunu' nda yapılan değişikliğe paralel olarak derneğin ismindeki "Cemiyet" kelimesi yerine "Dernek" kelimesi konulmak suretiyle "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" şeklindeki bugünkü ismini almıştır.

Bazı kelimelere anlamları bakımından açıklık getirmeliyiz; XX. Yüz yıl başlarına kadar en tercih edilen yabancı dil Fransız olmuştur. Fransızca, Lloyd's Register of Shipping gibi bir katalogda dahi hakim ikinci dil olmuştur.

Osmanlıda "Sefain" kelimesinin karşılığı olarak Fransızca "Vapeur" kelimesi "Vapur" anlamında kullanılmıştır. Oysa Fransızcada Vapur - Bateau'dur. "Vapeur" - "Buhar" demektir ve zamanla buharlı gemiler "Vapeur" olarak anılmaya başlamıştır. Yine Fransızca'da "Buharlı vapur - Navire à vapeur" olarak kullanılır. Bu dönemlerde Türkçede vapur sahibi, "Vapurcu" olarak yerleşmiştir.

Fransızca'da gemi sahibi "Armateur" dür. Türk Vapurcular Birliği kullanımda hep "Milli Vapurcular Birliği" deyimi öne çıktığından,

yanılgı yaratmıştır. 1939'da yine Fransızca etkisiyle "Türk Vapurcular Birliği" adı, "Türk Armatörleri Birliği" olarak resmiyet kazanmıştır. Birliğin tescil edilmiş resmî belgedeki "Armatörleri" kelimesi fonetik olarak aykırı geldiğinden, "Türk Armatörler Birliği" olarak yerleşmiştir.

Türk armatörleri 1923 yılından itibaren yeniden teşkilatlanmak amacıyla sürdürdükleri çalışmalarını 1929 yılı Kasım ayından itibaren daha da artırmışlar ve Aralık 1929'da "Milli Vapurcular Birliği" başlığı basında kullanılmaya devam etse de, resmî yazışmalarında "Türk Vapurcular Birliği" adını dikkatle kullanmışlardır. Bu amaçla 5 Aralık 1929 günü Milli Vapur İdareleri Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde yapılan ilk toplantıda, bundan böyle basında da Milli Vapurcular Birliği yerine "Türk Vapurcular Birliği" adının esas alınmasına karar verilmiştir.

Tarih- 1929

Türk Vapurcular Birliği 1929 yılı yönetim kurulu

5 Aralık 1929 Perşembe günü yapılan toplantıda Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Reis (Başkan): Sadıkzâde Ruşen,

Reis Vekili (Başkan Yardımcısı): Sofuzâde Süleyman Sûdi

Yönetim Kurulu Üyeleri: Kırzâde Mustafa, Yelkencizâde Lütfi, Alemdarzâde Hafız , İsmet Barzilay, Kalkavanzâde Rıza.

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sadıkzâde Ruşen basına yaptığı açıklamada, şu bilgileri vermiştir; [31] *"Yönetim Kurulu yakın bir zamanda toplanarak yeni birliğin tüzüğünü tespit etmek üzere çalışma yapacaklardır. Bundan bir ay kadar evvel Milli Vapur İdareleri Deniz Ticaret Müdürlüğü'nde Anadolu hattına ait navlunları tespit için çalışmalar yapmış ve yeni bir birlik teşkiline karar vermiştik. Yakında çalışmalarına başlayacak olan Türk Vapurcular Birliği bilhassa Karadeniz ve Akdeniz hatlarının navlun ücretleri ile, hükümetçe vapurculardan alınacak olan Gümrük Resmi'nin kaldırılması hakkında görüş bildirecektir.*

Ayrıca bundan önce kurulmuş olan Türk Vapurcular Birliği Nizamnamesinde (Tüzüğünde) düzeltmeler yapılacak ve yeni bir tüzük tesis edilecektir.

Diğer taraftan Birlik vapurcular arasındaki anlaşmazlıkları ve rekabetin kaldırılmasına çalışacak, Seyrisefain ile Vapurcular (Armatörler) arasındaki anlaşmazlığın çözümlenmesi için de girişimde bulunacaktır.

Türk Vapurcular üyesi olan armatörler Karadeniz'e 1 liraya yolcu ve tonu iki liraya eşya taşımaktadırlar.
Bundan başka ayni hatlara üç vapur birden kaldırılması anlaşmazlıklara ve rekabete sebebiyet vermektedir. Vapurcular (Türk Vapurcular Birliği) bu sorunlarla da meşgul olacaktır."
Bu tarihte günümüzde "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" olan güçlü bir diğer meslek kuruluşu "Ecnebi Seyrisefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti" adını taşımaktadır ve başkanı Belçika asıllı olup, kış aylarında Moda/Bahariye ve yaz aylarında Fenerbahçe'deki köşklerinde yaşadığı bilinen Laurent Reboul'dür.
Türk Vapurcular Birliği'nin bu meslek kuruluşu ile nasıl bir ilişiki içinde oldukları da araştırmaya değer bir konu olacaktır. Zira bu bilgi alışverişinin 1923 yılına kadar gittiği ve o yıl Dernek Başkanı olan Quintino Fonzi Cruciani ile de görüşme yapıldığı görülmektedir. Bu husus 1923 I.İzmir İktisat Kongresi'ndeki "Ticaret-i Bahriye Meseleleri" kararlarına yansımıştır.
Laurent Reboul 1961 yılına kadar dernek başkanlığı yaptığından, Türk Armatörleri Birliği zamanında da çok yakın mesleki dostlukların devam ettiğine ve bilgi alış verişinde bulunulduğuna dair kısa alıntılar vardır. Özellikle Laurent Reboul Batı dünyasındaki armatörlük ve vapur şirketlerinin "Özel Teşebbüs" firmalardan meydana geldiğini örnekleriyle anlatan ve savunan bir meslek adamı idi.
Türk Vapurcular Birliği yıllar boyunca karşılarında daima Seyrisefain'i bulmuştur ki, çok şaşırtıcı bir gerçektir! Seyriseefain İdaresi yönetim anlayışına göre, Türk Vapurcular Birliği bir engel idi. Yıllarca devam eden çekişmeler hakkında 1929 Temmuz ayında Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey'in basına intikal eden bir beyanatı vardır. Türk Vapurcular Birliği'nda yapılan davet üzerine 30 Temmuz 1929 Pazartesi günü yeniden toplanacaklarını belirten Sadullah Bey; "Seyrisefain ile Milli Vapurcular arasında esasta bir anlaşmazlık yoktur. Yalnız bir görüş farkı vardır ki, bunun da halledileceğini ümit ediyorum. Bu meselenin halli memleket için de faydalı olacaktır." demişse de, uygulamada tamamiyle aykırı bir siyaset gütmüştür.
Türk Vapurcular Birliği derin sıkıntılar yaratan bir anlaşmazlık nedeniyle haklarının korunması adına İstanbul Ticaret Odası'na müracaat etmiştir.Odanın tahkikatına göre limanlarımız arasında sefer yapan 136 vapurun 56'sını Seyrisefain ve 80'ini Türk Vapurcular Birliği üyesi armatörlerin vapurları teşkil etmektedir.

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sadıkzâde Ruşen başkanlığındaki heyet Seyrisefain İdaresi'nin şiddetli rekabeti yüzünden sermayelerini takriben yarısını kaybettiklerini ifade etmişlerdir. Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey ise teşebbüslerinin serbest ticaret kurallarına göre telif edilemeyeceğini ve esasen evvelce Türk Vapurcular Birliği ile aralarında düzenlenmiş olan tarifenin bazı vapurcular tarafından ihlal edilmesi üzerine anlaşmanın bozulduğunu görüşünde olduğunu söylemiştir.

Ticaret Odası ise Seyrisefain İdaresi'ni haksız bulmuştur ve yapılan açıklama şöyledir; "Seyrisefain İdaresi hükümetin himayesi altında muayyen bir tarife ile şimdiki rekabetin önüne geçilmesi ve hatta diğer memleketlerde olduğu üzere millî firmalara prim verilmesini zaruri görmektedir."

Ticaret Odası raportörü Ali Rıza Bey basına yaptığı açıklamada şöyle demiştir; *"Türk Vapurcular birliği üyeleri olan vapurcularımız eski tarifeyi kabul ettikleri halde Seyrisefain itiraz etmektedir! Seyr-i Sefain anlaşmadaki 8 liralık navlunu şimdi 1 liraya indirmiştir! Yolcu nakliyatında Seyrisefain vapurlarının tercihi rant olabilir, fakat bilhassa istedikleri eşya nakliyatındaki kırıcı rekabeti kaldırmaktır.*

Oda olarak incelemelerimizi tamamladıktan sonra bu aykırılığın düzeltilmesi adına Hükümet makamlarına müracaat edecektir. Ancak bu sorun çözümlenmediği takdirde millî vapurculuğumuzun tehlikeye gireceği ve ortada sadece Seyr-i Sefain İdaresi'nin kalacağı görülmektedir."



29 Kânunevvel 1920 — PAZAR — Yıl: 1 Numara: 16

İDAREHANE — İstanbul Ankara Caddesi — Telgraf: İstanbul YARIN — Telefon: İstanbul 1057

FİATI 5 KURUŞ

YARIN

FİATI 5 KURUŞ

ABONE: Dahil için senelik 1400 — Hariç memleketlere 2700 — İlân tarifeye tâbidir

Resimli Ay muharriri Emin Türk Bey firar etti

Bulgar Ticareti Bahriyesi Telgrafla Malûmat İstedi

Hirsi Kaptanı tevkif edildi

Yunan ticareti bahriyesi gemilerindeki tahlisiye tertibatına bakmıyor

Sirkeci sahilhanesinde facianın tahkikatı ehemmiyetli bir safhaya girmiştir. Batan Varna vapuru ile çarpışan Yunan Hirsi vapurunun fiilen sürücüsünün tevkifine karar verilmiştir. Kazayı sebebiyet vermekle mamun olan bu Yunanlı kaptanın ismi Psidis Petrosmuş.

Tahkikat devam ediyor

Adli tahkikat esnasında, ticareti bahriye nezdiliyetinden bir heyetçe hazır bulunmaktadır. Batan Bulgar vapurunun vazife başında bulunan kaptanları garkolduğundan, tahkikat esnasında, vazıyet hakkında Varna vapurunun kaptanından malûmat alınmak ihtimal olmuştur. Nitekim inzimam eden ilânatı kaptan verdiği ifade de hâlâ mevkiyetin Yunan gemisinde olduğunu söylemiştir.

Bilgiçlik sevdası

Diğer taraftan Varna Limanı Riyaseti, ticareti bahriye nezdiliğine bir telgraf çekmiş, kazadan haberdar olduğunu, Varna vapurunun batarak [illegible] bildirmiştir. Yunan vapurcubaşı [illegible]

Gemilerin vaziyeti

Batan Varna vapuru 1947 tonilâtında İngilizlerde inşa edilmiş, 3030 Groston 1216 netistirton kapasitede ve mecmuu (3000) ton yük alabilirdi. Seattle 8-9 mil süratle giderdi. Makinesi Selânik - Pire - İskenderiye - İstanbul ve Varna arasında işlemektedir. Bulgar hükümetinin sevk kararıyle bu vapur satılığa çıkarılmıştı.

Hirisise gelince

Yunan Hirsi vapuru 6300 ton kapasitede 1911 senesinde inşa edilmiş tek sokaklı bir yük gemisidir. 3367 Groston 5753 netistirton kapasitesindedir.

Vapurun kazadan yeni temir aldığından 10 mil süratle gittiği zannolunmuştur. Yunan vapurcubaşı [illegible]

TÜRKİYE İNGİLTERE

Münasebatımız dürüstanedir

İngilizlerle münasebatımız inkişafediyor

Ankara 1 - 25 - (Hususî) Türkiye İngiltere münasebatının daha ziyade inkişafedeceği muhakkak görülmektedir.

İngiliz sefaret heyeti Türk hariciyesiyle temas etmektedir. Beynelmilel siyasi vaziyetlerde bu iki devletlerin takibedecek Türkiyenin İngiltereye karşı ayni vaziyeti muhafaza edeceği tasrih edilmiştir.

Haber aldığıma göre bazı İngiliz teşebbüsleri Türkiyede ticaretle teşebbüslerde bulunmaktadırlar.

Lavrens ve Nesturi vatanı teşebbüsü!

Milli vapurcular birleşti

Heyet istanbula döner dönmez bir program hazırlıyacak

Ankara 29, (Hususî) — Evvelce de haber verdiğim gibi milli vapurcular ittihadı kurulmuştur.

Milli vapurcuları temsil eden bir grup Ankaraya gelmiş ve Hükümetle umum meseleye temaslarda bulunmuşlardır.

Milli vapur şirketleri ittihadı Reisliğine (Sadık zade Busnal) Bey seçilmiştir. Ruşen Bey salâhiyetine ait cevabı vermiştir.

Heyetimiz Ankaradan İstanbula döner dönmez milli vapurcular büyük bir toplantı yapacaklar ve bu kongrada ittihat Programını tedkik edecektir.

Resimli Aydaki makalenin sahibi Emin Türk B. nasıl yakalandı ve isticvabından sonra nasıl savuştu?

Mazının tevkif edileceğini anlayınca birdenbire kapıdan çıkmış ve savuşmuştur

Resimli Ay mes'ul müdürü Behçet Beyle (Savaşım gelişmesi) ve (İçtimada neler görülüm) serlevhalı makalelerin muharriri (Emin Türk) Bey, mevkufiyet kararile tevkif edilmiştir.

Son dakikada haber aldığımıza göre Emin Türk Bey tevkifini müteakip firar etmiştir.

Üçüncü Cezadaki muhakemesi

Foto- 29 Aralık 1929 tarihli Yarın Gazetesi'nin birinci sayfasından verilen "Milli Vapurcular Birleşti" başlıklı haber.

Seyrisefain İdaresi'nin devlet hiayesi altında oluşu ve karılarında rakip bir denizcilik toplumu görmek istememeleri şaşırtıcı, fakat tarihî bir gerçek olarak kalacaktır. Nevar ki, hemen hiçbir himaye kaynağına sahip olmayan Türk armatörleri için en büyük dayanışma kaynağı Türk Vapurcular Birliği olmuştur. Seyrisefain İdaresi'nin durmadan tekrarlanan şikayetleri karşısında daha iyi korunabilmek adına, Aralık 1929'da Yönetim Kurulu için bir seçim daha yapmışlar ve Sadıkzâde Ruşen başkanlığında yola devam etmeye karar vermişlerdir. Bu karar hakkında Sadıkzâde Ruşen birlik üyelerinin gemilerinin ortak bir merkezden işletmeye karar verdiklerini açıklamıştır.

1923-1930 yılları arasında yayınlanan günlük gazeteleri sayfa sayfa taradığımızda basında 1925 yılından itibaren Milli Vapurcular başlığı altında haberler hemen sık aralıklarla yer aldığı ortaya çıkar. Böyle bir tarama ancak bir yıl sonunda tamamlanabilmiştir. Gazeteler o yıllarda genellikle 8 sayfa olarak yayınlanırlardı. Esas alınan Cumhuriyet, Yarın, Vakit, Son Posta gibi gazetelerin 5 yıllık ortalama toplam sayfa sayısı 13,400 sayfa oluşturmaktadır.

Basın, Türk Vapurcular Birliği faaliyetleri konusunda son derece devamlılık arz eden bir bilgi kaynağı olmuştur. Bunun dışındakiler TBMM /BMM Cerideleri'dir.

Gazetelerde "Türk Vapurcular Birliği" adı "Milli Vapur Şirketleri İttihadı (Birliği)" olarak da kullanılmıştır; 29 Aralık 1929 günü Yarın Gazetesi'nde birinci sayfadan verilen "Milli Vapurcular Birleşti" başlıklı ve Ankara'da verilen bir haberde Vapurcuların birleşme kararlarının kesinleştiği duyurulmaktadır. Haberde belirtildiği üzere Milli Vapurcuları temsil eden bir heyet Ankara'ya gelmiş ve Hükümet ile uzun uzadıya temaslarda bulunmuşlardır.

Milli Vapur Şirketleri İttihadı (Birliği) Reisli Sadıkzâde Ruşen Bey basına yaptığı açıklamada şu cevabı vermiştir; *"Maksadımız vapurcularımızın müttehiden (Birlik olarak) işletilmesi ve bir elde idaresidir.Heyetimiz Ankara'dan İstanbul'a döner dönmez Milli Vapurcuları büyük bir toplantı yapacaklar ve kongrede İttihat (Birlik) Programını tespit edeceklerdir."*

Türk Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu Başkanı
Sadıkzâde Ruşen

Sofuzâde Süleyman Sudî Bey'den sonra Türk Vapurcular Birliği başkanı (Reis) olan Sadıkzâde Ruşen Bey devletleştirme yasalarıyla

karşılaşmıştır. Bir devlet denizcilik firması olan Seyrisefain devamlı zarar ettiğinden, karşısında Türk armatörleri ve işletmekte oldukları gemiler bu zararın nedeni olarak hedef alınmıştır. 1929 yılı devletçi bir deniz ticaret politikasının hız kazandığı bir yıldır.



PERŞEMBE

FIATI 5 KURUŞ

YARIN

FIATI 5 KURUŞ

EVKAFIN ALACAĞI ŞEKİL KARARLAŞTIRILMAK ÜZEREDİR

Ali Cenani B.

Noksan şubeler ikmal edilecek

Vali B. rahatsız olduğundan mezuniyet almıştır, sekiz on güne kadar Avrupaya gidecektir

Hey'eti vekilede

Foto- 9 Ocak 1930 tarihli Yarın Gazetesi.

Tarih 5 Ocak 1930 -"Türk Vapurcular Birliği" yakında mesaisine başlıyor

9 Ocak 1930 tarihli "Yarın" Gazetesi'nde yer alan habere göre; Türk Vapurcular Birliği yeni bir nizamname tertip ve kabul etmiştir. Birlik daha sonra vapurcular arasında meydana gelen muhtelif anlaşmazlıkları çözümlenmesi için gayret gösterecektir. Birlik Liman, Sıhhıye, Karantina, Fener vergilerinin tespiti konusunda faaliyet gösterecektir. Birlik ayrıca Türk vapurcularının vapurlarının sigortalanması konusunda bir sigorta şirketi kuracak, ayrıca gemilerin levazım (Kumanyacılık) ihtiyaçlarını temin konusunda bir Levazım Kooperatifi'ni gerçekleştirecektir.

Türk Vapurcular Birliği 12 Ocak 1930 tarihi itibarıyla yeni bir nizamname (Tüzük) hazırlamıştır. Birlik, vapurlarla ilgili her konuda

zorluklara neden olan liman, Karantina, Fenerler ve emsali vergilerde indirim yapılması için de Ankara'da teşebbüste bulunmaya karar vermiştir.

Tarih- 5 Ocak 1930

Cumhuriyet Gazetesi'ndeki haber

Cumhuriyet Gazetesi Türk Vapurcular Birliği Reisi Sadıkzâde Ruşen Bey'in açıklamasını ikinci sayfadan vermiştir. Bu haberde Birliğin idare heyeti başkanı olarak Sadıkzâde Vapur İdareleri sahiplerinden Sadıkâze Ruşen Bey görev üstlenmiştir. İkinci Reis Sofuzâde Sûdi, azalar ise Kırzâde Mustafa, Yelkencizâde Lütfi, Alemdarzâde Hafız Beyler ile Kalkavanzâde Rıza ve Barzilay vapur idarelerinin sahipleri Adnan Benjamen ve İsmet Barzilay seçilmişlerdir.

Yakında aralarında toplanarak Seyrisefain ile anlaşmazlığın esasları ve Birliğin çalışma esasları hakkında yeniden görüşmeler yapacaklardır.

Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sadıkzâde Ruşen Bey basın açıklamasında şöyle demiştir: "Bundan bir ay kadar evvel Milli vapur idareleri Deniz Ticareti Müdürlüğü'nde toplanarak Anadolu hattına ait navlunları tespit için inceleme yapmış ve bir birlik (Komite/komisyon) teşkiline karar vermiştir. Yakında çalışmaya başlayacak olan Milli Vapurcular Birliği (Komitesi/Komisyonu) bilhassa Karadeniz ve Akdeniz hatlarının navlun ücretleri ile, hükümetçe vapurculardan alınacak Gümrük Vergisi'nin kaldırılması hakkında temenniyatta (Önerilerde/Görüş belirtmek) bulunacaktır.Birlik ayrıca Liman İdaresi tarafından alınan Fener ücretleri ile fazla vergilerin düşürülmesi konusu ile de görüş belirtecektir.

Milli vapurculardan çoğunluğu Karadeniz hattına iki liraya yolcu ve tonu iki liraya eşya nakletmektedirler. Hatta bazen parasız yolcu nakledildiği de bir gerçektir. Bundan başka ayni hatlara günde üç posta birden kaldırılması da anlaşmazlığa ve rekabete sebebiyet vermektedir. Türk Vapurcular Birliği bu sorunlar ile de ilgilenecektir.

Tarih - 29 Ocak 1930

Vapurcular arasındaki rekabet ve Velizâde Mustafa Faik

28 Ocak 1930 tarihinde Şerifzâde Süreyya Bey Başkanlığında yapılan İstanbul Ticaret Odası yıllık genel kurul toplantısında Sanayi Kalkınma ve Vergi Uygulama Komitesi'ne Mehmet Ali, Tevfik

Nizamettin, Şinasi, Kâzım, Aynîzâde Hasan Tahsin ve Kâzım Ziya Beyler seçilirken, bir zamandan beri ticaret bahriyemizi rahatsız eden vapurcular arasındaki haksız rekabet olayları gibi olayları inceleme komisyonuna; Velizâde Mustafa Faik, Sadıkzâde Şevket, Yelkencizâde Lütfü, Seyr-i Sefain İşletme Müdürü Burhanettin, Ticareti Bahriye Müdürü Zeki Bey seçilmişlerdir. Bu komisyon yaptığı çalışmalarla birbirine karşı haksız rekabet yapan armatörleri bir araya getirmiş ve yaklaşık altı ay gibi bir süre sonunda anlaşmazlık sona ermiştir.

Tarih- 16 Mart 1930

Türk Vapurcular Birliği, vapur idarelerinin yabancı sigortalarından kurtarılması için Milli Vapurcular Sigortası kurmak istiyorlar.

Türk Vapurcular Birliği, daha 1930 yılında Türk deniz ticaretinin her anlamda yasal eksikliklerini resmiyete kazandırmak için günümüzdeki Deniz Ticaret Odası gibi çok yoğun çalışmalar yapmakla kalmamış, sosyal anlamda gemi adamları için bir yardım sandığı tesisi yanında, karada bir lokanta kurmak üzere de harekete geçmiştir. Lokanta deyimi günümüzde "Denizciler Klübü" gibi de adlandırılabilir.

Gazetelerin 1930 yılı Mart ayı sayfalarında dünyadaki ekonomik buhrana ait haberler görülür. Küresel ekonomik kriz, Türkie'de de etkisini göstermiştir. Buhran Türk milli vapurculuğunu haliyle olumsuz etkilemiştir.

1930 yılı başlarında Karadeniz ve Akdeniz hatlarında yük azlığı gibi bir durum meydana gelmiştir. Türk Vapurcular Birliği (Gazetelerde Vapurcular olarak belirtilmekte) sahibi oldukları 18-20 vapurun muhtelif hatlarda yaptıkları seferlerden zararla avdet ettiklerini, hatlardan bir kısmını geçici olarak iptal etmek zorunda kaldıklarını açıklamışlardır.

Türk Vapurcular Birliği Umumi Kâtibi Şevket Bey bu hususta basına şu açıklamayı yapmıştır;

-Bilhassa Karadeniz hattında görülen bu buhran bir buçuk aydan beri devam etmektedir. Posta yapan vapurlardan ekserisi işsizlikten şikayet etmektedir. Bu yolcu ve yük nakliyatının azalmasınan ileri gelmektedir.

Bu hususta Seyrisefain Umum Müdür Muavini Halil Bey şöyle demiştir:

"Hatlarda olduğu görülen buhran umumi iktisadi buhranın bir neticesidir. Bu yalnız bize mahsus bir buhran değildir. İngiliz vapurları da Cardiff'te bağlıyor ve işsizlikten şikayet ediyorlar. Diğer

taraftan Dörtyol portakallarının nakledilemediği ve mahallinde çürüdüğü iddia ediliyor ki bu da doğru değildir, alıcı olmadığından nakledilemiyor. Bununla birlikte buhranın giderek hafifleyeceği tahmin edilmektedir."

Türk Vapurcular Birliği

Birlik yönetimince gemi mürettebat ve müstahdemine (Gemi adamları) yardım için bir sandık teşkili ve bir lokanta yapılmasını da düşünülmektedir.

Türk Vapurcular Birliği heyeti Ankara'da

İktisat Vekaleti'nin Milli Vapurcular ile Seyrisefain arasında her iki tarafı da rahatsız (Zarara maruz bırakan) eden rekabeti incelemeye karar vermesi şükranla karşılanmış ve bu konuda Türk Vapurcular Birliği (Bu konuda gazetede Türk Vapurcular Birliği olarak doğru başlık kullanılmıştır) Müdürü Şevket Bey Ankara'ya gitmiştir.

Milli vapur idareleri arasında teşkil edilen yeni Türk Vapurcular Birliği dahili Nizamnamesi (Birlik Tüzüğü yeniden düzenleniyor) tamamlanarak çalışmaya başlanılmıştır. Kırzâde Hanı'nda (Kırzâde Rıza Vapurculuk şirketinin yazıhanesinin bulunduğu han; Galata, 6.cı Vakıf Hanı / Arabyan Han) bir birlik merkezi meydana getirilmiş ve teşkilâtını da tamamlamıştır.

Türk Vapurcular Birliği, vapur idarelerinin yabancı sigortalarından kurtarılması için Milli Vapurcular Sigortası tesisi hakkında çalışmalar yapmaktadır.

Türk Vapurcular Birliği deniz ticaret eğitimine de önem vermişlerdir ve zamana uygun deniz ticaret mektepleri kurulmasını savunmuşlardır. Bu doğrultuda her alanda olduğu gibi bu alanda da Batıile aramızdaki mesafeyi en hızlı bir şekilde kapatmak adına, Avrupa veAmerika'daki okullara benzer denizcilik okullarının açılmasına öncelik verilmeliydi. Sektörün bu ihtiyacını karşılamak adına, 19 Eylül 1928 tarihinde "Ticareti Bahriye Mektebi Alisi Esası Talimnamesi" yayınlanarak, İktisat Vekaletine bağlı olarak, deniz ticareti için kaptan ve makinist yetiştirmek için bir meslek okulu kuruldu. 1934 yılında okulun ismi "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi" olarak değiştirilecektir. (Kaynak- Fevzi Çakmak)[32]

Tarih - 21 Nisan 1930

Türk Vapurcular Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nda Yelkencizâde Lütfi Bey Başkan oluyor.

Türk Vapurcular Birliği 21 Nisan 1930 Pazartesi günü Sirkeci'deki Mühürdarzâde Han'da yaptıkları olağanüstü genel kurul toplantısında faaliyet raporu okunmuş ve aynen kabul edilmiş ve

bu toplantıda Yelkencizâde Lûtfü Bey Başkan seçilmiştir. Vakit Gazetesi Türk Vapurcular Birliği'nin 21 Nisan 1930 günü genel kurul toplantısı yaptığını ve bu toplantıda yönetim kurulu seçimiyle Yelkencizâde Lûtfü Bey Başkan seçildiği haberini birinci sayfadan vermiştir. Bu haberde şöyle denilmektedir; "Toplantıda Milli Vapurcuların maruz kaldıkları güçlükleri berteraf etmek amacıyla teşkili ileri sürülen şirket meseleleri görüşülmüştür. Müteakiben görev süresi sona eren idare heyeti yerine yeni yönetim kurulu seçimi yapılmış ve yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Reis (Başkan): Yelkencizâde Lûtfü Bey,
Reis Vekili (İkinci başkan): Tavilzâde Hakkı Bey,
Üyeler: Hafız Hüseyin, Adnan Barzilay, Kalkavanzâde Rıza, Sadıkzâde Fehmi, Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey.

Tarih - 1930

Gümrük İdaresi Türk Vapurcular Birliği üyesi armatörlerden vergi talep ediyor.

Türk Vapurcular Birliği devletçe yalnız bırakılmaktan rahatsız olduklarını belirtmişlerdir. Bu süreçte Gümrük İdaresi 1340 yılı (1924) öncesi Türk bayrağına tescil edilmiş olan gemilerden de vergi talep etmesi üzerine, bu talep Türk Vapurcular birliği tarafından şiddetle itiraza maruz kalmıştır.
Gümrük İdaresi yetkilileri ile bir toplantı düzenleyen Türk Vapurcular Birliği bu toplantıya Alemdarzâde Mehmet, Yelkencizâde Lütfi, Mütercimzâde İsmail Hakkı, Hafız Hüseyin, Kalkavanzâde Rıza, Sofuzâde Süleyman Sûdi,Tavilzâde Hafız, Sadıkzâde Fehmi, Adnan Barzilay olmak üzere katılmşlardır. Türk bayraklı vapurlar 1340 senesi öncesi yayınlanmış bir kanun gereğince vergiden muaf bulunuyorlardı. Bu kanun Türk ticaret filosunu güçlendirmeyi amaçlamaktaydı. Toplantıda yapılan tüm anlatımlara rağmen Gümrük İdaresi 1340 (1924) yılı öncesinde Türk bayrağına kaydedilmiş tüm vapurlardan talep edilen vergi ödenmediği takdirde "Tahsili Emval Kanunu" hükümlerini uygulamaya başlayacağını bildirmiştir.
Günün gazetelerinde birinci sayfalardan verilen haberler ve yorumlar Türk Vapurcular Birliği'nin mücadelesini destekler tarzdadır ve denilmektedir ki; İstanbul İthalat Gümrüğü Türk Vapurcular Birliği üyeleri 1340 senesinden evvel satın aldıkları vapurlarından Gümrük Vergisi istenmesi karşısında çok müşkül bir duruma düşmüşlerdir. Türk Vapurcular Birliği bu talebi tamamen haksız buldukları cihetle, bu talebin Milli vapurculuğumuzun bir

anlamda imhası olacağını açıklamışlardır. Vapurculardan istenilen para, buhran dolayısıyle vapurların büyük bir kısmının bağlı olduğu ve vapurcuların devamlı olarak ziyan ettikleri bu günlerde mühim paralar vermek demektir. Basında yazıldığı üzere; "Yalnız, dört vapurcudan on vapur için 40 bin küsur lira istenmektedir. Esasen Gümrük İdaresi'nin istediği para da haksızdır. Çünkü istenilen vergi mevcut bazı kanunlarla çelişki oluşturmaktadır.

Cumhuriyet Hükümeti Umumi Harpten toplamı 69,000 tonluk kötü ve küçük tonajlı vapurlarla çıkmış olan Türk Ticaret filosunu canlandırmak istemiş ve bu maksatla 1340 / 1924 tarihinde bir kanun neşrederek Türk müteşebbisleri ve Türk şirketleri tarafından iştirak olunan ve milli bayrak altına alınan buharlı ticaret gemilerini 1345 mâli senesine kadar gümrük resminden affetmiş, 1930'da neşrettiği diğer bir kanunla da gümrük resminden muafiyet tarihini 1935 senesine kadar uzatmıştır. Şimdi İstanbul Gümrük İdaresi Milli vapurculardan 1340 tarihinden evvel alınmış olan 23 vapurun gümrük vergisini istemektedir. Halbuki vapurcuların tamamen haklı olan iddialarına nazaran, bu vapurlardan gümrük resmi istenmesi kanunî değildir. Zira;

1 - Bu gemiler, iki tanesi müstesna, bugünkü sahiplerinin eline geçmeden evvel İstanbul Limanı'na ithal edilmiş ve İstanbul'u bağlama limanı ittihaz etmiş gemilerdir. Vapurcularımız, Mütareke senelerinde, esasen Türkiye limanlarına ithal edilmiş olan bu gemileri mubayaa etmişler, yoksa ecnebi memleketlerinden alıp getirmiş değillerdir. Eğer gümrük vergisi vermek lazım gelirse bizim vapurcularımız değil, daha evvel vapurları İstanbul limanına getirenlerin gümrük vergisi vermeleri lâzım gelir.

2 – Gümrük İdaresi bu gemileri İstanbul limanına ithal eden sahiplerinden istemediği vergiyi şimdiki sahiplerinden istiyor, hem de o zaman geçerli olan ucuz gümrük tarifesinden değil de, şimdiki yüksek tarife üzerinden istiyor. Sebebi basittir; Fazla gümrük vergisi almak! 1340 /1924'de geçerli tarifede gemilerden ton başına 75 kuruş, 1929 tarifesi ise 400 kuruş alınmayı gerekli kılmaktadır. Halbuki Maliye Vekaleti Hukuk Müşavirliği bu 1929 tarifesini de az görmüş, daha yüksek olan yeni tarifenin tatbikini istemiştir. Burada Gümrük İdaresi ve Maliye Vekaleti büyük bir çelişkiye düşüyorlar. Eger 1929 tarifesini tatbik ederlerse, bu gemileri 1924'den sonra alınmış sayıyorlar demektir ki, o zaman gemilerin gümrük vergisinden muafiyeti hakındaki kanun, vergi alınmasına engeldir. Gemilerden gümrük vergisi alabilmek için bunların 1340'tan evvel

satın alındıklarını kabul edince de, eski 75 kuruşluk tarifeyi tatbik etmek mecburiyeti vardır; yoksa 4 liralık 1929 ve daha fazla olan en yeni tarifeyi değil. Yapılan açıklama gösteriyor ki, Gümrük İdaresi, devletin sırf deniz ticaret filosunu himaye maksadi ile yapılmış bir kanuna aykırı olarak vapurcuları şu sıkıntılı zamanlarında mühim paralar vermeye zorlamaktadır. Bu hareket ise himaye fikrinin ruhuna uygun olmadığı gibi, toplum da bu hareketi uygun bulmamıştır. Vapurcularımız, bugün 8-10 sene evvel aldıkları vapurların gümrük vergilerini değil, bugünkü vergilerini ödemekten aciz bir mevkide bulunuyorlar. Böyle bir zamanda sadece dört vapurcumuzdan 40 bin küsur lira istemek, hem de başkalarının İstanbul'a ithal ettiği gemiler için bugünkü sahiplerini yükümlü görmek etmek, katmerli bir haksızlıktır. Bu haksızlığa hükümetin müsaade etmeyeceğine inanıyoruz."



Bazı Vapurlara Haciz Mi Konacak

Gümrük (50) Bin Lira Resim İstiyor...

Mesele, Devlet Şurasına Mı Gidecek?

Millî Şirketlere Ait Vapurlar

Haber aldığımıza göre Gümrük idaresile Milli vapurcular arasında mühim bir ihtilâf çıkmıştır.

Gümrük idaresi, millî vapurcuların resimden muafiyeti hakkında evvelce çıkartılan bir kanuna istinaden vapurcular tarafından (340) senesinden evvel satın alınan vapurlardan esasen resim almak istiyordu.

[Devamı 3 üncü sayfada]

Foto- Hususi teşebbüs vapurlarına Gümrük İdaresi tarafından haciz konacağı haberlerinin yayınlandığı 19 Ağustos 1930 tarihli Son Posta Gazetesi.

Türk Vapurcular Birliği durumun daha da vahim hâl alması üzerine Gümrük İdaresi ile yeniden görüşmeye başladıkları gibi, Ankara'ya bir heyet göndermeye karar vermişlerdir. Yelkencizâde Lütfi Bey

tarafından yapılan açıklamaya göre, Gümrük İdaresi haklı itirazlarını kabul etmedği takdirde Devlet Şurası'na müracaat edeceklerini belirtmiştir. Lütfi Yelkenci imzasıyla yapılan açıklamada şöyle denilmektedir; *"Vergi almak teşebbüsüne karşın, hedef seçilen vapurlar bu kanunun neşrinden önce Türk vapurculuğunun teşviki düşünülerek hazırlanmıştı. Bu kanunun birinci maddesi de 'Türk Vapurcuları tarafından iştira (Satın alınan) edilen vapurların gümrük rüsumundan muaftır' hükmü ile bu hususu teyid etmektedir. Ancak, bu kanun neşir tarihinden itibaren geçerli olduğu için Gümrük İdaresi bu hükme dayalı olarak vergi talep etmektedir. Oysa Millî vapurcularımızın ekserisi bu kanunun neşrinden evvel satın aldıkları vapurları için vergi talep edilmesi karşısında müşkül duruma düşmüşlerdir. İstenilen resmin yekûnu 50 - 60 bin lira kadar tutmaktadır. Bu çok zor bir meblağdır ki, millî vapurculuğumuzu müşkül durumda bırakır."*

Yugoslav Deniz Ticaret Okulu Eğitim Gemisi İstanbul'da

Yugoslavya Deniz Ticaret Okulu'nun Vila Valelula isimli yelkenli Eğitim gemisi her sene tekrarlanan eğitim gezileri uyarınca 2 Eylül 1930 günü İstanbul limanına gelmiştir. Geminin Yugoslav ticaret bahriyesine eğitimli zabit yetişmesinde çok önemli bir imkan sağladığını belirten Lütfi Yelkenci, "Bizim de kaptan ve makinistlerimizi yetiştiren Ticareti Bahriye Mektebi'miz için böyle yelkenli ve buharlı bir tatbiki talim gemimizin olmasını temenni ederiz. İnanıyoruz ki bizim deniz ticaret mektebimizin zabit namzetleri gün gelecek bir okul gemisiyle tatbiki eğitim imkanı bulacaklardır. " demiştir. Gemi Dalmaçya sahillerindeki Dubrovacka Nautika / Pomorska Skola u Dubrovniku - Dubrovnik Deniz Ticaret Okulu'na aittir.[14]Gemide Kaptan Nikola Gerecghtshammer, Dubrovacka Nautika Müdürü M.Lovricevie ve dört öğretmen zabit ile son sınıftan 25 güverte ve makine deniz ticaret öğrencisi ve Yugoslav Ticaret Bakanlığı'ndan M. Monteilo Bagdoch bulunmaktadır. Gezi programı uyarınca Corfu, Pire, Patras, uğraklarını yaparak İstanbul'a gelmiştir ve üç gün sonra Yugoslavya'ya avdet seyrine başlayacaktır.

İstanbul limanını ziyaret etmiş olan 1897 inşa Arjantin Okul Gemisi Presidente Sarmiento Yunanistan'a gitmek üzere limandan ayrılmıştır.

Seyrisefain'in İstanbul İskenderiye Seferlerine karşılık Diastoloeides Gianni Vapur Şirketi de seferlere başlıyor.
İstanbul'lu bir Rum olan Diastoloeides Gianni, Türk ortaklarıyla İstanbul'da bir armatörlük şirketi kurmak üzere müracaat etmiştir. Şirketin sermayesi 30 Milyon Drahmi olacaktır. Sahibi olduğu iki yolcu yük gemisi ile Pire, İstanbul ve İskenderiye limanları arasında tarifeli seferler yapcaklarını ilan etmişlerdir. Yapılan müracaat kabotaj limanları dışında olduğundan olumlu karşılanmıştır.


Vapurcular kongresi

Vergiler mes'elesinin halli için Ankara'ya bir heyet gönderilecek

Foto- 5 Mayıs 1931 günü yapılan Türk Vapurcular Birliği Genel Kurul Toplantısı'na katılan armatörler.Kaynak: 6 Mayıs 1931 Cumhuriyet Gazetesi Arşivi.

Tarih -5 Mayıs 1931

Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılıyor.

Türk Vapurcular Birliği 5 Mayıs 1931 Salı günü Saat 14.00'de Karaköy Rıhtım Caddesi'ndeki Kefelizâde Hüseyin Hanı 14 No'da senelik genel kurul toplantısı yapmışlar ve bu toplantıya Ticaret Odası Deniz Ticareti Raportörü Ali Rıza Bey de iştirak etmiştir. Mütercimzâde Hakkı Bey'in başkanlığında açılan kongrede geçici başkanlığa Yelkencizâde Lütfü seçilmiştir.
Toplantıda evvela eski idare heyetinin raporu okunmuş ve çok hararetli münakaşalar cereyan etmiştir. Raporda vapurcuların

ihtiyaçlarını temin etmek ve Türk vapurculuğunu şimdiki müşkül ve sıkıntılı vaziyetten kurtarmak için yapılan teşebbüslerin mühim bir kısmının henüz neticelenmemesi etrafında hararetli konuşmalar yapılmıştır. Sorunlarla ilgili olarak Türk Vapurcular Birliği adına Yelkencizâde Lütfü, Mütercimzâde Hakkı, Kalkavanzâde Rıza, Birlik Müdürü Muzaffer ve Adnan Barzilay vekili Remiz Bey, Mütercimzâde İsmail Hakkı 28 Şubat 1932 akşamı trenle Ankara'ya gitmişlerdir.

Mütercimzâde İsmail Hakkı Haydarpaşa Tren Garı'nda yaptığı açıklamada; "Memleket deniz nakliyeciği hakkında merkez hükümetle temas için bu akşam Ankara'ya gidiyoruz. Türk ticaret bahriyesinin kısa zamanda yüz bin hamule tonluk bir filoyu da aşan gemiler satın alınmasında Lozan'daki başarısıyla bu imkanları yaratan Hükümet Reisimize mesleğimizin gelişmesini içeren fikirlerimizi arz edeceğiz. Memleket menfaatlerini içeren her teşebbüse yarıdımı ve alakasını eksik etmeyen hükümetimiz, ticaret bahriyemizin daha fazla gelişmesi için sağlam gerekçelere dayalı rica ve istirhamlarımızı olumlu bulacaktır. Hepimiz buna inanıyoruz." demiştir. Türk Vapurcular Birliği temsilcileri bu arada istenen gümrük resmi hakkında mahkemeden aldıkları uygulamanın yürütmenin geri bırakılması konusundaki karar Gümrük Müdürlüğü'ne tebliğ edilmesinden doğan memnuniyetlerini ifade etmiştir. Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey, Genel kurul toplantısında yaptıkları Ankara ziyareti hakkında yeniden bilgi vermiş, bu meyanda bilhassa Seyrisefain'le Türk Vapurcular Birliği üyesi vapurcular arasındaki ihtilaflara ve rekabete temas edilerek bu hususta vaki olan müteaddit temasların neticesiz kaldığı ileri sürülmüş ve Birlik namına hükümete müracaat olunması teklif olunmuştur. Hazırlanan raporda Birliğin teşebbüsü ile Türk vapurculuğuna yeni iltihak eden gemilerden gümrük resmi ve oktruva Resmi'ni (Vergisi) [34] kaldırılması kaldırılması talep olunmuştur. Vapurcular, Seyrisefain'in, seferlerin taksimi hususundaki tekliflerini yetersiz bulmuşlardır.

l - Sigorta ücretleri ağır olluğu için gemiler sigorta edilememiş ve vapurcular önemli derecede zararlara uğramışlardır. Sigorta ücretlerinin sür'atle tenzili lazımdır.

2 - Vapurculardan alınmakta olan köprü müruriyesi / vergisi'nin kaldırılmasını taleğ etmişlerdir.

3 - Sirkeci Rıhtımı önünde batık olan vapur leşleri (Batıklar) gemilerin demirlemesine ve yanaşmalarına engel olmakta ve tehlike yaratmakta olduğundan bu leşler çıkartılmalıdır.
4 - Fener ve Tahlisiye Vergisi indirilmeli ve Pratika kolaylaştırılmalıdır.
6 - Eski vapurlara ait gümrük vergileri kaldırılmalıdır.
7- Seyrisefain'le özel sektör armatörlük firmaları arasındaki rekabete son verilmelidir.
Üyelerden Ahmet Bey bilhassa Fener Resmi'nin ağırlığından şikayet ederek Liman İdaresı teşkil edildiği zamanda 10 vapur mevcut olduğunu, halbuki şimdi çok artmış bulunduğunu ileri sürerek ayni miktarda resmin alınması doğru olmadığını söylemiştir.
Genel Kurul Toplantısı'nda Gümrüklerin çıkardıkları zorluklar çok itirazlara neden olmuş, deniz ortasında bir kısmı bozulan bir geminin tamiratı için Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'nden müsaade alınması gibi vaziyetlerin düzeltilmesi temenni edilmiştir.
Sigorta ücretlerinin ağırlığı dolayısile gemilerin sigorta edilememesinden dolayı son bir sene zarfında yedi vapurun mahvolduğu tesbit edilmiştir. Bütün bu meselelerin hükümet nezdinde takip ve intaç olunması için Ankara'ya bir heyet gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Bu heyetin intihabı ve icab eden direktiflerin verilmesini yeni idare heyetine havale olunmuştur.
Mütercimzâde Hakkı Bey *"Arkadaşlar hükümetten istediğimiz üç mühim iş vardır; Vapurlarımızdan talep olunan gümrük, tahlisiye rüsumu gibi vergilerin halledilmesidir. İdare heyeti bu işi halledecekti. Fakat yeni seçimler dolayısıyla geri kaldı. Şimdi bu işi İdare Heyeti'ne bırakalım. Ankara'ya bir heyet seçip göndersin ve bu işi halledelim"* demiştir. Hakkı Bey'in bu teklifi kabul edilmiş ve azadan Ahmet Bey vapurcuların gümrük idarelerinden, sıhhıye işlerinden çektikleri müşkülat hakkında da hükümet nezdinde teşebbüste bulunulmasını talep etmiş ve bu talep de kabul edilmiştir. Azadan bir zât Karadeniz'de limanlar olmayışından dolayı bu sene Türk vapurcularının yedi vapur kaybettiklerini, böyle gidecek olursa her sene bir iki kurban verileceğini ileri sürerek tahlisiye işleri hakkında Ankara'da teşebbüste bulunulmasını talep etmiştir. Bu talep de oybirliğiyle kabul edilmiştir. Yapılan görüşmelerden elde edilen sonuçlara göre Ankara'ya bir heyet gönderilmesine karar verilmiştir.

Müteakiben yeni idare heyeti seçimi yapılmış ve Yelkencizade Lütfü Türk Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu Başkanı, Mütercimzade İsmail Hakkı Başkan Yardımcısı olmuştur. Üyeliklere de Kalkavanzâde Rıza, Tavilzâde Hafız, Sadıkzâde Fehmi Beyler ve Şilepçilerden İsmet Barzilay intihap edilmişlerdir.

Birliğin bilanço ve hesabı tetkik olunmuş ve (4.30) liradan ibaret olan harcama kabul olunmuştur Kongreyi müteakıp yeni idare heyeti toplanmış ve Ankara'da takip edilecek işleri görüşmüştür.

Ankara'ya Yelkencizâde Lutfi, Mütercimzâde İsmail Hakkı, Sadıkzâde Fehmi ve Birlik Müdürü Muzaffer Bey'den oluşan bir heyet gidecektir.

Yelkencizâde Lütfi Bey yaptığı açıklamada şöyle demiştir; *"Deniz ticaretimizde zararlı rekabeti men etmek için bir çok şeyler yapıldı. Oda bir kanun projesi tanzim ederek hükümete arz etti. Fakat bütün bu teşebbüslerden henüz hiçbir netice çıkmadı. Onun için biz bu meseleyi ayrı ayrı kısımlar halinde tedrici surette müzakere ederek hususi surette halletmeğe çalışıyoruz. Karadeniz ve Mersin hatları için Seyr-i Sefain ile müzakere yapmaktayız. Vapurcular gemilerinin büyüklüğüne göre hisse alacaktır. Bu tarzda hareketle kanuna lüzum kalmaksızın bu rekabet meselesi aramızda intaç edilebilecektir. Hem aramızda, hem de Seyrisefain ile bu rekabet işlerini halledeceğimizi umud ediyoruz."*

Görülecektir ki, Türk armatörlük şirketleri veya tek gemisi olan armatörün karşısına çıkartılan hep devlete ait Seyr-i Sefain ve Seyr-i Sefain'in durmadan zarar etmesinin sorumlusu olarak Millî vapurcular hedef seçilmektedir. Sonunda Seyrisefain'in zarar etmemesi için çözüm özel sektöre ait tüm vapurculuk şirketlerinin ve gemilerinin yolcu seferleri yapmasını yasaklamak ve gemilerini devlet adına elkoyarak satın almak olarak gibi çok vahim bir olay meydana gelecektir.

Tarih - 19 Haziran 1931 ve sonrası

Türk Vapurcular Birliği tarafından 19 Haziran 1931 tarihinde yapılan açıklamada, bu anlaşmanın kısa süreli olduğu ve bu kez Seyrisefain ile Türk Vapurcular Birliği üyeleri arasında Karadeniz'de başka bir rekabeti arttığı açıklanmıştır. Velizâde Mustafa Faik, İngiliz Hüseyin Rüstem, Alemdarzâde Mehmet kumpanyaları gemilerini Karadeniz hattına vermişlerdir. Sözleşmede yeralan vapurcuların vapurlarıyla karşı blok kumpanyaların vapurları ayni gün hareket etmekte ve bu yüzden navlunlarda ciddi düşüşler meydana gelmektedir. İstanbul

Ticaret Odası bu duruma müdahele etmek ihtiyacını hissetmiş ve Seyrisefain ile vapurculardan uyguladıkları navlunları sormuştur.
Seyrisefain İdaresi'ne ait Haliç'teki tersaneden 130 işçinin işine son verilmiş ve artık tersanenin Saat 14.00'e kadar çalışacağı açıklanmıştır. Ocak 1931 tarihli gazetelerde yeralan "Velizâde Vapurları" ilanında "İktisat" vapurunun "Karadeniz Postası" olarak 18 Ocak Pazartesi günü Sirkeci'den hareketle Zonguldak, İnebolu, Gerze, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Görele, Vakfıkebir, Trabzon, Rize, Erhavi iskelelerine uğrayacağı ve avdet edeceği duyurulmaktadır. Yük ve Yolcu için müracaat firma adresi; Sirkeci Paket Postahanesi karşısında Yeni Han'da 35 No.lu acentadır ve Tel: İst.21062'dir. Sadıkzâde Biraderler'e ait "Dumlupınar" vapuru 21 Haziran'da, Alemdarzâde Mehmet Vapur İdaresi'ne ait "Bülent" vapuru 22 Haziran'da, Yelkencizâde "Avtan" vapuru 23 Haziran'da, Sirkeci'den hareketler Karadeniz seferi yapacaklardır.



SEKİZİNCİ SENE — No. 2659

PERŞEMBE 1 TEŞRİNİEVVEL 1931

Sahip ve Başmuharriri YUNUS NADİ

İDAREHANESİ: Büyükmuhtarlık karşısında dairi mahsus

Telgraf: İstanbul Cumhuriyet

Posta kutusu: No 246

Telefon: Başmuharrir : 22366, Tahrir müdürü : 22336, İdare müdürü 22365, Matbaa 20472

Cumhuriyet

ABONE ŞERAİTİ

MÜDDET:	TÜRKİYE İÇİN	HARİÇ İÇİN
Senelİği	1400 Kr.	2700 Kr.
6 Aylığı	750 Kr.	1450 Kr.
3 Aylığı	400 Kr.	800 Kr.

Nüshası her yerde 5 Kuruştur

İsmet Pş. Atina ve Peşte'ye gitmek üzere dün akşam Ankara'dan hareket etti, Başvekili bizzat Gazi Hz. istasyona kadar gelmek suretile teşyi ettiler

İsmet Pş. nın Seyahati

Başvekilimiz bugün Ankara'dan gelerek burada bulunan Hariciye Vekilimizle birlikte dost memleketlere icrası mukarrer seyahate çıkıyor. Seyahatte Atina'nın ziyaretinden başlanarak İtalya'dan geçilecek ve Budapeşte'ye kadar gidilecektir. Atina ve Peşte'nin ziyareti geçen sene Yunanistan ve Macaristan Başvekillerinin Ankara'ya vaki ve ehemmiyeti hâlâ hatırlarda mahfuz ziyaretlerinin aynı samimi dostluk hislerinin devamı mahiyetinde vaki olmuyor, ve Başvekilimizle Hariciye Vekilimizin İtalyan topraklarından geçerken dostumuz İtalyan hükümeti ricali tarafından selâmlanacakları da malûmumuz bulunuyor.

Hatta husust ve mevsuk surette bildiğimize göre İtalyan hükümeti Başvekilimizi bu seyahatten bilistifade Roma'ya davet dahi eylemiştir. Bir taraftan Başvekilimizin bu seyahate tahsis ettiği müddetin biraz daha mahdut olması, diğer taraftan giriftin bir şekilde Roma'ya dahi yapılabilecek bir seyahatin böyle fırsattan istifade suretile değil, belki doğrudan doğruya ve müstakillen o hedefe tevcihi suretile icrası fikrinin hâkim bulunuşu hasebile Roma'ya vaki davetin kabulüne imkân bulunamıyarak iktisar edilmiştir. Bu defa maksadı suretile ziyaret olunmamasına rağmen Başvekilimizin İtalyan topraklarından geçmesi dolayısile iki dost devlet adamları arasında samimi bir temâsi vukuu gibidir. Bu şöhretle Başvekilimizin seyahati bir fasıraya [illegible] ait olan bu hareket eden trenle İstanbul'a gitmiştir.

Başvekil için katarın arkasına hususi bir vagon bağlanmıştı.

İsmet Pş. Hz. müfarekatleri esnasında merasim yapılmamasını arzu buyurdukları halde istasyon çok kalabalıktı.

Başvekilimiz Gazi Hz. ile her saat altı buçuğa beş kala istasyona geldiler. Bu sırada istasyonda Büyük Erkânı Harbiyei Umumiye ile Müstr. Fevzi Pş. Hz., vekiller, meb'uslar, sefirler bir çok erkânı mülkiye ve askeriye hazır bulunuyorlardı.

Başvekil, Fevzi Pş. Hz. ve Dahiliye Vekili ile bir müddet görüştükten sonra trene binmişlerdir.

(Mabadi 2 inci sahifede)

Başvekil ve Hariciye Vekili bu akşam "Ege„ ile Pire'ye hareket ediyorlar

İsmet Pş. ve Tevfik Rüştü Beye refikaları Hanımefendiler ile matbuat erkânı ve maiyetleri refakat edecektir

İsmet Paşa Hz. nin hareketlerinden evvel beyanatları

Türk - Yunan dostluğunun bânileri olan İsmet Pş. ile M. Venizelos'un bu dostluğun karıldığı Ankara'da alınmış bir resimleri

Ankara 30 (Telefonla) — Başvekilimiz İsmet Pş. Hz. bugün saat on altıda Ankara'dan hareket eden trenle İstanbul'a gitmişlerdir.

İsmet Pş. Hz. müfarekatleri esnasında merasim yapılmamasını arzu buyurdukları halde istasyon çok kalabalıktı.

Başvekilimiz Gazi Hz. ile her saat altı buçuğa beş kala istasyona geldiler. Bu sırada istasyonda Büyük Erkânı Harbiyei Umumiye ile Müstr. Fevzi Pş. Hz., vekiller, meb'uslar, sefirler bir çok erkânı mülkiye ve askeriye hazır bulunuyorlardı.

Başvekil, Fevzi Pş. Hz. ve Dahiliye Vekili ile bir müddet görüştükten sonra trene binmişlerdir.

(Mabadi 2 inci sahifede)

"Istanbul'a acıyorum!„

Dün şehrimize gelen Prof. Yansen yeni binalardan şikâyetçidir

Prof. Yansen bugün Ankara'ya gidiyor

Vaki davet üzerine Ankara'ya gitmek üzere şehrimize gelen profesör Yansen

Ankara'nın imar planını yapan ve İstanbul şehri planının tanzimi için de fikir ve mütaleası alınacağı yazılan Almanya'nın meşhur şehir mühendislerinden profesör «Yansen» dün refikasile birlikte şehrimize gelmiştir.

M. Yansen muvasalatını müteakip Belediye Reisi Muhittin Beyi ziyaret için Vilâyete gelmiş, kendisini bulamadığından Vali muavini Fazlı Beyi görmüştür.

Profesör bugün Ankara'ya gidecektir. M. Yansen dün kendisile görüşen bir muharririmize yeni yapılan apartımanlardan şikâyet ederek şunları söylemiştir:

— İstanbul ve Ankara'daki inşaat pek fena bir şekilde ve plânsız olarak yapılıyor. Bu inşaatı her halde tahdit etmek lâzımdır. Çok yazık oluyor. Ufak bir evin yanında muazzam apartımanlar inşa edildiğini gördüm. Beyoğlu bataklıktan kurtarılmış, bu sahalere nadir tesadüf edilir. Burada ev inşa ettirenler şehrin güzelliğini, içinde oturacakların ahvali sıhhiyesini kat'iyyen nazarı dikkate almamışlar. Sanki insan değil de fare oturacak.

(Mabadi 3 üncü sahifede)

Millî vapurculuğun, iki senelik ömrü kaldı! .

Tavilzadelerle Hantalzadeler kabahati Seyrisefaine buluyorlar

"Seyrisefain ile millî vapurcular arasındaki zararlı rekabetin en şiddetli bir safhaya girdiği malûmdur. Denis ticaretimizin bu mühim derdine çare araştırmak maksadile tarafeyni dinlemeğe davet ediyoruz.)

Saadet ve Selâmet isimli iki vapura sahip olan Tavilzade Hüseyin Hüsnü B. diyor ki:

— Seyrisefainin tuttuğu yol millî vapur kumpanyalarını mahva götürmüştür, Hopa'ya kadar navlunu 150 kuruşa indirdi. Bundan zarar gören yalnız millî vapurcular değil, aynı zamanda Seyrisefain idaresidir. Bu hal böyle iki sene daha devam ederse ortada millî vapurculuk namına bir şey kalmaz.

Biz millî serveti çürütmekten vicdaen çekiniyoruz. Mevcut vapurlar ihtiyaca kâfi değildir. Fakat bu vapurlarla Seyrisefainin rekabetine mukavemet edemeyiz. Bu vapurlar bugün için değil, yarın için lâzımdır. Bu vapurlar bugün için değil, yarın için lâzımdır. Bu vapurlar bugün için değil, yarın için lâzımdır.

Yukarıda Tavilzadelerin Saadet namını ve Tavilzade Muharrem B., aşağıda Hantalzadelerin Seyyar vapuru

Amerika seyahati

Saracoğlu Şükrü B. Ankara'dan geldi

«Ben istikraz müzakeresine memur değilim» diyor

Memuriyeti mahsusa ile Amerika'ya gidecek olan sabık Maliye Vekili Saracoğlu Şükrü Bey dün sabahki trenle Ankara'dan şehrimize gelmiştir.

Saracoğlu Şükrü Bey şehrimizde bir kaç gün kalacaktır. Dün bir muharririmize seyahati münasebetile şu beyanatta bulunmuştur:

«— *Hükümetimiz tarafından Amerika'ya memuren gönderiliyorum. Üç dört güne kadar en emniyetli yoldan gitmek üzere hareket edeceğim.*

Bazı gazetelerin yazdığı gibi her hangi bir istikraz müzakeresi

(Mabadi 4 üncü sahifede)

İngiliz lirası : 816 kuruş

Ticaret Odasında tedbir ittihaz etmek üzere bir komisyon toplandı

İngiliz lirasının ani gündeberi bütün cihan piyasalarını alâkat eden tahavvülât ve temevvücatının memleketimizde yaptığı tesirler hakkında müzakeratta bulunmak ve alınacak tedbirleri müzakere etmek üzere Ticaret Odasında mühim bir içtima aktedilmiştir.

Bu içtimaa Borsa Komiseri Adil ve Defterdar Şefik Beylerle bazı maliyeciler, milli ve ecnebi bankaların direktörleri iştirak etmişlerdir.

Cereyan eden müzakere neticesinde, bu hususta bir karar ittihaz edilmeden evvel, Avrupa ve Balkan hükümetlerinde ne gibi kararlar ittihaz edildiğinin tahkik ve tetkikine karar verilmiştir.

Borsada İngiliz lirası üzerine muameleye başlandı

Evvelki gün Borsa komiseri Adil Beyin riyasetinde içtima eden banka direktörlerinden mürekkep bir komisyonda İngiliz lirasının borsamızca itibarlı bir kıymet olarak kabulüne karar verilmişti. Bu kararın dün sabahtan itibaren tatbikına başlanmış ve Londra Borsasından alınan malûmat üzerine İngiliz lirasının frank üzerinden Türk lirası mukabili olan kıymeti kararlaştırılmıştır.

(Mabadi 6 ıncı sahifede)

İsmet Pş. Hz. ile beraber Başmuharririmiz Atina'ya gidiyor

Başmuharririmiz Yunus Nadi Bey bugün İsmet Paşa Hz. ile birlikte Atina'ya hareket edecek, Başvekilin ziyareti müddetince yapılacak bütün merasimlerde hazır bulunacaktır.

Başmuharririmiz seyahat hakkındaki müşahede ve intibalarını «Cumhuriyet» karilerine telgraf ve mektuplarla bildirecektir.

Atina'dan Selânik'e!

Muharririmiz, Bedia H. ile birlikte yaptığı tayyare seyahatini anlatıyor

Selânik sergisinden bir intiba

(1) Selânik Vali Umumi Generali Gonatas, (2) Bedia Mükerrihi H., (3) Cumhuriyet muharriri İhsan B.

Atina 28 (Suret mahsusada gönderdiğimiz muhabirimizden) — Atina ile Selânik arasında çok muntazam bir tayyare servisi var. Günde iki tayyare Atina'dan Selânik'e, iki tayyare de Selânik'ten Atina'ya ge-

Foto- Tavilzâde Hüseyin ve Hantalzâde Tayyar'ın basına yaptıkları açıklama; "Milli Vapurculuğun iki sene ömrü kaldı" haberi, gazetelerde birinci sayfalardan verilmişti. Kaynak: 1 Ekim 1930 tarihli Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

29 Eylül 1931 Pazartesi günü Saat 10'da davet edilen gazetecilere açıklama Türk Vapurcular Birliği'nde birlik adına konuşan

Tavilzâde Hüseyin Bey şöyle denmiştir; *"Seyrisefain İdaresi'nin tuttuğu yol milli vapur kumpanyalarımızı mahva götüren bir yoldur. Hopa'ya kadar sırf millî vapurculuğumuzu mahvetmek için navlunu 130 kuruşa indirdiler. Bir devlet firması, sırtını devlete dayamış kendi milletinin vapurculuk şirketlerinden adeta intikam almaya çalışıyor! Bu hâl böyle daha iki sene devam ederse, ortada milli vapurculuk diye bir şey kalmaz!*

Sahibi olduğumuz vapurlar bu milletin malıdır. Bizler bu vapurları çürütmemek için mücadele ediyoruz. Seyrisefain sefer yaptığımız hatlara vapur koyuyor. O zaman ihtiyaçtan fazla vapur meydana gelmektedir. O halde gelindi ki iki vapur çalıştırılacak hatta beş vapur olmaktadır!

Seyrisefain'in fiyatlarda yaptığı indirim yüzünden Milli Vapurcular çok zarar görmektedirler. Seyrisefain'in tuttuğu yol Millîî Vapur kumpanyalarını tamamiyle ortadan kaldırıp, rakipsiz kalmayı istihdaf (Amaçlamak) etmektedir. Muhtelif zamanlarda karşılaşılan ihtilafların (Anlaşmazlıkların) çözümü için yapılan teşebbüsleri samimi olmadığı için hüsnü netice (Olumlu sonuç) vermemiştir.

Madem ki devlet de vapurculuk yapsın isteniyor, o zaman Seyrisefain yurtdışı limanlara seferler yapsın. Orada yabancılarla rekabet etsin! Bu anlaşmazlık muhakkak sona erdirilmelidir. Millî servetin vikâyesi (Korunması) için ciddi tedbirler alınmalıdır. Ben tekrar ediyorum; Seyrisefain İdaresi'nin tuttuğu yol milli vapur kumpanyalarımızı mahva götüren bir yoldur. Bu hâl böyle daha iki sene devam ederse, ortada milli vapurculuk diye bir şey kalmaz!"



Foto- Hantalzâde Tayyar

Seyyar ve Tayyar Vapurlarının armatörü olan Hantalzâde Tayyar ise Seyrisefain'in yaptığı kırıcı rekabet yüzünden çok ağır zararlar maldıklarını belirterek şöyle demiştir; *"Seyrisefain'in tuttuğu yol milli vapur kumpanyalarını tamamiyle ortadan kaldırıp rakipsiz kalmayı hedeflemektedir. Seyrisefain yüzünden birkaç sene içinde milli vapurculuk yok olacaktır.."*

Seyrisefain İdaresi'nin kırıcı rekabetinin bazı armatörleri iflasın eşiğine getirdiği ve hatta iflasların meydana geldiği görülür. Demirtaş Vapuru'nun ortakları Armatör Mustafa Nurettin ve Maliyeci Aynîzâde Hasan Tahsin giderek artan sıkıntılar da dahil olmak üzere anlaşmazlığa düşmüşler ve sahibi oldukları Demirtaş Vapurculuk şirketini tatil etmek kararını almışlardır. Bu gerekçe ile anlaşmazlık İstanbul Birinci Ticaret Mahkemesi'ne intikal etmiş, şirketin ferhedilmesi ile şirketten alacağı olanların Marpuççular'da Kohen Han 14-15 Numarada Avukat Refik Habip Bey'e müracaat etmeleri istenmiştir.

Aynîzade Hasan Tahsin aslında Mülkiye Mektebinde, Ulûmu Âliye'yi Ticariye'de ve Hukuk Mektebinde uzun yıllar maliye dersleri okutan hocalardandı. Doğum tarihi 1876 ve vefat tarihi 1962'dir. Aynîzade Hazan Tahsin'in, "İlmi Malî ve Maliye Kanunları" gibi muhtelif maliye kitapları bulunmaktadır. Deniz ticareti alanında

Mustafa Nurettin ile birlikte "Demirtaş" vapuruna ortak yatırım yapmış, fakat Seyrisefain'ın kırıcı rekabetine dayanamayarak ağır zararlara maruz kalınca ortaklıkları da ihtilafa düşmüştür.

Tavilzâde Tayyar Bey'in gazetelerin ilk sayfalarından verilen bu çağrısı, Seyrisefain İdaresi'nde bir yankı bulmadığı gibi daha da sertleşerek sürdürülmüştür. Nitekim Türk Vapurcular Birliği Müdürü Muzaffer Bey, *"Anlıyoruz ki, Türk sermayesini ve servetini bir şekilde mahveden bu rekabetin önüne geçmek şimdilik mümkün değildir. Seyrisefain İdaresi'nin tatbik ettiği usul, şahsi teşebbüs sahiplerini zarara sokmaktan başka netice veremez. Seyrisefain İdaresi zarar etse bile devlet şirketi olarak mazur görülmektedir ki, bu çok acı bir gerçektir..Artık yapacak bir şey kalmadı!"* demiştir.

İflas edenlerden biri de Velizâde Mustafa Faik olmuştur. 1930 yılında sahibi olduğu "Velizâde" gemisini Kalkavanzâde Rıza ve Mahdumu firmasına satarak, borç yükünü azaltmaya çalışmıştır. Ancak bir yıl sonra durum daha kötüleşmiş ve konkordato ilan etmiştir. Durum İcra İflas Masası'na intikal etmiş ve İstanbul Birinci İflas Memurluğu müflis Velizâde Mustafa Faik Bey'in konkordato talebini basın yoluyla ilan ederek, alacaklılara teklif ettiği konkordatonun görüşülmesinin 18 Şubat 1932 Çarşamba günü Saat 14.30'da yapılacağından, alacakları kısmen veya tamamen kabul edilen alacaklıların belirtilen gün ve saatte Sultanahmet'teki İflas Memurluğu'nda hazır olmalarını duyurmuştur. İstanbul Birinci İflas Memurluğu müflis Velizâde Mustafa Faik Bey'e ait konkordatonun görüşülmesi amacıyla gazeteler vasıtasıyla duyuru ve çağrı yapmıştır. Bu amaçla Ocak 1932 tarihli gazetelere verilen ilanda "Müflis Velizâde Mustafa Faik Bey'in alacaklılarına teklif eylediği kongurdatonun müzakeresi 18 Şubat 1932 Çarşamba günü Saat 14 buçukta icra kılınacağından alacakllıların kısmen veya tamamen kabulü İstanbul Birinci İflas Memurluğu'nca yapılacaktır." Bu konuda 20 Ocak 1932 tarihli Konkordato ilanı ve 28 Ocak 1932 tarihinde İktisat vapurunun ikinci kez satış ilanları gazetelerde yer almıştır.

Tarih 1932 ve 1933

Deniz ticaretinde devletleştirme

Prof. Dr. Sedat Tuna devletleştirme bağlamındaki makalesinde şöyle demektedir; "1932 ve 1933 yılları, dünya ekonomik krizi ortamında Türkiye ekonomisi adına kapsamlı kararların alındığı önemli bir noktayı temsil etmektedir. 1931 CHF Kurultayı'nda kabul edilen kabul edilen devletçilik ilkesi sınırları net olmayan bir tanım

içermektedir. Fırkanın temel nitelikleri arasında sayılan devletçilik ilkesi: "Ferdi mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete eriştirmek için milletin umumi ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde -bilhassa iktisadi sahada- Devleti fiilen alakadar etmek mühim esaslarımızdandır." şeklinde tarif edilmekteydi, Programın "İktisat" başlıklı bölümünde yer alan bir maddede ise: "Kara, deniz, hava nakliyeciliğinin tanzim ve inkişafına çalışacağız." denilerek deniz nakliyeciliği alanında yeni düzenlemelere gidileceğinin işaretleri verilmiştir.

“Tasarıyı 07.07.1932 tarihinde ele alan bütçe encümeni, geneli itibariyle iktisat encümeninin görüşünü onaylamakla birlikte devletin sefer yapamayacağı limanlara özel vapurların işleyebileceğine yönelik kaydı: ‘... bir taraftan Devlet idaresi teşkilat kanunun henüz yapılmış bulunmadığını ve diğer taraftan bu şerait altında bu kabil limanlara sefer tertip edecek hususi donatıcıların bulunmayacağını nazarı dikkate alarak bu işi icap ederse hususi gemi sahiplerile bir anlaşma ile halletmek üzere Hükümetin mesuliyetine terkeylemeği münasip görmüş ve maddeyi tayyeylemiştir.’ Bütçe encümeni, ayrıca, vapur sahiplerinden gelen taleplerin de etkisiyle kanunun yürürlüğe girişini yayımlanmasından 61 gün sonraya bırakarak herhangi bir mağduriyetin oluşmasını engellemeye çalışmış ve bazı maddelerde küçük düzenlemeler yaparak tasarıyı kabul etmiştir.

“1932 Tarihli Kanunun İçeriği ve Tepkiler Yukarıda aktarılan gelişmelerin ve yapılan encümen değişikliklerinin ardından ortaya çıkan yasa tasarısı, 09 Temmuz 1932 tarihinde ‘Türkiye iskele ve limanları arasında posta seferleri hizmetinin Devlet idaresine alınmasına dair kanun’ tanımlamasıyla ve 2068 kanun numarasıyla kabul edilmiştir.”

Tarih- 1931

Türk Vapurcular Birliği’nin 5 Mayıs 1931 günü yapılan
Genel Kurul Toplantısı’nda
Lütfi (Lütfü) Yelkenci yeniden Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor.

Türk Vapurcular Birliği (Milli Vapurcular Birliği)’nin genel kurul toplantısı 5 Mayıs 1931 günü şirketin merkezinde yapılmıştır. Mütercimzâde Hakkı Bey’in başkanlığında açılan kongrede geçici başkanlığa Yelkencizâde Lütfü seçilmiştir. Evvele İdare Heyeti Raporu okunarak oybirliğiyle kabul edilmiş ve müteakiben yeni idare heyeti seçimine geçilmiştir.

Yapılan seçimde Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;
Yönetim Kurulu Başkanı (Reis) - Yelkencizâde Lütfü,
Yönetim Kurulu Başkan Vekili (Reis Vekili) - Mütercimzâde İsmail Hakkı,
Üyeler (Azalar) - Kalkavanzâde Rıza, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Abdi Vehbi (Aldıkaçtı), Sadıkzâde Fehmi ve Adnan Barzilay.

Tarih- 1932

Türk Vapurcular Birliği 1932 yılı Genel Kurul Toplantısı

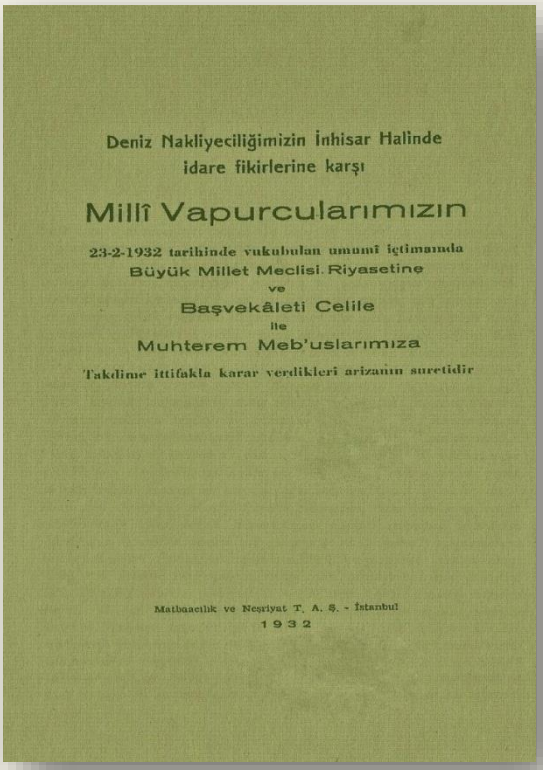
Mütercimzâde Hakkı Bey'in başkanlığında açılan kongrede geçici başkanlığa Yelkencizâde Lütfü seçilmiştir. Evvela İdare Heyeti Raporu okunarak oybirliğiyle kabul edilmiş ve müteakiben ayni yönetim kurulu ile göreve karar verilmiştir.
Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;
Yönetim Kurulu Başkanı (Reis) - Yelkencizâde Lütfü,
Yönetim Kurulu Başkan Vekili (Reis Vekili) - Mütercimzâde İsmail Hakkı,
Üyeler (Azalar) - Kalkavanzâde Rıza, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Abdi Vehbi (Aldıkaçtı), Sadıkzâde Fehmi ve Adnan Barzilay.
Yapılan konuşmalarda en önemli konu Türk Vapurcular Birliği adına Ankara'ya görevlendirilecek heyet ve konuşacakları konular ve teşebbüsler olmuştur. Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey yaptığı konuşmada şöyle demiştir; "Arkadaşlar hükümetten istediğimiz üç husus şunlardır; Vapurlarımızdan talep olunan gümrük, fenerler, tahlisiye rüsumu gibi vergilerin halledilmesi şarttır. İdare
Heyeti bu sorunu halledecekti. Fakat yeni seçimler nedeniyle geri kaldı. Şimhi bir görevi yeni idare heyetine bırakalım. Bir heyet seçerek Ankara'ya gönderelim ve bu meseleleri halletsinler.
Daha sonra söz alan Alemdarzâde Ahmet vapurcuların gümrük idarelerinden, Sıhhıye işlerinden çektikleri zorluklar hakkında da hükümete izahat verilmesini ve bu zorlukların kaldırılmasını istemelerini belirtmiştir.
Sadıkzâde Fehmi söz alarak, "Karadeniz'de bir liman bile olmamasından dolayı fırtınalı havalarda vapurların büyük tehlikelere maruz kalmakta, vapurlarımız karaya düşmekte, parçalanlanmakta" demiştir. Sadıkzâde Fehmi şöyle devam etmiştir; "Arkadaşlar sadece bu kış yedi vapurumuz Karadeniz'de karaya vurdu ve parçalandı. Böyle giderse her sene birkaç vapurumuz daha liman olmayışından dolayı yok olup gidecektir. Ayrıca tehlikeye maruz kalan vapurlarımıza yardıma gelece tahlisiye hizmetleri çok zayıftır, yok gibidir. Bilhassa kömür

yüklemesi yaptığımız iskelelerde limanlara, mendireklere ihtiyaç had safhadadır. Bu konuda da Ankara'da teşebbüste bulunulmalıdır."

Bu talep de oybirliği ile kabul edilerek İdare Heyeti'ne görev verilmiş ve toplantı sona ermiştir. Diğer taraftan İstanbul liman şirketi Umum Müdürü Hamdi Bey,limanlarla bağlantılı tüm kurumların bir çatı altında toplanması gerektiğini açıklamıştır. Hamdi Bey'e göre, Ticaret Bahriye Müdürlüğü, Liman Reisliği, Fenerler İdaresi, Karadeniz methalindeki Tahlisiye İstasyonu İşleri, Kılavuz ve Römorkör Servisi, Polis Beşinci Şube Müdürlüğü, İstanbul Ticaret Mıntıkası Müdürlüğü, Belediye, Ticaret ve Sanayi Odası, Şark Şimendiferleri Sirkeci Garı, Anadolu Şimendiferleri Haydarpaşa Garı, Rıhtım ve Antrepo Şirketi, İstanbul Liman İnhisarı TAŞ, bunların hepsi kendi dahili nizamnamelerine göre hareket etmekte ve kendilerinin tanzim ettikleri bir ayrı tarife uygulamaktadırlar. Bu husus yanlıştır ve limandaki hizmete ait tek tarife ve kural olmalıdır. Bu nedenle bu kurumlar tek çatı altında birleştirilmelidir. Ancak, Hükümetin bu hususta henüz bir kararı yoktur. Sadece proje halindedir.

Tarih - 1932 yılı

Deniz Nakliyeciliğimizin devlet tekeli yapılması Hazırlıklarına karşı Türk Vapurcular Birliği'nin karşı görüşleri


Deniz Nakliyeciliğimizin İnhisar Halinde
idare fikirlerine karşı
Millî Vapurcularımızın
23-2-1932 tarihinde vukubulan umumî içtimamda
Büyük Millet Meclisi Riyasetine
ve
Başvekâleti Celile
ile
Muhterem Meb'uslarımıza
Takdime ittifakla karar verdikleri arizanın suretidir
Matbaacılık ve Neşriyat T. A. Ş. - İstanbul
1932

I.İzmir İktisat Kongresi harap olmuş vatanda süratli kalkınmayi temin adına devletin geniş anlamda sorumluluklar üstlenmesi gerektiğini kabul etmesine karşın, özel teşebbüs yatırımlarına da ışık tutmuştur. Bu suretle ortaya katı bir devletçilik değil, karma ekonomi diyebileceğimiz bir model çıkmıştır. Buna rağmen deniz ticaretinde Seyrisefain İdaresi'nin giderek hakimiyetini ve baskısını artırmasıyla, deniz ticaretinde bir anlamda katı devletçiliğe uzanan bir yolun başladığı görülür. Türk Vapurcular Birliği özel sektör deniz ticaretini yok etmeye yönelik bu yaklaşımlarla amansız mücadeleye girişmiştir.

1932 yılında da Türk Vapurcular Birliği adının basında veya Türk deniz ticareti ile ilgili konularda "Millî Vapurcular", "Millî Vapurcularımız" olarak kullanıldığı görülür.

Sorunlarla ilgili olarak Türk Vapurcular Birliği adına İdare Heyeti Reisi Yelkencizâde Lütfü, İkinci Reis Mütercimzâde Hakkı, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Kalkavanzâde Rıza, Birlik Müdürü Muzaffer ve Adnan Barzilay vekili Remiz Bey'in 28 Şubat 1932 akşamı trenle Ankara'ya gitmişlerdir. Mütercimzâde Hakkı Haydarpaşa Tren Garı'nda yaptığı açıklamada; "Memleket deniz nakliyeciği hakkında merkez hükümetle temas için bu akşam Ankara'ya gidiyoruz. Türk ticaret bahriyesinin kısa zamanda yüz bin hamule tonluk bir filoyu da aşan gemiler satın alınmasında Lozan'daki başarısıyla bu imkanları yaratan Hükümet Reisimize mesleğimizin gelişmesini içeren düşüncelerimizi arzve izah edeceğiz. Memleket menfaatlerini içeren her teşebbüse yardımı ve alakasını eksik etmeyen hükümetimiz, ticaret bahriyemizin daha fazla gelişmesi için sağlam gerekçelere dayalı rica ve istirhamlarımızı olumlu bulacaktır. Hepimiz buna inanıyoruz." demiştir. Türk Vapurcular Birliği'nin bu arada istenen gümrük resmi hakkında mahkemeden aldıkları uygulamanın yürütmenin geri bırakılması konusundaki karar Gümrük Müdürlüğü'ne tebliğ edilmiştir.

Devlet tekeli kurulmasının Türk deniz ticaretinin gelişmesine ağır zararlar vereceğini belirten Lütfi Yelkenci ise konuşmasında şöyle demiştir; " Komşumuz Yunanistan'da tüm ticaret gemileri hususi müteşebbislere ait bulunmakta. Sahip oldukları yük gemisi sayısı 430 ve 113 yolcu gemileri var. Bir de bizin halimize bakınız! Ayrıca Amerikaya kadar sefer yapabilen 3 Okyonus tipi gemileri var ki bunların tamamı hususi armatörlük firmalarına ait. Toplamda 559 gemiden oluşan 1,5 milyon dwt'a yakın bir filo ile ticaret

bahriyesini temsil ediyorlar. Yunan hükümeti sadece bazı konularda kurallar uyguluyor; Yunanistan'da gemi inşa tersaneleri yok. Onlar da çoğunlukla İngiltere'de kullanılmış şilepleri satın alıyorlar. Bu noktada 1925 yılında Yunan hükümeti 30 yaş sınırı getirmişti. Öğrendiğimize göre bu yaş sınırını 20 yıla indirmiş. Yani 20 yaşın üzerindeki bir gemiyi satın almalarına müsaade edilmiyor. Ama hükümet büyük kolaylıklar temin ediyor. Ayrıca Hidra'da kurulu Tüccar Kaptan Mektebi'ni takviye ediyorlar. Pire'de Telsiz Telegraf Okulu kurulmuş. Yine makinistler için gece kursları düzenliyorlar. Devletin tüm tedbirleri ticaret denizciliğini teşvike dayalı. Bizde ise tamamiyle tersi gelişiyor ve hususi müteşebbis armatörler olarak seferler haklarımızı devlete terk etmek zorunda bırakılıyoruz.. Bunların mahsurlarını Ankara'da anlatmalıyız.."

Tavilzâde Hafız Hüseyin teşkilatlanmalarının önemine değinerek şu görüşü ileri sürmüştür; "Firmalarımızı bir ortak firma altında toparlayalım. Böylece özellikle Karadeniz seferlerimizi daha az maliyetle ve daha düzenli yapar hale geliriz. Ben bir ayrı teklifde de bulunacağım; gemilerimiz için tüm levazımı sıradan bazı mağazalardan satın alıyoruz. Bizim kendi ikmal şirketimiz olsun. Kömür'den, yağdan, üstüpüden, halattan ve hatta mürettebatın yiyeceğinden giyeceğine kadar bir ikmal şirketimizden temin edelim. Bunlara Avrupa'da 'Ship Chandlers- Avitailleurs de Navires' diyorlar. Hepsi de donanımlı firmalar.. Biz de böyle bir şirket kuralım,hatta limanlarımıza gelen yabancı vapurlardan talep olursa onlara satış yaparız."

Prof.Dr. Cemil Koçak, [13] "Geçmişiniz İtinayla Temizlenir" başlıklı eserinin Devletçilik denemesi bölümünde Türk Vapurcular Birliği'nin TBMM'ye gönderdikleri basılı haldeki istidada hakkında şöyle bir tanımlama yapar; *"1930'lu yılların hemen başında Türkiye'de devletçilik uygulaması giderek yaygınlık ve ağırlık kazanmaya başladı. Devlet işletmeciliğinin ve müdahalelerinin giderek ağır basmaya başladığı bu dönemde, deniz nakliyatı alanında da benzer gelişmeler meydana geldi. 1932 yılının daha ilk günlerinde denizcilik alanında özel girişimi ilke olarak tamamen tasfiye etmeye yönelik bir yasa tasarısının hazırlanmaya başladığı anlaşılıyor."*

1930'lu yılların hemen başında Türkiye'de devletçilik uygulaması giderek yaygınlık ve ağırlık kazanmaya başlaması 1932'de daha da ağırlık kazanacak ve 1932 ve 1933 yıllarında Türk özel sektör deniz

ticaretinin bir anlamda bir kenara atılması gibi iki devletçi yasa neşredilecektir.

Türk Vapurcular Birliği olarak Büyük millet Meclisi'ne, Başvelaket Celilesine ve tüm milletvekillerine ulaştırmak üzere hazırladıkları görüşlerini içeren değerlendirme, *"Deniz Nakliyeciliğimizin İnhisar Halinde İdare Fikirlerine karşı Milli Vapurcularımızın 23- 2 - 1932 tarihinde vuku bulan umumi içtimasında Takdime ittifakla karar verdikleri arizanın suretidir."* başlığını taşır. Bu değerlendirme, Matbaacılık ve Neşriyat A.Ş. matbaasında çok sayıda bastırılmış ve Başbakan'a, Büyük Millet Meclisi'ne tüm milletvekillerine dağıtılmak üzere Ankara'ya gidilmiştir.

Devletçiliğe yönelen, serbest deniz ticaretine giderek daha ağır şekilde müdaheleye dönüşen 1932'de yapılan tüm teşebbüsler sonuçsuz kalacak ve ardından 1993'de "Muntazam Posta Seferleri Hakkında" kanun yayınlanacaktır.

"Deniz nakliyecilerimizin inhisar halinde idare fikrine karşı Milli Vapurcularımızın 23/2/1932 tarihinde vuku bulan içtimalarında Büyük Millet Meclisi Riyasetine ve Başvekalet Celilesi ile Muhterem Mebuslarımıza takdime karar verdikleri arızanın suretidir." başlıklı basılı istidanın metni şöyledir. "Cumhuriyet Gazetesi'nin 22 Şubat 1932 tarihli nushasında Yunus Nadi Beyefendinin deniz nakliyeciliğinin islahı etrafındaki başmakalesinde; İktisat Vekaleti'nin halen mevcut hususi eşhas ve şirketlere ait gemilerle Seyrisefain'e ait gemileri seyrüsefer emniyeti noktai nazarından ehli vukufa tespit ettirerek aksiyonlara ayırmak ve bu suretle bir anonim şirketi tesis ederek Türk limanları arasında kabotaj hakkını inhisar olarak bu şirkete vermek kararında bulunduğuna muttali olduk. Gerek İktisat Vekaleti'nin ve gerek bu fikre taraftar görünmek isteyenlerin esbabı mucibe olarak ileri sürdükleri mütalaa rekabet yüzünden milli sermayeleri zararla eriyip yok olmaktan kurtarmak ve kabotaj işlerimizin muntazam görülmesini temin etmek gibi iki noktada temerküz ediyor. Bu suretle gaye malûm olunca buna vusul için takip edilmesi lazım gelen doğru yolun ve en uygun ve en kabili tatbik tedabirin Hükümeti Cumhuriyemizin ve Millet vekillerimizin enzarına arz ve izahına lüzum gördük.

Muzır (Kırıcı, zarar verici) rekabetin milli sermayeyi eritip bitirecek tahripkar bir vasıta olduğunu tamamen takdir edenlerdeniz. Fakat, Milli Vapurcuların Seyrisefain ile Karadeniz ve Mudanya hatlarında akdetmiş olup devamına imkan bulunmayan itilafları neşir ve

tetkik edilecek olursa serbesti seyrü seferimiz için idarei mezkûrenin bir hakkı inhisar vermeye bizleri icbar eden şerait karşısında payidar bir itilaf dahilinde çalışamamaklığımızda milli vapurculuğun hiçbir hissei mesuliyeti olmadığı tezahür (Ortaya çıkar) eder. Belki rekabet inkişafa müsteid (Bir şeyi yapmaya, başarmaya ehil olan) ticareti bahriyemizin sür'at ve tekamülüne mâni olmuştur diyebiliriz. Fakat hayatımızı eldeki vesaitimizle temin etmekte bulunmamıza ve hükümete karşı mükellef bulunduğumuz rüsum ve kazanç vergilerimizi muntazam tediye bulunmaklığımıza ve ticareti bahriyemize her mübayan ettiğini bir evvelkindeki daha yeni olarak iştira etmek suretiyle yüz bini mütecaviz hamule tonası ilave etmiş bulunmamız karşısında milli vapurcuları mahva mahkum göstermek hakikate taban tabana zıttır kanaatindeyiz. Milli Vapurcular bu umumi buhran devrelerini de kendi yağları ile kavrulmak suretiyle geçirebilmekten asla nevmit değildirler ve keza hiçbir hükümetin harici sefer yapan sefaini müstesna olmak şartı ile kabotajını ifa eden merakip millî vapurcularımızın kabotaja tahsis ettikleri vesaitten daha mütekamil de değildir.

Seyrisefain'in zarar görmekte olmasına gelince; Bunu sırf rekabete atfetmek isteyenlerin isabet kararına (Doğru karar verdiklerine katılmayoruz) iştirakte mazuruz. Gerçi idarei mezkurenin zararlarını bais olan sevaik meyanında rekabetin de bir hissesi bulunduğunu münkir değiliz, fakat şimdiye kadar yalnız bir tarafı dinlemek suretiye rekabetin gayri kabili hal zannına kapılmış olanlar bizleri de istima lûtfunda bulunmak suretiyle her iki taraf menfaatine uygun bir zemini itilaf bulunabilmesinden ve rekabete nihayet verebilmesinden emin olabilirler. Biz umum vapurculara bir hissei mesuliyet atfetmekte olan rekabeti Cumhuriyet Hükümetimizin hakemliğine berteraf edebilmesini mümkünattan görüyoruz. Binaenaleyh inhisar fikrine esbabı mucibe olarak gösterilen iki noktadan rekabeti memleket ticareti bahriye şeklini değiştirmeye hacet kalmaksızın kabili hal (Çözülebilir) buluyoruz.

Liman İnhisar Şirketi, Şirketi Hayriye, Haliç gibi idarelerin tariflerini tesbit için Ticaret Bahriye Müdüriyeti'nde müteşekkil tarife komisyonu ile veya buma mumasil teşkil kılınacak bir heyetle sabit bir seyrüsefer tarifesi tanzim ve tertip edilecek bir talimatname ile seyrüseferleri intizama sokmak suhuletle kabil iken bu zayıf noktanın inhisar teşkiline saik olabilecek esbabı mucibe meyanında bulunmasını teşkilatı esasiye kanunumuzun bahşettiği

serbest ticaret kavaidine veda fedakarlığına değecek bir sebep telakkisinde mazuruz. Biz inhisar için serdedilen (Ortaya konulan gerekçeden) esbabı mucibeden her ikisinin de memleket ticaretini sektedar edecek bir fedakarlık ihtiyarı için kâfi sebep ve kuvveti haiz olmadığını açıklıkla biliyoruz. Ticaret Odası'nın ve Ticareti Bahriye Müdüriyeti'nin müteşekkil komisyonu mahsusun ihzar ettikleri (Ortaya koydukları) men'i rekabet kanunlarını serbesti ticareti takyit (koşullara bağlama, bağlı kılma, kısıtlama, sınırlama) mülahazası ile takibe lüzum görmeyen İktisat Vekaleti deniz nakliyeciliğini inhisara almak suretiyle büsbütün serbestiden tecrit fikrine sevkeden en mühim sebebi Seyrisefain'in mütevali zararlarına bir çare ve hükümeti idarei mezkûreye yardım ve muavenetten müstağni kılacak bir şekil bulmak gibi iki düşünceden mülhem hissediyoruz. Filhakika Seyrisefain'in müstesna tutulduğu kazanç vergisi ile mükellef bulunan Milli Vapurcuların Fener Rüsumunu da idarei mezkûreden bir misli fazla olarak tediye etmelerine ve hiçbir taraftan mali yardım / muavenet görmemelerine rağmen idarei umur (Başarıyla çalışmaları) edebilmeleri karşısında ehemmiyetli bir çok imtiyazata ve Hükümeti Cumhuriyemizin muzaheret ve muavenetine mazhar olan idarei mezkurenin zarar görmesi şayanı tetkik ve teamüldür. Biz idarei mezkûre zararlarının ciddi bir murakebe ve tedabiri ıslahiye ile müsmir bir hale gelebilmesi kadar kolay bir mesele tasavvur edemiyoruz. Senevi bir milyona karip (Varan) varidatı safiye getiren Kadıköy – Haydarpaşa, Adalar hattı ile kılavuzluk, römorkörcülük imtiyazatı gibi inhisarı menabii servete ve başkaca birçok gayrimenkul varidata sahip olan Seyrisefain İdaresi'nin zarar etmesine bihakkın hayret beslemekteyiz. Bunu sırf rekabete hamletmek isteyenlerin yanıldıklarını da biz vapurcuları misal göstermek suretiyle her an isbata hazırız.

İdarei mezkûrenin bir sene müddetle berayi tecrübei idaresi uhdemize tevdii kabul buyurulduğu surette Hükümetin İskenderiye hattı için senevi vermekte olduğu yardımı da talep etmeksizin idarei mezkûrenin kendi menabil ile geçinebileceği isbata ve hatta bunu vesaitimizi karşılık göstermek suretiyle teyit ve tevsika da hazırız.

İnhisara vesile olmak üzere ileri sürülen sebeplerin bu suretle makulata istinat edemeyeceğini telhis ettikten sonra hükümet inhisarı,şirket inhisarı olmak üzere deniz nakliyemiz için ortaya atılmış olan iki şeklin münakaşasına geçelim;

Tütün, içki, kibrit inhisarları gibi, varidatı devlete hâdim olmak üzere ihdas edilmiş teşekküller hakkında tekevvün etmekte olan münakaşalar karşısında devlete varidat noktai nazarından hiçbir faydası memul olmayan memleketin ticari teşekküllerinden deniz nakliyeciliğimizin inhisara alınmasındaki sebep ne olabilir?

Men'i Rekabet Kanunu ile veya Hükümetin müdahele ve hakemliği ile berteraf edilmesi mümkün olan rekabeti ortadan kaldırmak ve ufak bir seyrüsefer talimatnamesi ile tesisi intizamı idarei imkâna koymak mümkün iken seyrüsefer umurunu intizam altına almak gibi mülâhazalar mı? Mevcut tüccar ve şirket vapurlarını satın almak gibi hazinei milleti yeni bir fedakarlığa sevk ve böyle bir teşekküle harice açtırılacak postaların açığına mütemadiyen hükümet hazinesinden tediye ve vapurlarını tecdit için hükümetten sermaye istemek gibi hazinei milleti daimi fedakarlık ihtiyacına sevkedecek olan böyle bir teşekkül hakkında Millet Vekillerimizin ve halk hükümetimizin düşüncelerini öğrenmekten men'i nefsedemiyoruz (Kendimizi alamıyoruz). İnhisar masraflarını kapatacak tarife tatbiki halinde memleket ithalat ve ihracat eşyasının hariç ve dahili iskeleleri arasında ecnebi vapurları ile nakil tehlikesini tevlit edeceği ve birçok ihracat eşyamızın da civar memleketlerde aktarma suretiyle mahreç iskelelerine sevkedilmesi tehlikesine bais olacağı ve bu suretle İstanbul Limanı'nın işsiz kalacağı aşikardır.

Liman İnhisar Şirketi'nin teşekkülü ile tarifede hâsıl olan ufak değişikliğin memlekete ticaretine ihdas ettiği zararlar göz önünde canlı ve acı bir misal olarak dururken memleket ve hükümet için ikinci bir limanı inhisar şirketine mümasil yararlı olmayacak bir inhisar tecrübesine atılmaktaki tehlikeden endişe etmekteyiz.

Zararları, inhisar için ileri sürülen zayıf iki sebebe mukabil binlerce münakaşa ve eleştiriye zemin açan hükümet inhisarı hakkındaki düşüncelerimizin ayrıntılı olarak arz ve izahını geleceğe bırakarak ile şirket inhisarına geçelim;

1-Biz mevcut teşekküllerle bir anonim şirket teşekkül etmek ve memleket nakliyeciliğini bu şirkete inhisar olarak vermek hususundaki fikirleri de esbabı atiyeden dolayı gayri kabili icra ve gayri nafi bulunuyoruz. Hükümetin Seyrisefain'e berayi muavenet vermiş olduğu ve ayrıca bir şirket teşekkülü ile memleketin resmî ve gayriresmî müessesatı bahriyesinin istifade edebileceği havuzlar ile fabrikanın deniz nakliyeciliği için teşkili mutasavver anonim şiketle alâkasından fayda ummuyoruz. Bunların haricindeki

Seyrisefain mevcudunun de ancak düyunatına tekabül edebileceği kanaatindeyiz.

2- Seyrisefainin müteakaidin, eytam ve eramil maşatı ile halen mevcut memurinine karşı bir mükellefiyeti ve bunların da Seyrisefain idaresinden bir hakkı mükteseplerı vardır. Deniz nakliyeciliğini bir anonim şirket teşkil etmek için hükümetin milyonlara baliğ olan idarei mezkûre taahüdatını deruhte etmek fedakarlığına katlanabilmesindeki fayda cayi olduğu gibi kendi yağlarıyla kavrulmakta olan milli vapurcuların sermayelerini bu uğurda ifnaya razı göstermekte hükümetimizin hakkımızdaki himayekârlığı ile açıklanabilir değildir kanaatindeyiz.

Mevcut şirketlerin sermaye ashabına ne gibi fayda temin etmekte olduğu göz önünde dururken mevcudiyet ve hayatlarını ellerindeki vesaiti nakliyeye hasretmiş olam milli vapurcuları bütün sermayelerini mutasavver böyle bir şirkete yatırmaya icbar etmek muvafıkı adalet midir? Hazinei hükümete faydası gayrivarit ve bilakis teşekkülü için hükümetçe bir çok fedakarlığı müstelzim ve memleket ticareti umumiyesi için de faydası mechul böyle bir teşekkül fikrine taraftar görünmek isteyenlerin gerek deniz nakliyeciliğini ve gerek Seyrisefain İdaresini müsmir (Verimli, sonuç veren) bir vaziyete koymak için bu gibi külfet ve fedakarlıktan âzade tedbirler üzerinde imâli fikir (Düşünme) ve Hükümeti Cumhuriyetimizle ve Millet Vekillerimiz beyninde deniz nakliyeciliğimizin Teşkilatı Esasiye Kanunu'nun serbesti ticareti tevsik eden mevaddına taalûku tâmı olan bu meselede hukukumuzu siyanete (Koruma, muhafaza etmek) matuf tedabirin ittihazı (Önlemlerin alınması) hususunda himayet ve delâletlerini diriğ buyurmalarına itimaden salifüzzikir (Yukarıda ismi geçen, bahsedilen) maruzatımızı takdim eyleriz efendim.

Türk Vapurcular Birliği İdare Heyeti:

Reis	**: Yelkencizâde Lütfi Bey.**
Reis Vekili	**: Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey.**
Aza	**: Sadıkzâde Fehmi Bey.**
Aza	**: Tavilzâde Hafız Hüseyin Bey.**
Aza	**: Barzilay (Adnan) Bey**
Aza	**: Abdi Vehbi (Dural) Bey.**
Aza	**: Kalkavanzâde Rıza Bey.**

İzmir Rıhtım şirketinde olaylar

Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey, milli vapurcuları resmen düşman gibi görerek, çalışamaz hale zorlarken, diğer taraftan da İzmir Rıhtım Şirketi'nde yolsuzluklar ortaya çıkmıştır. Basındaki haberlere göre İzmir Rıhtım Şirketi tahkikatı gün geçtikçe daha fazla ehemmiyet kazanmaktadır. Şirketin dalavereli işleri için 43 sene zarfında muhtelif kimselere 900,000 Liraya yakın rüşvet dağıttığı ortaya çıkmıştır. Şirket 43 sene evvel tesis edildikten sonra 500,000 Frankla İzmir'de gaz depoları yapmaya teşebbüs etmiştir. Bilahare bu teşebbüsten vazgeçmiştir. Fakat 1932 yılına kadar kadar 43 sene bu 500,000 frank için hükümetten yüzde altı faizle ve yüzde yarım amortisman almıştır. Yalnız bu suistimal hükümete 13 milyon altın franga mal olmuştur. Şirketin denizden doldurarak Rumlara sattığı, fakat daha sonra Rum yatırımcıların firarı üzerine tekrar zaptettiği metruk emlak hikayesi de Hazine için bunun kadar zararlı bir iş olmuştur. Şirket bu yolsuzlukları saklamak için daima öteye beriye rüşvet dağıtmıştır. Son şirket komiserinin bu meyanda 83,000 lira alarak Avrupa'ya kaçtığı söylenmektedir. Şirketin iki eski memurunu son zamanlarda işten çıkarması bu suistimallerin anahtarını vermiştir. Memurlar hükümete muracaat ederek bütün bildiklerini anlatmışlar, bu suretle Adliye işe vaziyet etmiştir. Adliye'ye çağrılan Gad Franko Efendi ifade verdikten sonra İstanbul'a gitmiştir. Tahkikatı idare eden Halit Ziya Bey İstanbul'dan İzmir'e gelmiştir. Bu mesele ile meşgul olan Nafıa Hukuk Müşaviri Avni Bey de yarın İstanbul'a gelecektir. Şirketin tutuklu olan müdürleri kefaletle tahliyeleri için icap eden parayı henüz bulamamışlardır.

Hücumlara Cevap

Türk Vapurcular Birliği birtaraftan da Seyrisafain vasıtasıyla Türk hususi teşebbüs armatörlüğünü yok etme teşebbüslerine karşı gazetelere görüşlerini yazılı olarak iletmek suretiyle seslerini duyurmaya çalışmışlardır. Bunlardan biri Cumhuriyet Gazetesi'ne gönderilmiştir ve "Vapurcular Birliği Mukabele ediyor -İnhisar faydalı ise, gemilerimizi derhal terke amadeyiz" başlığı ile birinci sayfadan yayınlanmıştır. Haberde şöyle denilmektedir; "Tamamen haklı oldukları bir meseleden dolayı Milli Vapurculara karşı bir mücadele açıldığı malûmdur. Gümrük İdaresi'nin kendi ihmal ve teseyyübünden (Kayıtsızlık, tembellik) dolayı sekiz on sene evvel İstanbul limanında alınan vapurların gümrük resmini vaktile istifa etmeyerek, şimdi altı misline yakın bir tarife üzerinden almak istemek kadar aşikar bir haksızlığa maruz kalan Milli Vapurculardan

dün kendilerine vaki olan hücumlara cevap olmak üzere bir mektup aldık. Vapurcuların bu meselede tamamen haklı olduklarını gördüğümüz için gönderdikleri cevabı aynen yayınlıyoruz;

Milli (Türk) Vapurcular Birliği Riyaseti (Başkanlığı)

Bugünlerde Türk Vapurcular Birliği ve Milli Vapurcularımız hakkında basında pek çok haber yayınlanmaktadır. Milli vapurculuğumuzun temsilcisi olan Türk Vapurcular Birliği bu hususta ki görüşlerini toplumun dikkatine sunmak amacıyla değerli gazetenizin alakasını istirham etmektedir. İnhisar adı altında hür teşebbüs denizciliğimiz yok edilmek durumunda kalacaktır. Devletimizden bu konudaki taleplerimiz ve beklentilerimiz doğrultusunda Türk ticaret bahriyesinin inkişafı konusuyla alakadar olanların değerlendireceğine ve sorunu çözmeye yardımcı olacaklarına inanmaktayız.

Milli Vapurcular ve Seyrisefain.

En fazla temas edilen sorun Seyrisefain ile Türk Vapurcular Birliği arasındaki ahenksizliği biz asla çözümlenmesi imkansız bir sorun olarak görmüyoruz. Aksine idare vapurlarının da millete ait olduğunu biliyor ve dikkate alıyoruz. Seyrisefain ile Karadeniz ve Mudanya hatlarında Milli Vapurcuların imzaladıkları anlaşmalara ait yayınları ve tetkik olunur ise, daimi bir anlaşma dahilinde çalışılamamasındaki zihniyetin nedeni ve bunda Milli Vapurcuların hiçbir şekilde sorumlu olmadıkları ortaya çıkar görüşündeyiz. Maahaza (Bununla beraber) ergeç Seyrisefain yönetimi de ticaret bahriyesinin beka (Var oluş) ve inkişafı için karşılıklı menfaatleri temin ve sıyanete (Korumaya) hedeflenmiş bir program dahilinde çalışmayı kabul edeceklerine eminiz.

Gümrük Resmi (Vergisi) Meselesi

Milli vapurculuğun inhisar altına alınması (Tekel altına almaya / Devletleştirmeye) görüşlerine gelince; Bu hususta en yüksek dereceden vergi talep edilmesi gerekiyormuş gibi görüntü verenlerin hükümlerini ve değerlendirmelerini Mahkeme ve Şurayı Devlet makamına intikal ettirmek ve bu yüksek hukuk makamlarının kararlarına uymak suretiyle değerlendirme yapılmasını insaf ile talep ederiz. Biz adalet makamlarına bu durumu ilettik ve böyle bir anlayış ile Gümrük İdaresi aleyhine dava açtık. Böylesine ekonomik bir buhran devresinde Cumhuriyet hükümetimizin ilgili bütün hükümet organlarına iletmekten geri kalmadığı alaka ve desteklemeden istifade teşebbüsünde ve istirhamında bulunduk. Aziz milletimizin hakkı olan müstedeyattan

(İstenilen şeyler/Haklar/Desteklemek) vapurculari ayrı tutmak isteyenlere insaflı olmalarını tavsiye ederiz.

Vapurculuk İnhisarı (Tekeli)

Vapurculuğun inhisar altına alınması görüşlerine gelince; Cumhuriyet hükümetimizin milli menfaatlerimiz doğrultusunda hayata geçireceği uygulamanın en har mürevviçlerinden (En güçlü savunucusu) biri de Milli Vapurcularmızdır. Memleket ticaret bahriyesinin ilerlemesi devlet tekeli ile olabilecek ise biz vapurlarımızı da, iddia edilen menfaalerimizi de fedaya hazırız. Dünya pazarlarıyla alakadar ithalat ve ihracat taşoımalarımızın, bazılarının düşündükleri gibi tekel halinde kâr temin edebilecek sabit bir tarife uygulamasına müsaade imkanı verebileceği düşüncesini uygulamasını imkansız buluruz. Yüksek tarife uygulamasının yabancı bayraklı vapurların Avrupa limanları ile ithalat ve ihracat iskelerimiz arasında doğrudan taşımacılık tesisine neden olabileceğini unutmamak gerekir.

Tekelci anlayışın başarısızlık örneği Liman İnhisar Şirketi'dir.

Liman İnhisar Şirketi tarifesinin nakliyatımıza menfi tesirlerinden uzun uzadıya bahsetmiş olan basınımızın yazdıkları göz önünde dururken, vapurculuğu tekel haline getirmenin memleket nakliyatına fayda getireceği iddialarına katılmıyoruz. Ticaret bahriyesi ileri gitmiş güçlü devletlerin hiçbirinde devlet tekelciliği olmamıştır ve böyle bir devlet varsa gelişme sağladıklarını da göremeyiz. Devlet tekelini savunanların hangi faydaları beklediklerini izah ettiklerine de tanık olamadık.

Tamamiyle kendi özverileriyle kendi meslekî deneyim birikimleriyle Türk ticaret bahriyesini teşkil etmiş ve yabancı ülke limanlarında da şanlı bayrağımızı dalgalandıran vapurcularımız (armatörlerimiz) denizciliğimizin tealisine (yükselme, ilerleme) yönelik her hayırlı uygulamayı kabule ve özveriye hazırdır.

Fakat bulunduğu makamda başarılı olamamış bir Seyrisefain inhisarı müdürünün vapurculukta tekelciliği savunmak ve öne çıkarmak gibi açıklamaları gibi bu hususstaki genel söylentileri, değerlendirmeleri milli menfaatlerimizin dışında ve tartışmaya değer bulmamaktayız. Ticaret bahriyemiz hakkında hassasiyet gösteren basınımıza karşı teşekkürlerimizi ifade etmeyi de bu vesile ile bir meslek borcu sayarız.



SEKİZİNCİ SENE — No. 2794 — SALI 16 ŞUBAT 1932

Sahip ve Başmuharriri YUNUS NADİ

İDAREHANESİ: Sirkecide Karaköy Palas altında Telgraf: İstanbul Cumhuriyet Posta kutusu [illegible] Telefon [illegible]

Cumhuriyet

ABONE ŞERAİTİ

MÜDDET:	TÜRKİYE İÇİN	HARİC İÇİN
Senelİği	1400 Kr.	2700 Kr.
6 Aylığı	750 Kr.	1450 Kr.
3 Aylığı	400 Kr.	800 Kr.
1 Aylığı	150 Kr.	

Nüshası her yerde 5 Kuruştur

B. M. Meclisi, Ekseriyet Olmadığından Dün Toplanamadı

Mühmel bir sahamız:

Türk denizciliği

Gazetelerde tek tük yazılan hadiselerden herkes öğrenmiş bulunduğu üzere Maliye Vekâleti idaresi, yani devlet hesabına bir Türk vapurculuğu yeni şekilde eski bir vergi istihsal etmiştir. Bu vergi 1340 hicri (1923 miladi) senesinden evvel alınmış bulunan vergilerin şimdiki tarifeye göre hesaplanmış olanlarından ibarettir. Bilhassa son senelerde hususi vapur kumpanyalarının içinde yuvarlandıkları müşkülât dağları ile kimsenin meçhulü değildir. Bu cihetle vapurcularımızın tevellüdünden son tahkik ve tetkikine kadar geçen müddet zarfında bu vergiye esasiyi okudu, yoklama yapıldı. 159 meb'us bulunması lâzım gelirken mevcut meb'usların 148 olduğu anlaşıldı. Reis Paşa Meclisteki ekseriyet bulunmadığını tebliğ etti. Celse perşembeye bırakıldı.

Firka grupu bugün toplanıyor

Ankara 15 (Telefonla) — F. grupu yarın saat 3 te içtima edecektir. Bu içtimada Başvekil İsmet Pş. Hz. nin mali vaziyetimiz hakkında izah edecekleri mühim bir ehemmiyet verilmektedir.

İktisat Encümeni toplandı

Ankara 15 (Telefonla) — M. Meclisi İktisat Encümeni bugün toplanarak bazı tütün muntakalarından tütün zer'iyatının tahdidi hakkında geçen içtimadan kalan İkiyahyayı müzakere etmiştir.

Hasan Fehmi Beyin bir takriri

Ankara 15 (Telefonla) — Gö- müşane meb'usu Hasan Fehmi B. tekâlifât esasiye kanunu ile imtiyazlar kanununa bazı mevaddın münbirleriyle [illegible] sadî ettiği hakkında Meclisi [illegible] fikrir vermiştir.

Hasan Fehmi B. serdettiği

(Mebaki 4 üncü sahifede)

Mecliste faaliyet başladı

Başvekil bugün Fırkada mali vaziyeti anlatacak

Mecliste dün ekseriyet olmadı yalnız İktisat Encümeni topland ve çalıştı

Fırkada bugün mühim bir nutuk irat etmesi beklenen Başvekil İsmet Pş. Hz.

Gidecek mi kalacak mı?

İnhisarlar hakkında tetkikat yapacak ikinci komisyon da faaliyete geçti

İlk komisyonun raporu Naklin aleyhindedir

İnhisar idarelerinin tevhidi ve Ankara'ya nakilleri hakkında tetkikata bulunmak üzere, İnhisar İdareleri Teftiş heyetleri reisliğinden teşekkül eden komisyon mesaisini bitirmiş, raporunu hazırlayarak alâkadar makamata tevdi etmiştir. Bu raporun mevzuu bahsolduğu üzere, evvelki akşam Ankara'ya giden Gümrük ve İnhisarlar Müsteşarı Adil Bey havalisinde görüşmelerde bulunmuştur. Raporun esbabı mucibesini bu mütalâalarından tevkik eden ikinci komisyona tevdi etmiştir.

Türkiye İnhisarlar Müdürü vekili Hüsnü Bey

Bu komisyon, dün, Tütün İnhisarları İdaresinde, umumi müdür vekili Hüsnü Beyin riyasetinde toplanmıştır. İçtimaa Müdürü İnhisarlar müdürü Asım, Borut ve Mevaddı İptidaiye İnhisarı müdürü Lütfi, Tuz İnhisarı müdürü Mehmet Beyler iştirak etmişlerdir. Komisyon dünkü içtimasında, ihzarı komisyonun hazırlamış olduğu raporu okuyarak üzerinde tetkikat icrasına başlamıştır.

Aldığımız mevsuk malûmata göre, ihzarı komisyon, raporunda nakil ve tevhit fikirlerinin tarihi bir hâlıyeti olmadığını ileri sürmekte ve bu iddiasını ispat için müfassal esbabı mucibe dermeyan eylemektedir. İnhisar idareleri, ancak, piyasa ve ticaret merkezleri olan İstanbul'da bulunmakla bilhassat ve hususiyle nâfi olabilir. Ramazda bu nokta zarurî tetkik edilmiştir.

İhzarî komisyon, bundan başka inhisar idarelerinin mevcut teşkilâtının parçalanmasını, esbabından bir kısmını Ankara'ya götürerek bir kısmını [illegible]

[illegible] kadar deniz nakliye vasıtaları e- lan vapurlar inşa kalbiler. Deniz ticaretimizin gördüğü muhtedi[illegible] rağmen Türk vapurculuğunun bu tahrikâr dünya buhranı tesirlerinden hariç kalmamış olduğunu söylemeğe hacet bile yoktur.

Bütün bu müşkülât içinde Türk deniz ticaretinin dünyanın diğer memleketlerine nisbetle en aşırı seviyede devam ettiğini söylemek buna zaıma mısınız? Türk vapurcuğunun tâbi tutulduğu dev[illegible] sunu cidden hayret uyandıracak kadar

[illegible] faaliyete Türkiye'den [illegible] vapurlardan [illegible] vapurlar. Mu[illegible] olduğu tahdit [illegible] rağmen Seyrisefain idaresi fasıla [illegible] Liman, Fener ve sahiliyi [illegible] vermiş, Mısır vapurları [illegible] Sevkiyatın bir misli fazla [illegible] umuyorlar. Bütün bu vasıtaları [illegible] hepsi de ele almarak [illegible] mahsus can [illegible]

YUNUS NADİ

Gazi Hz.

Reisicumhur Hz. dün akşama kadar Dolmabahçe sarayındaki hususi dairelerinde meşgul olmuşlar ve akşam üzeri motörle Bursaşiç'nde bir tenezzüh yapmışlardır.

Celâl Bey dün Avdet etti

Akşam üzeri Gazi Hz. tarafından kabul edildi

Celâl Bey Ankara'ya gelirken

Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Beyle birlikte evvelki Tahran'a, bilâhare Rusya taraflarına Berlin'e giden İş Bankası Umum Müdürü İsmir meb'usu Mahmut Celâl B. dün akşam üzeri saat dörtte ekspresle Berlin'den yerlerine gelmiştir.

İş Bankası Müdürü Umumisi Tahran'da yaptıkları ticari ve iktisadî müzakerelere iştirak etmiş, Türk - İran münasebetlerinin [illegible] etrafında tetkikatta bulunmuştur.

Celâl Beri dün Sirkeci istasyonunda İş Bankası Meclisi âzası reisi Süer meb'usu Mahmut Beyle İstanbul'da bulunan meb'usler, banka erkânı, mali müessesat müdürleri ve diğer bir çok zevat karşılamışlardır.

Celâl Bey muvasalatını müteakip Dolmabahçe Sarayına giderek Reisicumhur Hz. tarafından kabul buyurulmuş ve mülâkatlerinden [illegible] etmiştir.

İş Bankası Müdürü Umumisi gelecek iki üç gün kadar kalıktan sonra Ankara'ya gidecektir.

Meb'usluktan İstifa

Gaziantep meb'usu Remzi B. istifa etti

Ankara 15 (Telefonla) — Gazi Antep meb'usu Remzi Bey meb'uslıktan istifa etmiştir. Mezkûr meb'usun mumaileyhin istifasının süphesiz kabul olunacağı ve fakat Hindenburg'un muvaffakiyetinin süphesiz bulunduğu ümit edilmek tedir.

(devamı 4 üncü sahifede)

Remzi Bey

932 Macar Kralieçsi

Şanghay'lı bir Çin'li ile sevişti, fakat...

Paris 15 (A.A.) — Mahkemel mütecaviz itibarile bütün dünyanın konuşmakta olduğu Çin ve Japon ihtilâfının hemen verdiği dersle [illegible] bir hüsnü vardır.

Şanghay gazetelerinden 1931 senesinde Mi[illegible] ilân edilen Matmuel Sun [illegible] Nia şehrinde Şanghay'[illegible] tacirlerinden çok [illegible] ili ile tanışmış olduğu, [illegible] Bu genç arasında

(Mebaki 4 üncü sahifede)

Şekerciler fena vaziyete düştüler

Toz şeker fiatı niçin 35 ten 40,5 liraya çıktı?

Şeker ve çikolata fabrikaları dört beş gündenebri muattal bir vaziyettedirler

Yerli fabrikatörümüzden: Şekerciler Cemiyetinde dün bütün esnafın iştirakile bir içtima akdedilmiştir. Bu içtimada şekerli mevaddın imal edeceği şeker, helva, çikolata fabrikaları sahipleri de bulunmuşlardır.

Şekercilerle şekerli mevat yapan bütün fabrikalar bir haftadanberi pirasada toz şeker bulamamakdadırlar. Alpullu şeker fabrikası bir hafta evvelinde gelinciye kadar toz şekerin çuvalını 35 liraya satmakta iken kendi ambarlarında şeker kalmadığı ve Uşak fabrikasından şeker mübayaa etmek mecburiyetinde bulunduğu için ancak (40,5) liraya toz şeker tevzi edebileceğini bildirmiş ve bir suretle bütün fabrikaların hasmına sucuk bir su dökmüştür.

Halbuki Şekerciler Cemiyetinden bazı alâkadar zevatın verdikleri kati malûmata göre bugün Alpullu fabrikasının depolarında bulunan beheri 200 kiloluk 32 bin çuval kalıp şeker, beheri 100 kiloluk 16 bin çuval toz şeker, ve 8500 çuval da evvelce yani eski şeker mevcut bulunmaktadır.

Mecmuu 425 vagon teşkil eden

(Mebaki 4 üncü sahifede)

Hindenburg mu Hitler mi

Almanya'da Riyaseticumhur intihabı, günün en mühim mes'elesi oldu

Hindenburg, tekrar Namzetliğini koydu

Berlin 15 (A.A.) — Hindenburg, Alman Reisicumhurluğuna namzetliğini koymağı kabul etmiştir. Mumaileyh, ilk intihap devresinde kominion Thaelmann ve Hit'lerin rekabetile karşılaşmıştır.

M. Hitler, bu hafta zarfında İmparatorluk meclisinde Brunswick hükümetinin feshi hakkında muraha- sı olarak tavsiı edilen bir suretile Alman tabiiyetini iktisap edecektir.

Berlin siyasi mahfilinde iki defa intihaba müracaat edebilmesinin zaruri olacağı ve fakat Hindenburg'un muvaffakiyetinin süphesiz bulunduğu ümit edilmek tedir.

Hayrittirle reisi gitler ile müzakerâtı kabul eden Alman Reisicumhuru Marşal Hindenburg

(devamı 4 üncü sahifede)

Kar dindi, caddeler temizleniyor

Sokaklardaki kar yığınlarını süpüren [illegible] temizleyen amele ve arabalar.

İki gün süren kar fırtınası nihayet dün dinmiştir. Belediye sokaklardaki karları toplatmak için dün mevcut tanzifat amelesinden maada yevmiye ile amele tutmuştur.

Bir kısım sokak ve caddelerdeki karlar da ifraiye arabaları tarafından dökülen tuzla temizlenmiştir.

Tramvay meşk[illegible]ri ile gerik mahallerindeki karlar bir araya toplatılarak arabalarla denize dökülmektedir.

Bir vapur battı

Geçen gündü fırtına esnasında Karadeniz'de bulunan vapurlar hayli tehlike atlatmışlardır. Bu meyanda küçük bir gemi olan «Lütfiye» vapuru Karadeniz Ereğlisi açıklarında batmuştur. Vapurun mürettebatı tahlis edilmiştir.

Foto- Cumhuriyet Gazetesi Başyazarı Yunus Nadi'nin 16 Şubat 1932 tarihli makalesi; "Mühmel bir sahamız: Türk denizciliği". Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi Arşivi.

Milli (Türk) Vapurcular Birliği Riyaseti (Başkanlığı)'nin gazetelere gönderdiği yazı; "Vapurcular Haksız Değildir"

Yunus Nadi hararetli makaleleriyle Türk Vapurcular Birliği'ni destekliyor

Türk deniz ticaretini devletleştirmek eğilimlerinin alabildiğine arttığı 1930 yılından itibaren Türk Vapurcular Birliği, Türk özel sektör denizcilğinin yok edilmesini önlemek amacıyla amansız bir mücadeleye girişmiştir. Bu sorun günün gazetelerinde çok sık

haberler olarak yer almıştır. O kadar ki denizcilik konularındaki yazılarıyla tanınan Abidin Daver gibi, Cumhuriyet Gazetesi Başyazarı Yunus Nadi iki gün üst üste "Türk Vapurculuğu- Kabotaj" başlığı ile değerlendirme yapmıştır. Yunus Nadi'nin yorumu, [34] imtiyazlarla dünyası karartılmış bir devletten gelen sıkıntıları da içermektedir ve devletleştirmenin Türk hür teşebbüs deniz ticaretini yok edeceğini işaret etse de, kabotaj denizleri dışında gemi çalıştırmayı ancak hayal edebilmektedir.. Yunanistan'ın deniz ticaretini tamamiyle hür teşebbüs faaliyeti görmesine karşın, Türkiye'de bir kafa karışıklığı vardır. Yine de getirilmek istenen kısıtlayıcı yasanın Türk hususi teşebbüs denizciliği yok edeceğini, bunun arkasında Seyrisefasin'in zararlarını örtbas etmek ve rakipsiz istediği gibi çalışmak olabileceğini de yazmıştır.

Seyrisefain'in başındakiler arkalarına devleti alarak hususi müteşebbis armatörleri kendileri için engel görmektedirler ve durmadan baskı yaratmaktadırlar. TBMM'de devletçi siyaset ile karma ekonomi gibi iki ayrı görüşün henüz belirginlik kazanmadığı bir süreçten geçilmektedir ve "Devletçi" olmak fikri parti umdesi olarak korunmaktadır. Osmanlıdan Türkiye Cumhuriyeti'ne geçişte, Lozan Antlaşması ile Kapitülasyonlar kaldırılmış olmasına rağmen, Türk armatörlerinin hatta yurtdışı sulara seferler düzenlemeleri pek beklenmediği gibi, bu görev Seyrisefain için öngörülmektedr. Nitekim İstanbul - İskenderiye posta seferleri büyük başarı sayılacaktır!

Yunus Nadi iki gün devam eden yazıları özünde Seyrisefain İdaresi'nin devlet tarafından kollanmasını eleştirmektedir. Fakat kavram olarak bütünüyle deniz ticaretinin özel teşebbüs olacağına dair belirginlik yoktur. Bu kararsızlık Abidin Daver'in makalelerinde de görülür.

Yunus Nadi'nin "Türk Denizciliği" başlığı altında anlatımı şöyledir;

"Türk Denizciliği

Türk Vapurculuğu Kabotaj İnhisarı: I

Gizlenecek tarafı yok ki Türk vapurculuğunda ikide bir meydana çıkarak kulakları tırmalayan bir rahatsızlık var. En son olarak Seyrisefain'in açık vermesinden rahatsısız. Bir devlet müessesesi olan Seyrisefain açık verdikçe veya yeni vapurlar almak için paraya ihtiyacı oldukça, devlet hazinesinden ona yardım ediliyordu. Bilhassa deniz ve hava seferlerini yapan teşkilata Avrupa'da dahi devlet hazinesinden yardımlar yapıldığnı ötedenberi biliriz. Bazi işlerin doğrudan doğruya fayda getirmeleri beklenemez. Onların

dolaylı olarak temin ettikleri menfaatlerin büyüklüğü yapılan yardımları kat kat ödeyecek kadar kıymetli sayılır ve bunda hata yoktur.

Bir taraftan bütçemizin darlığı Seyrisefaine ilânihaye (Sonsuza dek) yardım etmeye müsait zannedilmemelidir. Diğer taraftan Türk vapurculuğunun sızıltısız (Sorunsuz) bir gelişme yoluna girebilmesi, ötedenberi bu sahada yapılacak bazı şeyler olduğunu düşündürmekteydi. Seyrisefain'e mukabil hususi Türk vapur şirketlerinin vaziyetleri de dikkate alınacak bir mevzu idi.

Seyrisefain, hususi vapur şirketleri kendi işlerini bozuyor diye şikayet ediyor, hususi vapur şirketleri ise Seyrisefain'nin resmî devlet yardımına dayanarak kendilerine kıyasıya rekabet yapmasını suçluyorlardı. Bu karışık vaziyete çare olabilmek için düşünülen muhtelif tedbirler arasında son bir tanesi, resmî ve hususi vapurculuktan Türk sahilleri seyrüseferini inhisarı (Tekeli) altında yürütecek bir şirket çıkarmak şeklinde gerçekleşti. Fikir, belki çok iyi. Fakat uygulaması son derece nazik! Böyle bir fikrin gerçekleşme kuvveti ancak şu olabilir: Evvela tekel uygulamasını tesis etmek.

Böyle bir tekelin her şeyden evvel Seyrisefain lehine tesis edilmesi düşünülür.

Ancak devlet, uluorta tekel tesis ederek diğer alâkadarları elleri kolları bağlı meydanda bırakamaz. Bir yerde tekelleşme yapabilmek için şimdiye kadarki serbest vaziyetten hiçbir sorumlulukları olmayan hususi vapurcuların zararlarının giderilmesi, karşılanması kaçınılmaz bir adalet demektir. O yapılmaksızın tesis olunacak bir tekelden fayda beklemeye imkan bulunamaz. Çünkü bu takdirde yeni tesis, hukuki adaleti çiğneyerek meydana gelecek ve bir sürü vatandaşın menfaatini gelişi güzel tahrip ile işe başlayacak demektir. Devletin menfaatini efradın (Toplumun) menfaatlerini korumakta bulan yeni ve doğru hukuk anlayışı böyle bir harekete asla müsaade edemez.

Zaten tekel fikri yeni bir şey olmadığı gibi, uygulanması hür teşebbüsü meydana getiren şirketlerin zararlarının karşılanması düşünülmemiş değildir. Fakat acaba hem tekeli tesis eden, hem hususi şirketleri tazminatsız bu tekel ile karşı karşıya bırakarak onların beklentilerini de tekelin faaliyetleri içinde temin eden bir çözüm bulunamaz mı? Şimdiki düşünce ortaya böyle bir çözüm bulmak isteyen bir fikirdir. Ait olduğu vekaletçe deniliyor ki,Türk sahillerinde deniz seyrüseferini resmî ve hususi vapurlardan

meydana gelecek bir kütlenin (Şirketin) inhisarına devredersek bu mesele çözümlenmiş olur. Bu takdirde yapılacak işler şunlardır:
1.Seyrisefain'in bu yeni düzenlemede mevki alacak gemilerine birer birer kıymet takdir edilecektir.
2.Hususi vapurlardan bu yeni düzenlemeye girebileceklerin hepsine ayni şekilde kıymet takdiri yapılacaktır.
3.Bu kıymetlerin toplamı Türkiye kabotajını elinde tutacak tekel şirketinin ilk sermayesini meydana getirecektir.
Nasıl, güzel fikir değil mi?. Güzel, hem pek güzel, adeta ideal. Ancak bunun uygulaması neyazıktır ki sözle söyleniverdiği kadar kolay değildir.
Kendisine tekel hakkı verdiğimiz şirkete memlektin genel menfaatleri itibarıyla bazı yükümlülükler getireceğiz. Bunsuz hiçbir heyete böyle bir yetki veremeyiz. Hatta Seyrisefain'e dahil. Bu kayıtlar ve şartlar ile tekel hakkı her şeyden evvel devletin denetimine tâbi olacaktır, bu bir. Hususi şirketleri bu koşulların ve kayıtların kabulüne bir dereceye kadar razı edebiliriz. Sonra günümüzde faaliyet halinde bulunan resmî ve hususi vapurcuların kendi âlemlerine göre uydurulmuş bir sürü işleri vardır.
Mesela herhangi bir şirketin sermayesi kadar borcu da olabilir. Bir halden diğer bir hale geçebilmek için bu yükümlüklerin tasfiyesine, yahut hiç olmazsa teminine ihtiyaç vardır. Bu nasıl yapılacak?
Hususi denizcilik şirketlerinin şimdiki vaziyetlerinde başka kurucuları olduğu halde bir sürü ailenin meşguliyetleri ve geçimleri herhangi bir düzene konulmuş bulunuyor. Yeni inhisar vaziyetinde bu adamların hepsine şimdilik vaziyetlerine uygun bir iş ve gelir temin edebilecek miyiz? Herhalde temettü (Kâr payı) meselesi senelik bütçenin düzenlenmesinden ve herkese tevzi olunacak kâr payının beirlenmesinden sonra gerçekleşebilir. Kâr payı dağıtımına yeterli kâr elde edilmemeiş olması ihtimali de yok değildir. Bu husus da hususi vapurcular için az çok haklı bir endişe nedeni olursa, çok görülemez.
Belki bunların hepsini bir düzene koymak mümkün olabilir. Fakat çok düşünerek ve her vaziyeti en başından itibaren halledersek! Yoksa sıradan bir inhisar kanununu (Devletçi bir yasayı) Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kabul etmeme ihtimali çok fazladır.
Türk kabotajını inhisara (Devletleştirme) bağlamanın tek çaresi, bence bu hususun faydalı olacağına kanaat getirdikten ve memleket menfaatlerinin tümü güvence altına alındıktan sonra hususi vapurculuğu en âdil bir düzenleme ile haklarını vermeye ve

tatmin etmeye, yani onların mevcutlarını satın almaya bağlı görülebilir. Bunun haricindeki hareketler az çok keyfi ve zararlı olmaktan kurtulamaz.
Sorunu kesinlikle çözümlemek için muhakkak inhisara (Devletleştirmeye) gitmeye ise behemahal (Ne olursa olsun) hele âcil bir ihtiyaç da yoktur. Bu konudaki görüşlerimi de yazacağım."

Yolcu vapurculuğunun son duyuruları

24 Mayıs 1933 bu duyuruların son günlerinden biri olmaktadır; Sadıkzâde Biraderler Vapurları "Sakarya" vapuru ile 27 Mayıs Cumartesi günü Galata rıhtımından hareketle İzmir'e muntazam haftalık seferini yapacaktır. Tavilzâde Vapurları "Selamet" vapuru ile her Perşembe Ayvalık Ekspres Postası olaak Sirkeci Rhtımı'ndan hareketle Gelibolu, Çanakkale uğrakları yapacak ve Edremit yolcuları trene yetişecek şekilde sefer uygulanacaktır. Yelkenci Vapurları "Samsun" vapuru ile 25 Mayıs Perşembe günü Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Zonguldak, İnebolu, Samsun,Ordu, Giresun, Samsun,Trabzon, Sürmene, Rize iskelerine uğrak yapacaktır. Erzurum vapuru 27 Mayıs günü Sirkeci'den hareket edecektir.
Naim Vapur İdarehanesi, "Muhterem ahali-i kiramın (Dost halkın) rağbet ve teveccühlerini kazanmış olan seri ve lüks" "Adnan" vapurunun onarımın tamamlandığını ve 1 Haziran tarihinden itibaren her Perşembe günü Saat 17.00'de Galata Rıhtımı'ndan hareketle İzmir'e doğru İzmir'e sefer yapacağını muhterem müşterilerine duyurmaktadır.
Mustafa Cemal Vapurları "Bursa" vapuru ile 25 Mayıs Perşembe günü akşamı Saat 17.00'de Galata Rıhtımı'ndan hareketle Ereğli ve Zonguldak'a sefer yapacaktır.
Hantalzâde Vapurları "Seyyar" vapuru ile her Çarşamba Saat 17.00'de Sirkeci Rıhtımı'ndan hareketle Gelibolu, Çanakkale ve İzmir seferleri yapmaktadır.
Gazetelerde yer alan bu ilanlar kısa bir süre sonra kaybolacaktır. Bu kayboluş ayni zamanda Türk armatörlük firmalarının yolcu vapurculuğuna veda etmesi anlamına gelmektedir.

Türk Denizciliği

Türk Vapurculuğu Kabotaj İnhisarı: II

Memleketimiz sahilleri arasındaki seyrüseferler için bir inhisar tesisinde hakikî zaruretler var mı? Bu sahada şüphesiz ifası lâbüt âmme hizmetleri (Kamu hizmeti) bulunduğu gibi yalnız Türk

bayrağına münhasır olan kabotajın millî iktisat hesabına göreceği vazifeler de vardır. Bu vazifeleri ifa için (Gerçekletirmek) resmî vapurlar da var, hususî vapurculuk şirketleri de mevcuttur.. Demek ki hizmetler görülüyor. İnhisarın tesisi fikri her halde kabotaj işlerinin noksan görülmekte olmasından tevellüt etmis bulunmayacaktır. Dün de izah ettik ki, inhisar fikrinin menşei daha ziyade resmî ve hususî vapurculuğumuz arasındaki uyumsuzluğa bir nihayet verebilmek arzusudur. Bu arzu kendi mebdeinde (Kaynağında, başlangıcında) ne kadar saf ve samimî olursa olsun neticesinde ameli olarak Türk hususî vapurculuğunun ilgasına müntehi (Son bulmak) olacaktır. Çünkü dünkü tahlilimizden de anlaşılmış olacağı üzere, inhisarı tesis edecek olan devlet zahiren bunu bir Türk anonim şirketine tevdi dahî etse, gene bu işi hemen hemen doğrudan doğruya kendi kontrolu altında bulunduracak ve hele işe Seyrisefain şeklinde bir sermaye ile de iltihak etmekte olacağına göre devletin vaziyete müdahalesi hatta fiilî bir mahiyette olacaktır. **Dün biz dedik ki, inhisar yalnız Seyrisefain'e dahi verilse gene bir takım vazıh (Kuşkuya yer bırakmayacak) ve kesin kayıtlara ve şartlara tâbi tutulması zaruridir. Son fikirde inhisar zahirde (Görünüşte) Seyrisefain'e değil, resmî ve hususî vapurculuğumuzun halitası (Karışımı) bir anonim şirkete verilecekse de, hakikatte tesisi istihdaf (Amaçlanan) olunan işin bir devlet inhîsarı olduğu meydandadır. Ekseriyetini Seyrisefain'in, yani devletin tetkil edeceği bir şirketin inhisarından başka ne anlam olabilir? Onun içindir ki bu teşebbüsün açık Türkçe ile anlamı Türkiye'de hususî vapurculuğun ilgasıdır (Yok edilmesidir).**

Acaba neticesi Türk denizciliğinde hususî teşebbüsleri ilga (Yok etmek) etmekten ibaret olacak olan bu inhisar fikrinin hakikî sebepleri ne olsa gerektir? Seyrisefain'in verdiğî açıklardan münhasıran hususî Türk vapurculuğunu mes'ul tutmağa cevaz var mıdır? Seyrisefain ile hususî vapurculuğun mütekabilen şikâyetlerini kısa kesmek için bunlardan birinin, yani hususî vapurculuğun ilgasına gitmekte hayır ve menfaat mi, yoksa mazarrat (Zarar, ziyan) mı vardır?

Bütün bu noktalar esaslı tetkiklere ihtiyaç göstermekle beraber hususî teşebbüsleri ekseriyeti ve binaenaleyh idaresi başkalarının elinde olacak cebrî (Zorlayıcı, emredici) bir inhisara girmeğe icbar etmekte hiç bir adalet tasavvur edilemiyeceğinden, eğer hakikaten inhisar teşkilinde her hangi bir lüzum ve zaruret varsa bunun tesisi

için evvelemirde hususî vapurculuğu âdil bir tazmin ile tatmin etmek, yani hususî vapurları tamamen satın almak vücubu karşısında bulunacağız. *(Vücub-Kısaca ifade etmek gerekirse, vücub ehliyeti insanın şer'î hak ve vazifelere muhatap, vecibeler yüklenmeye ve başkalarını borçlandırmaya salahiyet sahibi olması, eda ehliyeti ise işlediği fiillerin şer'an itibara alınabilir, yani bunlara dinî- hukukî sonuç bağlanabilir nitelikte oluşuna elverişli olması demektir.Kaynak- Osmanlıca- Türkçe Sözlük).* İşin çıkar yolu budur. **Ancak durup dururken bir sürü tazminatla hususî vapurculuğumuzu ilga ederek denizciliğimizi bir devlet inhisarına irca (Devlet tekeline dönüştürmek) etmekte Türk vapurculuğu ve Türk iktisadiyatı için hayır mı, şer mi (Kötülük) bulunduğu da müstakilen (Başlı başına, ayrıca) tetkik olunacak ve henüz hiç el sürülmemiş bir mevzu olarak bir kenarda durmakta devam edecektir. İnhisarın tesisinde tasavvur olunan hikmet (Gerekçe) rakipsiz bir sahada rahat rahat gezinmekten ve tutturabildiğine fiyat keserek artık bütçede açık vermemekten ibaret ise, hakikaten öyle bir inhisardan bizim meşhur liman işlerimizden farklı neticeler çıkması beklenemez. Ama bunun zımmında millî Türk iktisadiyatı çok mutazarrır (Zarar görür, kayıplara maruz kalır) olur, bu da çok büyük ve şimdiden görülebilen çok açık diğer bir hakikattir.**

Türk denizciliği dediğimiz zaman yalnız kabotajı düşünmekle kalamayız, belki yavaş yavaş Türk vapurculuğunun millî hudutlar haricinde dahi bayrak dalgalandırmasını da düşünürüz. Her türlü rekabeti selbeden (Yok etmek) inhisar fikri Türk vapurculuğunun bu yollardaki inkişafına set çekeceğinden korkulur. Esasında çok marifet isteyen bu işi dahi her hangi bir inhisar ile Türk iktisadiyatına tahmil etmek ise yürür ve çıkar bir yol olamaz. Bütün bu halli zor mes'elelere mukabil mevcut fiilî vaziyeti ıslah ve tanzim etmek imkânı yok mudur? Hususî vapurcuların deniz vesaiti içinde matlup şeraiti haiz olmayan gemiler bulunduğundan bahsediliyor. Bunları sıkı bir denetime tâbi tutmak devletin yalnız hakkı değil, vazifesidir de. Her şeyden evvel resmî ve hususî gemilerin kâffesine (Tamamına) bu sıkı denetim tatbik etmek ve bundan sonra alınabilecek gemiler için fenni ve iktisadî bir takım şerait koymak suretile bir kere vaziyeti bu görüş açısından emniyet altına alabiliriz. Hatta kabotaj açısından gemi adedini muayyen bir oranda tahdit etmek hakkı dahi tesis ve istimal olunmak mümkündür. Bu suretle resmî ve hususî vapurculuğumuz yavaş yavaş memleket

haricinde dahi iş görmek için kendilerine yeni inkişaf sahaları aramağa sevk olunmuş olurlar.
Dahildeki ziyankâr rekabete gelince, bunu imkânın müsaadesi nispetinde en az zararlı bir hale ifrağ etmenin bütün bütün çareleri yoktur denilemez. Seyrisefain ile diğer vapurcular arasında tesis olunacak bir itilâfı cezaî müeyyidelerle takip etmekten hükûmet âciz değildir. Kaldı ki Seyrisefain nihayet asgarî bir had ile tahdit edeceği kendi tarifeleri içinde yürüyerek diğerlerini iz'aç (Bıktırmak, rahatsız etmek, engellemeye çalışmak) ve tazyik etmeksizin ve diğerleri tarafından iz'aç ve tazyika maruz olmağı düşünmeksizin ortaya normal bir vaziyet dahi çıkarabilir. Hele bu normal vaziyetin temininde hükûmet müdahalesinin çok müessir ve hayırkâr (Faydalı) bir âmil olacağına şüphe yoktur. Bunda da bir müdahale varsa da her halde bu müdahale gelişi güzel bir inhisarın muhakkak tahriplerine nispetle çok ehvendir.
Bizim gördüğümüze nazaran Türk denizciliği tasavvur olunan kabotaj inhisarından daha geniş bir mütalea ile tetkik olunmak ihtiyacında bir mevzudur ki, henüz o şekil ve mahiyeti ile ele bile alınmamış olduğunu tekrar ifade ederiz."

Tarih - 3 Nisan 1933

Başvekil İsmet (İnönü) Muntazam Posta Seferleri hakkında hazırlanan yasa konusunda konuşma yapıyor.

Başvekil İsmet (İnönü) Bey, Muntazam Posta Seferleri konusunda hazırlanan 1/600 Numaralı Kanun Tasarısı hakkında Sıra No. 235, T.C. Başvekalet Muamelât Müdürlüğü 3- IV- 1933 tarih ve 6/901 Sayı ile Muntazam Posta Seferleri hakkında 1/600 numaralı kanun lâyihası ve İktisat ve Bütçe encümenleri mazbataları TBMM'de Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine hitaben okumuş ve değerlendirmeler yapmıştır.
Başvekil İsmet (İnönü) "Muntazam posta seferleri hakkında İktisat ve Maliye Vekilliklerince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetinin 30-Ekim-1933 tarihli içtimaında Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun lâyihası esbabı mucibesi ile birlikte sunulmuştur efendim" ifadesiyle hazırlanan mazbatayı şöyle nakletmiştir; "Muntazam posta seferleri yasa tasarısının hazırlanmasındaki gerekçeyi içeren mazbataya esas olan Türk Ticareti bahriye filosunun mevcudiyeti, hiç şüphesiz ki kabotaj seferlerinin bayrağımıza hasrolunduğu tarihten başlar. O tarihe kadar elde bulunan gemiler kemiyet ve keyfiyet (Nitelik ve Nicelik) itibarıyla sırf askerî maksatlarla alınmış olan ve Seyrisefain idaresi ile bir kaç müteşebbise ait mahdut

gemilerden ibarettir. Lozan Muahedesinin imzalanması akabinde ise Hükümet bütün sahil nakliyatımızı ecnebilere ihtiyaç duymadan başarabilecek kudrette bir ticareti bahriye filosuna malik olmak mecburiyeti muvacehesinde kalmıştır. Memleket hayatı umumiyesinin bu cepheden sarsıntıya maruz kalmaması endişesiyledir ki, bir taraftan Seyrisefain İdaresi yeni bir teşkilâta tâbi tutularak büyütülmüş ve diğer taraftan da armatörlerimize gemi almalarını teshil edecek (Kolaylaştıracak) bazı muafiyetler bahş olunmuştur. O günden bu güne kadar güzeran eden (Geçim kaynağı) zaman ise bir tekâmül ve taazzuv (Örgütlenme) devresi olmuş ve halen Seyrisefain İdaresi ile armatörlerimize ait vapurların miktarı ihtiyacımızı bile aşmıştır. Son dünya buhranı dolayısıyla memleketimizde de hissedilen iş azlığı ve eşya fiyatlarındeki durgunluk yüzünden nakliye ücretlerinin tenakuzu (Çelişki) da bu fazlalığa inzimam edince bu defada millî teşekküllerimiz arasında şedit ve yıkıcı bir rekabet baş göstermiştir. Bu netice karşısında evvelâ rekabetin belli başlı armatörlerle Seyrisefain arasında hususî itilâflarla veya bir kanunu mahsusla meni derpiş (Önlenmesi göz önünde) kılınmış ise de, bu misillû itilâfların pek kısa yaşadığı bittecrübe (Denenmek suretiyle) anlaşılmış ve diğer taraftan kanunî hükümler vazı suretiyle de bu halin esaslı ve daimî bir şekilde önüne geçilemeyeceği diğer memleketlerdeki mümasil vaziyetler tetkik edilerek anlaşılmıştır.

Gerek Seyrisefain ile millî armatörlerimiz arasında ve gerekse armatörlerimizin kendi aralarında yukarıki esbap (Gerekçeler) dolayısile devam etmekte olan şiddetli rekabet pek kıskançlıkla sıyanete (Korumaya) mecbur olduğumuz memleketimizin âli menfaatlerine tamamen zıt neticelere doğru gitmeğe başlamıştır. Bir taraftan rekabet yüzünden millî sermayenin tehlikeye uğraması, diğer taraftan iktisadî tealimizle (Yükselme) pek alâkadar olan deniz nakliyatımızın zâfa duçar olması ve bilhassa cenup limanlarımızda görüldüğü veçhile kâr getirmediği için terk edilen bir takım iskelelerimizdeki nakliyat işlerinin erbabı ticaret için zarurî bir istikamet alması ve bundan başka şedit (kırıcı) rekabetin icap ettirdiği zararlı tasarruflar yüzünden iyice tamir edilemeyen gemilerimizin günün birinde millî müdafaaya yaramaz bir hal iktisap etmesi ihtimalleri bu meselede devamlı ve esaslı bir hal çaresi bulunması lüzumuna Hükümeti mecbur etmiş ve 2068 Numaralı kanunun gerekçesi, bu olmuştur.”

Armatörlerin gemilerini kıymet takdir edilerek

ellerinden almak amacıyla çıkartılan 2068 Sayılı yasa.

Başvekil İsmet (İnönü) şöyle devam etmiştir; "Bütün nakliye işlerini Seyrisefain'e devreden ve şimdiye kadar bu işlerde çalışmış olan armatörlerin ellerinden gemilerini takdiri kıymet ile almayı âmir olan 2068 numaralı kanuna karşı vaki olan şikâyetler, bilhassa denizcilikle meluf olan memleketimizde deniz ticareti erbabının bu işlerden uzaklaştırılmaması temenniyatını ihtiva ettiği cihetle yukarıdan beri sayılan sebeplerin icbar ettiği esas ve ruh değişmemek üzere denizcilerimize daha geniş bir çalışma sahası açılmasına lüzum görülmüştür.

Sahillerimiz nakliyatının her hangi bir sekteden vikayesini nazarı dikkatte tutarak hem memleket için zarar olan rekabetin önüne geçmek ve hem de nakliyat işlerile uğraşan halkımıza daha geniş bir ufku mesai açmak çaresi, ancak muayyen bir navul tarifesinin tatbikında görülmüş ve teklif edilen kanunun ruh ve esası navullan tanzim edecek olan böyle bir tarifenin tatbikatına istinat ettirilmiştir. Böyle bir tarife tatbik edildiği takdirde bu günkü anormal rekabetin tamamen önüne geçilecek ve bunun yerine vapurların büyüklüğü ve temizliği, servisin intizamı, teçhizatın tekemmülü gibi memleket için hayırlı neticeler verecek normal bir rekabet ihdas edilmiş olacaktır. Yalnız tatbik edilecek tarifeyi fert müesseselerinin hakkıyla tatbik edip etmediklerini ve alınan navlunlardan bir kısmının risturn olarak iade edilip edilmediğini kontrol etmek Hükümetçe pek müşkül ve hatta imkânsız olacağı için, bu gün bu işlerle uğraşan erbabı ticaretin birleşerek bir anonim şirket halinde çalışmaları esası kabul edilmiştir. Bu suretle, serbestçe icrayı ticarete imkân bulacak olan bu sarfiyatı muayyen formüller dahilinde cereyan edeceği için tarife tatbikatından kaçınmasına da imkân olmayan bir armatör şirketiyle, dış hatlar idaresi vasıtasıyla, sahil posta nakliyatımızı inhisar altına almanın; her limana muntazam servis ikame ederek hem âmme hizmetini ve iktisadî inkişafımızı temin etmesi ve hem de icabında Millî Müdafaa için elde kemmiyeten ve keyfiyeten kuvvetli bir ticareti bahriye filosu bulundurmak imkânlarını hazırlaması itibarıyla şayanı tercih olduğu neticesine varılmıştır. Bu esasat dahilinde teklif edilen kanun lâyihasının birinci maddesinde Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri yapmak işinin Devlet inhisarına alındığı hükmü vazedilmiş ve ikinci maddesinde de bu inhisarın hangi işlere şamil olmayacağı gösterilmiştir. Kanunu hazırlarken daima göz önünde bulundurulan esaslardan biri de sahillerimizin bütün

nakliyatının haleldar olmamasına matuf olduğu cihetle muntazam vapur işlemeyen sahillerimiz beynindeki ara nakliyatı ile limanlar içindeki nakliyat ve şilepçilikten madut (adı geçen) olan nakliyat inhisar hududundan hariç bırakılmıştır.

Üçüncü madde ve dördüncü madde bu inhisarı işletecek olan müesseseleri tarif etmekte ve bu müesseselerden armatörler arasında teşekkül eden ikincisinin tarzı teşkili hakkında bazı esaslar vazetmektedir. Bu maddenin son fıkrası sahillerimiz posta nakliyat işinin yalnız bu günkü mahdut armatörlere bırakmayıp talip olan bütün Türklere tahsis edileceğini âmir bulunmaktadır. Lâyihanın beşinci maddesi armatörlerden mürekkep anonim şirketine konacak ayni sermayenin takdiri kıymetini ifa edecek teşekkül hakkında hükümler vazetmektedir. Bundan gaye teşkil edilecek şirkete konacak ayni kıymetlerin hakikî kıymetlerden fazla olmamasını temindir. Altıncı madde müessislerin esas mukavelename tanziminde uyuşamamalarını nazarı dikkate alarak meselenin hakemle hallini temin etmekte ve yedinci maddede Devletin bir imtiyaz olarak verdiği inhisar hakkına mukabil naklolunacak yolcu ve eşyanın istirahat ve selâmetine muktezi (Gerekli kılan) tedbirlerin bir talimatname ile alınacağını beyan etmektedir.

Sekizinci madde şimdiye kadar mühmel (İhmal edilmiş) bırakılmış olan bir hususu tesbit ederek bademe Türk bayrağı altına işe yaramaz ve çürük gemilerin girmemesi için bir nizamname tanzimini âmir bulunmakta, dokuzuncu madde ise inhisarı işleten müesseselerin aralarında uyuşamadıkları ve yıkıcı rekabetlere kalktıkları takdirde Hükümetçe alınacak tedbirleri ihtiva etmektedir. Onuncu madde bu lâyihanın balâsında (Baş kısmında) işaret edildiği veçhile bu gün ticareten kuvvetli olmayan ve fakat yarın kuvvetli bir mevkii iktisadiye namzet bulunan sahil iskelelerimizden her birine sefer açılmasını temin etmekte ve on birinci maddede hariç ecnebi sularına açılacak seferlerin Hükümetle müesseseler ve bu iş için hazırlanmış başka teşekküller arasında ayrı taahhütlere zemin teşkil edeceğini bildirmektedir.

On ikinci madde tarifenin nasıl yapılacağını tarif etmekte ve on üçüncü madde posta nakliyatının meccanen temin edileceğini tesbit etmektedir.

On dördüncü madde ile inhisara verilen müesseselerin istihdam edecekleri mülâzim kaptan ve çarkçılara verilecek ücretin miktarı tayin edilmekte ve staj görecek deniz talebesinin iaşesi tahmil

olunmakta ve bu suretle ticaret filomuza lâzım gelen anasırın (Unsurların) yetiştirilmesi temin edilmektedir. On beşinci madde inhisarı (Tekel /Devletçi) işleten müesseselerin kimler tarafından kontrol edileceğini bildirmekte ve on altıncı madde ile de daimî komiserin vazife ve salâhiyeti tayin olunmaktadır. On yedinci madde tarifeyi tatbik etmeyen veya tatbikata hile karıştıranlar hakkında cezaî hükümleri ihtiva etmekte 18,19 ve 20. inci maddelerle de mutat hükümler vazolunmaktadır efendim."



Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey

Soyadı Kanunu ile "Güney" soyadını almış olan Sadullah Bey (d.1883, Galata, İstanbul – ö.18 Haziran 1945, İzmir) Türk asker ve siyasetçi idi. (31) 8. Kolordu Kurmay Başkanı, 4. Ordu Menzil Müfettişi, Başmenzil Müfettişliği Kurmay Başkanı, 8. Ordu Kurmay Başkanı, Genel Karargâh Merkez Şubesi, Seyrisefain Genel Müdürü, 2. Tümen Kurmay Başkanı, Mondros Ateşkesi Osmanlı Delegasyonu Üyesi, 16. Tümen, Batı Cephesi Menzil Müfettişi, Denizcilik ve Ulaştırma Genel Müdürü, Millî Savunma Bakanlığı Müsteşar Vekili olarak görevlerde bulundu.

1902 yılında Mühendishane-i Berr-i Hümâyun'u, 1905 yılında da Mekteb-i Erkân-ı Harbiye'yi bitirdi. 1909 yılında Padişah Yaverliği'ne getirildi. 1914 yılında Seyr-i Sefâin İdaresi Askeri Müfettişliği'ne, 1918 yılında da Seyr-i Sefâin Umûm Müdürlüğü'ne atandı. 6 Temmuz 1921 tarihinde İnebolu'ya gelerek Türk Kurtuluş Savaşı'na katıldı. Savaş sırasında 16. Fırka Komutanlığı, Batı Cephesi'ne bağlı olarak Ankara Menzil Müfettişliği görevlerinde bulundu. 21 Temmuz 1928 tarihinde askerlikten emekli oldu. TBMM V. Dönem (Ara Seçim), VI. ve VII. Muğla Milletvekilliği yaptı. 18 Haziran 1945 tarihinde İstanbul'da vefat etti.

06 Ocak 1923 tarihinden 01 Temmuz 1933 yılına kadar 10 yıl 5 ay ve 22 gün ile o tarihe kadar Türkiye Denizcilik İşletmelerinde en uzun süre ile Genel Müdürlük yapan Sadullah Güney'in ailesi aslen Halep'lidir. Askerliği boyunca bütün görevleri Harbiye Nezaretinde ve Nakliyatla ilgili bölümlerde görev yapmıştır. 01 Ekim 1911 tarihinde Trablusgarp'ta başlayan Türk-İtalyan savaşı ve ardından hissedilmekte olan Balkan Savaşı nedeniyle 21 Ocak 1328 (1912) tarihinde Osmanlı Seyri Sefain İdaresi Harbiye Nazırlığının emir ve komutasına devredildiğinde Harbiye Nazırlığının 24 Ocak 1912 tarihli yazısıyla idareyle ilgili; yönetim, denetleme, takip, kontrol ve koordine görevleri için Harbiye Nazırlığı'nda Seferberlik Dairesi'nde görevli Erkânıharp (Kurmay) Binbaşı Sadullah Bey "Komiser olarak" Trablusgarp'a görevli olarak gönderilmiştir.



Foto- Seyrisefain Umum Müdürlük binası (Hornis Han). (Arkadaki bina). Kaynak:Salt Arşivi.

İstanbul'a avdetinde Sevkiyat Müdürlüğü'nün bulunduğu Lloyd Hanı'ndan Şarap İskelesi Sokak'taki Hornis Hanı'na taşınılmasını temin etmiştir. Bu bina 1913 yılından 1957 yılına kadar 64 yıl idarenin sırası ile Osmanlı Seyri Sefain İdaresi ¬ Türkiye Seyri Sefain İdaresi ve Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü olarak, 1944 yılından sonra de Denizyolları İşletmesi olarak hizmet vermiş ve 1958 yılında Salıpazarı Rıhtımı'nın inşası sırasında yıkılmıştır,

17 Ocak 1329 (1913)'te Osmanlı Seyri Sefain idaresinin (Alman Vatandaşı) Umum Müdürü Karl Leke'nin görevden ayrılması ile Sadullah Bey Umum Müdür Vekili olarak atanmıştır. I. Dünya Harbi yıllarında Sevkiyat Dairesi'nde görevli olan Sadullah Bey'in idare ile olan bağlantısı devam etmiştir.

Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) için Osmanlı Hükümeti, tarafından görevlendirilmiş olan Rauf Orbay başkanlındaki heyette - Harbiye Nezareti Temsilcisi sıfatıyla yer almış ve A. İzzet Paşa Kabinesinde Harbiye Nazırı Cevat Paşa tarafından Seyr-i Sefain İdaresi'ne Umum Müdür olarak görevlendirilmiştir.

Asker Yollama Müdürlüğü (Sevkiyat Müdürlüğü)'nün Beşiktaş'taki (Şimdiki Deniz Müzesi) Harbiye Nezareti Sevkiyat Müdürü olarak görevli olan Erkanıharp (Kurmay) Miralay Sadullah Bey 16 Mayıs 1919 tarihinde Mustafa Kemal Paşa'nın Sevkiyat Dairesi emrindeki istimbot (Muş) ile Bandırma Vapuruna geçmesini temin etmiştir.

10 Ocak 1921 tarihinde Milli Müdafaa Vekâletine bağlı "Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü" kurulduğunda Ankara Menzil Bölge Müfettişliği'nin komutanı olan Miralay Sadullah Bey, Büyük Taarruz'a hazırlandıkları bu dönemde Sadullah Bey "Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürü" görevine getirilmiş ve savaş sonuna kadar bu görevde devam etmiştir.

6 Ocak 1923'te yeniden Seyri Sefain İdaresi Umum Müdürü olarak tayin edilmiş ve 1 Temmuz 1933 yılına kadar kesintisiz olarak onbir seneye yakın Umum (Genel) Müdür olarak görev yapmıştır. Saygın ve başarılı bir askerlik yaşamı olan dürüst, fedakar bir asker olmasına karşın katı bir devletçi anlayışla sadece devlet deniz ticaretini büyütmeye büyük önem vermiş, özel teşebbüs deniz ticaretinin adeta bir hasım gibi görerek, gelişmesi yönünde hiçbir yaklaşımda bulunmamıştır.

Devletçi anlayışla iç hatların yanında 1930 yılında İskenderiye ve Pire hatlarını gerçekleştirmiştir. Kılavuzculuk ve römorkörcülük hizmetlerinin Türkiye Seyri Sefain idaresine verilmesi için uğraş vermiş ve 13 Ocak 1924 tarihinde yayınlanan bir kanunla bu hakkın devlete intikalini sağlamıştır.

1 Temmuz 1933 tarihinde Münakalat (Ulaştırma) Vekâletine Deniz Ticaret Müsteşarı olarak atanan Sadullah Güney 1935 yılına kadar bu görevde devam etmiş ve 1935 yılından vefat ettiği 18 Haziran 1945 tarihine kadar Türkiye Büyük Millet Meclisinde Muğla Milletvekili olarak görev yapmıştır. Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü olarak özellikle devlete denizciliğine hizmeti benimsemiş

ve savunmuş olan Sadullah Güney, 18 Haziran 1945'te vefat etmiştir.

Tarih- 1933

Türk Vapurcular Birliği Yönetim Kurulu yapısını değiştirmiyor.

Türk Vapurcular Birliği 12 Mayıs 1933 Cuma günü yaptıkları Umumi Heyet Toplantısı'nda devletleştirme gibi ağır kanun uygulaması karşısında mevcut İdare Heyeti ile bir sene daha devam etmek kararını almıştır.

Devam edecek olan Türk Vapurcular Birliği İdare Heyeti şöyledir;

Reis: Yelkencizâde Lütfi Bey.

Reis Vekili : Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey.

Aza : Sadıkzâde Fehmi Bey.

Aza : Tavilzâde Hafız Hüseyin Bey.

Aza : Adnan Barzilay Bey

Aza : Abdi Vehbi (Dural) Bey.

Aza : Kalkavanzâde Rıza Bey.

Tarih- 15 Mayıs 1933

İktisat Encümeni Başkanı Edirne Mebusu Şakir "Türkiye iskele ve Limanları arasında posta seferleri hizmetinin Devlet idaresine alınmasına" ait kanunla bağlantılı olarak TBMM'de "Posta Vapur seferleri hakkında" İktisat Encümeni Mazbatası'nı okuyor.

İktisat Encümeni'nin bu mazbatası "Karar No. 25" ve "Esas No. 1/600" olarak kayda alınmıştır ve şöyledir;

"Yüksek Reisliğe

Muntazam posta seferleri hakkında İktisat ve Maliye vekâletlerince tanzim edilip İcra Vekilleri Heyetinin 30 - III - 1933 tarihli içtimaında Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun lâyihası encümenimize havale edilmekle müzakere ve tetkik olundu. Lâyihanın esbabı mucibesinde de mufassalan izah edildiği veçhile iki üç senedenberi bir taraftan sahillerimizde bu gün seyrisefer eden gemilerin miktarı ihtiyaçtan fazla bir hadde yükselmiş diğer taraftan umumî buhranın doğurduğu işsizlik neticesi olarak bu gemileri işleten müesseseler arasında yekdiğerini yıkıcı bir rekabet meydana gelmeğe başlamıştır. Memleketimizde terakki ve inkişafını arzu ettiğimiz deniz ticaret işlerinin ilerleyecek yerde günden güne sukuta doğru gitmesini intaç edecek olan bu halin devamına Cumhuriyet idaremiz seyirci kalamayacağı gibi bu gün hidematı umumiye sırasına geçen deniz münakalâtını bu şerait altında bir gün tamamen felce uğramak tehlikesi karşısında, esaslı tedbirler almak lüzumunu hissetmiş ve bu maksatla geçen sene Yüksek Meclisin

tasvibine arzettiği (Türkiye iskele ve Limanları arasında posta seferleri hizmetinin Devlet idaresine alınmasına) dair bir kanunla bu işi intizam ve inzibat altına almak istemiştir. Ancak Meclisin kabul ettiği bu kanunun neşri ile tatbiki arasında geçmesi icap eden devre arasında yaptığı tetkikat neticesinde muntazam posta seferlerinin yalnız Seyrisefaine hasredilmesini ve binaenaleyh bu gün mezkûr işler ile meşgul bulunan millî teşekküllerin bu sahadan tamamen ellerini çekmelerini muvafık bulmamış ve bu esasa göre hazırladığı yeni lâyihayı Yüksek Meclise arzetmiştir. Yeni lâyiha ile ana hatları itibarile geçen sene kabul edilen kanunun istihdaf ettiği muntazam deniz yolları seferlerinin temini, deniz ticareti işlerinin sukuttan vikayesi gibi esas hükümleri muhafaza etmekte olup ancak yukanda arzedildiği veçhile bu işin münferit bir idareye münhasır kalmayarak bazı şartlar altında Türk armatörleri tarafından tesis edilecek diğer bir teşekkül ile birlikte yapılmasının memleket menfaatlerine daha uygun olacağı esasına göre tanzim edilmiştir.

Türk armatörlerini şimdiye kadar çalıştırdıkları ve alıştıkları muntazam posta seferleri işlerinden ayırmayarak kendilerine bundan sonra ayni işte devam imkânını vermekle beraber faaliyetlerini tanzim etmek ve gerek kendi aralarında, gerek bu sahada çalışmakta olan Devlet müessesesi ile yıkıcı ve muzur rekabetlere meydan vermemek yolundaki esas noktai nazardan yeni lâyiha heyeti umumiyesi itibarile encümenimizce şayanı kabul görülmüş ve Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri unvanı daha umumî ve vazıh bir (maddede olmak üzere "Deniz Yollan İşletmesi" şeklinde tadil edildiği gibi maddelerde aşağıda arzolunan bazı değişiklikler yapılmıştır. Lâyihanın birinci maddesi Türkiye sahillerinde muntazam posta seferlerinin Devlet inhisarına alındığına dair bir hükmü ihtiva etmekte olup encümenimiz maddenin vazettiği esas prensibi kabul etmekle beraber işbu inhisarı işletecek olan müesseselerin de burada sayılmasını ve bu vazifeyi görecek olan (Dış Deniz Yolları İşletmesi) ile beraber millî vapurcular arasından bu kanunun kabul ettiği formül dahilinde meydana gelecek anonim şirketin bilâhare teşekkülü muhtemel mümasil anonim şirketlerin muayyen şerait ve inzibat altında bu işte çalışabilmek hakları olduğunun birlikte tesbitini muvafık bulmuş ve maddeyi bu esasa göre tanzim etmiştir.

Tamamiyle devletçi esaslara göre tanzim edilen yasa tasarısı havalesi gereğince Maliye ve Bütçe encümenlerine tevdi edilmek üzere Yüksek Reisliğe takdim olunmuştur.
İktisat Encümeni Reisi Edirne Mebusu Şakir
M. M.- Şebin Karahisar Mebusu İsmail
Kâtip -Afyonkarahisar Mebusu Akosmanzâde izzet
Aza - Bolu Mebusu Şükrü
Aza - Bolu Mebusu Dr. R. Ferit
Aza - İstanbul Mebusu M. Yaşar
Aza - Gazi Antep Mebusu M. Nuri
Bu yasanın yürürlüğe girmesinden iki ay sonra serbest gemi işletmeciliğinin aleyhine olan uygulama Hükümet katında rahatsızlık yaratmış ve TBMM Bütçe Encümeni'ne 27 Haziran 1933 tarihinde bir tasarı sunulmuştur. Bu tasarı memleketimizde kabotajı tanzim için Hükümet tarafından hazırlanarak İktisat encümenince de tetkik edildikten sonra Bütçe Encümenine havale olunan "Muntazam posta seferleri" yasa tasarısı vekili Mahmut Celâl Beyefendi hazır olduğu halde okunmuştur. Bu tasarı özetle şöyleydi; "Lozan muahedesinden sonra sırf Türk bayrağına terk edilen küçük kabotaj, bir taraftan Seyrisefain, diğer taraftan Hükümetçe takviye edilen hususî teşebbüslerin temin edebildiği vapurculukla yapılagelmekte idi. Sulhtan sonra; gerek Seyrisefain, gerekse hususî teşebbüsler bu sahada günden güne tekâmüle doğru yürümekte iken son senelerde başlayan dünya ekonomik buhranı bu işe de büyük bir tesir yaptığından gerek yolcu, gerek eşya nakliyatı esaslı bir surette azalmıştır. Bu ise, armatörler ile Seyrisefain arasında, hattâ sırf armatörler arasında tahammülü müşkül bir rekabet doğurmuştur. Filvaki bu rekabetten mahdut bir zaman için mahdut bir iki liman ve iskele halkı müstefit olmuş ise de işi, nisbeten az olan ve fakat mutlaka arasıra olsun posta seferlerinin yapılması umumî iktisadiyatımız noktasından mutlaka zarurî bulunan bir çok liman ve iskelelerimizde zarar ediliyor diye vapursuz bırakılmıştır. Bu yürüyüş, yani hesapsız ve mantıksız rekabet yürüyüşü ayni zamanda daha yeni, daha sağlam ve elverişli vapurlara sahip olmak imkânını da ortadan kaldırıyordu. Karada olduğu gibi denizde de memleketin hal ve bilhassa gelecek itibari ile nakliye vasıtalarını, usul ve tarzlarını en iyi ve kâmil bir tarzda hazırlamayı kendine şiar telâkki eden Cumhuriyet idaresi; deniz nakliyatında, muntazam posta seferlerinde günden güne vahametini artıran bu hastalığa bir sınır çekmek lâzım geldi. Bu

maksatladır ki geçen sene Yüksek Meclisimizce 2068 numaralı kanun yapılarak bu kanunla Türkiye'de muntazam posta seferleri, Devlet inhisarı altına alınmıştır. Ancak, denizcilikte az zaman zarfında dikkati calip inkişaf ve ilerleme adımları atmış olan millî armatörleri bu işten tamamiyle mahrum bırakmak; memlekette hususî teşebbüsleri takviye ve himayeyi yine kendine şiar edinmiş bulunan Cumhuriyetimiz için kabil olamayacağından Hükümetimiz bu ciheti ehemmiyetle telâkki ve tetkik ederek bu kanun lâyihasını ve merbut mufassal mucip sebepleri gösterir mazbatayı hazırlamıştır.

Deniz Yolları İşletme Yasa Tasarısı ile Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işi Devlet tekelinde alınacaktır ve Dış Denizyolları İşletme Müdürlüğü tek yetkili denizcilik firması olacaktır. Böylece 5 Haziran 1933 tarihi ve 2419 Sayılı yasa ile 29 Mayıs 1933'den itibaren Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işi Devlet inhisarına alınmıştır. Bu inhisarın verildiği devlet denizcilik kurumu "Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü" dür.

Bu tarihten sonraki aylarda Posta Vapurları Kanunu gereğince armatörlerin gemilerini Denizyolları inhisarına terk etmeleri 1 Eylül 1933 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bu yasa uyarınca armatörler gemilerini seferlerden alarak birer ikişer Haliç'e getirip şamandıralara bağlamışlar veya kıçtankara etmişlerdir. Karadeniz'e, Marmara'ya Ege ve Akdeniz'e ve oralardaki iskelelerden diğer iskelelere ve özellikle İstanbul'a olan yük ve yolcu seferleri durma noktasına gelmiştir! Bu inhisar Denizyolları İşletme İdaresi'yle kurulması beklenilen Vapurcular Anonim Şirketi tarafından işletilecektir. Bu kanunla rekabet ortadan kaldırılmış olacaktır. Vapurcular şirketi henüz kurulamadığı için gemilerin işletilmesini Denizyolları İşletmesi yapacaktır. İdare bu maksatla kendi vapurlarından ayrı olarak on tüccar vapurunu da kiralamıştır. Bu vapurların dışında kalan armatör vapurlarının çalışmaları men edilmektedir! Diğer taraftan Vapurculuk Şirketi'nin teşkili için tüccar vapurlarının kıymetini takdir eden komisyon, raporunu 30 Ağustos akşamı İktisat Vekâletine göndermiştir.

Tarih - 1934/1935

Türk Vapurcular Birliği ayni yönetim kurulu ile devam ediyor.

Türk Vapurcular Birliği Şubat 1934 ve Şubat 1935'te yaptığı Umumi Heyet toplantısında ayni yönetim kurulu ile göreve devam etme kararını almıştır.

Devam edecek olan Türk Vapurcular Birliği İdare Heyeti şöyledir;
Reis: Yelkencizâde Lütfi Bey.
Reis Vekili : Mütercimzâde İsmail Hakkı Bey.
Aza : Sadıkzâde Fehmi Bey.
Aza : Tavilzâde Hafız Hüseyin Bey.
Aza : Barzilay (Adnan) Bey
Aza : Abdi Vehbi (Dural) Bey.
Aza : Kalkavanzâde Rıza Bey.

1934 yılında üzücü bir olay yaşanmış ve Vapurculuk Türk AŞ İdare Meclisi Reisi Sadıkzâde Ruşen Bey Tarı vapurundaki içki kaçakcılığı nedeniyle dolaylı olarak tevkif edilmiştir. 12 Temmuz 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki habere göre; İhtisas Mahkemesi Tarı Vapuru süvarisi ve kâtipleri ile Vapurculuk Türk AŞ rüesasına dokuz ay ceza vermiştir. Mahkeme kararı sırasında Ankara'da olan Sadıkzâde Ruşen Bey de tevkif edilmiş ve İstanbul'a getirilmiştir. Ancak karara kısa sürede edilecek ve temyiz yoluyla beraat edecektir.

Kalkavanzâde Rıza Türk Gemi Kurtarma AŞ ortağı oluyor

Türk Gemi Kurtarma Sirketi 1934 yılında yapılan açıklamaya göre altı buçuk aylık bilânçosunu zararla kapatmıştır. Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi Heyeti Umumiyesi 9 Nisan 1934 günü sabah saatlerinde Galata'daki merkezinde, Emekli Amiral Vasıf Paşa'nın riyasetinde senelik toplantısını yapmıştır. Şirket hissedarlarından Sinop Mebusu Yusuf Kemal ve Kalkavanzâde Rıza Beyler mazeretleri dolayısıyla bu toplantıda hazıır bulunmamışlardır. Şirket sermayesinin yüzde yetmişinin sahibi olan Hazine namına Beyoğlu Maliye Murakıbı Kâzım ve İktisat Vekâleti namına komiser olarak İstanbul Deniz Ticareti Müdürü Müfit Necdet Beyler toplantıya iştirak etmişlerdir. Şirketin tesis edildiği 16 Haziran 1933'den itibaren 1933 senesi nihayetine kadar geçen altı buçuk aylık zamana kadarki zararı 100,000 lirayı mütecavizdir. Fakat raporda bunun, şirketin ilk senesi olmak itibarile yapılan tesis masraflarından ileri geldiği, bir sene zarfında kurtarılmış olan yedi gemi için alınacak paralarla zararın kapanacağı ve şirketin bu sene daha iyi bir vaziyete geleoeği ileri sürülmüştür. Görüşmelerde Kalkavanzâde Rıza Beyin Adalet vapurunun şirkete satın alınması meselesi de görüşülmüş ve henüz resmî muamelesi tekemmül etmemesi nedeniyle bu iş geriye bırakılmıştır.

Yumurta ihracatı

Türk Vapurcular Birliği toplantılarında karşılarına gelen konulardan biri yumurta ve balık ihracatı sorunlarıdır; Son zamanlarda Almanyaya gitmiş olan Tiirk yumurtalarından muayyen bazı firmalar mallanın çoğunun bozuk çıktığı hakkmda şikayetler yapılmaya başlanmıştır. Türkofis bu şikayetleri bir yandan da Berlin Ticaret Mümessilliği vasıtası ile tevsik ettiğinden derhal harekete geçmiş ve ilk incelemeler (tetkikler) bu yumurtalann ekseriyetle İnebolu çıkışlıolduğunu göstermiştir. Almanya'ya ihraç edilen yumurtalardan mühim bir kısmının son zamanlarda ancak 15 günde Almanya'ya varabilmesi nedeniyle ihracatçılar bu halde şikayetciydiler.

Türkofis Balıkçılar Cemiyetine balık ihracatında ve hatta memleket içinde balık nakliyatında kullanılmakta olan küfeler ve sandıklar yerine, cam kablar kullanılmasının daha uygun olacağını bildirmiştir. Bu suretle balıklar hırpalanmayacaklar ve kolayca bozulmaktan korunabileceklerdir. Cam kablar ayni zamanda buzların akıp gitmesinin de önünde geçmiş olacaktır.

Tarih -1936

Türk Vapurcular Birliği 1936 Genel Kurul seçiminde Rıza Sadıkoğlu Başkan oluyor.

Türk Vapurcular Birliği'nin 14 Şubat 1936 Cuma günkü Olağan İdare Heyeti Toplantısı'nda Asil ve yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şöyledir:

Başkan : Rıza Sadıkoğlu,
Muhasib : Ali Sohtorik
Kâtib : Vehbi Aldıkaçtı
Üye : Abdi Vehbi Dural
Üye : Mustafa Umman
Üye : Adnan Barzilay
Üye : Muzaffer Pehlivan
Yedek Üyeler : Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan, Şevket Manioğlu, Faik Zeren.

İstanbul gibi gerçek liman kavramında limanı olmayan bir mega liman şehrinde 1936 yılına kadar liman hizmetleri veren İstanbul Liman İşleri İnhisarı TAŞ'nin tasfiyesine karar verilmiştir. 1936 yılı

İstanbul'da devrin gereklerine uyacak bir liman arayışının başlangıç yılı sayılır. Ancak bir süre Salıpazarı limanı olarak gerçekleşecek liman devreye girinceye kadar hayli uzun bir zaman geçecektir. İlanda "Münfesih / Feshedilmiş" İstanbul Liman İşleri İnhisarı TAŞ.'ye ait Balat'taki atölye binası ve arazisi ile demirbaş eşye ve levazım mallarının satışı duyurulmaktadır.

Türk Armatörler Birliği Başkanı Rıza Sadıkoğlu İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin tasfiye edilmesi konusunda da şöyle demiştir; *"Milletimiz ve devletimiz çok ağır bir dünya savaşından muzaffer çıktı. Çok önemli eksikliklerimiz var.. Bunları hep biliyoruz ve asla şikayetçi değiliz. Zira bir bu vatanın evlatlarıyız. Sadece, inhisara dayalı hizmetlerin rekabete dayalı hale gelmesinin memleketimizin iktisadiyatı ve her alanda büyümemiz adına zaruri olduğunu ifade etmek isteriz. İstanbul Liman İşleri İnhisarı TAŞ, Galata'da ve Sirkeci'de liman hizmetleri anlamında sadece kendi kurallarını uyguladı. Liman diye bir şey olmadığını hepimiz biliyoruz.. Liman diye bir yatırım da tasarlanmadı. Bunlar olmadığı için vapurlar hep şamandıralara bağlamak zorunda kalıyorlar, mavnalara ihtiyaç bitmiyor, bunları yedekleyecek römorkörlere ihtiyaç bitmiyor ve zaman zaman yedekleme gecikmeleriyle karşılaşıyoruz. Hepsi bir boşuna maliyettir. İstanbul Liman İşleri İnhisarı tasfiye edilirken, artık gerçek İstanbul Limanı için plan yapılmasını ve gerçekleştirilmesini bekliyoruz."*

Türk Vapurcular Birliği, Vekâletten takip edilecek hattı hareket hakkında talimat almak maksadıyla Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir. Heyet, Armatörler Birliği Başkanı Rıza Sadıkoğlu, üyelerden Mustafa Umman, Ali Sohtorik, Muzaffer Pehlivan, Hüseyin Taviloğlu'dan ibarettir.

Liman olmayışından dolayı gemiler felakete maruz kalıyor

1936 yılı kışı çok çetin geçmiş ve Karadeniz'de seferde olan gemilerden birçoğu karaya düşmüştür. 3 Aralık 1936 tarihi ile gazetelere intikal eden haberlerde Millet vapurunun battığı, ayrıca iki vapurun daha battığı ve on tayfanın boğulduğu duyurulmuştur. Türk Vapurcular Birliği üyeleri bu olaylar nedeniyle bir toplantı yapmış ve meydana gelen felaketi değerlendirmiştir. Toplantıda ayni zamanda batan gemilerin kurbanı olan ailelere nasıl yardım yapılacağı hususu da görüşülmüştür. Birliğe intikal eden habere göre Barzilay firmasına ait Millet Vapuru kömür yüklemek amacıyla Ereğli'de bulunuyordu. Limansızlıktan gemi karaya düşmüş ve

parçalanarak batmıştır. Geminin 21 kişi olan mürettebatından ancak 2'si kurtarılabilmiştir. Elde edilen bilgilere göre derin tecrübeye sahip Besim Kaptan Millet vapuru azgın dalgalar nedeniyle demir taramaya başlayınca açılarak travers yapmak istemiş, fakat kabaran dalgalar vapuru batırmıştır.

Ereğli Limanında demirde yapan Aslan, Şadan, Zonguldak, Galata, Samsun, Mete, İkbal, Tan, Süper, Nomikos isimli vapurlar ağır kar fırtınasında karaya düşmüşlerdir. Yolda bulunan Refah ve Suad vapurlarından bir haber alınamamıştır. Telgraf hatları kopmuş olduğundfan Ereğli ile görüşme de yapılamamaktadır. Türk Vapurcular Birliği liman ihtiyacını yeniden duyurmak amacıyla Ankara'ya bir heyet göndermeye karar vermiştir.

Özel teşebbüs armatörlüğünün 1932 yılından başlayarak büyük ölçüde engellenmesi konusu yıllarca tartışma konusu olmuştur. Bu engelle sonucu Türkiye'de yolcu vapurculuğu tamamiyle devlet tekeli haline dönüşmüştür. Cumhuriyet Gazetesi'nde karikatürist Cemal Nadir bu çelişkiyi son derece anlamlı bir karikatürüyle resmetmiştir. Kararikatürde hususi müteşebbis armatöre ait iken Devlet Denizyolları'na devredilen bir vapurun bacasını boyayan ve yeni forsu takacak olan iki usta şöyle konuşmaktadır;

-Şu bizim şirket Denizyolları'na geçti de ne oldu sanki?

-Görmüyor musun yahu, 71 Numara Adalara, Kalamış, Boğaz'a işlemeye başladı!..

Tarih- 1937

İktisat Vekili Celâl Bayar refakatinde Siyasî Müsteşar Ali Rıza, Mebuslardan Hamdi Aksoy, İş Bankası ve Ziraat Bankası Genel müdürleri ve sair yetkililerle 20 Temmuz 1937 günü İzmir Vapuru ile İstanbul'da İzmir'e hareket etmiştir. İzmir'deki toplantıya Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti (Vapur Donatanları ve Acenteleri Birliği) Başkanı Laurent Reboul ve Türk Armatörleri Birliği Başkanı Rıza Sadıkoğlu da katılmıştır. İzmir'deki ecnebi vapur acenteleri evvelce tonunu 18 şiline naklettikleri ihracat mahsullerimizi Ocak ayında 40 şiline yükseltmişler, son zamanlarda merkezlerinden aldıkları talşmatlarla navlunu 55 şiline çıkartmışlardır. İhracatçılar, ülke milli mahsullerinin maliyetini aşırı derece yükselteceğini belirterek Türk bayralı gemilerin noksanından dolayı yabancı bayraklı gemilere mecbur kaldıklarından şikayetçi olmuşlardır. İhracatçılar yabancı vapur şirketlerini aralarındaki rekabet nedeniyle düşük navlun veren

firmaları bertaraf ettiklerini, türk bayraklı gemilerin azlığından dolayı çaresiz kaldıklarını boyun eğdiklerini söylemişlerdir.
İzmirli ihracatçı Halim Alâiyeli, Ankara Palas'ta Celal Bayar adına tertip ettiği çay davetinde hükümetin altı şilep satın aldığını ve ihracatı bu vapurlarla yapması halinde ihracatçıların bu vapurların satın alınmasına ortak olmak istediklerini bildirmiştir.



GÜNÜN BULMACASI

İstanbul Vilâyet ve Belediye Riyasetinden:

Vergi hesablarını ve tediyatını muntazaman takib etmek ve yanında kayıdlı bulundurmak istiyen mükellefler için hazine vergilerinde olduğu gibi Belediyece de ihtiyari olarak cüzdan usulünün ihdası kararlaştırılmış ve şubelere tebligat yapılmakla beraber gazetelerle de ilân edilmişti.

Bu kolaylıktan istifade etmek istiyenlerin Maliye Şubelerinden bedeli mukabilinde cüzdan alarak mensub oldukları Belediye Tahakkuk ve Tahsil Şubelerine müracaatle vergi hesablarını dercettirmeleri kendi menfaatleri icabından bulunduğu tekrar ilân olunur. (5565)

MÜRBBİYE ARANIYOR

Kırklareli Daimî Encümeninden:

Ticaret ve Zahire Borsasında intihab

intihab heyetinden:

Karacabey Harası Müdürlüğünden:

Kütahya Belediye Riyasetinden:

Türk Armatörleri Birliğinden:

Bahçe Mimarı Mevlûd Baysal

OTOMATİK TÜRK ve 1939 modeli KALELİ GOL ve Karambol bilardoları

Haydar Rifatın eserlerinden

Senirkent Belediyesinc

Urolog - Operatör Pr. Behaeddin Lütfi Varnalı

Eskişehir Belediye R

İstanbul Belediye

SAPİKSİN

Operatör RIZA ÜNVER

Çoruh Devlet Orman Revir

DAKTİLO ARANIYOR

Dr. HORHORUNİ

Dr. ZİYA NAKİ

Ankara Borsası 24/7/39

NORMAL MEKTEBLERE

Dr. NECATİ KEMAL

Foto- 25 Temmuz 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki "Türk Armatörleri Birliğinden" başlıklı genel kurul duyurusu.

Tarih -1939

Türk Vapurcular Birliği, 1939 yılında Türk Vapurcular Birliği yerine "Türk Armatörleri Birliği" olarak kayda alınmak üzere üzere Vilayet'e müracaat etmişler ve müspet netice alarak 10 Ağustos 1939 günü Kefeli Hüseyin Han 11 Numaradaki merkezde Saat 15'de en yaşlı üye Hüseyin Sutrat Başkanlığında toplantılarını yapmışlardır. Türk Armatörleri Birliği'nin idare heyetine Rıza Kalkavan, Rıza Sadıkoğlu, Lütfü Yelkenci, Adnan Barzilay,

Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan [15] ve Lütfü Yelkenci seçilmiştir.
Yönetim Kurulu üyeleri müteakiben toplantı yaparak, Reis ve Reis Vekili olmak üzere diğer üyeleri görevlerini belirtecek şekilde İdare Heyeti düzenlemesi yapmıştır. Bu şekle göre Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;
Reis: Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan,
Reis Vekili: Lütfü Yelkenci,
Kâtib: Rıza Sadıkoğlu,
Murakıb: Rıza Kalkavan,
Muhasib: Hüseyin Avni Sohtorik
Üye: Adnan Barzilay.
Bilindiği üzere "Birlik" adı kullanılmasına karşın, yeniden teşkil olan yarı resmî kurum bir dernektir ve Vilayet'teki resmî kaydında "Türk Armatörleri Birliği" olarak geçmektedir.



Foto- Mütercimzâde İbrahim Hakkı Denizaşan.
Ressam Coşkun Kuzgun ve Osman Öndeş arşivi.

Mütercimzâde İbrahim Hakkı Denizaşan kısa süren başkanlığı sırasında sektörün sorunlarının çözülmesi için önemli gayretler sarfetmiştir. 1939 yılında Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilen Mütercimzâde İbrahim Hakkı Denizaşan Kastamonu Abana/İnebolu'dan Mütercimzâde Salih Efendi'nin oğluydu. Sahip olduğu gemilerden biri Anteres'ti. Bekâr kalmış ve ileri yaşlarında

bunama alâmeti gösterdiğinden Şişli'deki Fransız Lape Hastahanesi'ne yatırılmıştır. Birkaç sene bu hastanede yattıktan sonra vefat etmiş ve Karacaahmed'deki aile kabristanına gömülmüştür. Acze düşmesiyle birlikte gemisine ve şirketine haciz gelmiş ve açık artırmalarıyla satılmıştır. 12 Ekim 1939 tarihinde gazetelerde yeralan bir haber ilgili okurları hayli şaşırtmıştır. Zira iki ay önce kurulmuş olan Türk Armatörleri Birliği'nde bazı anlaşmazlıklar baş göstermiş ve Birlik Reisi Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan istifa etmiştir. Haberlere göre; İdare heyetinde de bazı istifalara intizar edildiği söylenmektedir. Bu vaziyette Birliğin olağanüstü toplantıya gitmesi kaçınılmaz olacaktır. 22 Ekim 1939 günü ise, İsmail Hakkı Denizaşan kendi işleriyle ilgili olarak, gazetelere ilan ilan vermiştir. Bu ilan şöyledir; "Beyoğlu Beşinci Noterliği vasıtasıyla Galata Marmara Hanı'nda birinci katta Bay Cemal İnal ile şimdiye kadar sizinle gerek ticarî ve gerek hususi mahiyette yapmakta olduğumuz muamelata bugünden itibaren nihayet vererek bundan böyle bizimle hiçbir muameleye yapamayacağını, ve bugüne kadar yaptığımız ve yapacağımız işler hakkında akd ve teati etmiş bulunduğumuz resmî ve hususi mukavele ve mektuplar hükmünü tamamen fesih ve iptal eylediğimi ve bundan böyle yapacağınız muamelatta hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmeyeceğimi ihbar ediyorum. Galata, Kefeli Hüseyin Han. K.2 Karaköy'de İsmail Hakkı Denizaşan."



Fotoğraf- Türk Armatörleri Birliği'nin 1939 yılından itibaren genel merkezinin bulunduğu Kefelizâde Hüseyin Han.

Şişli'deki Fransız Lape Hastahanesi'de meflûç olarak kalması da aile içinde bazı anlaşmazlıklara neden olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim 27 Ocak 1944 tarihinde "Vasi İlanı" ilanı verilmiştir. Beyoğlu Dördüncü Sulh Hukuk Hakimliğinden yapılan 941/57 tarih ve sayılı ilanda; "Mahkememiz tarafından tahtı hacre alınan Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan'ın vasilerinden Avukat Nimetullah Gökselman'ın 6 Ocak 1944 tarihinde işten elçektirildiği ve bilahare istifa etmiş bulunduğu cihetle mezkûr tarihten itibaren mümaülayhi mahcuru her hangi bir surette temsil etmek sıfat ve selahiyetini haiz bulunmadığı ve diğer vasi Avukat Faruk Dereli'nin münferiden mahcuru temsil edeceği ilan olunur." denilmektedir.

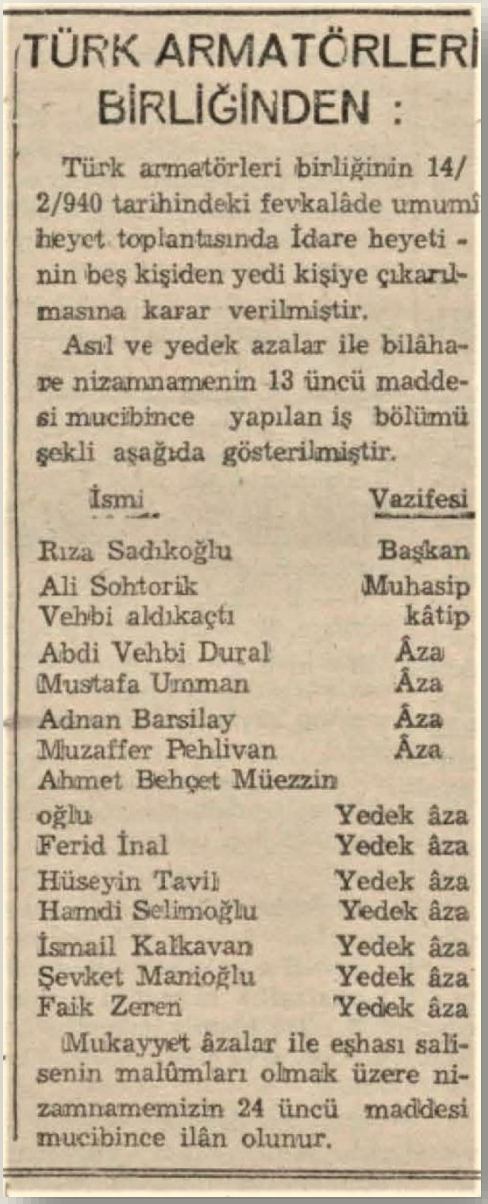
24 Mart 1944 tarihinde Beyoğlu Dördüncü Sulh Hukuk Hakimliği yaptığı ilanla;"Mahkeme tarafından tahtı hacre alınan Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan'a ait olan Balat'ta İlhami Söker'in deposu önünde demirde bulunan 'Antares' vapurunda bulunan ve ehli vukuf marifetiyle 1108.50 kuruş kıymet takdir edilen beziryağı, boya ve kostik soda açık artırma suretiyle 31 Mart 1944 tarihine müsadif Cuma günü Saat 14'te satılacağı ve isteklilerin yukarıda belirtilen gün ve saatte vapurda hazır bulunmaları ve ihale edildiği takdirde gümrük vesair rüsum alacaklıya ait olduğu" ilan edilmiştir.

Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan Vefat Ediyor

Armatörlerden Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan uzun zamandan beri yatmakta olduğu Şişli Fransız Lape Hastahanesi'nde 5 Şubat 1950 Pazar sabahı Hakk'ın Rahmetine kavuşmuştur. Cenazesi 6 Şubat Pazartesi günü mezkûr hastaneden kaldırılarak Beşiktaş Sinan Paşa Camii'nde kılınan öğle namazını takiben araba vapuruyla Üsküdar'a nakledilerek aile mezarlığına defnedilmiştir. Vefat ilanındaki duyuruda kardeşleri Semiha ve Nureddin Denizaşan'ın isimleri vardır.

12 Ağustos 1939 günü Ulus Gazetesi'nde 7 adet 1,800 det. İlâ 4,000 dwt. arasında yük ve yolcu gemisi inşa ettirilmek üzere İngiliz tersanelerinde eksiltmeye çıkılacağına dair bir ilan yayınlanmıştır. İlana göre, bu gemilerin özelliklerini gösterir teknik şartlar ile sözleşme maddelerini içeren dosya 20 Ağustos 1939 tarihinden 5 Eylül 1939 tarihine kadar İstanbul'da Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü merkezinde ve İngiltere'de Londra Türk Ticaret Ateşeliği'nde müracaat edecek İngiliz şirketlerine verilebilecektir. 1939 yılında Türkiye'de 1,800 dwt.'luk yük yolcu gemisi inşa

edebilecek bir gemi inşa tersanesi olamayışı Türk Armatörleri Birliği'nde gündem maddesi yapılacaktır.



TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİNDEN :

Türk armatörleri birliğinin 14/2/940 tarihindeki fevkalâde umumî heyet toplantısında İdare heyeti - nin beş kişiden yedi kişiye çıkarılmasına karar verilmiştir.

Asıl ve yedek azalar ile bilâhare nizamnamenin 13 üncü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir.

İsmi	Vazifesi
Rıza Sadıkoğlu	Başkan
Ali Sohtorik	Muhasip
Vehbi aldıkaçtı	kâtip
Abdi Vehbi Dural	Âza
Mustafa Umman	Âza
Adnan Barsilay	Âza
Muzaffer Pehlivan	Âza
Ahmet Behçet Müezzin oğlu	Yedek âza
Ferid İnal	Yedek âza
Hüseyin Tavil	Yedek âza
Hamdi Selimoğlu	Yedek âza
İsmail Kalkavan	Yedek âza
Şevket Manioğlu	Yedek âza
Faik Zeren	Yedek âza

Mukayyet âzalar ile eşhası salisenin malûmları olmak üzere nizamnamemizin 24 üncü maddesi mucibince ilân olunur.

Foto- Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Şubat 1940 Olağanüstü Genel Kurul toplantısı hakkındaki duyurusu: Kaynak: 18 Şubat 1940 tarihli Son Telgraf ve Cumhuriyet Gazetesi.

Tarih -1940

Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Şubat 1940 Olağanüstü İdare Heyeti toplantısı

Türk Armatörleri Birliği'nin Kongre haberleri Türk Armatörleri Birliği dahil, Türk ticaret gemilerine ait haberlerin 1920 - 1950 gibi yıllar boyunca gazetelerde birçok kereler birinci sayfalardan verilmesi

dikkat çekicidir. Basının denizciliğe böylesine önsıralardan önem vermesinin bir nedeni, karayolu ulaşımının çok yetersiz olduğu Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığı için tek ulaşım imkanının gemiler olmasına ileri gelmekteydi. Türk Armatörleri Birliği yaptığı toplantıları basına yansıtıyor veya kongreleri gerek haber olarak ve gerekse resmi ilanlarla gazetelerde yeralıyordu.

Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Şubat 1940 günkü Olağanüstü İdare Heyeti Toplantısı'nda 5 olan yönetim kurulu üyesi sayısının 7'ye yükseltilmesine karar verilmiştir. Asil ve yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 24.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şöyledir:

Başkan : Rıza Sadıkoğlu,
Muhasib : Ali Sohtorik
Kâtib : Vehbi Aldıkaçtı
Üye : Abdi Vehbi Dural
Üye : Mustafa Umman
Üye : Adnan Barzilay
Üye : Muzaffer Pehlivan
Yedek Üyeler : Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan, Şevket Manioğlu, Faik Zeren. [17]

Ancak bu toplantıdan ikigün sonra, muhtemelen bir anlaşmazlık nedeniyle, yani 16 Şubat 1940 günü Olağan Genel Kurul Kongresi yapılmış asli ve yedek idare heyeti seçimi sonunda Yönetim Kurulu şöyle değişlikle yeniden kurulmuştur;

Başkan : Abdi Vehbi Dural,
Başkan Yardımcısı : Rıza Sadıkoğlu,
Murakıp: Lütfi Yelkenci,
Asıl Üyeler; Vehbi Aldıkaçtı, Adnan Barzilay, Muzaffer Pehlivan, Mustafa Umman, Ali Sohtorik,
Yedek Üyeler: Ahmet Behçet Müezzinoğlu, Ferit İnal, Faik Zeren, Şevket Manioğlu, Hamdi Selimoğlu, İsmail Kalkavan.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, zaman zaman Türk Vapurcular Birliği üyeleri arasındaki anlaşmazlıklardan olumsuz şekilde etkilenmiş ve sorunların incelenmesi ve çözümü için inceme komisyonları kurmuştur. Bunlardan 1936 tarihli Encümen seçimlerinde, Standardizayon Encümenine Fortonzâde Murat, Abdülkerim, Müderris Zühtü, Hüsnüzâde Şinasi, ve Habipzâde Ziya Beyler oybirliğiyle seçilirlerken, Teşviki Sanayi ve Muamele Vergisi Encümeni'ne Mehmet Ali, Tevfik Nizamettin, Şinasi, Kâzım,

Aynizâde H. Tahsin ve Kâzım Ziya Beyler seçilmiştir. Yine ötedenberi "Ticareti Bahriye firmalarını pek rahatsız eden ve zarara neden olan vapurcular arasındaki manasız rekabet sorunları gibi sorunları incelemek üzere" kurulan encümene de Velizâde Mustafa Faik, Sadıkzâde Şevket, Ticareti Bahriye Müdürü Zeki, Yelkencizâde Lûtfü ve Seyrisefain İşletme Müdürü Burhanettin Beyler seçilmiştir. Vapurcular arasında zaman zaman ortaya çıkan anlaşmazlıklar ve anlaşmalar müteakip yıllarda da basında yeralmıştır. Akşam'daki "Türk Armatörleri dün toplanarak bazı kararlar verdiler" ve "Vapurcular Anlaştılar" başlıklı haberlerde; "Uzun zamandan beri deniz nakliyatının bir elde idaresi etrafından yapılan müzakereler olumlu neticeye varmıştır. Vapurcular, esas itibarıyle Türkiye limanları arasında yapılacak deniz nakliyatının bir elden idare edilmesini kabul etmişlerdir. " denilmektedir.

Tarih - 1940

Deniz Nakliyatı İşlerinde ileri bir adım

1939 yılı sonundan itibaren motorlu çektirme sahibi armatörler atılım içindeki Türk Armatörleri Birliği örneğinden hareket ederek, aralarında bir birlik kurmaya karar vermişler ve bu konuda yazılı olarak vilayet'e müracaat etmişlerdir. Dernek hakkında ilk haber 18 Şubat 1940 tarihli Vatan Gazetesi'nde yer almıştır. Habere göre bundan böyle 50 tondan küçük bütün deniz motörlarının seyrüsefer işleri bu birlik tarafından tanzim ve temin edilecektir. Kurulan dernek 50 tondan yukarı gemiler için tesis edilmiş olan Türk Armatörleri Birliği gibi bir dernek olacak ve denizcileri alâkadar eden her türlü konuda çalışacak ve denizciliğin gelişmesi adına himaye ve yardım görevi de yapacaktır. Deniz ticaretinin geliştirilmesi için tesis edilen bu birlik , sigorta ve birlik amacına da sahiptir.

Tarih -1940

Kurulan kooperatif

19 Nisan 1940 Armatörler ticarî bir birlik kurmaya çalışıyorlar Türk armatörlerinin aralarında bir sene evvel kurmuş oldukları birliğin şeklini değiştirerek tamamiyle ticarî mahiyette bir birlik kurmak hususundaki teşebbüsleri bir hayli ilerlemiştir. Buna rağmen, birlik mevzuu üzerinde armatörler henüz tamamiyle anlaşmış değillerdir. Bütün anlaşmazlık da yönetim kurulunun teşekkülü ve ağır işlerle hafif işlerin taksimi meselesinden çıkmaktadır. Armatörler, birliği teşkil ederek hükümete müracaat edecekler, devlet deniz nakliyatını alacakları gibi özel nakliyatı da üstleneceklerdir. Bu şekil

ancak bütün armatörlerin birliğe dahil olmaları takdirinde mümkün olabileceğinden bunun üzerinde çalışılmaktadır.

21 Nisan 1940

Türk Armatörleri Birliği

ticarî bir dernek daha kuruyor.

Türk Armatörleri Birliği'nin salt ticari bir birlik halinde hareket edebilmesi için yapılan teşebbüs ve çalışmalar son safhaya gelmiştir. Armatörler 20 Nisan 1940 günü birlik merkezinde genel bir toplantı yaparak yeni derneğin teşekkülüne karar vermişlerdir. [38] Bu toplantı öğleden evvel başlamış ve öğleden sonra da devam etmiştir. Toplantı bir hayli tartışmalı olmuş, birliğine fayda ve zararları üzerinde görüşler ileri sürülmüştür. Neticede kurulacak derneğin faydası konusunda genel görüş oluşmuştur. Tasarlanan dernek henüz yeni şekil almadan birçok müessese müracaatla vapur istedikleri görülmüştür. Dernek teşekkül eder etmez bu müracaatlar birlik namına karşılanacaktır. Bundan sonra birliğin teşekkül işinin bütün armatörlerin iştirakıyla süratle olacağı beklenmektedir.

Tarih - 13 Nisan 1940

Millî Armatörler Ankara'ya heyet gönderiyorlar

Günün basınında "Millî Armatörler" başlığıyla verilen haberler, Türk Armatörleri Birliği tarafından teşebbüs olunan ve kuruluş safhasındaki dernekle alâkalıdır. Nitekim haberlerde verildiği üzere "Millî Armatörler" 12 Nisan 1940 günü de Türk Armatörleri Birliği'nde bir toplantı yaparak, yeni ticarî mahiyetteki birliğin kuruluş ve faaliyeti üzerinde görüşmüşlerdir. Bu toplantının sonunda Münakalat Vekalati'yle temaslarda bulunmak üzere Ankara'ya bir heyet gönderilmesine karar verilmiştir. Ankara'ya gidecek heyet devlet nakliyatının birliğe verilmesi işi üzerinde temaslar bulunacaktır. Yeni birliğin bir şilepçiler tekeli mahiyetinde karşılanması birlik azalarını müteessir etmiştir. Bunlar birliğin bir tekel mahiyetinde olarak değil, sadece deniz nakliyatının bir intizam dahilinde cereyanı için kurulmakta olduğunu ileri sürmüşlerdir. Ankara'da bu durum açıklığa kavuşacaktır.

Tarih- 7 Mayıs 1940

"S.S Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi" kuruluyor

Armatörler arasında Uzun zamandır deniz nakliyat işinde müşterek hareket için tetkikler yapan armatörler nihayet bu hususta anlaşmışlardır. Bu arayış, o yıllarda "S.S Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi" olarak devam edecek ticarî amaçlı birliğin ilk

haraketi olmaktadır. Armatörler, alınacak işlerin doğrudan doğruya Armatörler Birliği tarafından dağıtılmasına karar vermişlerdir. Birlik mevcut şeklini muhafaza edecek ve aracı olarak hareket edecektir. Armatörler böylece işler intizama girerse, dahili ihtiyaç temin edildikten sonra, elde vapur kalacağını ve bunların da döviz temin etmek için dışarıya kiralanabileceğini düşünmektedirler. Bu hususlar hakkında Ankara'da temaslar yaparak hükümetin görüşünü öğrenmek üzere bir heyet seçilmiş, heyet dün akşam Ankara'ya hareket etmiştir. Bu çalışmalar olumlu sonuç verecek ve ilk olarak özünde kooperatif olan "Motorlü Armatörler Birliği" işlerlik kazanacaktır. Müteakip yıllarda bu kooperatif yeni "Motör armatörleri" üye kaydetmek suretiyle, devlet ihalelerinde tek dağıtım adresi haline gelmiştir.



TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ'NDEN:

Türk Armatörleri Birliği'nin 31/7/1940 Tarihindeki senelik umumi heyet toplantısında seçilen murakıb ve idare heyeti azaları ile,bilâhare nizamnamemizin 13. üncü maddesi mucibince yapılan işbölümü şekli aşağıda gösterilmiştir:

Reis : Rıza Sadıkoğlu
Reis Vekili : Hüseyin Tavil
Kâtib : Ali Sohtorik
Muhasib : Muzaffer Pehlivan
Aza : Adnan Barsilay
Aza : Lütfi Yelkenci
Aza : İsmail Kalkavan
Murakıb : Abdi Vehbi Dural

Mukayyed azalarla eşhası salisenin Malûmatları olmak üzere nizamnamenin 24 üncü maddesi mucibince ilan olunur.

Foto- Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Temmuz 1940 tarihindeki Genel Kurul sonuçlarını veren duyuru.Kaynak:Cumhuriyet (İlan tarihi 6 Ağustos 1940) ve Vatan Gazetesi.

Tarih- 1940

Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Temmuz 1940 tarihinde birkez daha senelik genel kongresi yaptığı görülmektedir. Rıza Sadıkoğlu başkan seçiliyor.

Kongreyle ilgili haberler 6 Ağustos 1940 tarihli gazetelerde yeralmıştır. Türk Armatörleri Birliği'nin bu Kongresi'nde asli ve yedek idare heyeti seçimi sonunda Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan - Rıza Sadıkoğlu,
Başkan Vekili - Hüseyin Tavil,
Katib - Ali Sohtorik,
Muhasib üye - Muzaffer Pehlivan,
Murakıp- Abdi Vehbi Dural,
Üyeler - Adnan Barzilay, Lütfü Yelkenci, İsmail Kalkavan.



DENİZCİLİK

Denizcilik kadrolarının toplu bir bakış :

VAPURCULUĞUMUZ

Denizciliğinin kısaca izahı — Türkiye denizciliğinin müstakbel inkişafı — Eski vapurlarımız — Almanyaya sipariş edilen vapurlar — Gelen ve gelmiyen gemiler

Yazan
Yusuf Ziya Kalafatoğlu

DENİZCİLİK

1940'lı yıllarda da armatörlük kavramı devletçi bakışla küçümsemiyordu.

Bazı akademik makalelerde deniz ticaretinin özünü meydana getiren hür teşebbüs kavramın göz ardı edildiği görülür. Yine Türk deniz ticareti başlığı altında yapılan alıntılara makale sahiplerinin görüşlerini eklemeyişleri de düşündürücüdür. Nitekim Yusuf Ziya Kalafatoğlu'nun İktidai Yürüyüş, Devlet Denizyolları ve limanları Mecmuası gibi yayınlarda görülen 1940-41 tarihli makaleleri, tamamiyle hür teşebbüsü küçümser ve "Kumanyacıklar" diye tanımlar! Yusuf Ziya Kalafatoğlu'na göre asıl olan devlet denizcilik müessesesi Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü, veya Denizbank'tır. Devlet hep buralara parasal kaynak aktarmaktadır ve bunu Türk deniz ticaretinin büyümesi olarak görür. Hür Teşebbüs armatörleri "Beceremezlerdir!"[19]

Yunanistan'daki armatörlük kavramı ve eriştiği uluslar arası büyüme asla önemsenmez!

Bu küçümseminin sahibi olan Yusuf Ziya Kalafatoğlu 1938 yılında Denizbank'da sekiz aylık tecrübeden sonra Hamdi Emin Çapa'nın İşletme Müdürü atanmasını müteakip, Rauf Manyaslı, Hamid Saraçoğlu ile birlikte İşletme Müdür Muavini olarak atanmıştı. 1939 yılında Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü'nde İbrahim Kemal Baybora Umum Müdür atandığında Umum Müdür Muavini olarak görev almıştı. Devletçi yaklaşımla görüşlerini ayni zamanda Devlet Deniz Yolları ve Limanları Mecmuası'nda yayınlamıştır. Ancak bu görüşler kurumsal olarak aynen benimseniyordu. Özel sektör armatörlerinin firmaları "Kumanyacıklar.."dan ibaretti.

Der ki; *"Osmanlı ülkesindeki kabotaj işleri yabancı gemilere tahsis edildiği için İdare-i Mahsusa vapurları belirli bir programa tabi olmaksızın Osmanlı limanları arasında gidip gelmiştir. Seferlere katılan bu vapurları daha çok yoksul kesim kullanmış, maddi durumu yerinde olanlar ya Loit Tiryestino (Yanlıi yazılmış- Lloyd Triestino) veya Pake (Yanlış yazılmış- Paquet) Kumpanyasının vapurlarını tercih etmiştir. Küçük limanlar arasındaki nakliye faaliyetleri ise her limanın kendine has yelkenli taka ve kayıkları tarafından yerine getirilmiştir."*

Yusuf Ziya Kalafatoğlu'na göre varlıklı olanlar yabancı vapurları tercih etmektedir, fakir halk ise Türk bayraklı gemilerle seyahat etmektedir!

Makalesinde şöyle devam eder; *"29 Mayıs 1933'te kabul edilen 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu ile Türkiye sahillerindeki düzenli posta seferleri devlet tekeline alınmıştır.Bu tekel, Denizyolları İşletme Müdürlüğü tarafından yerine getirilmiştir."*

"Seyr-i Sefain İdaresine verilen İstanbul limanında kılavuzluk ve römorkörcülük ile diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de devlet tekeline alınmıştır."

Bunları bir övgü olarak vermiştir ve hür teşebbüs armatörlerinin tek başına bırakıldıkları, horlandıkları o yılları şöyle izah eder; *"Kabotaj hakkının devlete intikalinden sonra deniz işleriyle uğraşan tüccarlar yabancı firmalardan satın aldıkları vapurlarla Sadıkzade, Yelkenci, Kalkavan, Hantal adlı kumpanyaları meydana getirmişlerdir. Bu dönemde üretim ve nakliye işlerinin fazla olmayışı ve yerli kumpanyaların da Seyr-i Sefain İdaresi ve kendileriyle rekabete kalkışmalarıyla birlikte müesseselerini ıslah edip, yeni vapurlar alacak ve dış piyasayı temin edecek çareleri*

düşünmemeleri, zarar etmelerine yol açmıştır. Adı geçen kumpanyalar Vapurculuk Şirketi adıyla bir araya gelerek teşkilatlanmışlarsa da dar bir alanda iç ticaretle uğraşıp dünya denizcilik piyasasına açılamamaları neticeyi değiştirmemiştir."

"O vakitler gerek istihsalatımız, gerekse nakliyatımız bugünkü kadar fazla değildi. Bu itibarla bu kumpanyacıklar Seyri Sefain İdaresi ile hatta birbirleriyle

Rekabete kalkıştılar.İdarelerini islah edecek, yeni vapurlar alacak ve hariçte yeni piyasalar elde edecek çareler yerine dahili nakliyat rekabeti için tedbirler düşünmekle vakit geçirdiler. Gün geldi ki bütün dünyaya büyük kârlar temin eden deniz ticareti bu kumpanyalara zarar vermeye başladı. Nihayet 'Vapurculuk Şirketi' adı altında bir araya toplandılar. Fakat hâlâ dahili ticaret gibi dar bir sahada çalışmakta devam ediyorlar ve dünya denizcilik piyasasına birtürlü açılamıyorlardı."

Tarih - 1941

Türk Armatörleri Birliği Toplantısı Türk Armatörleri Birliği heyeti umumiyesi 21 Temmuz 1941 günü Birlik Merkezinde toplanmış ve Lütfi Yelkenci Başkan seçilmiştir.

Armatörler arasında bir müddetten beri bazı dedikodular olduğundan bu toplantıya büyük önem veriliyordu.Bu nedenle toplantıya katılım yüksek olmuştur. Başkanlık divanı seçiminden sonra Birliğin kömür tahmil ve tahliyesi işinin tacili için girişimde bulunulduğu ve yüksek derecede olumlu netice alındığı ve nöbet yönteminin değiştirilmesine vesile verildiği, navlun tarifesinin yerine geçmek üzere teşebbüs yapıldığı fakat henüz bir sonuç alınamadığı, dış seferlere devam etmek için müsaade alındığı gözönüne konulduktan sonra, bilhassa vapurlarda üçüncü zabit bulunmasındaki müşkülat üzerinde durulmakta ve bunun için yapılan girişimler anlatılmıştır. Kömür nakil ve yük işleri hakkında açıklamanın yeraldığı raporda, bilhassa bunker fiyatlarının artması dolayısıyla navlunlara yapılacak zammın yakında onaylanacağı da açıklandı. İdare Heyeti karasularımız dışındaki II. Dünya Harbi koşulları nedeniyle karasularımızda sefer yapacak gemilerin dahi harb sigortası yapmakla yükümlü kılınmasının ilgili makamlara önerilmesine karar verildi. Rapor konusunda söz alan iki armatör idare heyetini eleştirerek daha etkili çalışma yapmalarını söylemişlerdir.



TÜRK ARMATÖRLERİ Birliğinden:

Birlik nizamnamesinin 20 nci maddesi mucibince bu sene 21 temmuz 1941 tarihinde yapılan senelik umumî heyet toplantısında intihab edilen asil ve yedek azalarla hesab murakının isimleri ve nizamnamenin 13 üncü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir:

Reis	: Lûtfi Yelkenci
Reis vekili ve muhasib	: Ali Sohtorik
Kâtib	: Muzaffer Pehlivan
Aza	: Rıza Sadıkoğlu
Aza	: Hüseyin Tavil
Aza	: İsmail Kalkavan
Aza	: Hasan Mete
Murakıb	: Hamdi Selimoğlu
Yedek aza	: Ferid İnal
» »	: Faik Zeren
» »	: Faik Abdüşef
» »	: Şükrü Uzuner
» »	: A. Behçet Müezzinoğlu
» »	: Abdi Vehbi Dural
» »	: Fehmi Sadıkoğlu

Alâkadarların malûmatları olmak üzere nizamnamenin 24 üncü maddesi mucibince ilân olunur.

Tarih -1941

21 Temmuz 1941 Türk Armatörleri Birliği Toplantısı.

Lütfi Yelkenci Başkan seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği heyeti umumiyesi 21 Temmuz 1941 tarihinde Kozluca Han'daki Birlik Merkezinde toplanmıştır. Haber şöyledir**;** *"Türk Armatörler Birliği heyeti umumiyesi dün Birlik merkezinde toplanmıştır.*

Armatörler arasında bir müddettenberi iş konusunda bazı dedikodular olduğundan bu toplantıya büyük bir ehemmiyet veriliyordu. Bu itibarla içtima çok kalabalık idi. Riyaset divanı intihabından sonra okunan raporda Birliğin kömür tahmil ve tahliyesi işinin tacili için teşebbütta bulunulduğu ve (mahsus derecede) iyi netice alındığı ve nöbet usulünün değiştirilmesine vesile verildiği, navlun tarifesinin yerine ircaı için teşebbüs yapıldığı

fakat henüz bir netice anlamadığı, harice seferlere devam müsaadesi alındığı göz önüne konulduktan sonra bilhassa vapurlara üçüncü bulunmasındaki müşkülat üzerinde durulmakta ve bunun için yapılan teşebbüslerden bahs olunmakta idi. Raporda malzeme noksanı dolayısıle gemilerin tamirindeki müşkülattan da bahsolunuyor ve bunun için yapılan temaslar kaydolunuyordu. Bundan sonra kömür nakil ve hamule işleri üzerinde izahat verilen raporda bilhassa ihrakiye fiatlarının artması dolayısile navlunlara yapılacak zammın bu günlerde geleceği ümidi izhar edilmekte idi.
İdare heyeti kara sularımız dışındaki harp vaziyeti dolayısı ile kara sularımızda sefer yapacak vapurların dahi harp sigortası yapmaya mecbur tutulmasını alâkadar makamlara teklif ettiğini azaya bildirdikten sonra bilanço üzerinde izahat verilmiştir. Bundan sonra İdare Heyeli intihabı yapılmış ve eski heyetin yerine Lütfi Yelkenci, Ali Sohtorik, Rıza Sadıkoğlu, Hasa Mete, İsmail Kalkavan ve Hüseyin Tavil seçilmişlerdir." Kaynak- 26 Temmuz 1941 -Cumhuriyet Gazetesi.

Türk Armatörleri Birliği 26 Temmuz 1941 yeniden toplanarak yönetim kurulu görev taksimini gerçekleştirmiştir. Olağan İdare Heyeti Toplantısı'nda intihab edilen asil ve yedek azalarla hesab murakıbının isimleri ve Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şöyledir:

Başkan - Lütfü Yelkenci,
Başkan Vekili ve Muhasib - Ali Sohtorik,
Kâtib - Muzaffer Pehlivan,
Üye - Rıza Sadıkoğlu,
Üye - Hüseyin Tavil,
Üye- İsmail Kalkavan,
Üye - Hasan Mete,
Murakıb - Hamdi Selimoğlu,
Yedek Üyeler - Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Abdi Vehbi Dural, Faik Abdüşef, Ferid İnal, Faik Zeren, Şükrü Uzuner, Fehmi Sadıkoğlu.

Yedek üyelerden Armatör Fehmi Sadıkoğlu 1937 yılında Hisar Vapuru kurbanlarına yapılan bağış listesinde yeralanlardandır. Basındaki kayıtlarda saptanabilen müteakip bilgi 15 Ağustos 1941 tarihlidir ve yapılan duyuruda şöyle denilmektedir; "Memleketimizin tanınmış armatörlerinden Fehmi Sadıkoğlu'nun kerimesi Hüsniye Sadıkoğlu, müptela olduğu amansız hastalıktan kurtulamayarak daha çok genç yaşta iken 14 Ağustos 1941 Perşembe günü hayata gözlerini yummuştur. Şirketi Hayriye'nin 51

numaralı vapuru bugün saat onda cenazeyi almak üzere Köprü'den Bostancı'ya hareket edecek, 11.30'da Bostancı'dan cenazeyi alarak Beşiktaş'a getirecektir. Merhumun naaşı Beşiktaş Camii'nde öğle namazı kılınarak Mecidiyeköy Asrî Mezarlığında ebedi istirahatgahına tevdi edilecektir."

Türk Armatörler Birliği üyeleri ve tüm denizcilik camiası cenaze için Beşiktaş Camii'nde bir araya gelmiştir.

Türk Armatörleri Birliği Birlik Galata'daki Birlik Merkezinde yaptıkları Beşinci toplantılarında 30-35 civarında üye hazır bulunmuştur. Birlik azaları bilhassa Deniz Nakliyatı komisyonu nakil vasıtaları sevkiyatını idare etmesinden şikayet ederek, serbest olarak çalışmanın tüccarın ve netice itibarıyla memleketin menfaatine uygun olacağının ehemmiyeti üzerinde durmuşlardır. Azalar hariç limanlara gitmesi için 1500 tondan aşağı gemilere de müsaade edilmesi için Münakalât Vekaleti nezdinde teşebbüslerde bulunulmasını istemişlerdir.



300 tondan ufak Türk gemileri

Münakalât Vekâletinin müsaadesile, Karadenizde yabancı sulara seferler yapabilecekler

Karadenizde son hâdiseler dolayısile Türk bayrağını taşıyan merakiblin Karadenize çıkmasının menedildiği yazılmıştı. Esasen iledenberi dış hatlara sefer memnuiyeti mevcuddur ve ancak zaruretler kabul edilerek Deniz Nakliyat Komisyonunun tahkikatı ve Münakalât Vekâletinin müsaadesile bu seferler yaptırılmaktadır idi. Gene bu şekil tamamen bakidir. Ancak büyük merakiblere ziyade küçük merakiblin Karadenizde ya-

(Arkası sahife 3, sütun 2 de)

300 tondan az Türk Bayraklı gemilerin Karadeniz'de sefer yapmasına müsaade ediliyor

Türk Armatörleri Birliği'nce Münakalât Vekaleti'ne yapılan müracaatlarda, II. Dünya Harbi koşulları nedeniyle iç denizde hapsedilmiş durumdaki Türk bayraklı gemilere Karadeniz'e sefer yapmak için müsaade verilmesi ihtiyacı belirtilmişti. Münakalât Vekaleti Kasım 1941'de yayınladığı bir yazıyla 300 tondan ufak Türk gemilerinin Karadeniz'de yabancı sulara sefer yapmalarına müsaade edildiğini duyurdu. Münakalât Vekaleti'nce Türk Armatörleri Birliği'ne de gönderilen yazı ile Karadeniz'de son hadiseler dolayısı ile Türk bayrağını taşıyan merakibin Karadeniz'e çıkmasının menedildiği belirtilerek, bu tedbirin harp şartları nedeniyle alınamak zorunda kalındığı belirtiltildi. Yazıda evvelce dış sulara seferlerin tamamiyle men edildiği, bunun zaruretler (Ekonomik zorluklar, yokluklar) nedeniyle Deniz Nakliyatı Komisyonu tarafından durum değerlendirmek suretiyle alındığı ve

Münakalât Vekaleti tarafından kabul edildiği hatırlatılmakta. Yazıda şöyle denilmekte; *"Verilen müsaade tamamiyle haklı nedenlere dayanmaktadır. Ancak büyük merakibden (ticaret gemileri) ziyade 300 tondan ufak merakiblerin Karadeniz'de dış sulara sefer yapmasına müsaade edilmiştir."*

Tarih -1942

Türk Armatörleri Birliği her sene Temmuz ayında yenilediği Genel Kurul Toplantısı için 23 Temmuz 1942 Perşembe günü olmak üzere duyuru yapmış, fakat ekseriyet bulunmadığından 24 Temmuz 1942 günü gazetelerde ikinci toplantı için duyuruyu tekrarlamıştır. Bu duyuruda şöyle denilmektedir; *"Her sene Temmuz ayında yapılması icab eden Umumi Heyet Toplantısı 23 Temmuz 1942 Perşembe günü ekseiyet bulunmadığından 30 Temmuz 1942 Perşembe gününe talik edilmiştir. Bu ikinci toplantıda ekseriyete bakılmaksızın bulunacak azalarla aşağıda yazılı ruzname müzakere edileceğinden mukayyed (bir kişi veya bir şeye maddi veya manevi bağlarla bağlı olan- TDİ) azaların 30 Temmuz 1942 Perşembe günü saat 15.30'da Galata Yeni Yolcu Salonu Lokanta kısmını teşrifleri tekrar rica ve ilân olunur.*

Ruznamei Müzakerat: 1- İdare Heyeti Raporu'un okunması, 2- Murakıb raporunun okunması, 3- 30 Haziran 1942 tarihine kadar hesdabatın tetkiki, 4- Bütçe ve Kadronun tasdiki, 5- İdare Heyeti'nin ibrası, 6- Yeni sene hesabatı için bir murakıb tayini, 7- Yeni İdare Heyeti İntihabı, 8- Temenniler."



Armatörlerin dün yaptıkları kongreden bir intiba

Armatörlerin kongresi

Kömür buhranı neden ileri geliyormuş?

Nakliyat komisyonunun idaresizliğinden ileri geldiği iddia ediliyor

Türk Armatörler Birliği, dün
at 15,30 da Galatada Yeni Yol-
ı salonunda senelik kongresini
ıpmıştır.
Toplantıda hemen hemen bütün
alar hazır bulunmuş, idare he-

yeti reisi tarafından celse açılar
müzakerelere başlanmıştır.
Celse açılınca kongre başkanlığ
na Rıza Kalkavan, ikinci reisliğ
Ali Sohtorik, kâtiplikiere de Ma
(Devamı Sa. 3, Sü. 4 te) (—)



Foto-

Türk Armatörleri Birliği'nin 30 Temmuz 1942 tarihinde Galata, Yolcu Salonu'nda yaptıkları toplantıda Ali Sohtorik konuşma yaparken. 1-Rıza Kalkavan, 2- Ali Sohtorik, 3-Abdi Vehbi Dural, 4- Yusuf Aslan, 5- Mustafa Umman, 6- Hayri Araboğlu, 7- Şükrü Uzuner, 8- Hamdi Selimoğlu, 9- Vehbi Aldıkaçtı,10- Cemal Pehlivan. Kaynak: 31 Temmuz 1942, Vatan Gazetesi arşivi.

II.Dünya Harbi'nin zorlukları içinde 1942 yılında İstanbul'da kömür sıkıntısı had safhaya ulaşmıştır. Haberlere göre, kömür sorunu güç geçtikçe dallanıp budaklanmakta ve içinden çıkılmaz bir hal almaktadır.

Kömür Satış Ve Tevzi (Dağıtım) Müessesesi durumun ciddiyetini takdir ederek ilgili makamlara duyuru yapmıştır. Bu arada Münakâlat Vekaleti'ne de bir rapor göndererek kendisine gemi tahsis edilmediği takdirde İstanbul'un bu kış kömürsüz kalacağını bildirmiştir.

Kömür işleri esasından bozuk bir şekilde iken halka dağıtılan beyannamelerde yapılan yolsuzluk ve bayilere verilen geniş yetkiler ileri büsbütün sarpa sardırmıştır. Bayiler beyanname ile kendilerine müracaat edip gün alan müşterilere günleri geldiği zaman ; "Kömür yok, istersen 2 ton yerine bir buçuk ton vereyim. Paranın üst tarafını iade edeyim." demekteler. Kabul etmek zorunda kalanlara da aldıkları paradan daha azını iade etmekteler. (Kaynak:Gazeteler)

Türk Armatörleri Birliği 30 Temmuz 1942 Perşembe günü Saat 15,30'da Galata Yeni Yolcu Salonu'nda senelik Genel Kurul Toplantısı'nı yapmıştır. Divan Başkanlığına Rıza Kalkavan, İkinci Reisliğe Ali Sohtorik, Kâtipliklere de Mahmut Acar ve Vehbi Aldıkaçtı seçilmişlerdir. Toplantıya hemen tüm üyeler katılmış ve gündem doğrultusunda Divan Başkanı tarafından celse açılarak müzakerelere başlanmıştır.

Müzakereler sırasında armatörler güncel önemli bir konu hakkında konuşmalar yapmışlar ve görüşlerini belirtmişlerdir. Nakliyat işlerinden alınan gelişi güzel kararlara artık itiraz etmenin zamanı geldiğini belirten armatörler Nakliyat Komisyonu'nun bazı hatalı kararları yüzünden deniz taşımacılığında maruz kalınan zorlukları örnekleriyle ortaya koymuşlardır.

Sahibi oldukları vapurlardan yeterince faydalanılmadığını şikayet eden armatörler, tespit edilen navlunlar dahilinde Türk kara sularında nakliyatın serbest bırakılması halinde her türlü imkanın daha ucuz ve daha bol şekilde temin edileceğini ısrarla belirtmişlerdir. Armatörlerin iddialarına göre, güncel kömür buhranı Deniz Nakliyat Komisyonu'nun işi idare edememesinden ileri gelmektedir. Nakliyat işi serbest bırakıldığı takdirde Zonguldak'tan kömürlerin hemen hepsinin İstanbul'a sevkiyatı derhal mümkün olacak ve halen İstanbul'da yaratılmak istenilen kömür burhranından eser kalmayacaktır.

Armatörler, memurlarca yönlendirmek yerine, işe tüccar zihniyeti hakim olursa bu gibi işler çok daha kolay ve daha muntazam bir şekilde yürütülebilecektir. Sadece kömürde değil, deniz taşımacılığı bütününde serbest bırakılır ise, zaruri ihtiyaç maddelerinde de hem bolluk ve hem de ucuzluk temin edilecektir. Ortaya konulan bu hususlar tüm üyelerce haklı görülmüş ve bu hususta ilgili makamlara öneride bulunulması ve açıklama yapılması istenmiştir.
Toplantıda bu kararın Münakalat Vekaleti'ne yazılması için yeni idare heyeti görevlendirilmiştir. Ayrıca mevcut navlun tarifesinin yenilenmesi ile yeni bir navlun tarifesinin yapılması için Hükümetin yardımını talep etmişlerdir.



Foto- Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilen Abdi Vehbi Dural.

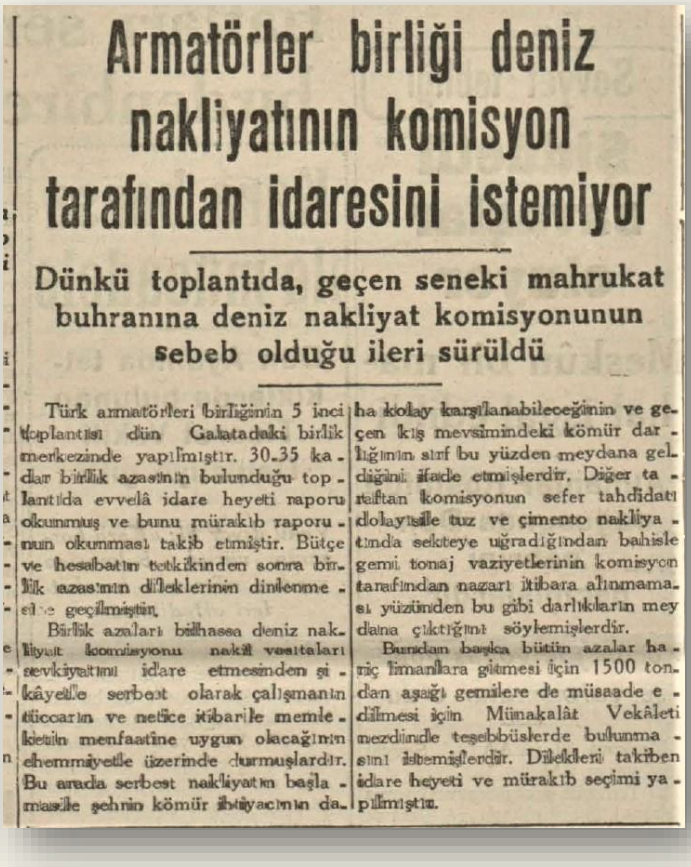
Yapılan seçimlerde Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Reis: Abdi Vehbi Dural
Reis Vekili: Ali Sohtorik,
Yönetim Kurulu üyeleri; Rıza Sadıkoğlu, İsmail Kalkavan, Muzaffer Pehlivan, Kemal Sadıkoğlu, Hüseyin Taviloğlu,
Murakıp: Hamdi Selimoğlu,
Toplantıya devlet büyüklerine minnet ve şükran telgrafları çekilmesi kararıyla nihayet verilmiştir.

Tarih -1942

Türk Armatörleri Birliği 30 Temmuz 1942 Perşembe günkü Genel Kurul Toplantısı.

Bir hafta sonrası gazetelerde "Armatörler Birliği'nin Senelik Kongresi" başlığı altında yer alan haberler, Olağanüstü bir genel

kurul anlamına gelmelidir. Böylece, Türk Armatörleri Birliği'nin 1942 yılı olağanüstü genel kurul toplantısı 30 Temmuz 1942 Perşembe günü saat 15.30'da Galata Yeni Yolcu Salonu Lokanta kısmında yapılmıştır. Toplantıda deniz nakliyat işlerinde zorluklarla karşılaşıldığı, çözüm imkanları görüşülmüştür. Bir diğer konu armatörlerin Birlik üyelerine ait vapurlardan istenilen oranda istifade edilemediği ve bunu nedenleri konuşulmuştur. Taşıma maliyetlerinin artması nedeniyle yeni bir navlun tarifesinin kaçınılmaz hale geldiği örneklenmiştir.



Armatörler birliği deniz nakliyatının komisyon tarafından idaresini istemiyor

Dünkü toplantıda, geçen seneki mahrukat buhranına deniz nakliyat komisyonunun sebeb olduğu ileri sürüldü

Türk armatörleri birliğinin 5 inci toplantısı dün Galatadaki birlik merkezinde yapılmıştır. 30-35 kadar birlik azasının bulunduğu toplantıda evvelâ idare heyeti raporu okunmuş ve bunu murakıb raporunun okunması takib etmiştir. Bütçe ve hesabatın tetkikinden sonra birlik azasının dileklerinin dinlenmesine geçilmiştir.

Birlik azaları bilhassa deniz nakliyat komisyonu nakil vesaitaı sevkiyatını idare etmesinden şikâyetle serbest olarak çalışmanın tüccarın ve netice itibarile memleketin menfaatine uygun olacağının ehemmiyetle üzerinde durmuşlardır. Bu arada serbest nakliyatın başlamasile şehrin kömür ihtiyacının daha kolay karşılanabileceğinin ve geçen kış mevsimindeki kömür darlığının sırf bu yüzden meydana geldiğini ifade etmişlerdir. Diğer taraftan komisyonun sefer tahdidatı dolayısile tuz ve çimento nakliyatında sekteye uğradığından bahisle gemi tonaj vaziyetlerinin komisyon tarafından nazarı itibara alınmaması yüzünden bu gibi darlıkların meydana çıktığını söylemişlerdir.

Bundan başka bütün azalar hariç limanlara gitmesi için 1500 tondan aşağı gemilere de müsaade edilmesi için Münakalât Vekâleti nezdinde teşebbüslerde bulunmasını istemişlerdir. Dilekleri takiben idare heyeti ve murakıb seçimi yapılmıştır.

Foto-"Armatörler Birliği Deniz Nakliyatının komisyon tarafından idaresini istiyor" başlıklı haber. Kaynak: 31 Temmuz 1942 tarihli Son Posta Gazetesi.

Son Posta Gazetesi ise Türk Armatörleri Birliği'nin 30 Temmuz 1942 günü gerçekleşen Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'na "Beşinci Toplantı" olarak vermiştir. Toplantıya 30-35 civarında üye katılmış ve evvela İdare Heyeti Raporu okunmuştur. Müteakiben Murakıb Raporu okunarak onaylanmıştır. Bütçe ve hesabatın tetkikinden sonra Birlik üyeleri Dilekler safhasında önerilerini ve sorunlarını anlatmışlardır. Toplantıda birçok üye Deniz Nakliyat

Komisyonu'nun deniz araçlarının seferlerini idare etmesinden aksaklıkların büyük boyutlara ulaştığından şikayet ederek "Deniz Nakliyatı Komisyonu nakil vasıtaları nakliyatını idare edemez bir durumdadır" diye çözüm bulunmasını ve şikayetlerin Birlik olarak devlet makamlarını duyurulmasını belirtmişlerdir. Birlik Başkanı Ali Sohtorik, şikayetlerin haklı olduğunu söylemiş ve "Deniz Nakliyatı Komisyonu bu hizmetten vazgeçmelidir. Deniz araçlarının seferleri serbest olarak zaten ait oldukları armatörlük şirketleri tarafından tanzim edilmektedir. Yapılacak düzenleme memleketin hayrına ve deniz ticaretimizin daha başarılı olmasına imkan verecektir. Bu hususta Birlik olarak devlet makamlarına resmî duyuru yapılacak ve görüşme sağlanacaktır" demiştir. Söz alan armatörlerden Muzaffer Pehlivan ve Hüseyin Tavil (Taviloğlu) gemi seferlerinin serbest bırakılmasıyla İstanbul'un kömür ihtiyacının daha düzenli sağlanabileceğini, geçen kış çekilen kömür sıkıntısının tamamiyle Deniz Nakliyatı Komisyonu'nun yetersiz kalmasında ileri geldğini belirtmişlerdir. Komisyonun sefer tahdidatı yüzünden tuz ve çimento nakliyesinin de sekteye uğradığını belirten üyeler gemi tonajlarının komisyon tarafından dikkate alınmadan seferleri düzenlemeye yönelmelerinden dolayı bu gibi darlıkların meydana geldiğini örnekleriyle anlatmışlardır.

Toplantıda 1500 dwt. altındaki gemilerin da dış sulara sefer yapılmasına müsaade edilmesi hakkında ortak bir talep belirtilmiştir. Türk Armatörleri Birliği adına bir heyet bu konuda da Münakalat Vekaleti'ne müracaat etmek kararını almıştır. Genel Kurul Toplantısı yönetim kurulu ve murakıb seçimine geçilmiş ve yaşanan Dünya Harbi koşullarında mevcut yönetim kurulunun göreve devam etmesi oy birliği ile onaylanmıştır.



TÜRK
ARMATÖRLERİ
Birliğinden:

Birlik nizamnamesi mucibince bu sene 22/temmuz/943 tarihinde yapılan senelik umumi hey'et toplantısında intihap edilen asil ve yedek azalarla müakip ve aralarında yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir. Alâkadarların malûmu olmak üzere ilân olunur.

Asil azalar:
Reis: Ali Sohtorik
Reis vekili: Rıza Sadıkoğlu
Muhasip: İbrahim Kalkavan
Kâtip: Şevket Manioğlu
Aza: İsmail Kalkavan
Aza: Hüseyin Tavil
Aza: Kemal Sadıkoğlu
Mürakip: Abdi Vehbi Dural

Yedek azalar:
Aza: Hamdi Selimoğlu
Aza: Ziya Kalkavan
Aza: Fuat Akbaş
Aza: Vehbi Aldıkaçtı
Aza: Lûtfi Yelkenci
Aza: Mustafa Umman
Aza: Nazım Sadıkoğlu

Foto: Türk Armatörleri Birliği'nden 22 Temmuz 1943 Umumi Heyet toplantısı sonuçları duyurusu. Kaynak: 27 Temmuz 1943 Akşam Gazetesi.

Tarih – 1943

Türk Armatörleri Birliği 22 Temmuz 1943

günkü Genel Kurul Toplantısı'nda Ali sohtorik Yönetim Kurulu Başkanı

seçiliyor.

1943 yılı II. Dünya Harbi'nin süratle Mihver aleyhine döndüğü bir yıl olmuştur. Almanya ağır bombardıman altındadır ve İtalya'da Ordu ile Faşistler arasında bir iç savaş çıkmıştır. Benito Musollini kayıplara karışmış durumdadır. Müttfeikler Sicilya Adası'na çıkartma hazırlığındadır.

Türkiye'de ise Varlık Vergisi çok ağır koşullarda uygulanmaktadır. Konulan vergileri ödeyemeyen mükellefler arasında çok mühim ticaret firmalarının sahipleri de bulunmaktadır. Borçlu olanlar kafileler halinde Aşkale'ye sevk edilmektedir. Nitekim Temmuz ayında 150 tüccar daha sevk edilmiştir. Ülkede Örfi İdare / Sıkı Yönetim devam etmektedir. Denizlerde ise, Karadeniz tamamiyle bir tuzak denizi olmuştur. "Tayyarı Bahrî" motörünün ardından "Gürpınar" motörü de Boğaz yakınlarında bilinmeyen bir denizaltının top ateşiyle batırılmıştır. Tehlike nedeniyle İstanbul mıntıka Liman Riyaseti (Başkanlığı) hangi koşulda olursa olsun Türk bayraklı hiçbir deniz aracının kara suları dışına çıkmaması için

tamim yayınlamıştır. Bu uyarıya rağmen çok sayıda motörün Karadeniz'e sefer yapmaya devam ettikleri basın haberleri arasında yer almıştır.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1943 yılında bir hafta ara ile iki Umumi Heyet toplantısı yaptığı görülmektedir. Yıllık genel kurul toplantısı 22 Temmuz 1943 Cuma günü günü saat 15.30'da Galata Yeni Yolcu Salonu Lokanta kısmında yapılmış ve yeni yönetim kurulu listesi 27 Temmuz 1943 Salı günkü Akşam Gazetesi'nde yayınlanmıştır.

Birlikten yapılan duyuru şöyledir: "Birlik Nizamnamesi mucibince bu sene 22 Temmuz 1943 tarihinde yapılan Umumi Hey'et Toplantısı'nda intihap edilen asil ve yedek azalarla müteakip ve aralarında yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir. Alâkadarların malûmu olmak üzere ilan olunur:

Reis: Ali Sohtorik
Reis Vekili: İbrahim Kalkavan
Kâtip: Şevket Manioğlu
Aza: İsmail Kalkavan
Aza: Hüseyin Tavil
Aza: Kemal Sadıkoğlu
Murakıp: Abdi Vehbi Dural
Yedek Azalar
Aza: Hamdi Selimoğlu
Aza: Ziya Kalkavan
Aza: Fuat Akbaş
Aza: Vehbi aldıkaçtı
Aza: Lütfi Yelkenci
Aza: Mustafa Umman
Aza: Nazım Sadıkoğlu

Ata Nutku tebrik ediliyor

Ali Sohtorik Başkanlığındaki Türk Armatörler Birliği, Yüksek Mühendis Mektebi'nde gemi inşa şubesinin açılmasında öncülük yapan Gemi İnşa Mühendisi Ata Nutku'yu ve kendisiyle birlikte ders verecek olan Gemi İnşa Mühendisi Muhittin Etingü'yü tebrik amacıyla Ata Nutku Bey'e bir tebrik mektubu yazılmasına karar vermişlerdir. Birlik müsait bir zamanda Yüksek Mühendis Mektebi'nde Ata Nutku'yu da ziyaret kararı almıştır.

Tarih - 1944

Türk Armatörleri Birliği 28 Temmuz 1944 günkü Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Ali Sohtorik Başkanlığında aynen devam ediyor.

1944 yılı Temmuz ayına doğru II. Dünya Harbi çok daha çetin savaşlara maruz bulunmaktadır. Mivher kuvvetleri çok daha hızlı şekilde yenilmektedir. Normandiya Çıkarması başlamıştır. Türkiye'de ise İzmit'te ikinci kağıt fabrikası açılmış, Karadeniz'de Şemsi Bahri motörü bir denizaltı tarafından batırılmıştır. Üç tayfa kaybolmuş, kaptan Şahini Bahri motörü tarafından kurtarılmıştır. Devlet Deniz Yolları İdaresi Karadeniz posta vapuru seferlerini iptal ettiğini ilan etmiştir. Almanya'da beş mareşal kurşuna dizilmiştir. Rusların Berlin'e yaklaştıkları belirtilmektedir.

Türk Armatörleri Birliği Heyeti Umumiyesi 28 Temmuz 1944 Perşembe günü günü saat 15.30'da Galata Yeni Yolcu Salonu Lokanta kısmında yapılmış ve toplantı 29 Temmuz 1944 Cuma günkü Akşam Gazetesi'nde yayınlanmıştır.

Birlikten yapılan duyuru şöyledir: *"..Okunan İdare Heyeti raporunda evvela son bir sene içinde Türk Deniz Ticaret Filosu'nun iki vapur daha kurban verdiği üzüntüyle kaydolunduktan sonra, bütün teşebbüslere rağmen tarifelere zam yaptırılmadığı, fakat armatörlerin ahvali hazıra içinde deniz nakliyatını sekteye uğratmadan yürütmeyi gönüllü bir vazife addederek müsterih oldukları bildirilmiştir.*

Yabancı sulara Denizyolları vapurları meyanında şileplerin de sefer yapması için vâki müracaatlara Münakalât Vekaleti'nden menfi cevap alınmıştır.

Ayrıca bazı sinsi menfaat sahiplerinin armatörler arasındaki dayanışmayı yıkmaya çalıştığı şikayet olunmuştur. Bazı armatörler bu olaylar hakkında görüş belirtmişler ve müteakiben İdare Heyeti seçimine geçilmiştir. Mevcut harp koşulları dikkate alınarak mevcut İdare Heyeti ile yola devam kararı verilmiştir. Ancak "Motorlu Ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti" *adına bu derneğin başkanı Ziya Kalkavan da Yönetim Kurulu'na seçilmiştir."*

Bu toplantıda gemilerin onarımları için Haliç'teki Kalafatyeri'nin artık hemen tamamiyle yetersiz hale geldiği ve daha yaşlanan vapurların büyük onarımları için tersanelere ihtiyaç duyulduğu ortaya konmuştur. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Sohtorik gemi inşa mühendisi Ata Nutku'nun neşredilmiş olan "Taşkızak ve Deniz Yolları'ndaki işlerimiz" başlıklı bir raporunun Birliğe de gönderildiğini belirterek okunmasını önermiştir. Okunan rapordaki bazı bölümler şöyledir; "..Denizyolları Havuz ve Fabrikaları'na ve hariç müesseselere verilmesi düşünülen bazı küçük askerî gemilerin

tekne ve makine işlerini bu müesseselerin başaramadığı görülmüştür.
..Denizyolları'nın son senelerde onarım ve tadilat yaparken gemilerin dengelerini bozduğu araba vapurları ve Seyyar vapuru gibi hadiselerle bu fabrikanın teknik yeterliliğindeki aksaklık düşünmemizi gerektirmektedir.
İmkansızlıklar nedeniyle bir kısmı hurdadan toplanarak teşkil edilmiş olan ticaret filomuzla, milletlerarası konulan yaş hadlerine yaklaşmış harp filosu gemileri daha titiz bir bakıma ve sık sık havuzlanmaya ihtiyaç göstermektedir. Havuz sıraları için yapılacak programların uygulanabilmesi gerek harekat ve gerekse arasıra çıkan plan harici işler dolayısıyla zor ve bazen de imkansız olmaktadır."



TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİNDEN

26 Temmuz 1945 perşembe günü ekseriyet bulunmadığından yapılamayan umumi heyet toplantısı 2 Ağustos 1945 perşembe günü saat 15,30 da Galata Yeni Yolcu salonu lokanta kısmında yapılacaktır.

Bu ikinci toplantıda ekseriyet olmasa dahi ruznameı müzakere edileceğinden mukayyet âzaların muhakkak gelmeleri ilân olunur.

Tarih - 1945
Türk Armatörleri Birliği 26 Temmuz 1945 Perşembe günkü Genel Kurul Toplantısı çoğunluk olmadığından yapılamıyor.
1945 yılı genel kurul toplantısı 26 Temmuz 1945 Perşembe günü olarak ilan edilmesine karşın, toplantı gününde ekseriyet bulunmadığından Genel Kurul Toplantısı 2 Ağustos 1945 Perşembe günü Saat 15,30'dan itibaren Galata Yeni Yolcu Salonu'nda yapılacaktır. Birlik adına bu konuda Akşam Gazetesi vasıtasıyla duyuru yapılmıştır.
Tarih - 1945
Türk Armatörleri Birliği 2 Ağustos 1945 Perşembe günkü Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Ali Sohtorik Başkanlığında aynen devam ediyor.
Devlet Deniz Yolları İşletmesi Doğu Akdeniz Hattı adı altında tarifeli bir sefer açmıştır. Bu hattın ilk gemisi Güneysu olmuştur. ABD, Türkiye'ye yardımı başlamıştır. İlk yardım gemisi İskenderun

Limanı'na ulaşmıştır. Gemide 1017 ton gazete kağıdı, 132 ton sigara kağıdı, 88 ton kalsiyum,33 ton tıbbi ilaç 250 ton pencere camı, 434 ton oto malzemesi, 38 ton balık yaı-ğı, 897 ton makine yağı,775 ton teneke levha, 50 ton iç ve dış otomobil lastiği ve ayrıca 178 ton muhtelif eşya bulunmaktadır. İskenderun Limanı'na tahliye edilecek olan bu malların önemli kısmı deniz yoluyla İstanbul'a nakledilecektir.

2 Ağustos 1945 Perşembe günü yapılan Genel Kurul Toplantısında Türk Armatörleri Birliği Başkanı Ali Sohtorik tüccar gemilerine de bu taşımadan imkan sağlanmasını ifade etmiştir. Bu amaçla Ulaştırma Bakanlığı'na Birlik olarak müracaat edilecektir. İstenilen tüccar gemilerine dış sulara sefer yapmak için müsaade verilmesidir. Toplantıda mevcut yönetim kurulunun devamına karar verilmiştir.

Tarih - 1946

Türk Armatörleri Birliği 2 Ağustos 1946 Cuma günkü Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Ali Sohtorik Başkanlığında aynen devam ediyor.

Müttefikler Almanya'nın Potsdam Kentindeki Cecilienhoff Sarayı'nda toplanmışlardır. Bu toplantıda dünyanın kaderi ve yeni sınırlar belli olmaktadır. Türkiye için, Sovyetlerin Montrö Anlaşmasını geçersiz sayarak Boğazlarda hakimiyet talepleri geri çevrilmesine rağmen derin huzursuzluk yaratmıştır. Sovyetler ayrıca Rodos ve Oniki Adalar'ın Sovyetler'e verilmesini istemektedir. Bu talepler uzun yıllardır Rodos ve Oniki Adayı kendi sınırları içine almak için yoğun siyasi teşebbüslerde bulunan Yunanistan'da tepki ile karşılanmıştır. Türkiye ise Yunanistan'la dostluk içinde olduğunu ilan etmiştir!

İngiltere birkısım askerlerini terhis etmeye başlamıştır. Hitler'in nerede olduğu bilinmemektedir. Hayatta olmadığı söylentileri vardır. Vatan Şilebi Pire'den İzmir'e sefer halinde iken bir mayına çarparak batmıştır.

Türk Armatörleri Birliği adına ulaştırma Bakanlığı'na resmen müracaat edilerek, tüccar gemilerine de dış sulara sefer hakkı verilmesi için müsaade talep edilmişse de Ulaştırma Bakanlığı bu isteği olumsuz karşılanmıştır! Olumsuz cevap nedeniyle Türk Armatörleri Birliği adına bir heyet ulaştırma Bakanı ile görüşmek üzere Ankara'ya gidecektir.

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, özel sektör armatörlerine ait gemilerle yolcu taşınmasının yasaklanmasından itibaren Karadeniz ,Ege ve

Akdeniz'de yük ve yolcu taşıması yapan tek şirket haline gelmiştir. II.Dünya Harbi'nin sona ermesiyle Karadenizi Marmara, Ege ve Akdeniz olmak üzere yeni hatlar düzenlemekte ve basın yoluyla ilan edilmektedir.

Diğer taraftan kurulma aşamasında olan Kredi Maritim Bankası'nin statüsünün hazırlanmasında Türk Armatörleri Birliği vasıtasıyla armatörlerin fikirlerinin alınması Ulaştırma Bakanlığı'nca uygun görülmüştür. Türk Armatörleri Birliği bu konuda kendi aralarından bir heyet teşkil ederek Ankara'ya göndereceklerdir. Ayni şekilde Denizyolları ve Limanları İdaresi'nin yeni Kredi Maritim Bankası'na bağlanacağı hakkındaki söylentiler ilgililer tarafından kesinlikle yalanlanmıştır.

Bakanlar Kurulu , 50 ve daha yukarı hamule tonundaki Türk motorlu teknelerin

seferler ve alacakları navlunları düzenleyen kararları yürürlükten kaldırmıştır.

601 ve daha yukarı hamule tonajındaki Türk ticaret gemilerinin yapacakları seferler için iç ulaştırmanın müsaadesi nispetinde ve genel durumun gerektirği müddetçe Ulaştırma Bakanlığı'nın tayin ve ilan edeceği esaslar dairesinde izne tâbi tutulacaklardır.

Deniz Ticaret Filomuzun kalkınması konusu hakkında Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak bir beyanat vermiş ve şöyle demiştir; "*Armatörlerimizin elindeki toplam 80.000 dwt. olan gemilerini yenileştirmek için Amerika Birleşik Devletleri tarafından satışa çıkartılan gemilerden 12 kadarının satın alınması için tahakkuku, bazı işlem ve formalitelerin bitirilmesi bağlı bazı teşebbüsler bulunmaktadır. Victory tipindeki 6 şilebin tonaj büyüklüğü bakımından ihtiyaçlarımızın üstünde oldukları ve aradığımız nitelik ve şartlara uygunluk göstermedikleri itibara alınarak satın alınmaları kabul edilmemiştir!.."*

Tarih- 1947

Türk Armatörleri Birliği'nin 1947 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörlerinin öncü isimlerinden Hacı Tayyar Hantal Kaptan 6 Haziran 1947 günü vefat etmiştir. İstanbul Ticaret Odası'nda 1926 yılından itibaren Meclis üyesi olarak da görev yapmış olan Hantalzâde Tayyar Kaptan'ın deniz ticareti camiasında derin üzüntü yaratan vefatı nedeniyle Birlik adına Hantalzâde ailesine taziye ziyareti gerçekleştirilmiştir. 17 Temmuz 1947 Perşembe günü öğle namazını müteakip Yeni Cami'de aile tarafından Hacı Tayyar Hantal Kaptan için Mevlidi Şerif kıraat edilmiş ve hemen tüm

denizcilik camiası bu Mevlid sırasında Yeni Cami'de saf tutmuşlardır.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1947 Yılı Genel Kongresi 25 Temmuz 1947 Cuma günü Birlik Merkezi'nde yapılmış ve Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan : Ali Sohtorik

Başkan Vekili: Şevket Manioğlu

Asli ve Yedek İdari Heyeti Üyeleri: Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı.

Tarih- 1948

Türk Armatörleri Birliği'nin 1948 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 1947 Yılı Genel Kongresi 27 Temmuz 1948 Salı günü Birlik Merkezi'nde yapılmış ve Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan : Ali Sohtorik

Başkan Vekili: Şevket Manioğlu

İdare Asli ve Yedek Heyeti Üyeleri: Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Vehbi Aldıkaçtı.

Türk Armatörleri Birliği
1948 Türkiye İktisat Kongresi'nde



Türk Armatörleri Birliği, özel sektör Türk Denizciliğinin o yıllardaki temelini oluşturan gemi sahipleri resmî temsil makamı olarak, yine

Türk Deniz Ticaretinin sorunları üzerine bir broşür yayınlamıştır. Hazılanan broşür 1932 yılında hazırlanmış olan broşür gibi, dünya deniz ticaretindeki gelişmeleri, gemi onarım ve inşa sanayilerini, rakamsal olarak vermekte, özellikle komşumuz Yunan deniz ticaret filosundaki dikkat çeken gelişmeleri anlatmaktadır. Diğer bir bölüm olarak Türk deniz ticaretinin sorunları, devlet hususi sektör ilişkilerindeki devlet deniz ticareti yatırımlarına verilen önceliğin hususi sektör deniz ticaretinin zorluklarla mücadelesine neden olduğu belirtilen broşür, Büyük Millet Meclisi'nde milletvekillerine, Başbakan'a ve Cumhurbaşkanı'na takdim edilmek Ankara'ya gönderilmiş ve ayrıca basına dağıtılmak üzere hayli sayıda bastırtılmıştır.

Zafer Toprak [39] "1948 Türkiye İktisat Kongresi'ni Unutulan Kongre: 1948 Türkiye İktisat Kongresi (22-27 Kasım 1948)" başlığı ile değerlendirmiştir. Der ki; "İstanbul Tüccar Derneği Yönetim Kurulu, 29 Haziran 1948 günü yaptığı bir toplantıda ülkenin güncel ekonomik sorunlarını incelemek ve önerilerde bulunmak üzere İstanbul'da bir 'Türkiye Ticaret ve İktisat Kongresi' toplamayı kararlaştırdı. 1948 Türkiye İktisat Kongresi diye bilinen bu kongre 1930'lu yıllarda başlatılan devletçilik dönemini kapatıyor, 1950'li yılların liberal yönelimlerine ortam hazırlanış oluyordu. Kongre İstanbul iş çevrelerinin girişimiyle gerçekleşmişti.

Bu kongreye o yıllarda Türk Deniz Ticareti'ni temsil eden tek meslek kuruluşu olarak Şevket Mânioğlu başkanlığında, Türk Armatörler Birliği davet edilmiştir.

Kongre'deki Türk deniz ticareti komitesi diğer üyeleri; Türk Armatörler Birliği Umumi Kâtibi Mahmut Acar, Armatör Hamdi Selimoğlu ve armatör Mustafa Umman idi.



Foto- 1948 Türkiye İktisat Kongresi'ne katılan Türk Armatörler Birliği üyeleri.

…Yasal ve idari sorumluluk Tüccar Derneği'nce üstlenildi. Derneğin genel sekreteri Ahmet Hamdi Başar aynı zamanda kongre genel sekreterliğine getirildi. Hemen hemen tüm hazırlıklar ve gerekli girişimler bu dernekçe yürütüldü. Kongreye şu kurum ve kişiler temsilci olarak katıldılar: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası ve İstanbul Ticaret Borsası meslek heyetleri üyeleri, Oda ve Borsa genel sekreterleri, İstanbul Bölge Sanayi Birliği İdare Heyeti ve zümre heyetleri üyeleri ve Birlik genel sekreteri, İstanbul Tüccar Derneği asli üyeleri ve ihtisas komisyonları üyeleri, Türkiye İktisatçılar Derneği ve Türk Ekonomi Kurumu asli üyeleri, İstanbul İhracatçı Birlikleri idare Heyeti üyeleri ve Birlik genel sekreteri, Türkiye Tütüncüler Birliği, Kumaş ve Manifatura Tüccarları Birliği, Nakliyeciler Derneği, **Türk Armatörler Birliği** ve diğer serbest meslek kuruluşları, Esnaf odası ve dernekleri, işçi sendikaları, Ankara, İzmir ve diğer kentlerdeki ticaret ve sanayi odaları, borsalar, sanayi birlikleri, ihracatçı birlikleri ve diğer meslek kuruluşları, Kooperatifler Birliği, Türkiye Eksper Muhasipler Derneği ve diğer serbest ilgili bilim ve meslek kuruluşları, Bankalar ve sigorta şirketleri, Kambiyo ve Nukut Borsası Acenteleri Birliği, Tariş, Fındık, Koza ve benzeri diğer üretim ve satış kooperatifleri birlikleri, Üniversite ve yüksek okullarda ekonomi ve maliye kürsü ve dersleri öğretim üyeleri, Günlük gazetelerle meslek dergilerinin başyazarları, ekonomik ve mali konularda yazarları, Kongre Tertip Komitesi'nce davet edilecek diğer kişiler. Ayrıca, Ticaret, Ekonomi, Tarım, Maliye, Gümrük ve Tekel, ulaştırma, Bayındırlık bakanlıklarıyla Umumu Murakabe Heyeti, Devlet Deniz, Demir ve Havayolları, ve KİT'ler, temsilci ve gözlemci sıfatıyla kongreye çağrıldılar.

…Kongre 22 Kasım günü Taksim Belediye Gazinosu'nda açıldı. Ancak Kongre süresince Galata Yolcu Salonu'nda bir irtibat bürosu açıldı. Bu büro 4 Aralık akşamına kadar açık kaldı. Kongre'de verilen tebliğler beş broşür olarak yayımlandı. Daha sonra kitap haline getirildi. Kongre'nin gündemindeki temel sorun devletçilikti. II. Dünya Harbi ertesi dünya konjonktüründeki gelişmeler Türkiye'yi yeni arayışlara sevk etmiş, devletçilik giderek gözden düşmüştü. 1948 Kongresi bu arayışlara İstanbul iş çevrelerinin ve meslek odalarının bir yanıtını niteliğindeydi. 1948 Kongresi devletçiliğe "neo-liberal" bir açılım getiriyordu: Devletin ekonomi politikası özel mülkiyete dayanmalı, bireyin ekonomik özgürlüğünü korumalı,

ekonomik alanda özel teşebbüsü esas tutmalı, ulusal ekonomiye rehberlik ederek sosyal adaleti benimsemeliydi.

Cumhuriyet döneminin başlangıcında devlet "Kurucu ve geliştirici" görevini yerine getirmiş, ekonomik yapısını güçlendirmek için birçok alanda işletmeciliğe girişmiş, bazı alanlarda fiili ya da yasal tekeller oluşturarak piyasa mekanizmasına müdahale etmişti. Devlet, ekonomik yapının temellerini bu suretle attıktan sonra, işletmecilik faaliyetlerini ancak birinci derecede kamu hizmetleri sayılan işlere ve asıl görevi olan, ekonomik politikanın işletmecilik dışında kalan inceleme, düzenleme ve denetleme sahalarına hasretmeliydi. Devlet, bu tür hizmetlerin dışında kalan, tarımsal ve endüstriyel nitelikteki işlerden giderek eline çekmeli ve özellikle, serbest piyasadaki girişimler karşısında hem rakip, hem de denetleyici durumda bulunmalıydı. Kongre'nin benimsediği Devletçilik Komisyonu raporunda, doğası gereği temel niteliği taşıyan, ya da henüz özel teşebbüsçe ele alınamayacak olan bazı işletmelerin devlet elinde kalmasında sakınca görmüyordu: Demiryolları, limanlar, PTT hizmetleri, radyo, önemli enerji işletmeleri, ormanlar, üreticinin malının değerini koruyacak kuruluşlar, **tekel şeklinde olmamak koşuluyla düzenli posta ve yolcu gemiciliği,** devlet kredi kurumları, her türlü eğitim kurumları ve nihayet özel sermayenin gidemeyeceği ancak kalkındırılması gerekli bölgelerde girişilecek sınai girişimler devletçe yürütülebilecekti.

Devletin teşvik, denetleme ve müdahaleyle ilgili mevzuatı, devlet girişimleriyle özel girişimler arasında ayırım gözetmemeli, özel sermayeye güven telkin edecek bir istikrarı simgelemeli, serbest rekabete fırsat tanımalıydı. Devletçiliğe bu yeni yaklaşım Ankara'nın Kongre'ye sıcak bakmamasına yetti. O yıllarda, CHP saflarında da benzer görüşler doğmaya başlamasına karşın, devletçiliğin bu denli erken gündem dışı bırakılması partinin yönetici kadrolarınca benimsenmedi. 1948 İstanbul İktisat Kongresi bundan böyle bir yol ayrımını simgeliyordu.

Türk Armatörler Birliği Şubat 1948'de "Deniz Ticaretimizi Geliştirmenin Tek yolu" başlığı ile bir rapor yayınladı. Bu rapor sadece TBMM üyelerine, hemen tüm resmî kurumlara, ticaret ve sanayi birliklerine, üniversitelere, basına olmak üzere çok geniş sayıda bastırtılarak dağıtıldı.

Deniz ticaretimizi geliştirmenin tek yolu

Şöyle deniyordu; “Türk denizciliğinin Mutlakiyet, Meşrutiyet ve Cumhuriyet devrindeki çok kısa tarihçesini öğrendikten sonra, ticaret filomuzun neden Avrupa’nın en küçük devletlerinin filolarından dahi geri bir durumda kaldığının sebeplerini teessürle esefle görmemek kâbil değildir. Osmanlı saltanatının acz içinde geçen inhitat (Çökme, gerileme) devrini ve Meşrutiyeti bir tarafa bırakarak yalnız Cumhuriyet devrini gözden geçirirsek şu manzara karşısında kalırız. “

Rapor, basında derin yankılar yarattı ve gazeteler geniş yer ayırdılar, Cumhuriyet Gazetesi ayrıntılarıyla ve Akşam Gazetesi iki gün süreyle bu raporu yayınladı.



AKŞAM

Türk denizciliği

«Seneden seneye terakki değil,tedenni ettik!»

Armatörler, inhisarcı usulün denizciliğimizi geri götürdüğüne dair türlü misaller sayıyorlar: 60 sene evvel İstanbuldan İzmir'e daha çabuk gidilirdi! diyorlar. Bugünkü durumdan kurtulmak için düşüncelerini anlatıyorlar

Armatörlerin nasıl yanıp yakıldıklarını cuma nüshamızda da uzun uzadıya anlatmıştım. Bugünkü yazımla birlikte rapor tamamlanmış olacak: Türk sivil denizciliğinin bütün şikâyet ve temennileri toplu'kün ortaya çıkacak.

...

tekneleri her istediklerini taşımakta serbes bulunmalarına rağmen büyük gemilerin bu haktan mahrum kalmaları hiç bir mantıkla izah edilemez.

Armatörler, şöyle bir ümit kapısı da gösteriyor:

— Piyasaların ucuzluğu, bir anda fazla eşya taşınmasile ta-

Foto- Türk Armatörleri Birliği tarafından neşredilen Rapor basında geniş yankı uyandırmıştı. Kaynak: 22 ve 22 Şubat 1948 tarihli Aşkam Gazetesi.

Rapor’da şöyle devam ediyordu; Lozan Andlaşması ile Kabotaj hakkı Türk bayrağına intikal edip de Türk armatörlerine serbest çalışmak imkanı verildikten sonraki süratli inkişaf devri olan 1924’ten 1933’e kadar devam eden devirde Türk Deniz Ticaret filosunun 1923’deki 35 bin tonu 1933’de 111 bin safi tona çıkmıştır.

Müfrit (Aşırı,Katı devletcilik) devletçi gayretcilik yüzünden eski adı ile Seyrisefain yeni ismi ile Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme İdaresi’ni korumak için inhisarcılık yoluna girildikten sonraki duraklama devri, 1933’den itibaren başlayan ve halâ devam edip

giden bu devrede devlet deniz ticaret filosu biraz canlanmış, biraz artmış, fakat buna mukabil armatörlerin filosu zayıflamış, küçülmüş ve neticede Türk Deniz Ticaret fılosu 15 yıl içinde mübrem ulaştırma ihtiyaçlarımızı dahi karşılayamaz hale gelmiştir.

Komşumuz Yunanistan'la yapacağınız küçük bir mukayese bu vaziyeti daha iyi aydınlatır; Yunan ticaret filosu 1925'te 895 bin tondu; 1939'da bir milyon 780 bin tona çıktı. 1939'da Türk ticaret filosu ise 224 bin tona yükselebildi. II. Dünya Harbinde Yunan ticaret filosu pek büyük kayıplara uğradığı halde, 1947 Ağustosunda tekrar 1 milyon 202 bin tona yükseldi. Bizim tonajımız ise, harb ilanı içinde bir miktar kayba uğrasa bile 1947 Eylül ayında Şehir Hatları gemileri de dahil olmak üzere 202 bin tondan ibaret kaldı. Denizyolları adına Amerika'dan ve İsveç'ten satın alınan ve henüz sularımıza gelmemiş olan gemilerle beraber, bugünkü tonajımız hâlâ 282 bin etrafındadır. Harb sonunda Yunan tonajının 1 milyondan fazla artışına mukabil bizim yanlız 19 gemilik ve 85 bin tonluk bir artış temin etmemizin tek sebebi Türk deniz ticaret işlerinde hakim olan aşırı katı devletçilik ve tekelcilikten başka bir şey değildir.

Türk armatörleri de bu müfrit devletçilik ve inhisarcılıktan pek haklı olarak şikayet etmektedirler. Devlet hazinesinden büyük yardımlar gören Devlet Denizyolları İdaresini himaye etmek ve zarardan korumak için 1933 Temmuz ayından buyana alınan tedbirler ve yayınlanan kanunlar, hususi teşebbüsün, yani armatörlerin elindeki tonajı önce küçültmüş, sonra, büyümekten men etmiştir. Halbuki bütün başka memleketlerde deniz ticaretini geliştiren ve genişleten o memleketlere her yıl milyonlarca dolar döviz kazandıran, armatörlerin tonajıdır. Bu hakikati dünyada bizden başka bilmeyen ve deniz ticaret işlerini hususi sermaye ile idare etmeyen memleket kalmamıştır.

Müfrit devletçilik ve inhisarcılık yolunda yürümekte ısrarla devam edilmiş ve Şirketi Hayriye gibi bir milli müessese dahi, yok pahasına satın alınarak devlet idaresine verilmiştir. Devlet, 1945'ten beri bütün gayretlerini Devlet Denizyolları İdaresi için gemi tedarikine hasretmiş ve buarada armatörler hâlâ bir tek gemi dahi alamamışlardır. Çünkü tutulan yanlış yol onları gemi alabilmek iktidarından mahrum etmiştir.

1 Temmuz 1933 tarihli ve 2239 Numaralı kanunla yolcu nakliyatından menedilen armatörlere şilepcilik yapmak hakkı verilmişti. Halbuki Devlet Deniz Yolları o vakitten beri gittikce artan

-kanuna aykırı diyebileceğimiz- bir şilepçilik de yapmaktadır ve II. Dünya Harbi koşulları doğrultusunda içinde armatörlerin bazı şileplerini aldığı gibi, harpden sonra da satın aldığı 19 geminin 12 tanesi şileptir.

Hususi (Özel) teşebbüsün devletçilik yani Devlet Denizyolları İdaresi lehine nasıl tazyik edildiği, nasıl zarara sokulduğu ve böylece Türk deniz ticaretinin nasıl baltalandığı açıkça izah ve isbat edilmiştir.

Hemen çoğunluk sayfalarıyla Akşam Gazetesi'nde yeralan raporda şöyle denilmektedir; Türk Armatörler Birliği Türk denizciliğinin inkişafı hakkında dilekler hazırlayıp bir broşür olarak bastırdı ve alâkadarlara sundu. Mânası büyük olan bu küçük eser gözden geçirilince, -ana fikri itibariyle doğru olan- devletçiliğimizin ne derecelerde fena işlediği belirgin şekilde göze çarpıyor.

Türk Armatörler Birliği, neşrettiği broşürde, Türk denizciliğinin Sultan Hamid, devrinden beri geçirdiği istihaleleri kaydediyor ve devlet inhisarcılığını şöyle hicvediyor:- Bir türlü kazanç temin edemeyen, her on beş yirmi senede bir hazineden aldığı paralarla gemi kadrosunu ve buna bağlı olarak sermayesini yenileyen ve keza her sene hazineden yüz bin liralık yardım gören Seyri Sefain mâli bakımdan zor duruma düşerek ve 1931 - 32 yılında İktisat Vekâletine gönderdiği yanıltıcı yazısında özetle: 'Armatörlerin rekabeti yüzünden aylık ödeyemeyecek, gemilerin zaruri tamirlerini yapamayacak bir vaziyete düşmüştür.' diye bildiri yapmış, 'Bu halden kurtulmak için Türkiye sularında posta vapurculuğu inhisarı Seyri Sefain İdaresi'ne verilmelidir.' denilmiştir.

O şıralarda nakliyat navlunları şöyle idi. Yaprak tütünün bir tonu 2 lira, İç fındığın bir tonu 1 lira. Halbuki, Seyri Sefain'in zarar iddiası karşısında, armatörler Maliye şubelerine ödedikleri kazanç vergisi makbuzlarını göstermişlerdir. Seyri Sefain gemileri daha büyükken ve gördüğü kolaylıklar pek çokken tüccarın armatörleri niçin tercih ettiği ortada iken armatörlerin dediği olmamış, deniz nakliyatı devlet inhisarına alınmıştır!

Türk Armatörler, bugünkü gemiciliğimizin
bir çıkmazda olduğuna iddia etmektedirler.

- Armatörlere darbe üstüne darbe vurulmuştur
- Deniz ticaretine devlet inhisarı (tekelcilik) konulabilir mi?
- Kabotaj hakkından kim istifade ediyor?
- Gemilerde yaş tahdidi şekli, insanlardan ziyade eşyalara kıymet verdiğimizi gösteriyor.

- Kazaya maruz kalmış gemimiz için Gemi Kurtarma İdaresi'ne gece yarısına kadar parayı vermezsek kazazedeleri kurtarmağa giden olmuyor.
- Devletçiliğin milli bünyemiz için zararlı olduğuna değil, faydalı olduğuna kaniiz. Bununla beraber, devletçilik de ticaret şartlarına uymalıdır; İmtiyazlı bir mevcudiyet halini almamalıdır.

2239 Sayılı Kanun

Türk armatörlerinin inkişafına darbe vuran 2239 sayılı kanun böylece çıkarılmış. Armatörler diyorlar ki: Gerçi kara ulaşımında demiryollarının bir inhisarı veya imtiyazı bahis mevzuu olabilir. Yol açmak, köprü inşa etmek, tünel açmak, ray döşemek çok büyük masraflara bağlıdır, muazzam işlerdir. Fakat denizlerde kim yol açmış, köprü kurmuştur ki deniz ticareti de devlet tekeli altına alınabilsin!

Türk vatandaşları ecnebi tebaası gibi muameleye tâbi tutulmuştur. Kabotaj hakkı, yani Türk limanları arasında gemi işletmek hakkı milli zaferden sonra Türklere hasredilmiştir. Halbuki bu haktan devletçilik müesseseleri âmmeyi zarara sokarak istifade eder duruma gelmiştir. Müteşebbis denizcilerimize mütemadiyen engeller çıkarılmıştır. Onlar kendi vatan iskeleleri arasında vapur işletmek hakkından mahrum bırakılmışlardır!

2239 sayılı kanunun, bütün dünyadaki düsturlar arasında bir benzeri yoktur, olamaz da... Rejimi ne olursa olsun hiç bir hükümet – Olağanüstü zamanlarda alınan geçici tedbirler müstesna- kendi vatandaşını ticaret yapmak hakkından mahrum etmez.

Şilepçiliğin maruz darbe

Aynı kanunla şilepçilik işleri de sınırlandırılarak İstanbul limanına şileplerin nakledebilecekleri eşya cinsi, adet itibariyle, tek cinse indirilmiştir! Halen yürürlükte bulunan bu kanuna göre, Türk vatandaşının sahip olduğu ve Türk bayrağını taşıyan bir gemi bir Türk limanından İstanbul'a ancak bir cins eşya taşıyabilir!

Bu ne demektir?

Azami haklar şunlardır: İstanbul Limanı hariç olmak şartiyle en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına âzami üç cins eşyanın taşınmasına müsaade ediliyorsa da, memleket ticaretinin belkemiğini teşkil eden İstanbul Limanı bundan hariç tutulduğu için bu maddenin memleket iktisadiyat ve nakliyatına ameli hiç bir faydası olmamaktadır!

-Örnek olarak Farzı muhal bu üçüncü madde kaldırılmayıp da bunun yerine iki üç cins eşyayı aynı vapurla naklettirilmek suretiyle

genişletilerek tadil edilse bile bunun yine ameli ölçüde bir kıymeti olmayacaktır. Çünkü karışık eşya nakliyatı iki üç cinse inhisar etmeyip bir seferde aynı gemiye belki 13 belki 23 cins eşya yükletebilmek şeklinde tecelli eder. Binaenaleyh nakliyatta kolaylık ve ucuzluk isteniyorsa bu kanunun mutlak surette tamamen kaldırılması lazımdır.

Gemilere getirilen garip bir yaş tahdidi

Posta yolculusunun devlet tekeline altına alınmasıyla en doğal ticaret yapmak haklarından mahrum edilen Türk armatörleri, şilepçilik işinde de diğer büyük zorluklarla karşılaştıkları iddiasındadırlar. Bunlar arasında bilhassa yaş tahdidi gelmektedir. Devlet koyduğu yasaya göre, hariçten satın alınacak yük vapurlarının âzami 13 yaşında olması istenmektedir. Çoğunun sermayesi büyük olmayan armatörler, bu yüzden sıkıntı çekiyorlar. Halbuki yük gemileri için yaş haddi 15 sene olarak gösterildiği halde, yolcu gemileri için bu had 28 yaş gösterilmiştir. Bu son derece çarpık bir uygulamadır ve bu suretle bütün dünyaya Türkiye'de insanlara eşyadan daha az kıymet verildiğini göstermiş olmuyor muyuz?

Türk sularında kurtarma servisine ihtiyaç gösteren kazaların yüzde doksan beşi inhisar sahasında yüzde beşi serbest sahalarda vukua gelmektedir. İnhisar sahasının dışında vukua gelen deniz kazaları İçin Denizyolları'na bağlı Gemi Kurtarma İdaresi armatörlerden peşin para almadıkça kurtarma gemisini harekete geçirmemekte, hele gece yarısı haber alınan bir kaza için yine peşin para almadan gemi görevlendirmemektedir!

Seneden seneye ilerlemek yerine, geriledik.

Devlet tekelciliği denizciliğimizi geriye götürmüştür. Altmış sene evvel İstanbul'dan İzmir'e daha çabuk gidilirdi. Devlet Denizyolları İşletmesi çok pahalıya getirmektedir. Yük ve yolcu tarifeleri tedricen artırılmaktadır. II.Dünya Harbi'nden önceki navlunların yedi sekiz misline, bazı eşyaların tarifeleri ise neredeyse onbeş misline çıkartılmıştır.Buna karşılık armatörlerimize ait navlunların II. Dünya Harbi öncesine nazaran ancak iki misline çıkartılmasına müsaade edilmiştir. Armatörlerin şilepleri kiralanmış ve hatta bunlarla Devlet Deenizyolları İşletmesi'ne ait kömürler bile nakledilmiştir.

Kayırmalar ve iltimaslar vardır;

Devlet Denizyolları İdaresi, armatörlerin gemileri ile nakledilen eşyadan kendi tarifesine göre yüksek navlun talep ettiği halde

armatörlere pek cüz'i bir navlun ödemektedir. 5000 tonluk bir şilebe yüklenen karışık eşyanın bazen 120 bin lirayı geçen navlun tutarının 100 bin liradan fazla kısmı Devlet Denizyolları İdaresi'ne kalkmaktadır. Armatörlere ancak sefer masraflarını karışılayacak 18- 20 lira ödenmektedir. Bundan başka, hükümetin müsaadesi ile yılda bir iki ecnebi sefer yapan armatörlere ait şileplerin navlunundan da yüzden 25'i hükümetin verdiği kararla Devlet Denizyolları İdaresi'ne ödenmektedir.Başka memleketlerde bu gibi bir uygulama yoktur, ve bu kayırmacılık kalkmadıkça denizciliğimizin gelişmesi mümkün değildir.

Satın almayıp, kiralamaktan neler zarar ettik?

İkinci Umumi Harb (II.Dünya Harbi) sırasında hükümet, ihtiyata riayeten İngiltere'den toplam 24 bin tonluk beş gemiyi senelik 860 Türk lirası karşılığı kiralamıştır. Bu senelik kiralamaya karşılık verilen 860 bin Türk lirası harpten evvel 130 bin İngiliz lirası ederdi. Dünya harbi devam edebilir ve hükümet Türk armatörlerine 130 bin liralık döviz müsaadesi verseydi ayni gemiler ayarında en az 20 gemi satın alınır ve haliyle bedelleri de armatörlerimiz tarafından ödenirdi. Halbuki 860 liralık kirayı hükümet müteaddit yıllar döviz olarak ödedi durdu. Sulh ilan edilmesi üzerine kiradaki gemiler çekip gittiler. Elimizde yine kendi gemilerimiz kaldı.

Türk deniz ticaretinde yanlış bir siyaset uygulanmaktadır. Yabancı bayraklı gemi armatörlerine bir seferlik kömür getirmede 16,500 lira kâr verilmiştir. Oysa ayni sefer için o devirde Türk armatörüne 2265 lira veriliyordu! Buna rağmen hiçbir Türk armatörü hiç Milli Korunma takibine düşmemiştir. Hep dürüst davrandık.

Gemi işletmeciliğindeki gelişmeler

Özel sektör armatör firmalarının aleyhine olan 2239 sayılı Kanun, ayni şileple- hele İstanbul'a – tek cins yük taşınmasına müsaade etmektedir! Mesela elma nakleden bir geminin ayni zamanda armut, karpuz taşıyanın ayni zamanda kavun yükü alamaması ne kadar gariptir ve ne kadar gülünçtür! Marmara'da 18, Karadeniz ve Akdeniz'de 30 tonluk teknelerin her istediklerini taşımakta serbest bulunmalarına rağmen büyük gemilerin bu haktan mahrum bırakılmaları hiçbir mantıkla izah edilemez.

Herşeye rağmen karşımızda bir ümit kapısı olabilir; Piyasaların ucuzluğu,bir seferde fazla yük taşınması ile temin olunur. Avuç avuç nakledilen yük piyasayı doyuramaz. Halk da (Tüketici) ihtiyacı olan mala kavuşamaz, ihtiyacını karşılayamaz. Halbuki yolcu taşımacılığında gereği gibi başarı gösteremeyen Devlet Denizyolları

İdaresi, genel yük taşımacılığında (Şilepçilik) da başarılı olamamıştır.

Tekel uygulamalarından evvel Erzurum, Erzincan gibi iç Anadolu vliayetlerimizin Halkı ve buradan İstanbul'a sevkedilen hayvanların hemen hepsi vapurla nakledildiği halde, yine hiçbir vapur iskelelerde vapıur beklemezdi. Bugün iç vilayetlerimlze birlikte Samsun ve civarı halkının bir çoğu trenle İstanbul'a geldiği ve bir kısım canlı hayvan yine trenle nakledildiği halde hâlâ yolcuların iskelelerde yolcuların günlerce vapur beklemeleri gösteriyor ki 2239 sayılı Kanun'la beklenen gaye temin edilememiş, aksine memkelet büyük zararlara uğramıştır. 2239 Sayılı Kanun'dan evvel İstanbul'dan İzmir'e 18 saatte, hatta 60 sene evvel 24 saatte gidilirken, şimdi 36 saatte gidilir olmuştur. Son günlerde ancak 26 saatte gidebilen bir vapur vardır!

Neticede hep bu geri kalış devlet tekelinden dolayı meydana gelmektedir.

Tersaneden İllâllah!

Tersanelerden yeteri derece istifade etmem mümkün olamamaktadır. Değeri 200 milyon lira tahmin edilen Haliç Fabrika ve Havuzları gibi Doğu akdeniz'in en önemli bir tersanesinden hazineye beş para verilememesi ne kadar elîm bir durumdur. Gemileri onarım için mu müesseselere müracaat eden armatörlerden işine göre on bin lira peşin para alınmakta, fakat onarımın ne kadar süreceği ve kaça mâl olacağı kendilerine söylenmemektedir. Memleketimizde özel sektöre ait havuz bulunmadığından armatörler bu duruma zorunlu olarak katlanmaktadırlar.

Geçerli olan Vergi türleri

Yunanlıların kredi ile Amerikadan bir çok Victory sınıfı gemi satın aldığını görüyoruz. Yunanistan'da armatörlerin sorumlu oldukları kazanç vergisi bizdekine nazaran çok azdır. Yunanlı armatörler dış sulara yaptıkları seferlerden elde ettikleri dövizi hemen memkelete getirmek mecburiyetinde bulunmadıklarından, bundan da ayrıca kazanç sağlamaktadırlar. Bu şartlar altında Yunanlılar istedikleri kadar gemi satın alabilmektedirler; fakat kazanç vergisi kanununumuz yürürlükte bulundukça Türkler asla gemi satın alamazlar. Bu nedenledir ki, Türk denizcilğinin canlanıp gelişmesi için armatörlerin mükellef tutulacakları Kazanç Vergisi'nin başka memleketlerdeki esaslara göre yeniden

düzenlenmesi kaçınılmazdır. Ayrıca Nakliye Vergisi de ıslah edilmelidir.

Sıhhiye Formaliteleri yelkenli devrinden kalmış, gereksiz bir şeylerdir!

Sahil Sıhhiye İdaresi tarafından istenenler yelkenli devrinden kalma lüzumsuz şeylerdir. Bir Türk şehri ile öbür Türk şehri arasında kara yolu ile yapılan yolculuklarda bu kayıtlar aranmazken, gemilerle sefer yapılınca bu formalitelerle müşkülât çıkartmaktan başka bir işe yaramaz belgeler istenmektedir.

Tek bavulla seyahat eden yolcy bilindiği üzere türlü kişisel eşye ile dolu bavullarla memlekete dönerken, gemicilerin dışarından bir don bile alamaması için mevcut gümrük araştırması ve yasaklaması bulunmaktadır!

Gemilerin sigortalanması konusu ise baştan başa ıslaha muhtaç bulunmaktadır.

Türk Armatörleri Birliği adına
Başkan : Ali Sohtorik
Başkan Vekili: Şevket Manioğlu
İdare Heyeti Asli Üyeleri: Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Vehbi Aldıkaçtı,
İdare Heyeti Yedek Üyeleri: Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu.

Bu broşür hakkında Abidin Daver Cumhuriyet Gazetesi'nde *"Deniz ticaretimizi geliştirmenin tek yolu" başlığı altında* çok değerli bir makale neşretmiştir. Bu makale şöyledir; *"Türk Armatörler Birliği tarafından ilen sürülen dilekler, küçük bir broşür halinde yayınlanarak Cumhur Başkanına, Büyük Millet Meclisi Başkanlığına, Başbakanlığa, Ulaştırma Ticaret Ekonomi, Maliye, Gümrük ve Tekel, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları ile milletvekillerine gönderilmiştir. Bu dilekler broşürünü okuyup da Türk denizciliğinin Mutlakiyet, Meşrutiyet ve Cumhuriyet devrindeki çok kısa tarihçesini öğrendikten sonra, ticaret filomuzun neden Avrupa'nın en küçük devletlerinin filolarından dahi geri bir durumda kaldığının sebeblerini teessürle esefle görmemek kâbil değildir. Osmanlı saltanatının aciz içinde geçen inhitad (Çökme, gerileme) devrini ve Meşrutiyeti bir tarafa bırakarak yalnız Cumhuriyet devrini gözden geçirirsek şu manzara karsışında kalırız*

1-Lozan Andlaşması ile Kabotaj hakkı Türk bayrağına intikal edip de Türk armatörlerine serbest çalışmak imkanı verildikten sonraki

süratli inkişaf devri olan 1924'ten 1933'e kadar devam eden devirde Türk Deniz Ticaret filosunun 1923'deki 35 bin tonu 1933'de 111 bin safi tona çıkmıştır.

2-Müfrit (Aşırı,Katı devletcilik) devletçilik gayretcilik yüzünden eski adı ile Seyrisefain yeni ismi ile Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme İdaresi'ni korumak için inhisarcılık yoluna girildikten sonraki duraklama devri, 1933'den itibaren başlayan ve halâ devam edip giden bu devrede devlet denız ticaret filosu biraz canlanmış, biraz artmış, fakat buna mukabil armatörlerin filosu zayıflamış küçülmüş ve neticede Türk Deniz Ticaret fılosu 15 yıl içinde mübrem ulaştırma ihtiyaçlarımızı dahi karşılayamaz hale gelmiştir. Komşumuz Yunanistan'la yapacağınız küçük bir mukayese bu vaziyeti daha iyi avdınlatır.

Yunan ticaret filosu 1925'te 895 bin tondu; 1939'da bir milyon 780 bin tona çıktı. 1939'da Türk ticaret filosu ise 224 bin tona yükselebildi. II. Dünya Harbinde Yunan ticaret filosu pek büyük kayıplara uğradığı halde, 1947 ağustosunda tekrar 1 milyon 202 bin tona yükseldi. Bizim tonajımız ise, harb ilanı içinde bir miktar kayba uğradığı halde 1947 Eylül ayında Şehir Hatları gemileri de dahil olmak üzere 202 bin tondan ibaret kaldı. Amerika'dan ve İsveç'ten satın alınan ve henüz sularımıza gelmemiş olan gemilerle beraber, bugünkü tonajımız hâlâ 282 bin etrafındadır. Harb sonunda Yunan tonajının 1 milyondan fazla artışına mukabil bizim yanlız 19 gemilik ve 85 bin tonluk bir artış temin etmemizin tek sebebi Türk deniz ticaret işlerinde hakim olan müfrit devletçilik ve inhisarcılıktan başka bir şey değildir.

İşte Türk armatörleri de bu müfrit devletçilik ve inhisarcılıktan pek haklı olarak şikayet etmektedirler. Devlet hazinesinden büyük vardımlar gören Devlet Denizyolları İdaresini himaye etmek ve zarardan korumak için 1933 Temmuzundan beri alınan tedbirler ve yayınlanan kanunlar, hususi teşebbüsün, yani armatörlerin elindeki tonajı önce küçültmüş, sonra, büyümekten menetmiştir. Halbuki bütün başka memleketlerde deniz ticaretini geliştiren ve genişleten o memleketlere her yıl milyonlarca dolar döviz kazandıran, armatörlerin tonajıdır. Bu hakikati dünvada bizden başka bilmeyen ve deniz ticaret işlerim hususi sermaye ile idare etmeyen memleket kalmamıştır. Bu satırların muhariri, 1944-45 yılından beri denizciliğimizin inkişafı Devlet Denizyolları İdaresi'nin değil, ancak armatörlerin korunması ile kabil olabileceğini yazıp durmuş, fakat kimseye dert anlatamamıştır. Müfrit devletçilik ve inhisarcılık

yolunda yürümekte ısrarla devam edilmiş ve Şirketi Hayriye gibi bir milli müessese dahi, yok pahasına satın alınarak devlet idaresine verilmiştir. Devlet, 1945'ten beri bütün gayretlerini Devlet Denizyolları İdaresi için gemi tedarikine hasretmiş ve buarada armatörler hâlâ bir tek gemi dahi alamamışlardır. Çünkü tutulan yanlış yol onları gemi alabilmek iktidarından mahrum etmiştir.

1 Temmuz 1933 tarihli ve 2239 Numaralı kanunla yolcu nakliyatından menedilen armatörlere şilepcilik yapmak hakkı verilmişti. Halbuki Devlet Deniz Yolları o vakitten beri gittikce artan -kanuna aykırı diyebileceğimiz- bir şilepçilik de yapmaktadır ve harb içinde armatörlerin bazı şileplerini aldığı gibi, harbden sonra da satın aldığı 19 geminin 12 tanesi şileptir.

Türk Armatörler Birliği'nin neşrettiği broşürde hususi teşebbüsün devletçilik yani Devlet Denizyolları İdaresi lehine nasıl tazyik edildiği, nasıl zarara sokulduğu ve böylece Türk deniz ticaretinin nasıl baltalandığı açıkça izah ve isbat edilmiştir. Devletin idaresini ellerinde tutanların bu broşürü dikkatle okumaları ve nazarı olarak çok istedikleri deniz ticaretimizin inkişafını fiilî olarak da ele almaları ve armatörlerin haklı dileklerini kabul etmeleri zamanı gelmiştir. Abidin Daver.[25]

Ali Sohtorik Türk Armatörler Birliği'nde yaptığı konuşmada, Cumhuriyet Gazetesi muharriri Abidin Daver'in armatörlerimizin, daha geniş anlamda Türk deniz ticaretinin milletlerarası boyutlarda büyüyebilmesini işaret ettiğini, her makalesi için teşekkür ettiklerini belirterek şöyle demiştir; *"Abidin Daver Beyefendi zaten bizim camiamızın bir ferdidir, akrabalarımızdandır. Sadıkoğlu gibi köklü Türk vapurculuk şirketleri kurmuş, yaşatmış bir ailendir ki, bu toplantımızda hep birlikte şeref duyduğumuz Şadan Sadıkoğlu Beyefendiye'de bu vesile teşekkür etmek isteriz.*

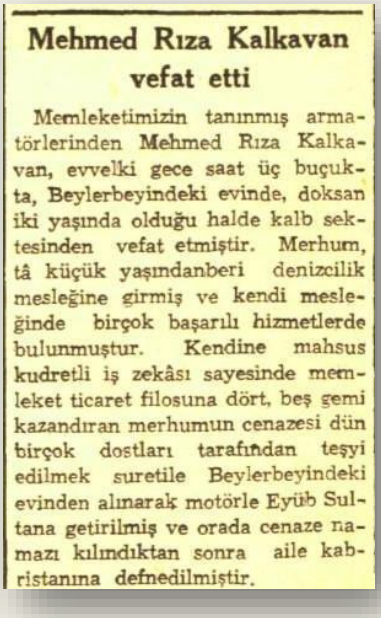
"Abidin Daver Beyefendi'ye cemiyetimiz adına bir teşekkür mektubu gönderelim. Burada bulunan mensuplarımıza bir de diyorum ki, Abidin Daver Beyefendi'yi hep birlikte bir öğle yemeğine davet edelim.. Hangi yer olsun, hangi lokanta olsun, mekanı birlikte tayin edelim."

Tarih - 1949

Türk Armatörleri Birliği'nin 1949 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 1949 Yılı Genel Kongresi 9 Eylül 1949 Cuma günü Birlik Merkezinde yapılmış ve Hamdi Selimoğlu, Şevket Manioğlu, Ahmet Kalaycıoğlu,İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail

Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı Yönetim Kurulu'na seçilmişlerdir.
Yönetim Kurulu 10 Eylül 1949 Cumartesi günü kendi aralarında toplantı yapmış ve yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Başkan : Hamdi Selimoğlu,
Başkan Vekili: Şevket Manioğlu,
Muhasib: Ahmet Kalaycıoğlu,
Asli ve Yedek İdari Heyeti Üyeleri: İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı.
Şevket Manioğlu, hususi teşebbüs armatörlüğün tamamiyle korunmasız bırakıldığından şikayet ederek, yaptığı konuşmada "Adeta terk edilmiş gibiyiz!" demiştir.
İdare Heyeti Başkanı Hamdi Selimoğlu hazırladıkları raporunda dış sular ihrakiyesinin ucuzlatılması, gemi adamları tüzüğü'nün günün koşullarına göre değiştirilmesi, iç ve dış seferlerde maruz kalınan Gümrük formalite zorluklarının ıslahı için ilgili Bakanlıklar nezdinde teşebbüslerde bulunduklarını, fakat henüz bir neticeye varamadıklarını belirtmiştir.
Şevket Manioğlu şöyle devam etmiştir; *"Yolcu taşıma hakkımız seneler önce yasaklandı. Yolcu taşımacılığı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne verildi. İşte Temmuz ayının son haftasından itibaren Karadeniz Zonguldak, Samsun, Giresun, Trabzon, Rize, Hopa, Ordu, Fatsa, Ünye, Gerze, Sinop, İnebolu, Cide, Amasra iskelelerine tarifeli yolcu seferleri başlattılar. Bizlere sadece 'Yük postası yaparsınız' demişlerdi. Devlet vapurları yük posta seferleri yapıyor, ve yolcu da alıyor. Sadece bir kısıtlama uydurmuşlar; Güverte ve ambar yolcusu almıyorlar, sadece kamara yolcusu kabul ediyorlar..*
Durmadan yeni yolcu vapurları geliyor. İşte Ordu adını verdikleri 1936 yapısı yolcu gemisini de Galata rıhtımında yapılan merasimde tanıdık..Sormak isteriz; Neden hususi müteşebbis armatörlerimizin yatırım yapmasına engel olunmuştur?"

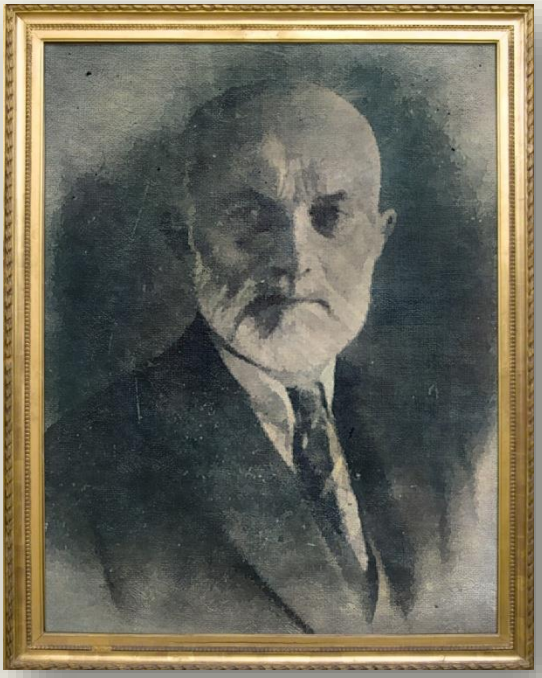


Mehmed Rıza Kalkavan vefat etti

Memleketimizin tanınmış armatörlerinden Mehmed Rıza Kalkavan, evvelki gece saat üç buçukta, Beylerbeyindeki evinde, doksan iki yaşında olduğu halde kalb sektesinden vefat etmiştir. Merhum, tâ küçük yaşındanberi denizcilik mesleğine girmiş ve kendi mesleğinde birçok başarılı hizmetlerde bulunmuştur. Kendine mahsus kudretli iş zekâsı sayesinde memleket ticaret filosuna dört, beş gemi kazandıran merhumun cenazesi dün birçok dostları tarafından teşyi edilmek suretile Beylerbeyindeki evinden alınarak motörle Eyüb Sultana getirilmiş ve orada cenaze namazı kılındıktan sonra aile kabristanına defnedilmiştir.

Foto- Armatör Mehmed Rıza Kalkavan 15 Temmuz 1949 gecesi kalp krizinden Samsun'da vefat etmiştir.Kaynak: 17 Temmuz 1949 Cumhuriyet Gazetesi.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından Mehmet Rıza Kalkavan 15 Temmuz 1949 günü vefat etmiştir. Gazetelerde yer alan haberlere göre, memleketimizin tanınmış armatörlerinden Mehmed Rıza Kalkavan 15 Temmuz 1949 gecesi saat üç buçukta, Beylerbeyi'ndeki yalısında 92 yaşında olduğu halde kalp krizinden vefat etmiştir. Küçük yaşından itibaren denizcilik mesleğine girmiş ve kendi mesleğinde birçok başarılı hizmetler başarmıştı. Kendine mahsus iş zekâsı sayesinde memleket ticaret filosuna dört, beş gemi kazandıran merhumun cenazesi 16 Temmuz günü birçok dostları tarafından Beylerbeyi'ndeki yalısından alınarak motörle Eyüb Sultan'a getirilmiş ve Eyüp Sultan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanında defnedilmiştir.



Mehmed Rıza Kalkavan

Türk Vapurcular Birliği ve Türk Armatörleri Birliği yıllarında, Türk armatörlerinin örgütlenmesi adına titizlikle sahip çıkan şahsiyetlerden biri Armatör Mehmed Rıza Kalkavan olmuştur. Yönetim Kurullarında muhtelif görevler üstlenen Mehmed Rıza Kalkavan ve eşi Zeliha Kalkavan'ın çocukları; İbrahim, İsmail, Nazım Kalkavan ve Ayşe Tarı idi. Erkek çocuklarının hepsi başarılı armatör olmuşlardır. Son derece zeki ve yaratıcı bir kabiliyete sahip olan Rıza Kalkavan kısa zamanda büyük varlık sahibi olmuştu. Yaşamı birlik için vefakar hizmetleri nedeniyle çok kısa da olsa müteakip satırlarda yer almaktadır;

Milis Yüzbaşı olarak Kuvayı Milliye ordusunda rütbe alan İlyas Sami Kalkavan kendisinin de öncüleri arasında bulunduğu Karadenizli vatanseverleri 1957 senesinde yayınladığı "Milli Mücadele Hatıralarım" isimli kitabında isim isim yazmıştır. "…Kalkavanzâde İbrahim Kaptan, Kalkavanzâde Rıza Kaptan, Sadıkzade Ruşen, Sadıkzâde Hüseyin Kaptan,Tavilzâde Hafız Hüseyin, Tavilzâde Hacı Hasan,Tavilzâde Muharrem,Tavilzâde Mustafa, Tavilzâde Ahmet, Tayyarzâde Necip, Velizâde Dursun bu kahramanlardan bazılarıdır.

Çok çalışkan olduğu kadar, yaratıcı ve atlımcı kişilği sayesinde önemli bir varlık sahibi olmuştu. Nazım Kalkavan Yalısı olarak da bilinen Beylerbeyi'ndeki Mabeyinci Faik Bey yalısını 1911'de Rıza Kalkavan Kaptan satın aldı. Bu yalı vefatından sonra ve oğlu Nâzım Kalkavan'a intikal etti. Yalı Nâzım Kalkavan'ın maruz kaldığı

ekonomik sıkıntılar karşısında son halife Abdülmecid Efendi'nin kızı Dürrüşehvar Sultan'ın oğlu Haydarabad Nizamı Bereket Jah ile ilk eşi Esra Birgen'e satılmış, son olarak Sabancı Ailesi tarafından satın alınmıştır.

Kökleri Karadeniz'den gelen İstanbul'lu toptancı tüccar Şevki Kırzâde, yine Karadenizli ünlü armatör Rıza Kalkavan ile 1921'de 1851 İngiliz yapısı Rus genelyük gemisini satın alarak "Kırım" adını verdiler. Bu gemi İstanbul Karadeniz limanları bağlantılı olarak posta vapuru seferlerine verildi. Henüz Cumhuriyet'in kurulmamış olmasına karşın, bu bölgeler Kemalist kuvvetlerin hükümranlığında bulunuyor ve Milli Mücadele devam ediyordu. 1923'de zaten son derece yaşlı ve onarılarak durumdaki "Kırım" gemisi hurdaya gönderildi. Ancak bu geminin bazı parçaları yeni satın aldıkları ve "Kırzâde" adını verdikleri geminin onarımında kullanıldı. Cumhuriyet'in ilanından sonra Rıza Kalkavan ve Şevki Kıroğlu (Kırzâde) kendi şirketlerini kurma kararını aldılar. Rıza Kalkavan "Kırzâde" gemisinin haklarını devralarak bu gemiye "Hisar" adını verdi.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından Abdi Vehbi Dural

1 Kasım 1949 günü vefat etmiştir. Türkiye Sigorta Prodüktörleri Cemiyeti üyesi idi. Cemiyet tarafından Cumhuriyet Gazetesi'nin 2 Kasım 1949 tarihli nushasında yer alan vefat ilanında şöyle denilmektedir; *" Cemiyetimizin değerli mensuplarından Abdi Vehbi Dural vefat etmiştir. Cenazesi bugün Teşvikiye, Emlak Caddesi 45 No'lu evinden alınarak Teşvikiye Camii'nde kılınacak öğle namazınını müteakip Asri Mezarlık'ta defnedilecektir. Bütün mensuplarımızın cenazede hazır olmaları rica edilir."*

Türk Armatörleri Birliği üyeleri Teşvikiye Camii'nde değerli mensuplarından Armatör Abdi Vehbi Dural'a son görevlerini ifa etmek üzere hazır bulunmuşlardır. Abdi Vehbi Dural'ın eşi Hafize Dural, çocukları; Sevim Sirmen, Semra Dural, Suna Dural idi. Mehmet Bülent Sirmen'in kayınpederi oluyordu.

Tarih- 1949

Türk Armatörleri Birliği olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nda İbrahim Kalkavan Başkan seçiliyor.

Hamdi Selimoğlu'nun seçilmesinden iki gün sonra 12 Eylül 1949 tarihi itibarıyla Türk Armatörleri Birliği'nin yeniden yıllık olağan genel kurul toplantısı yapılması şaşırtıcıdır! Bu bir anlamda olağanüstü genel kurul toplantısı sayılabilir ve Hamdi

Selimoğlu'nun birden ortaya çıkan rahatsızlığı ile bağlantılı denebilir! Bu toplantıda Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Vehbi Aldıkaçtı, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu asil üyeliklere seçilmişlerdir. Yönetim kurulu üyeleri aralarında yaptıkları seçimle İbrahim Kalkavan Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve başlamıştır.

İbrahim Kalkavan'ın Başkanlık döneminde o yılların çok önemli ve güçlü armatörlerinden Avni Nuri Meserretçioğlu ile Antalya'da batık Saint Didier şilebinin çıkarılması konusundaki anlaşmazlığı Avni Nuri Meserretçioğlu'nun üye olmasını olumsuz hale getirmişti. Zira davalık olmaya giden anlaşmazlık yüzünden Avni Nuri Meserretçioğlu'nun Birlik'tan uzak kaldığı görülmüştür.

Olay Şubat 1949'da patlak vermiş ve İbrahim Kalkavan sahibi olduğu *"Tahlisiye ve Batan Gemi Enkazlarını Çıkarma İşleri"* firması adına Beyoğlu Dördüncü Noter Vekili Süreyya Ormancı vasıtasıyla Avni Nuri Meserretçioğlu'na ihtarname göndermişti. 10 Şubat 1949 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yayınlanmış olan ihtarname şöyleydi;

"İlânen Tebliğ

Beyoğlu Dördüncü Noterliğine

Galatada Muradiye Han 13 No. da ticaretle iştigal etmekte iken Sicilli Ticaret Gazetesi'nin 5719 sayılı ve 3/1/946 günlü nüshasının 8.inci sahifesinde terki ticaret (Ticaret yapmayı bıraktığı) ettiği ilân edilen ve mezkûr ilanda Ayazpaşa'da Ekselsiyor Apartıman 7 Numarayı kanunî ikametgah irae eden (Beyan eden) muhatab Avni Nuri Meserretçioğlu'na Noterliğimiz vasıtası ile tebliğ ettirmek istediğim 6 Şubat 1946 tarihli ihtarname arkasına karısının ifadesine atfen memurumuz tarafından verilen meşruhata (Açıklamaya) göre mumaileyhin (İlgili kişi) Amerikaya gittiği, adresinin malûm olmadığı ve burada tebliğ ve tebelluğa ehil vekil (Yetkili) dahi bırakmamış bulunduğu anlaşıldığından, Noter Kanunu'nun 32.inci ve Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun 141.inci maddelerıne tevfikan hususatı âtiyenin ilanen tebliğine zaruret hasıl olmuştur. Şöyle ki; Fransız bandıralı iken Türk karasularında (Antalya eski Liman'da) batan Saint Didier vapuru enkaz ve emtiası Fransız Millî Kurtuluş Komitesi Türkiye Murahhaslığı tarafından işbu ihtarname muhatabına satılmış ve bu dahi mezkûr batık vapur ile bunun içindeki eşya ve emtia üzerinde haiz bulundukları hakların tamamına beni münasebeten teşrik (Yaptığı işe ilişikili olarak dahil etmek) eylemiş, buna mukabil

mezkûr batık vapurun, muhatab tarafından adı geçen satıcıya ödenecek olan bedelinin nısfını ve batığın tamamen veya kısmen parçalanarak çıkarılması ve hamulesi olan emtianın icracı ameliyesi için muktazi bilcümle masrafları ve resmî harçlarla gümrük rüsumunu münasefeten (İlişkili olarak) tediye eylemeği kabul eylemiş idim.

Ve gene aramızdaki sözleşme mucibince kurtarılacak ve ihraç edilecek enkaz ve emtia tarafların muvafakatı ile tayin edilecek bedel mukabilinde satılacak ve her satış vukuunda o ana kadar ihtiyar edilmiş (Gerçekleştirilmiş olan) olan masraflar ve harç vergiler bittenzil (Düşülerek) hasıl olacak kâr taraflar arasınaa munasefeten taksim edilecek idi.

Bu sözleşmenin icrası ve işin tahakkuku için gene muhatabın taleb ve muvafakati ile batığın bulunduğu Antalya'ya tarafımdan ve muhatabın vekaletini haiz adam gönderilmiş ve masraflar ihtiyar edilmiştir. Bu suretle sözleşme yürürlüğe girmiş ve işin icab ettiği formaliteler dahi bilittifak ifaya başlanmış iken muhatab tarafından bana bir gûna haber ve malûmat vermeksizin başka birisi ile anlaşarak batığın ve hamulesinin ihracına ve satışına başlanmış olduğunu öğrendim.

İmdi, şeraitini bildirdiğim anlaşma ve sözleşmede bana düşen vecibeleri (Yükümlülükleri) tamamen ifa etmiş ve ifaya da hazır ve âmade bulunmuş olduğumdan muhatab ile aramızdaki ortaklık bâki (geçerli) ve yürürlüktedir. Binaenaleyh muhatabın bu güne kadar yaptığı ihraç ameliye ve masrafları ile hasıl olan kârdan vesaika müstenid (Belgelere dayalı) malûmat ve hesab vermesini isterim. Üçüncü şahsa hiç bir menfaat ve kâr hissesi tanımadığımı bildiririm ve bu dairede olmak üzere muhatab 48 saat zarfında bana hesab ve kâr hissemi vermediği takdirde, kanun yollarına müracaat mecburiyetinde kalacağımı ve bu mecburiyetten mütevellid bilcümle masraflar ve tayin edeceğim avukata vereceğim ücreti mahrumiyeti kârımı, zarar ve ziyan ve ihtarname tarihinden itibaren faiz isteği ile birlikte taleb eder olduğumu bilmek ve ona göre hareket eylemek üzere üç nüshadan ibaret bulunan işbu ihtarnamemden bir nüshasının adresi meçhul bulunan muhatab Avni Nuri Meserretçioğlu'na Cumhuriyet Gazetesi vasıtasile ilanen tebliğini, İkinci nüshasının bâtebliğ ve tasdik bana iadesini ve aslının da kalemde muhafazasını saygı ile dilerim.

İbrahim Kalkavan

Tahlisiye ve Batan Gemi Enkazlarını Çıkarma İşleri

İlan edilmek üzere Cumhuriyet Gazetesi'ne gönderildi.
Beyoğlu Dördüncü Noter Vekili Süreyya Ormancı."

Olayın tarihçesine bakılırsa; Avni Nuri Meserretçioğlu bu gemiyi 1946 yılında, batığın sahibi Fransız armatörlük şirketi Société Navale de Quest'den satın almış ve önce İbrahim Kalkavan ile anlaşma yapmış olmasına karşın, işi bir nedenle bir başka firmaya vermişti. Bu gemiye yaptırdığı dalışlardan çıkarttıklarını değerlendirme yoluna gitmiş ve çıkardıkları top, tüfek ve cephane gibi silahlar Millli Savunma Bakanlığı tarafından sahiplenilmiştir. Seneler sonrasında bile Maliye'den vergi borcu talep eden yazı gelmişti. Oysa gemi Avni Nuri Meserretçioğlu'nun avukatı Nimetullah Kuşçuoğlu'na devredilmişti. Bu olay sadece İbrahim Kalkavan ile Avni Nuri Meserretçioğlu'nun anlaşmazlığı olarak kalmamıştır. Zira Avni Nuri Meserretçioğlu, ayni zamanda Sadıkoğlu ailesiyle çok yakın akraba idi. Bir taraftan da Vuslat Kalkavan (Sadıkoğlu), Kemal Sadıkoğlu'nun eşiydi.

Türk Armatörleri Birliği üye kayıt defterleri incelendiğinde; Nazım Sadıkoğlu'nun 25ci üye olarak kaydolduğu görülür. Avni Nuri Meserretçioğlu'nun üye kaydı bulunmamaktadır.



Türk Armatörleri Birliğinden

Nizamnamemiz gereğince 31 Temmuz 1950 günü Birliğimizde yapılan yıllık genel kurul oturumunda seçilen Yönetim kurul üyeleri ile aralarında yaptıkları iş bölümü şekli ve denetçi aşağıda yazılmıştır.

Bilgi için ilgililere tâmim olunur.

Başkan	:	İbrahim Kalkavan
Başkan vekili	:	Vehbi Aldıkaçtı
Muhasip	:	Ahmet Kalaycıoğlu
Kâtip	:	Şevket Manioğlu
Üye	:	Hamdi Selimoğlu
Üye	:	Ali Sohtorik
Üye	:	Suat Sadıkoğlu
Denetçi	:	Adnan Dede

Sayın Hacılar

Çok ucuz ve rahatça hacca gitmek isterseniz

SELÇUK VAPURU

Acenteleri ile temas etmeden kararınızı vermeyiniz.

FİYATLARIMIZ 225 LİRADAN BAŞLAR

Vapur geçen seneki gibi Hac ve Medine ziyaretinin sonuna kadar CİDDE'de bekliyecektir.

İSTANBUL'da Müracaat:

Galata Tünel caddesi No. 68.Telefon: 42273 - 49469. Telgraf: ÜÇLER: Galata

Foto- 7 Ağustos 1950 tarihli Akşam Gazetesi'ndeki duyuru.

Tarih- 1950

Türk Armatörleri Birliği'nin 1950 Yılı Genel Kongresi.

İbrahim Kalkavan Başkan seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1950 yılı Olağan Yıllık Kongresi 31 Temmuz 1950 günü yapılmış ve İdare Heyeti Asil ve Yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü basında bir ilanla açıklanmıştır. Bu dönemde Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan: İbrahim Kalkavan,

Başkan Vekili : Vehbi Aldıkaçtı,

Muhasib: Adnan Kalaycıoğlu,

Kâtib : Şevket Manioğlu,

Asli Üyeler: Hamdi Selimoğlu, Ali Sohtorik, Suat Sadıkoğlu,

Yedek Üyeler: Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Faik Zeren, Mustafa Umman,

Denetçi : Adnan Dede.

Tarih -1951

Türk Armatörleri Birliği'nin 1951 Yılı Genel Kongresi

Türk Armatörleri Birliği'nin 1951 yılı Olağan Yıllık Kongresi 31 Temmuz 1951 günü yapılmış ve İdare Heyeti Asil ve Yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü basında bir ilanla açıklanmıştır. Bu dönemde Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan: İbrahim Kalkavan,
Başkan Vekili : Vehbi Aldıkaçtı,
Muhasib: Adnan Kalaycıoğlu,
Kâtib : Şevket Manioğlu,
Asli Üyeler: Hamdi Selimoğlu, Ali Sohtorik, Suat Sadıkoğlu,
Yedek Üyeler: Ahmed Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Hüseyin Tavil, Faik Zeren, Mustafa Umman,
Denetçi : Adnan Dede.

Tarih -1952

Üzücü bir olay yaşanıyor- Hamdi Selimoğlu vefat etmiştir!

Uzun yıllar Türk Armatörleri Birliği'nde unutulmaz hizmetler ifa etmiş ve 10 Eylül 1949 ile 12 Eylül 1949 tarihleri arasında Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmış olan Hamdi Selimoğlu, geçirdiği bir kaza sonucu yatağa bağlı hale gelmişti. Belirtildiği üzere bir rahatsızlıktan dolayı evinden çıkamaz olmuştu. Bu ruh haleti içinde derin bir buhran geçirdiği ve oturmakta olduğu Abdülhak Hâmit Caddesi'ndeki Nazik Apartımanı ikinci katından kendi atarak yaşamına son verdiği açıklanmıştır.

Vefat sırasında 69 yaşında idi. Hamdi Selimoğlu, Salih oğlu 1309 - 1893 Rize Derepazarı doğumlu Hamdi Selimoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda 13.cü kurucu üye olarak kaydedilmiş ve yönetim kurulu üyesi seçilmişti. 18 Ağustos 1949 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olmuştu. Eşi Seniye Selimoğlu, Sadıkzâde ailesinden idi. Veysi ve Zeyyat ismini verdikleri iki erkek evladı ve Lütfiye Selimoğlu (Kulein) isimli bir kız çocukları vardı. Veysi Selimoğlu Nara'da batan Dumlupınar Denizaltısı'nda şehit olmuştur.

Selimoğlu / Selimzâde'ler armatör ağırlıklı bir aileydi. 1934 yılında ayrılarak Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri adıyla kendi armatörlük firmasını kurdu ve "Atilla" adını verdiği 1907 inşa 1880 dwt'luk genelyük gemiyle kömür taşımacılığı yaptı. 1938'de "Aktan" adını vereceği ikinci gemisini satın aldı. Hamdi selimoğlu'nun sahibi olduğu gemilerden biri 1862 Richardson Duck & Co., Stockton inşa

831 grt'lik "Sami" ismini verdiği yük/yolcu gemisiydi. Geminin Lloyd's Register'deki kaydı 1945'e kadardır.

Tarih- 1952

Türk Armatörleri Birliği'nin 1952 Yılı Genel Kongresi.

İbrahim Kalkavan Başkan seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği 1952 yılı Genel Kurul Toplantısı'nın 20 Temmuz 1952 Cuma günü yapılacağı 13 Temmuz 1952 tarihli Cumhuriyet Gazetesi ile ilan edilmiştir. Genel Kurul Toplantısı 20 Temmuz 1952 Cuma günü Galata Kara Mustafa Paşa Sokak Kozluca Han'daki No.66'daki Saat 15.00'den itibaren Birlik Merkezi'nde yapılmıştır. Gündem uyarınca yapılan açıklamalar dinlenilmiş, yeni tanzim edilen bütçe onaylanarak kabul edilmiştir. Eski idare heyeti raporunda hâlâ 1947 senesindeki navlun fiyatıyla çalıştırılmalarından dolayı armatörlerin zarar ettikleri, bu zararların ancak dış seferlerle karşılandığı belirtilerek bunun değiştirilmesi ve Yunan Hükümeti'nin armatörlerine verdiği hakların Türk armatörlerine de hükümetimiz tarafından verilmesi istenmiştir. İdare Heyeti Asil ve Yedek azalarla bilahare Nizamnamenin 13.cü maddesi mucibince yapılan iş bölümü basında bir ilanla açıklanmıştır. Bu dönemde Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan: İbrahim Kalkavan
Başkan Vekili : Kemal Ersoy,
Muhasib: Adnan Kalaycıoğlu,
Kâtib : Şevket Manioğlu,
Denetçi : Adnan Dede.
Üyeler - Hayri Baran, Şevket Mânioğlu, Vehbi Aldıkaçtı, Ali Sohtorik, İbrahim Kalkavan.
Yedek Üyeler - Ahmed Kalkavan, Suad Sadıkoğlu, Orhan Sadıkoğlu, Nejat Doğan.

Av.Jak Hatem davet ediliyor.

Belçika, Brezilya, Danimarka, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Lübnan, Monako, Hollanda, Nikaragua, Polonya, Portekiz, İspanya, İngiltere, Vatikan ve Yugoslavya'nın imzaladığı 1952 Brüksel Sözleşmesi hakkında bilgi aktarmak üzere Avukat Jak Hatem toplantıya davet edilmişti.

Başkan Vekili Kemal Ersoy ayrıca, 10 Mayıs 1952'de Brüksel'de yapılan ve "Convention Internationale pour l'unification de belirli règles sur la saisie conservatoire des navires de mer"- Dünya Armatörleri Konferansı kararları hakkında Av. Jak Hatem Bey'in bilgi vereceğini belirtmiştir. Konuşmasında bu konferansın

gemilerin alıkonması hususunda uluslar arası bir karar sözleşmesi olduğunu belirten Av. Jak Hatem, devletlerin gemilerin tutuklanmasına ilişkin kuralları kabul ettiğini açıklamış ve çok taraflı bir antlaşma olduğunu anlatmıştır. Brüksel Sözleşmesi'nin Mayıs 1956'da yürürlük kazanacağını belirten Jak Hatem, her başka ülke limanında olası bir hadisede birbirinden farklı ihtiyati haciz rejimlerinin sorunlara neden olduğunu belirterek yapılan toplantının önemine değindi ve böylece Kıta Avrupası hukuku ile Anglo-Sakson hukuku arasında uzlaştırma çabası başarıya ulaşmaktadır" demiştir. Türkiye'nin bu Sözleşme'ye taraf olmayışının sakıncalarını işaret ederek, gelişmelerin dışında kalmasına neden olacağına işaret eden Jak Hatem, Brüksel Sözleşmesi sayesinde bu sözleşmeyi imzalamış olan devletlerin limanlarında olası bir olayda gemilerin ihtiyati haczi konusunda bir birlik sağlandığını ve bu sözleşme hükümleri doğrultusunda her devletin karasularında sefer yapan bir gemiyi haczedebileceğini de hatırlatmıştır.

Bu dönemde Türk Armatörleri Birliği yeni bir teşebbüsü gerçekleştirmek üzere 13 Kasım 1952 günü Birlik Merkezi'nde toplanmıştır. Bu teşebbüs, dünya limanlarında hızlı düşüş gösteren navlunlar karşısında Türk Bayraklı gemilerin korunması için alınabilecek önemleri içermekteydi.

Türk Armatörleri Birliği üyeleri, Armatör Velioğlu (Velizâde) Mustafa Faik'in vefatı nedeniyle 8 Nisan 1952 Salı günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde son görevlerini yapmak üzere bir araya geldiler.

Tarih -1953

Türk Armatörleri Birliği'nin 1953 Yılı Genel Kongresi

Yönetim Kurulu aynen korunmuştur. Bu dönemde göreve devam eden Yönetim Kurulu şöyle oluşmuştur;

Başkan: İbrahim Kalkavan
Başkan Vekili : Kemal Ersoy,
Muhasib: Adnan Kalaycıoğlu,
Kâtib : Şevket Manioğlu,
Denetçi : Adnan Dede.
Üyeler - Hayri Baran, Şevket Mânioğlu, Vehbi Aldıkaçtı, Ali Sohtorik, İbrahim Kalkavan.
Yedek Üyeler - Ahmed Kalkavan, Suad Sadıkoğlu, Orhan Sadıkoğlu, Nejat Doğan.

Bu dönem, hâlâ Türk hususi teşebbüs armatörleri yolcu sefer hakları engellenmiş olmasına karşın Hacı adaylarının Suudi Arabistan'a seyahatleri için gemi seferleri düzenleyerek yeni bir imkan yaratmışlardır. O yılların önde gelen seyahat acenteleri de armatörlük şirketleri ile anlaşmalar yaparak uçak ve gemi kolaylıkları duyurmaktaydılar. Bir belge olarak alıntıladığımız ilanda Türhol Ticaret Ltd. Şti. seyahat acentesinin Pehlivan Deniz Nakliyatı Şti. filosundaki Muzaffer, Kandilli ve Pehlivan şileplerinin acentesi olduğunu duyurmakta ve bu şirketin 10,000 dwt.'luk Muzaffer isimli vapurla seyahati önermektedir. Duyuruya göre gemide daimi tatlı su ve yıkanma suyu ve ayrıca soğutma donanımı bulunmaktadır.

İstanbul Milletvekilleri ile Birlik Merkezi'nde 31 Ağustos 1953 günü yapılan toplantı

Türk Armatörleri Birliği İstanbul Milletvekillerine davet göndererek Türk Denizciliğinin sorunlarını ve beklentilerini anlatmak istediklerini duyurmuşlardır. Bu toplantı 31 Ağustos 1953 Pazartesi günü saat 15'te Birlik merkezinde gerçekleştirilmiştir. Toplantıda Yönetim Kurulu üyesi Hayri Baran, memleket denizciliğini alâkalandıran konuları belirterek şöyle konuşmuştur; "Memleketimizde bugün 700 milyon liralık döviz açığı bulunduğu halde, senede takriben 100 milyon lira tutan ithal ve ihraç emteası navlunlarının mühim bir kısmı yabancı gemilere ödenmektedir. Dünya navlunları da düşmüş olduğundan millî denizciliğimiz buhran içinde bulunmaktadır. Bunun neticesi, büyük tonajdaki gemilerimizin bir kısmı işsiz kalarak limanlarımızda beklemektedir. Milletvekillerimizin, denizciliğimizin istikbali bakımından şu hususların gerçekleşmesine yardım etmelerini beklemekteyiz:

1-Türk gemilerinin hariçden temin edecekleri döviz navlunlarının %50'sinin serbest bırakılması veya %50 nisbetinde prim verilmesi son derece önem arz etmektedir.

2-Gemilerimizle memleketimizden ihrac veya ithal edilecek parti halindeki malların Londra piyasasına göre Türk lirası olarak ödenecek navlunlarına %50 zam verilmesi, yahut ecnebi gemilere verilen dövizden Türk vapurlarına da verilmesi önemsenmelidir. Mevcut durum Türk deniz ticaretinin gelişmesini duraksatan önemli bir engel olmaktadır.

3 - Harice sefer yapacak gemilerimize halen vasatî 40 liradan verilen ihrakiye kömürlerinin dahilde işleyen gemilere verildiği gibi, vasatî 32 liradan verilmesini istiyoruz.

4 - Halen 1947 bidayetinde Ulaştırma Bakanlığı'nca tespit edilen navlunlarla tesbit navlunlarla yapılan dahili kömür nakliye fiyatlarının, yeniden tespit edilmeli, veya 601 tondan küçük gemilerin navlunlarda olduğu gibi serbest bırakılmalıdır.
5 - Her memlekette mevcud olan "Deniz Kredisi" imkânlarının bir banka tarafından temin edilmesi çözüm bekleyen temel sorunlardan biri olmaktadır.
6 - On yaşından küçük gemi alanların muayyen bir müddet her türlü vergiden muaf tutulmalıdır.
7 - Gemilerimizin harice satışının serbest olması sağlanmalıdır. Bu husus tün Batı ülkelerinde neredeyse asırdan fazla zamandır böyledir. Ülkemizde de ticaretin serbestisi adına bu esnekliğin gerçekleşmesi ekonomimize kayıp değil, aksine Türk deniz ticaret filosunun güçlenmesi ve sayılarının vasıflarının artması olacaktır.
8 - Liman işgal resminin kaldırılması kaçınılmazdır. Veya her limanda yeknesak bir tarife tatbik edilmesi temin edilmelidir.
Toplantıya katılan milletvekilleri, Türk Armatörleri Birliği'nin Türk denizciliği adına yürüttükleri fedakar hizmetleri takdir ettiklerini belirterek ortaya konulan sorunları ve beklentileri TBMM'ne taşıyacaklarını ve savunacaklarını bildirmişlerdir.



Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyetinden

Cemiyetimizin senelik umumi heyet toplantısı 29/Mayıs/954 cumartesi günü saat 14 de Galatada Ömer Abit Han 4 cü kat 21/22 numarada cemiyet merkezinde yapılacaktır.
Ayni gün ekseriyet olmadığı takdirde ikinci toplantının 12/6/954 cumartesi günü saat 14 de cemiyet merkezinde yapılacağından cemiyetimize kayıtlı azanın teşrifleri rica olunur.

RUZNAME:

1 — İdari, mali mürakıp raporlarının okunması.
2 — İdare heyetinin ibrası.
3 — Yeni idare heyetinin intihabı.
4 — Yeni murakıplar intihabı.
5 — Yeni sene bütçesinin kabulü.

Tarih - 1954

Motorlu ve Yekenli Gemi Armatörleri Cemiyeti Umumi Heyet Toplantısı yapılıyor

Bir tarafta Türk Armatörleri Birliği genel kurul toplantısı yaparken, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti de genel kurul toplantısı yapılacağı ilan edilmiştir. Nitekim 1954 yılı toplantısı 29 Mayıs 1954 Cumartesi günü Saat 14.00'de Galata Ömer Abet Han Kat. 4 21/22 Numaradaki merkezde yapılmıştır.



Milletlerarası Denizcilik Sergisine Katılıyoruz

Napoli'de 27 mayıstan 15 eki-me kadar devam edecek olan Milletlerarası Denizcilik sergisi-ne Denizcilik Bankası da iştirâk etmiş ve dün yapılan açılış tö-reninde banka yönetim kurulu başkanı Amiral Necati Özdeniz hazır bulunmuştur.

Napoli'deki Denizcilik Bankası standında Denizyolları, Şilepçi-lik, Kıyı Emniyet, Gemi Kurtar-ma, Yalova İşletmeleri, grafik, maket ve resimlerle ifade edil-miş, ayrıca standda, Denizcilik Bankasının çevirtmiş olduğu renkli, ingilizce sözlü «İstanbul» ve «Yalova» filmleri de devamlı olarak gösterilmeye başlanmış-tır. Sergide yegâne Türk standı olarak bulunan Denizcilik Ban-kası paviyonu çok alâka topla-mıştır.

Sergi münasebetiyle Napoli'de denizcilikle ilgili üç büyük ve dokuz muhtelif beynelmilel ihti-sas kongresi toplanacaktır. Ser-giye 21 devlet iştirâk etmiştir.

Tarih – 1954

Napoli'de Denizcilik Sergisi

Napoli'de açılan ve 27 Mayıs 1954'den 15 Ekim 1954'e kadar devam edecek olan Uluslar arası Denizcilik Fuarı'na Türk deniz ticaretini temsilen Denizcilik Bankası iştirak etmiştir. Açılış törenine Banka Yönetim Kurulu Başkanı Amiral Necati Özdeniz katılmış ve ilgililerle görüşmüştür.

Denizcilik Bankası standında; Denizyolları ve Liman İşletme Genel müdrülüğü, Şilepçilik, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Müdürlüğü, Denizcilik Bankası Yalova İşletmeleri grafiklerle, maketlerle ve resimlerle sergilenmiştir. Ayrıca Denizcilik Bankası'nca hazırlatılan renkli ve İngilizce sözlü "İstanbul" ve "Yalova" konulu filmler oynatılmıştır.

Sergi münasebetiyle Napoli'de deniz ticareti ile ilgili dokuz uluslar arası kongre planlanmıştır. Sergiye 21 devlet adına deniz ticareti firmaları ve kurumları iştirak etmiştir.

1954 yılında Özel sektör armatörleri toplumuna çok kısıtlı sayıda da olsa yeni katılımlar ve gemi alımları görülmüştür. Bu yatırımlardan biri Ahmet ve Mehmet Koşar'a ait Vapurculuk Kollektif Şirketi'nin satın aldığı 2 şilep ile İstanbul, İzmir, İstanbul

limanları olmak üzere muntezem yük seferlerine başlamaları olmuştur. Haziran ayında gazetelerde yer alan ilanda "Memleketimize getirmekte olduğumuz üç şilep ile pek yakında muntazam seferlere başlanacaktır" duyurusu yapılmaktadır. Vapurculuk Kollektif Şirketi'nin adresi Sirkeci, Mühürdarzâde No.12'dir. Bu şirket Antalya Umumi Nakliyat T.A.Ş. ortaklığındadır.
Türkiye'de gemi inşa sanayi yok denecek kadar kısıtlı ve devlet tersaneleri halinde kalmıştır. Bu tersanelerde römorkör dahi inşa edilemediğinden Ulaştırma Bakanlığı adına Irlanda'ya 10 römorkör siparişi verilmiştir. Bu römorkörlerinden İrlanda'danın doğu sahilindeki Dalkey Tersanesi'nde inşaatı tamamlanan "Mersin II" isimli römorkör Dublin'e intikal etmiştir. Dublin'de bir gemiye yüklenerek Rotterdam'a getirilecek ve buradan da bir Türk şilebi tarafından yedeklenerek Mersin'e götürülecektir.



Foto- Başbakan Adnan Menderes'i ziyaret hatırası. 1-Sıtkı Koçman, 2- Selahattin Göktuğ, 3-Kemal Kaptan, 4-Salih Binbay (İTO Yönetim Kurulu Üyesi), 5-Hayri Baran, 6- Nejat Doğan, 7-İrfan Cerrahoğlu, 8-Başbakan Adnan Menderes, 9-Malik Yolaç, 10- Cenap Akıncı, 11-İrfan Gücüm, 12- Avni Nuri Meserretcioğlu, 13- Sadi Pekin, 14-Salih Akıncı, 15-Aslan Sadıkoğlu, 16- Şevket Manioğlu, 17-Metin Baran. Kaynak: Baran ailesi arşivi.

Tarih -1954
Türk Armatörleri Birliği'nin 1954 Yılı Genel Kurul Toplantısı.
Kemal Sadıkoğlu Başkan seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1954 yılı Olağan Yıllık Kongresi 23 Temmuz 1954 Cuma günü yapılmış ve basında yeralan duyurulara göre Olağan Yıllık Kongresi İdare Heyeti Asil ve yedek azalarla yapılan iş bölümü şöyle olmuştur:
Reis: Kemal Sadıkoğlu,
Reis Vekili: Bülent Sirmen,
Muhasib: Orhan Sadıkoğlu,
Kâtip: İrfan Cerrahoğlu,
Üye: Şevket Manioğlu,
Üye : Fuat Sadıkoğlu,
Üye: Reşid Eskin.

Tarih - 1954

Kemal Sadıkoğlu

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Genel Kurul sonuçlarının değiştirilmesi zorunlu olduğundan 31 Temmuz 1954 Cuma günü yapılan Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul toplantısında yeni idare heyeti seçimi yapılmış ve Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Başkan- Kemal Sadıkoğlu,
Başkan Vekili - Bülent Sirmen,
Muhasib - Ömer Tekcan
Kâtib- Nejat Doğan,
Murakıb (Denetçi) - Mehmet Kazancı,
Üyeler - Şevket Mânioğlu, Orhan Sadıkoğlu, Fuad Sadıkoğlu.
Kemal Sadıkoğlu 4 Ağustos 1959 yılına kadar 4 dönem Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve devam etmiş ve bu tarihte Vehbi Aldıkaçtı Yönetim Kurulu Başkanı olmuştur. Vehbi Aldıkaçtı 3 Ağustos 1960 toplantısında bu görevi Hilmi Daregenli'ye devretmiştir. Hilmi Daregenli görevi 31 Temmuz 1961'de Fuat Sadıkoğlu'na teslim etmiş, fakat Fuat Sadıkoğlu'nun istifa etmesi üzerine 29 Eylül 1961'de yapılan olağanüstü Genel Kurulu Toplantısı'nda Şevket Manioğlu Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir.
Türk Armatörleri Birliği ilk yönetim kurulu başkanı Sofuzâde Süleyman Sûdi Bey 28 Kasım 1956 günü vefat etmiştir.

Tarih- 1956

Türk Armatörleri Birliği 1956 yılı genel kurul toplantısı 31 Temmuz 1956 günü Birlik merkezinde yapılmıştır. Toplantıda idare hey'etine seçilen azaların iş bölümü 9 Ağustos 1956 tarihli Cumhuriyet

Gazetesi'nde "İlgililere bilgi için ilân olunur" duyurusuyla ilan edilmiştir. İlan edilen yönetim Kurulu listesi şöyledir;
Reis : Kemal Sadıkoğlu
Reis Vekili: Bülent Sirmen
Muhasip: Ömer Tekcan
Kâtip: Nejat Doğan
Aza : Şevket Manioğlu
Aza : Fuat Sadıkoğlu
Aza : Orhan Sadıkoğlu
Aza : Mehmet Kazancı

Tarih: 1957

Türk Armatörleri Birliği 1957 yılı genel kurul toplantısı her sene Temmuz ayında yapılmasına karşın, Kurban Bayramı nedeniye Genel Kurul toplantısı Ağustos ayı da geçilerek Eylül ayında Birlik merkezinde yapılmıştır. Toplantıda idare hey'etine seçilen azaların iş bölümü duyurusu şöyledir;
Reis : Kemal Sadıkoğlu
Reis Vekili: Bülent Sirmen
Muhasip: Ömer Tekcan
Kâtip: Nejat Doğan
Aza : Şevket Manioğlu
Aza : Fuat Sadıkoğlu
Aza : Orhan Sadıkoğlu
Aza : Mehmet Kazancı
Bu şekilde bir önceki yönetim kurulu aynen korunmuştur.
Bu dönemde Gemi Adamları Sendikası Başkanı Rüştü Güneri imzasıyla basında yer alan "Armatörler Deniz İş Kanunu'nu tatbik etmiyor" başlıklı açıklaması bir toplantı sırasında değerlendirilmiştir. Bu açıklamada asıl hedef Denizcilik Bankası bağlısı denizcilik kurumları olmasına karşın, açıklamada armatörlük şirketlerine ait gemilerdeki çalışmalar da işaret edilerek armatörlerin gemilerine sendikalı gemici kabul etmedikleri hususu ele alınmıştır. Gemi Sendikası Başkanı açıklamasında şöyle demiştir; *"Mesleklerin en güç olanlarından biri muhakkak ki denizciliktir."*
Bu dönemde yönetim kurulu üyelerinden Pehlivanlar Vapurculuk İşletmesi Koll. Şti. kurucu üyesi olan Muzaffer Pehlivan 18 Ekim 1957 Cuma günü Tophane Boğazkesen Pehlivan Apartmanı'nda vefat etmiş ve cenazesi 19 Ekim 1957 Cumartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazı sonrasında Eyüp Mezarlığı'nda

defnedilmiştir. Türk Armatörleri Birliği üyeleri camiadan vefat eden her üyesi için olduğu üzere Eyüp Mezarlığına kadar cenazeyi takip etmiş ve oğulları Fikret ve Farık Pehlivan ile eşi Kevser Kübra Pehlivan'a başsağlığı dilemişlerdir.

Armatör Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu 2 Kasım 1957'de kısa bir rahatsızlığı takiben vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedilmiştir.

Armatör Lütfi Yelkenci kısa bir hastalığı müteakip 1 Kasım 1957 gecesi vefat etmiştir. Cenazesi 3 Kasım 1957 Pazar günü Şişli Camiinde kılınan öğle namazından sonra Zincirlikuyu Asrî Mezarlığına defnedilmiştir.

Tarih- 1959

Armatörler genç gemi almanın imkansız olduğunu söylüyorlar

Denizcilik Bankasının daveti üzerine, dün Deniz Nakliyatı ilgilileri, Armatörler Birliği ve Dış Seferler Derneği mensuplarının iştirakı ile Deniz Nakliyatı Ortaklığı salonunda bir toplantı yapılmışhr. 3,5 saat süren toplantı esnasında gündemde bulunan 7 maddeden sadece ilki olan gemi satın alınması hususu görüşülmüş ve geriye kalan maddelerin görüşülmesi için toplantının ertesi gün de devam etmesine karar verilmiştir. Zaman zaman tartışmalı geçen toplantıda Deniz Nakliyatı Müdürü ile armatörlerden Malik Yolaç arasında mevdana gelen bir münakaşa Denizcilik Bankası Umum Müdürü Şehbenderler'in müdahelesi ile yatıştırılabilmiştir. Bu tartışma Malik Yolaç'ın Deniz Nakliyatı İşletmesi'nin Hükümetin gemi alımı için ayıracağı bütçeden hisse almamasını istemesi üzerine çıkmıştır.

Bu arada bazı armatörler gemi satın alınması için ayrılan dövizle alınacak gemilerin genç olması istendiğini, fakat bu özellikteki gemilerin 13-14 Milyon lira tuttuğunu, bu parayı vermenin imkansızlığı karşısında daha yaşlı ve ucuz, fakat işe yarayabilecek gemilerin satın alınmasına müsaade verilmesini istemişlerdir.

Bazı armatörler de Denizcilik Bankası'nın İngiltere'den yeni aldığı üç şilebi eski oldukları için Deniz Nakliyatı devralmakta hâlâ kararsız olduğundan ayni ücretle kendilerinin satın alabileceklerini söylemişlerdir. Toplantıda bulunan ve şirketin temsilcisi olan bir DP Milletvekili de "Türk Ticaret Filosu'nun durumu iyi değildir. Bu durumu düzeltmek için döviz tahsis şarttır" demiştir.Ayrıca kredi ile gemi satın alınması için gerekli teminatın hükümet ve resmî

bakalar tarafından verilmesi istenmiş ve Denizcilik Bankası'nın bu mevzuda armatörlere finansman yapabilme imkanları görüşülmüştür.

Tarih- 1959

Türk Armatörleri Birliği Genel Kurul Toplantısı'nda
Abdi Vehbi Aldıkaçtı Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor

4 Ağustos 1959 Salı günü Birlik Merkezi'nde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu seçim sonuçları 17 Ağustos 1959 tarihli Cumhuriyet Gazetesi Sayfa 3'de yayınlanmış olup şöyledir;
Reis (Yönetim Kurulu Başkanı) : Vehbi Aldıkaçtı,
Reis Vekili (Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı): Nezihi Arda,
Muhasip: Ziya Sönmez,
Kâtip: Şevket Manioğlu,
Aza (Üye): Fuat Sadıkoğlu,
Aza (Üye): Orhan Orsa,
Aza (Üye): Rüştü Aldıkaçtı.



Tarih- 1960

Türk Armatörleri Birliği'nde yapılan Genel Kurul Toplantı'sında
Hilmi Daregenli Başkan seçiliyor

27 Mayıs 1960 İhtilali ile tüm Türkiye'de sıkıyönetim kurallarının hüküm sürmesi doğrultusunda bazı dernekler kapatılmış ve derneklerin faaliyetleri de askıya alınmıştır.Mayıs- Ağustos ayları bir suskun dönemi olmuştur.

Türk Armatörleri Birliği merkezinde bir kısım armatörler 2 Temmuz 1960 günü bir basın toplantısı yapılmış ve Birlik Yönetim Kurulu Başkanı Hilmi Daregenli basına yaşanan sorunları anlatmıştır.
Hilmi Daregenli şöyle demiştir; *"Türk deniz ticaret filosu bugünkü durumda, son zamanlarda iç taşımalarda buhranla karşı karşıya kalmış bulunmaktadır. Türkiye'de mevcut dahili nakliyatta çalışan bazı firmalar hariç 28 firmaya ait 40 kadar gemi bağlamak mecburiyetinde kalmıştır. Sabık iktidarın adam kayırması nedeniyle 40 kadar gemide çalışan 1000'den fazla gemici işsiz kalmıştır.*
Dahili nakliyatımızda en mühim nakliye mevzuu kömürdür. Sabık ve sakıt iktidarın da koruduğu bazı firmalar tuz nakliyesi de dahil olmak üzere bu nakliyatı müteahhit olarak deruhte etmiş bulunuyorlar. Bu durum 30,000 tona baliğ olan 11 geminin hurdaya çıkmasına sebep olduğu gibi kalan gemilerin yabancı memleketlere satılması mecburiyetini doğuracaktır."
Türk Armatörler Birliği 8 Ağustos 1960 Pazartesi günü Birlik merkezinde yaptıkları toplantıda Yönetim Kurulu'nun şu şekilde belirlenmiştir;
Reis: Hilmi Daregenli,
Reis Vekili: Orhan Kalkavan,
Muhasebeci: Ziya Sönmez,
Yönetim Kurulu Üyeleri: Şevket Manioğlu, Kemal Sadıkoğlu, Rüştü Aldıkaçtı, Vehbi Aldıkaçtı.

Tarih - 1961



31 Temmuz 1961 günü Birlik Merkezi'nde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Fuat Sadıkoğlu başkan seçiliyor.

Fuat Sadıkoğlu 31 Temmuz 1961 Pazartesi günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu. Ancak 16 Ağustos 1961 günü Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığı görevinden istifa etti.



Tarih -1961

Şevket Manioğlu başkan seçiliyor

29 Eylül 1961 günü yapılan Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nda Şevket Manioğlu, Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

Tarih- 1962

Türk Armatörleri Birliği'nin 1962 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

Şevket Manioğlu yeniden Başkan seçiliyor.

27 Temmuz 1962 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 2 Ağustos 1962 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fuat Sadıkoğlu,
Muhasip Üye: Ziya Sönmez,
Kâtip: Vehbi Aldıkaçtı,
Üyeler: Nejat Doğan, Şükrü Göksu, Necati Pehlivanzâde.

Tarih -1963

Türk Armatörleri Birliği'nin 1963 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

27 Temmuz 1963 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 5 Ağustos 1962 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

1963 yılında “Motorlu Deniz Vasıtaları İşletenleri İşverenler Sendikası” adı ile Sendika kurulmuştur. Bu sendika 1983 yılında “Türk Armatörleri İşverenler Sendikası” adını alacaktır.

Tarih -1964

Türk Armatörleri Birliği’nin 1964 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

20 Temmuz 1964 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı’nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 23 Temmuz 1964 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

Türk Armatörleri Birliği’nin 10 Eylül 1964 günü yapılan Yönetim Kurulu Toplantısı’nda yabancı sulara sefer yapan Türk bayraklı gemi ile motorların dış pazarlarda yakıt ikmal ücretinin düşük olması sebebiyle temin eyledikleri ve bu suretle döviz kaybına neden oldukları Ulaştırma Bakanlığı’ndan bildirilmekte ve bu durumu önlemek amacıyla gereken önlemler hakkında Türk Armatörleri Birliği’nin görüşü sorulmaktadır. Birlik, döviz kaybını önlemek için en kestirme yolun, hariç sulara sefer yapan Türk bayraklı gemilerin dahilde alacakları akaryakıt fiyatlarını en az yabancı fiyatlarının seviyesine indirmek olduğu yolundaki görüşünü Ulaştırma Bakanlığı’na bildirmek kararını almıştır.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından ve köklü bir armatörlük ailesi olan Sadıkzâde ailesinden Kemal Sadıkoğlu, Londra’da geçirdiği bir ameliyat sonrasında 4 Ağustos 1964 Salı günü Saat 13.30’da vefat etmiştir.

Türk Armatörleri Birliği’nin
20 Temmuz 1964 tarih ve 3684 Sayılı yazısı

20 Temmuz 1964 Pazartesi günü yapılan Hey’et toplantısında İdare Heyeti azalıklarına seçilen azaların yaptıkları işbölümü şekli bir yazı ile İstanbul Vilâyet Makamı’na gönderilmiş olup şöylerdir;

Reis - Şevket Manioğlu, Hüseyin İstanbul 1314 Galata,Kozluca Han. K.1 No.10 Reis Vekili - Fuat Sadıkoğlu Nazım Trabzon 1322 Galata,Muradiye Han K.3 Muhasip - Ziya Sönmez,Hilmi Kdz.Ereğli 1337 Galata,Fazlı Han K.2

Kâtip - Rüştü Aldıkaçtı, Mustafa Samsun 1926 Galata,Kefeli Han. K.3 No.26

Üye - Şükrü Göksu, Mustafa Bartın 1320 Galata,Güzelizmir Han. K.2

Üye - Vehbi Aldıkaçtı, Mustafa Samsun 1325 Galata,Kefeli Han. K.3 No.26

Üye - Suat Sadıkoğlu, Nazım Trabzon 1334 Galata,Muradiye Han K.3

Tarih -1965

Türk Armatörleri Birliği'nin 1965 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

23 Temmuz 1965 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 30 Temmuz 1965 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fuat Sadıkoğlu,
Muhasip Üye: Rüştü Aldıkaçtı,
Kâtip: Ziya Sönmez,
Denetçi: Ömer Tercan,
Üyeler: Vehbi Aldıkaçtı, Suat Sadıkoğlu, Şükrü Göksu.

Tarih -1966

Türk Armatörleri Birliği'nin 1966 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

10 Ağustos 1966 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 29 Temmuz 1966 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

Tarih -1967

Türk Armatörleri Birliği'nin 1967 Yılı Genel Kurul Toplantısı.

28 Temmuz 1967 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından ayni gün yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

Tarih - 1968

Türk Armatörleri Birliği 2 Ağustos 1968 tarihli Umumi Heyet Toplantısı'nda Vehbi Aldıkaçtı Başkan seçilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin İstanbul Vilâyet Makamı'na 6 Ağustos 1968 tarih ve 3802 Sayılı yazısı 2 Ağustos 1968 Cuma günü Birlik Merkezi'mizde yapılan Umumi Hey'et toplantısında İdare Heyeti azalıklarına seçilen üyelerin isimleri ve künyeleri ile aralarında yaptıkları işbölümünü Bakan Yardımcısı Ömer Tekcan imzasıyla ve resmî bir yazıyla İstanbul Vilayeti'ne bildirmiştir. Bu yazı şöyledir;

Reis - Vehbi Aldıkaçtı, Mustafa oğlu, Samsun 1325 doğumlu,Galata,Kozluca Han. K.2.
Reis Vekili - Ömer Tekcan, Cemal oğlu, Bitlis doğumlu, 1325 Galata,İktisat Han K.4
Muhasip - Ziya Sönmez, Hilmioğlu, Kdz.Ereğli doğumlu, 1327 Galata, Fazlı Han K.1

Kâtip - Şükrü Göksu, Mustafa oğlu, Bartın doğumlu, 1320 Galata, Güzelizmir Han. K.2
Üye - Şevket Manioğlu, Hüseyin oğlu, İstanbul doumlu1314 Galata,Kozluca Han. K.1 8/10
Üye - Ahmet Koşar, Eyüp oğlu, İstanbul doğumlu, 1330 Sirkeci, Mühürdarzâde Han K.1 N.112
Üye - Kemal Ersay, Şükrü oğlu,İstanbul doğumlu,1317 Sirkeci, Yelkenci Han K.1

Tarih- 1969

Şevket Manioğlu ikinci kez Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçildi. Bir ay sonra saldırı sonucu vefat etti.

Türk Armatörleri Birliği 2 Ağustos 1969 günü Galata, Kara Mustafa Sokak Kozluca Han K.1 No. 6 - 7 - 11 - 12'deki Birlik Merkezi'nde yapılan yıllık umumi idare heyeti toplantısı sonunda Şevket Manioğlu ikinci kez başkan olmuştur.
Yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Başkan: Şevket Manioğlu,
Başkan Vekili: Vehbi Aldıkaçtı,
Kâtip üye: Celâl Sadıkoğlu,
Muhasip: Vedat Peker,
Üyeler: Kemal Ersay, Faik Zeren, Şükrü Deniz.
Bu dönemde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından Hilmi Daregenli 9 Mart 1969 günü vefat etmiştir.
Yine bu dönemde yönetim kurulunda başkan olan 1314(1898) doğumlu Şevket Manioğlu aynı zamanda camianın o günlere göre en yaşlı üyesi durumundadır. Bu yönetim kurulu bir ay kadar göreve devam edecek ve Şevket Manioğlu'nun 16 Ağustos 1969 günü bir saldırı sonucu vefatı hadisesiyle karşılaşacaktır. Olay denizcilik camiasında da üzüntü yaratacak ve Türk Armatörleri Birliği adına gazetelere başsağlığı ilanları verilecektir.
Cinayet hadisesi Türkiye'de de derin izler bırakmış, Armatör Şevket Manioğlu'nu öldüren Tonyalı Niyazi Terletme, 20 yıl hapis cezası bulunan bir cezaevi kaçağı olarak yakalanmıştı. Fakat kendisini azmettirdiği belirtilen Osman Kotan'da iki gün sonra öldürülmüş ve olay cevapsız kalmıştı.

Tarih - 1970

Türk Armatörleri Birliği yıllık toplantısında
Şükrü Göksu başkan seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği'nin 24 Ağustos 1970 Pazartesi günü Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak Kozluca Han K.1'deki genel merkezinde yapılan yıllık umumi, seçim toplantısında yönetim kurulu şöyle teşkil olunmuştur:

Başkan: 1320/1904 Bartın doğumlu ve Mustafa oğlu Şükrü Göksu. Bu tarihte şirket adresi - Yağkapanı Güzel İzmir Han No.16 Karaköy'dür.

Başkan vekili: 1340/1924 Balıkesir doğumlu ve Zühtü oğlu Feridun Özdoğan. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Kozluca Han K.1 No.8/10'dur.

Muhasip üye: 1330/1914 Trabzon doğumlu ve Tahsin oğlu Vedat Peker.

Kâtip: 1936 İstanbul doğumlu ve Sadi Irmak'ın oğlu Sabri Irmak. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Kozluca Han K.1 No. 8/10.

Üye: 1945 İstanbul doğumlu ve Kemal Sadıkoğlu oğlu Celal Sadıkoğlu. Bu tarihte şirket adresi - Galata, Aksu İş Hanı K.1'dir.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından İbrahim Kalkavan 12 Ekim 1970 günü vefat etmiştir.

Tarih- 1971

Türk Armatörleri Birliği 1971 yılı Umumi Heyet toplantısı yapmak üzere 9 Temmuz 1971 tarihli bir yazıyla İstanbul Vilayeti Yüksek Makamı'na müracaat etmiştir. Bu yazıda *"Ana Nizamnamemiz gereğince her sene Temmuz ayından yapılması gereken senelik Umum Heyet Toplantısı bu sene 16 Temmuz 1971 Cuma günü, Saat 14.00'de Galata, kozluca Han Kat.1 No. 6'daki Birlik Merkezi'nde yapılacaktır. Bu toplantıda ekseriyet olmadığı takdirde yine ayni Ruzname maddeleri görüşülmek ve nihai karara varılmak üzere ikinci toplantı, 23 Temmuz 1971 Cuma günü Saat 14.00'de yine ayni mahalde yapılacaktır."* denilmektedir.



OLAYLAR ve GÖRÜŞLER

Deniz Ticaretimiz ve çözüm tedbirleri

Şerif KARAPINAR

T. Uzakyol Gemi Kaptanları C. Gen. Sek.

Ticaret filomuz

Sonuç

Foto- Kaptan Şerif Karapınar'ın " Deniz Ticaret Odası" kurulmasının önemini belirttiği 1 Temmuz 1971 tarihli makalesi. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

Tarih - 1971

Deniz Ticaret Odası ihtiyacını hakkında Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Genel Sekreteri Kaptan Şerif Karapınar'ın yayınlanan makalesi

Deniz Ticaret Odası kurulması hakkındaki makalesi 1 Temmuz 1971 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde yeralan Kaptan Şerif Karapınar "Deniz Ticaretimiz ve Çözüm Tedbirleri" başlıklı yazısında şöyle değerlendirme yapmıştır; "1 Temmuz Denizcilik Bayramı Büyük Önderimizin sevgili ulusuna armağan ettiği yüce günlerden biridir. Kurtuluş Savaşımız sonunda yurdumuzu paylaşan sömürgeci saldırganlar acı yenilgiye uğratılarak topraklanmız üzerinden süpürüldüler, atıldılar. Böylece Kanuni Sultan Süleyman döneminde yabancı devlet uyruklularına verilen imtiyazlardan birisi de, Türk sularında denizcilik yapma imtiyazı sona erdirilmiş oldu. Kabotaj Yasası'na göre, 'Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve sahillerde limanlar içinde veya arasında çekme ve kılavuzluk ve herhangi mahiyette olursa olsun bütün liman hizmetini yapmak, yalnız Tüık sancağını hâmil gemi ve teknelere münhasırdır. Yabancı gemiler ancak yabandan almış oldukları yolcu ve yükü Türk limanlarına çıkarırlar ve Türk liman ve limanlarından yabancı liman ve limanlarına gidecek yolcu ve yükü de alabilirler.' 'Akarsular ve göller ve Marmara Bölgesi ile Boğazlarda bütiün karasularıyla, karasularına dahil bulunan körfez, liman, koy v.s.'de vapur, römorkör, kürekle hareket eden vasıtalar, tarak, prizma, maçuna, algarna, şat ve her türlü taşıma ve su dubalan, limbo, gemilerin tahliyesi ve benzeri ile şamandıra, sal gibi sabit ve yüzer araç bulundurmak ve bunlarla sefer ve taşıtma yapmak suretiyle ticaret hakkı Türkiye uyruklularına aittir.' 'Karasuları içinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef v.s., kum ve sahil v.s. ihracı ve gerek su yüzünde ve gerek su altında mevcut kazaya uğramış gemi ve tekne ile batıkların çıkarılması ve boşaltılması, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı ve bütün Türk vasıta ve gemilerinde kaptanlık, mühendislik, tayfalık, katiplik ve işçilik v.s. yapılması ve iskele ve rıhtım hamallığı ve bütün deniz ticaretinin icrası Türkiye uyruklularına aittir.'

Ticaret filomuz yetkili kişilerin verdikleri demeçlerden, yayınlanan istatistiklerden anlaşıldığına göre gerek nitelik ve gerekse nicelik yönlerinden uluslararası sıralamada en arkalarda yer almaktadır. Ülkemiz ithalât ve ihracatının %28'i gemilerimizle yapılabilmektedir. Döviz kaybımız sızıntı değil kanama

durumundadır. Türk denizciliğinin geliştirilmesi yönünde yapılan incelemelerde, çalışmalarda saptanan sorunların çözümlenmesi için değerli meslekmeslekdaşlarımızın birçok önerileri olmuştur. Bunlar sırasıyla:

*Ulaştırma Bakanlığı kadroları içinde Deniz İşleri Dairesi Reislik kadrosu Bakanlık yükünü kaldırmaktan uzak niteliktedir. Dünyanın her deniz ülkesinde olduğu sibi Türkiyede de deniz ticaretini yürütecek uluslararası rekabeti lehimize dönüştürecek bir Deniz Ticaret Bakanlığı mutlaka kurulmalıdır.

***Halen Chambre Maritime denilen kurucularının ve çalıştırıcılarının kimlikleri Ulaştırma Bakanlığınca da bilinen kuruluş yerine, ulusal çıkarlarımıızı öne alan ve Kabotaj Yasası'na uygun yeni bir kuruluş 'Deniz Ticaret Odası Yasası' öncelikle Büyük Millet Meclisi'ne getirilmelidir.**

*Eğitim konuları ele alınmalı ve çözülmelidir. Yüksek ve orta dereceli yöneticilerin eğitilmeleri ve yetiştirilmeleri şarttır. Türkiye'miz üzüntü ile belirtelim ki, deniz iş kolunda uluslararası çapta yönetici kadrolarından yoksundur.

*Devlet Denizcilik Akademisi veya Devlet Denizcilik Üniversitesi gerçekleştirilmelidir. Ayrıca orta dereceli Denizcilik Okulları açılarak alt kademe personel, gemici, kamarot yağcı, aşçı v.s. yetiştirilmelidir.

*Büyük gemiler için yalnız Pendik değil daha birçok tersaneler geciktirilmeden kurulmalıdır. Tezgâhlarımız boş bulunmamalı, düzenli bir program ile üretimde devamlılık sağlanmalıdır.

*Deniz ticaretinin gelişimini uygulamada zorlayan mevzuat incelenmeli, dar boğazlar giderilmelidir.

***Özel birikimi deniz yatırımlarına çekecek ve her ülkenin uyguladığı teşvik tedbirleri gerçekleştirilmelidir.**

*Türk Denizciliğinin kısa sürede gelişimini sağlayacak ulusal bir denizcilik politikası da saptanmalıdır.

Yıl- 1971

Genel Kurul Toplantısı ekseriyet olmadığından 23 Temmuz 1971 günü gerçekleştiriliyor.

1971 yılı Umumi Heyet Toplantısı 16 Temmuz 1971 Cuma günü ekseriyet olmadığında yapılamamış ve 23 Temmuz 1971 Cuma günü gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıda seçilen yönetim kurulu şöyledir:

Başkan: Şükrü Göksu,

Başkan Vekili:Feridun Özdoğan,

Muhabıs üye: Vedat Peker,
Kâtip: Sabri Irmak,
Murakıb: Vehbi Aldıkaçtı,
Üye:Necmi Aşar,
Üye: Coşkun Göksu.

Türk Armatörleri Birliği bu dönemde "Türk" adını korumak ve yasa gereğince tescil ettirmek amacıyla Vilayet'e müracaat etmiştir. Bu dönemde Yönetim kurulu üyelerinden Armatör Faik Zeren 20 Şubat 1971 Cumartesi günü vefat etmiş ve cenazesi 21 Şubat 1971 Pazar günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını takiben Zincirlikuyu Mezarlığında defnedilmiştir.

Tarih- 1972

Türk Armatörleri Birliği 3 Temmuz 1972 günü, Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak Kozluca Han Kat 1. No: 6'daki Birlik Merkezi'nde Umumi Heyet Toplantısı yapıyor.

İstanbul Vilayeti Beyoğlu Kaymakamlığı arşivindeki kayıtlar bu sayfada yeralmaktadır; Türk Armatörler Birliği 19 Haziran 1972 günü İstanbul Vilayeti Yüksek Makamına, Ana Nizamname gereğince her sene Temmuz ayında yapılması gereken yıllık umumi heyet toplantısının 3 Temmuz 1972 Pazartesi günü Saat 14.00'de Karaköy, Kara Mustafa Paşa Sokak , Kozluca Han Kat. 1 ve 6 No'lu Birlik Merkezi'nde gerçekleştireceğini ve bu amaçla müsaade edilmesini duyurmuştur. Toplantı hakkında Sıkıyönetim Komutanlığı'ndan müsaade alınmıştır. Toplantıda ekseriyet olmaması halinde, ikinci toplantı ayni adreste 10 Temmuz 1972 Pazartesi günü Saat 14.00'da gerçekleştirilecektir.

Toplantı ekseriyet olması nedeniyle 3 Temmuz 1972 günü Birlik Merkezi'nde Şükrü Göksu başkanlığında gerçekleştirilmiştir. Toplantıyı açan Şükrü Göksu, Mayıs ayında vefat eden armatör mensuplarından Akif Sadıkoğlu'yu bu vesile ile rahmetle andıklarını belirtmiş ve şöyle demiştir; *"Rahmete kavuşan Armatör Akif Sadıkoğlu, çok kıymetli armatörlerimizden merhum Ruşen Sadıkoğlu ve merhume Hatice Sadıkoğlu'nun oğlu idi. Kardeşleri kıymetli armatörlerimizden Talât ve Şadan Sadıkoğlu idiler. Vefat tarihini kayda geçmesi için bir kez daha buradaki evraktan hatırlatayım; 21 Mayıs 1972 Pazar günü vefat etmişti. Cenazesinde çoğumuz hazır bulunduk ve Şişli Camii'nde son vazifemizi ifa ettik, Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanında ebediyete uğurladık. Mekanı cennet olsun."*

Müteakiben Umumi Heyet Toplantı Tutanağı'nda belirtildiği üzere, Gündem maddeleri görüşülmüş ve Murakıplığa Necmettin Aşar seçilmiştir. Yönetim Kurulu üyeliklerine; Şükrü Göksu, Feridun Özdoğan, Vedat Peker, Misbah Mertoğlu,Nihat Zaman seçilmişlerdir.

Yönetim Kurulu'nun 4 Temmuz 1972 günü yaptığı toplantıda görev taksimi ile Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Başkan : Şükrü Göksu, Mustafa oğlu, Bartın 1320 doğumlu. Adresi: Yağkapanı Güzel İzmir Han. No.16,

Başkan Vekili: Feridun Özdoğan , Zühtü oğlu, Balıkesir 1340 doğumlu. Adres: Galata, Kozluca Han Kat 1, No.8 Karaköy,

Muhasip Üye: Vedat Peker, Tahsin oğlu, Trabzon 1330 doğumlu. Adres: Galata, Kozluca Han Kat 1, No.6,

Kâtip Üye : Misbah Mertoğlu, İsmail oğlu, Edremit 1930 doğumlu. Adres: Abidei Hürriyet Cad. 284/4 Şişli,

Üye: Sabri Irmak, Sadi oğlu, İstanbul 1936 doğumlu. Adres: Galata, Kozluca Han Kat.1 No.9 Karaköy,

Murakıp: Necmettin Aşar, Ziya oğlu, Varna 1324 doğumlu. Adres: Kuzguncuk, Gentaş Sokak No.3, Üsküdar.

Tarih -1973

Şükrü Göksu 2 Haziran 1973 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1971 - 1973 yıllarında yapılan Umumi Heyet toplantıları kayıtlarından hareketle, 1971 - 73 döneminde Yönetim Kurulu başkanının Şükrü Göksu ve başkan vekilinin Feridun Özdoğan olduğu görülür. Türk Armatörleri Birliği bu dönemde "Türk" adını korumak ve yasa gereğince tescil ettirmek amacıyla Vilayet'e müracaat etmiştir. Böylece kuruluşundan buyana "Türk Armatörleri Birliği" olarak anılan ve yeni çıkan 1630 Sayılı Dernekler Kanunu uyarınca 2 Haziran 1973 tarihinde yapılan genel kurul toplantısında ismi "Armatörler Derneği" olarak islah edilen Karaköy - Kozluca Han K.1, No. 6/6 adresindeki bu teşekkülün isminin başında bulunan "TÜRK" kelimesinin muhafazası için Dernek Yönetim Kurulu Başkanlığı'nca alınan 784 Sayılı kararının Beyoğlu 11.ci Noterliğinin 10 Temmuz 1973 gün ve 19857 Sayılı onaylı yazısı Beyoğlu İlçesi Emniyet Amirliği kanalıyla İstanbul Valiliği'ne sunulmuştur. Bu süreç, başlık farklılığı gösterir; Nitekim Türk Armatörleri Birliği Başkanı Şükrü Göksu imzasıyla İstanbul Vilayeti'ne gönderilen 24 Mayıs 1973 tarihli yazıdaki

dernek matbu evrakında görülen başlık “Türk Armatörleri Nakliyat Taahhüt İşleri Vekilleri” olduğu halde, Başkan Şükrü Göksu’nun imzasının yeraldığı kısımdaki dernek kaşesinde “Türk Armatörleri Birliği” yazısı görülmektedir. Ayrıca bu evraktaki dernek adresi Türk Armatörleri Birliği’nin Kozluca Han’daki adresidir. 22 Haziran 1973 tarihli evrakta ise “Türk Armatörler Derneği” yazılıdır.

Foto- Armatörler Derneği evraklarında görülen logo. Bu logo sonradan Türk Armatörleri Birliği logosu olarak düzenlenecektir.Kaynak:İstanbul Vilayeti arşivi.

Bu başlık, Türk Armatörleri Birliği ile Armatörler Derneği’nin karıştırılmasına neden olmuştur. Nitekim Motörlü Armatörler Derneği tarafından yapılan duyurularda “Motorlu Armatörler Birliği” gibi bir başka başlık da kullanılmıştır.



Motörlü Armatörler Birliğinden:

Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi merkezile akdedilecek kömür nakliye mukavelenamesinin, bir an evvel tanzimi için Beyoğlu Beşinci Noterliğinde Muzaffer Pehlivan namına verilecek vekâletname ile ve Mehmed Ali Kaptanın yatırhanesinde bulunan mukavelenamenin imzaları 13/7/1949 çarşamba öğleye kadar ikmali menfaatine lüzu olduğunu ilân eder.

NOT: Bu mukavelenamede isimleri bulunan motörlerden gayri, diğer sıkıta kalan motörler (Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi tarafından kömürlerde imzaları olmadığından kömür verilemiyeceği bildirilmiştir. Keyfiyet motor armatörlerine ehemmiyetle arzolunur.

MOTÖRLÜ ARMATÖRLER BİRLİĞİ

Bu örneklerden biri 1949 yılında Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesi merkezi ile imzalanacak olan kömür nakliye sözleşmesinin bir an evvel düzenlenmesi için Armatör Muzaffer Pehlivan ve Mehmet Ali Kaptan namına engeç 13 Temmuz 1949 Çarşamba günü vekaletname verilmesine dair gazetelerde yeralan bir duyuruda da görülmektedir.

Tarih- 1973

Şükrü Deniz Yönetim Kurulu Başkanı oluyor

Türk Armatörleri Birliği İstanbul Vilayeti’ne gönderdiği yazıyla, 2 Haziran 1973 günü Birlik Merkezi Karaköy, Kozluca Han Kat. 1 No.6’daki Birlik Merkezi’de Saat 10.00’dan itibaren 1973 yılı Genel Kurul toplantısı yapacağını duyurmuştur.

Yapılan toplantı olağan gündem ile devam etmiş ve üyeler “Türk” kelimesinin tescil edilmesini hararetle beklediklerini belirterek,

onaylanması ile Birlik olarak İngilizce ve Fransızca olarak da resmî evrak basılmasını önermişlerdir. Yapılan seçimlerde Şükrü Deniz Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir.

Tarih - 1974

Türk Armatörleri Birliği Park Palas No.31 Kat.1 Gümüşsuyu Caddesi Taksim'e taşınıyor.

Türk Armatörleri Birliği İstanbul Vilayeti'ne gönderdiği yazıyla, Birlik Merkezi'ni Karaköy, Kozluca Han Kat. 1 No.6 Karaköy'den Park Palas No.31 Kat.1 Gümüşsuyu Caddesi Taksim'e naklettiğini duyurmuştur. İstanbul Vilayeti de adres değişikliğini 27 Şubat 1974 Tarih Sayı:7685 ile Beyoğlu Kaymakamlığı'na iletmiştir. Adres değişikliği Nakil Kanunu'nun 12.ci Maddesi uyarınca bir gazetede ilan edilmiştir.



Tarih- 1974

İrfan Cerrahoğlu Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor.

Türk Armatörleri Birliği 5 Temmuz 1974 Cuma günü Park Palas No.31 Kat.1 Daire 5 Gümüşsuyu Caddesi Taksim adresinde ilk genel kurul toplantısını gerçekleştirmiştir. Katılanların kimlikleri ve Yönetim Kurulu listesi iki ayrı gazetede yayınlanmıştır. Yapılan seçimde İrfan Cerrahoğlu Yönetim Kurulu başkanı olarak görev almıştır.

1974 yılında henüz yasa gereği "Türk" kelimesinin kullanılması onaylanmadığından İstanbul Vilayeti Emniyet Müdürlüğü'nden İçişleri Bakanlığı'na yazılan evraklarda *"Teşekkülün adı: ARMATÖRLER DERNEĞİ (Türk) kelimesi çıkarılmıştır."* kaydı yer almaktadır. Bu husus araştırmacılar için, diğer Armatörler Derneği ile pek çok yazışmanın karışıklık yaratmasına neden olacaktır. Türk

Armatörleri Birliği, özellikle Vilayet, Kaymakamlık veya eminiyet Müdürlüğü yazışmalarında çoğu zaman “Türk Armatörleri Birliği Derneği” olarak geçmiştir. 1973 yılında derneklerin adlarında Türk, Türkiye ve Atatürk kelimelerinin kullanılması Bakanlar Kurulu’nun iznine bağlandığı için “Türk” kelimesini kullanmak müsaade alınıncaya kadar imkansız hale gelmiştir. Böyle olunca, ayni isimde iki dernek karışıklığı doğmuştur ki, 1974 yılında bu derneklerden “Armatörler Derneği” Başkanı Ziya Kalkavan, Türk kelimesi olmaksızın “Armatörler Derneği” Başkanı İrfan Cerrahoğlu’dur.
Yönetim Kurulu şöyledir;
Yönetim Kurulu Başkanı: İrfan Cerrahoğlu,
Yönetim Kurulu Başkan Vekili: Feridun Özdoğan,
Muhasip Üye: Vedat Peker,
Kâtip Üye: Nihat Zaman,
Üye: Şükrü Göksu.
Bu süreçte “Armatörler Derneği” Başkanı Ziya Kalkavan’dır. Dernek adresi; Karaköy Ömer Abed Han K.4 No.21-22’dir ve Armatörler Derneği Başkanı Ziya Kalkavan imzası ile Vilayet Makamı’na hitaben 1 Ağustos 1974 tarihi ile bir yazı gönderilerek 19 Ağustos 1974 Pazartesi günü Saat 11.’de Dernek Merkezi Ömer Abed Han Kat 4 No.21-22’de senelik Umumi Heyet Toplantısı yapılacağı bildirilmiştir. Bu süreçte Türk Armatörleri Birliği İnönü Cad. Park Palas No.31 Kat.1 Daire 5 Taksim adresinde bulunmaktadır. İki isim benzerliği dikkat edilmediği takdirde bilgi yanlışlığına neden olabilmektedir.



Foto- Şükrü Göksu;
Kaynak:Müfit Yüksel ve Çetin Asma Arşivi.

Tarih- 1975
Türk Armatörleri Birliği 6 Ağustos 1975 Genel Kurul Toplantısı.
Şükrü Göksu Yönetim Kurulu Başkanı oluyor ve 12 gün sonra yeni seçim yapılıyor

Türk Armatörleri Birliği 1975 yılı Genel Kurul Toplantısı'nın 30 Temmuz 1975 Çarşamba günü Saat 14.00'de Taksim, İnönü Caddesi Park Palas K.1 D.5'deki Genel Merkez'de yapılmasına, çoğunluk sağlanamaması halinde 6 Ağustos 1975 günü ayni yerde yapılmasına karar verilmiştir.

6 Ağustos 1975 Çarşamba günü ekseriyet olması nedeniyle Genel Kurul toplantısı yapılmış ve 8 Ağustos 1975 günü yapılan görev taksimi toplantısında yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı: Şükrü Göksu, Bartın 1320 doğumlu, Mustafa oğlu. Adres: Vali Konağı Caddesi, No.121/3, Nişantaşı.

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Necmi Aşar,

Muhasip Üye: Vedat Peker,Armatör, Tahsin oğlu 1330 Trabzon doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Park Palas K.2 Taksim.

Kâtip Üye: M. Nihat Zaman, Armatör, Hayri oğlu, 1330 Vakfıkebir doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu, Park Palas K.1

Üye - Sabri Irmak, Armatör, Sadi oğlu 1935 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Caddesi No.6 Taksim.

Üye- İrfan Cerrahoğlu,1332 Kdz. Ereğli doğumlu, M.Tahsin oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Emlak Caddesi No.33 Teşvikiye.

Üye - Adnan Yalkın,Ahmet oğlu, 1925 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi;

Üye- Nazmi Dinç, oğlu,Raif oğlu, 1933 Kandırma doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; Lati Lokum Sokak sonu No.39/44 Mecidiyeköy.

Üye- Mahmut Kopdağ, A.Mecit oğlu,Üsküdar 1340 doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; Kayışdağı Cad.Bayraktar Apt. No.7 Göztepe.

Üye- Feridun Özdoğan, Zühtü oğlu, Balıkesir 1340 doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; Cumhuriyet Cad. Park Pat. No.5, Gümüşsuyu/Taksim.

Denetçi - Yahya Memmi, Zihni oğlu, Denizli 1340 doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; İbrahim Çavuş Mah. Yaylak Sokak No.20 Şehremeni/ İstanbul.

Denetçi - Coşkun Göksu, Armatör, Şükrü oğlu 1932 Bartın doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Güzel İzmirli Han. K. Karaköy.

Denetçi- Sezai Kaptan, Selim oğlu, Samsun 1310 doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; Bağdat Cad. 389/5 Suadiye.
Denetçi - Misbah Mertoğlu, İsmail oğlu, 1930 Edremit doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi;Abidei Hürriyet Cad. No.284/4 D.12, Mecidiyeköy.
Denetçi - Haluk Başol, Zeki oğlu,Beykoz 1944 doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; Silahşör Cad. No.12-13 Bomonti.
Denetçi - Aytuğ İbooğlu, Abdullah oğlu, İstanbul 1944vdoğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi; İncirli Cad. Ulukışla Sitesi D Blok No.11, Bakırköy.
Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlarından İsmail Kalkavan 10 Haziran 1975 günü vefat etmiştir.



Tarih- 1975

*** Şükrü Göksu 37 gün Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyor.**

*** Bir ay sonra yeniden Genel Kurul Toplantısı yapılıyor.**

Ziya Kalkavan başkan seçiliyor.

Taksim, İnönü Caddesi, Park Palas No.31 Kat.1, Daire 5'te faaliyet gösteren Armatörler Derneği (Türk Armatörleri Birliği) tarafından nisaplı olarak (Çoğunluk) 15 Eylül 1975 günü Saat 14.00'de yeniden Genel Kurul toplantısı yapılmıştır. Bu tekrar resmî makamlara hangi şekilde intikal etmiştir, bu konuda bir arşiv kaydı bulunamaktadır. Ancak 15 Eylül 1975 tarihli toplantıya ait Tutanağa göre; (Resmî kayıtlar)Derneğin üye sayısı 28'dir. Genel Kurul Toplantısına 25 üye katılmıştır. Genel kurul toplantısı 4 Eylül 1975 tarihli İstanbul Ekspres ve Haber Gazetesi'nde yayınlanmıştır.
1630 Sayılı Dernekler ve Cemiyetler Yasası'nda yazılı olduğu üzere ekseriyet olduğundan Genel Kurul Saat 14.00'de Divan Başkanı Fahri Paçalıoğlu tarafından açılmıştır.
Genel Kurul kuralları gereğince Kâtipliklere Semih Sohtorik ve Turgut Seferoğlu seçilmiştir. Yine Gündem gereğince Tüzük'teki 41 ve 43.cü maddeler birleştirilerek şu metin oluşturulmuştur; *"Geminin tamamı veya payı gerçek kişi üzerinde olmayıp da Anonim, Limited, Kollektif Şirket ve Komandit Şirket, Donatma İştirakı adına kayıtlı olduğu takdirde, bu şirketlerin ortakları, temsilcileri ve gemi müdürleri ile gemi veya gemi payına sahip olmayıp da deniz işleri ile uğraşan kimseler de Derneğe üye olabilirler."*
Yine Tüzüğün 5.ci Maddesini c fıkrası bu değişik doğrultusunda iptal edilmiştir. Maliye Bakanlığı'nın Türk Parasını Koruma Kanunu hakkındaki 17 Sayılı Kararı ve bu karara ek olarak Tebliğlerin Türk Armatörleri Birliği Derneği'ne yüklediği görevlerin yeni seçilecek Yönetim Kurulu'na çözüm çarelerinin araştırmak üzere görev verilmiştir.
Ziya Kalkavan başkanlığındaki Armatörler Derneği ile Türk Armatörleri Birliği'nin birleştirilmesi mevzuunda Armatörler Derneği Başkanı Ziya Kalkavan söz alarak şöyle demiştir; *"Türk Armatörlerinin aslında birlikte hareket ettikleri bir vakıadır (gerçektir). Ne var ki iki dernek halinde ikiye bölünmüşlerdir ve resmî makamlar nezdinde aralarında sanki bir ihtilaf (Anlaşmazlık) varmış gibi görülmektedir.*
Haliyle iki ayrı kuruluş halinde bölünmeleri dolayısıyla Hükümet nezdinde tenkidlere maruz kalınmaktadır. Bu bakımdan artık kararnamelerde bile hür teşebbüs olarak tanınmaya başlanıldığımız bu günlerde hukuken birlik halinde birleştirilmeleri kaçınılmaz bir zaruret halini almıştır. Her iki Armatörler Derneği hukuken ve vahdet (birlik, beraberlik) içinde bulunmalıdır. Bu

hususu temin etmek için, Yönetim Kurullarına tam yetki verilmesi teklif ediyorum."

Ziya Kalkavan'ın önerisi oya sunulmuş ve ittifakla kabul olunmuştur.

Önceki Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Göksu söz alarak, göreve başladıklarında esasen bir faaliyette bulunmadıklarını ve hesaplarının da olmadığını belirtmiş, ilave olarak Genel Kurul Toplantısı'na faaliyet getirdiklerini ve yeni seçilecek Yönetim Kurulu heyetine başarılar temenni ettikten sonra talep etmiştir. Yönetim Kurulu ittifakla ibra olunmuş.

Yapılan oylama sonucunda Yönetim Kurulu şu şekilde oluşturulmuştur;

Başkan: Ziya Kalkavan

Başkan Vekili: Fahri Paçalıoğlu,

Muhasip Üye: Nejat Doğan,

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Üyeler (Asil):, Feridun Özdoğan, Nejat Doğan, Ziya Sönmez,

Yedek Üyeler: Şükrü Göksu, Nihat Zaman, Sabri Irmak, Semih Sohtorik, Vedat Peker,

Denetim Kurulu Üyeleri (Asil): Turgut Seferoğlu, Coşkun Göksu, Selim Sohtorik,

Denetim Kurulu Üyeleri (Yedek): Rıza Nur Paçalıoğlu, Ahmet Telli, Aytuğ İbooğlu.

Yönetim Kurulu birlik merkezinin iki adres yerine Galata, Karaköy Ömer Abed Han Kat:4, No.19-20'e taşınmasına karar vermiştir.

Tarih - 1975

Türk Armatörleri Birliği'nin "Türk" unvanının yasayla tescil edilmesi

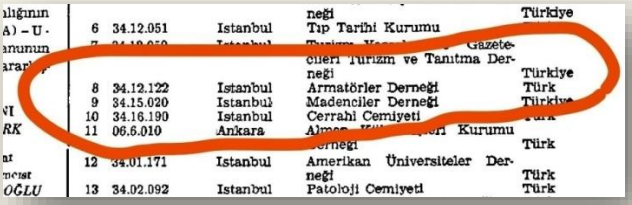


T.C.
Resmî Gazete

Kuruluş Tarihi : (7 Teşrinievvel 1336) - 7 Ekim 1920

21 EYLÜL 1975
PAZAR
Sayı : 15363

KARARNAMELER



Sıra No.	Kod. No.:	Merkezi	A D I	Açıklama
6	34.12.051	İstanbul	Tıp Tarihi Kurumu	Türkiye
8	34.12.122	İstanbul	Armatörler Derneği	Türk
9	34.15.020	İstanbul	Madenciler Derneği	Türk
10	34.16.190	İstanbul	Cerrahi Cemiyeti	Türk
11	06.6.010	Ankara	Derneği	Türk
12	34.01.171	İstanbul	Amerikan Üniversiteler Derneği	Türk
13	34.02.092	İstanbul	Patoloji Cemiyeti	Türk

1973 yılında derneklerin adlarında Türk, Türkiye ve Atatürk kelimelerinin kullanılması Bakanlar Kurulu'nun iznine bağlandıktan sonra, derneğin 1975 yılında yapılan başvurusu üzerine, 15363 sayılı ve 21 Eylül 1975 tarihli Resmi Gazete'nin Kararnameler Kısmında 7/10400 sayı ve 4.8.1975 tarihli kararla (sıra No: 8, Kod No: 34.12.122) Türk Armatörleri Birliği adında "Türk" sözcüğünün kullanılmasına izin verildi. (Resmi Gazete-Sıra No.8,Kod.No.34.12.122, Armatörler Derneği -Türk)

Resmi Gazetede Birliğin adı "Türk Armatörler Derneği" olarak kayıtlıdır. Şimdiki amblemi ise aslında Ziya Kalkavan tarafından kurulmuş ve yine alınan kararla faaliyetine son verilerek, Türk Armatörleri Birliği bünyesinde yeralan Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti/Derneği'nin amblemidir.

Ziya Kalkavan'ın Başkanlığı döneminde vefatı tarihine kadar Başkan Yardımcısı olarak görev yapan Fahri Paçalıoğlu 1 Ocak 1911'de İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Eşi Astriks (Nevin) Taşcan, Kızı Sevil Paçalıoğlu, oğlu Rıza Nur Paçalıoğlu'dur ve Türk Armatörleri Birliği yönetim kurullarında armatör kimliği ile görev yapmıştır. Fahri Paçalıoğlu ve Ali Sohtorik'le çok yakın dost ve arkadaştılar. İkisi de gençlik yıllarında İstanbul Spor Futbol Klübü'nde (Forvet) oynamıştır. Fahri Paçalıoğlu Sohtorik Denizcilik firmasının

Karaköy'deki Tavil Han Kat.5' de şirketin önemli bir ortağı olarak çalıştı. Ayni şirkette Selim Sohtorik, Semih Sohtorik ve Ömer Zaimoğlu da yer alırdı. Deniz Ticaret Odası'nın kurulması için ilk hareketi başlatanlardandır. 14 Mart 1981 günü Türk Armatörleri Birliği'nde yapılan toplantıda basın mensuplarına Deniz Ticaret Odası'nın bir ülke deniz ticareti adına önemini anlatmış ve *"Deniz Ticareti ancak Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasıyla güçlenebilir"* demişti. Kızı Sevil Paçalıoğlu Kanada'da da Toronto'ya yerleşmiş olduğundan 2021 yılında Türkiye'ye avdet edinceye kadar Fahri Paçalıoğlu hakkındaki bilgiler sınırlı kalmıştır.

Tarih - 1976

Türk Armatörleri Birliği'ne üye olmak konusu yeniden düzenleniyor;

31 Mart 1976 günkü toplantıda 24 Mart 1976 günü yapılan toplantıda verilen karar gereğince Aza Kayıt Defteri'ne yeni üye kaydı ilave etmek için yeni kurallar tesis edilmiştir. Bu uygulamaya göre ilk başvuru sahibi Genel Denizcilik Nakliyatı AŞ.'nin talebi 7 Nisan 1976 günkü toplantıda incelenmiş ve üyeliğe kabulü uygun bulunmuştur (Karar No. 810)

Türk Armatörleri Birliği 'nin 29 Temmuz 1976 Genel Kurul Sonuçları

Birleşme ile gerçekleşen Türk Armatörleri Birliği 29 Temmuz 1976 tarihli toplantısında yeni yönetim kurulunu da seçmiştir.

Bu seçimde; Ziya Kalkavan yeniden Başkan ve yeniden Fahri Paçalıoğlu Başkan Yardımcısı olmuştur.

Seçim sonuçları ve üye listesi şöylerdir:

1-Başkan- Ziya Kalkavan, Armatör, Sefer oğlu 1333 Rize doğumlu, T.C. vatandaşı. Adresi: Yeniköy Köybaşı No.3

2-Başkan Vekili - Fahri Paçalıoğlu, Armatör, Rıza oğlu 1326 İstanbul doğumlu, T.C. vatandaşı. Adresi: Taviloğlu Han K.5 Karaköy.

3-Murahhas Üye - Nejat Doğan, Armatör, Mehmet oğlu 1921 Trabzon doğumlu, T.C. Vatandaşı. Adresi: Ömer Abed Han Kat. 3 Karaköy.

4-Murahhas Üye - Feridun Özdağ, Armatör, Zühtü oğlu 1924 Balıkesir doğumlu, T.C. vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Park Palas K.2 Taksim.

5-Murahhas Üye - Ziya Sönmez, Armatör, 1135 Kdz. Ereğli doğumlu, T.C. Vatandaşı. Adresi: Liman Ticaret Han K.2 Karaköy.

6-Murahhas Üye - Şükrü Göksu, Armatör, Mustafa oğlu 1320 Bartın doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Vali Konağı Cad. No.3 Nişantaşı.
7-Murahhas Üye - M. Nihat Zaman, Armatör, Hayri oğlu, 1330 Vakfıkebir doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:Gümüşsuyu, Park Palas K.1
8-Murahhas Üye - Sabri Irmak, Armatör, Sadi oğlu 1935 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Caddesi No.6 Taksim.
9-Murahhas Üye - Mehmet Şekerci, Armatör, Yakup oğlu, 1341 İnebolu doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Güzel İzmir Han K.2, Karaköy.
10-Murahhas Üye - Vedat Peker,Armatör, Tahsin oğlu 1330 Trabzon doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Park Palas K.2 Taksim.
11-Denetçi Üye - Coşkun Göksu, Armatör, Şükrü oğlu 1932 Bartın doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Güzel İzmirli Han. K. Karaköy.
12-Denetçi Üye - Turgut Sefer, Armatör, Rami oğlu oğlu İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Ömer Abed Han K.2 Karaköy.
13-Denetçi Üye - Semih Sohtorik, Armatör, Ali oğlu 1942 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:Taviloğlu Han K.5 Karaköy.
14-Denetçi Üye - R.Nuri Paçalıoğlu, Armatör, Fahri oğlu 1948 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:Taviloğlu Han K.5 Karaköy.
15- Denetçi Üye - Fikri Sözer, Armatör, Mustafa oğlu 1933 Rize doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi :Rıhtım Cd. Gezici İş Hanı,Karaköy.
16- Denetçi Üye - Selim Sohtorik, Armatör,Ali oğlu 1948 İstanbul doğumlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:Taviloğlu Han K.5 Karaköy.

Türk Armatörleri Birliği'nin 27 Haziran 1977
Genel Kurul toplantısı ve seçim sonuçları

27 Haziran 1977 Genel Kurul Toplantısı Galata, Karaköy Ömer Abed Han Kat:4, No.19-20'deki Birlik Merkezinde gerçekleştirilmiştir.
1-Başkan- Ziya Kalkavan, Armatör, Sefer oğlu 1333 Rize doğumlu, T.C. vatandaşı. Adresi: Yeniköy Köybaşı No.3
2-Başkan Vekili - Fahri Paçalıoğlu, Armatör, Rıza oğlu 1326 İstanbul doğumlu, T.C. vatandaşı. Adresi: Taviloğlu Han K.5 Karaköy.

3- Mehmet Şekerci, Genel Sekreter, Armatör, İnebolu 1341 doğumlu, Yakup oğlu, T.C. Vatandaşı, Erenköy, Etem Efendi Cad. Marmara apt. No.12/4 Kadıköy/ İstanbul.
4-Nejat Doğan, Muhasip Üye, Armatör, Mehmet oğlu 1921 Trabzon doğumlu, T.C. Vatandaşı. Adresi: Ömer Abed Han Kat. 3 Karaköy.
5- Gündüz Kaptanoğu- Veznedar, Armatör, İstanbul 1944 doğumlu, İsmail oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: İcadiye Cad. No.109, Kuzguncuk/İstanbul.
6- Feridun Özdoğan- Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, Zühtü oğlu 1924 Balıkesir doğumlu, T.C. vatandaşı, Adresi: Gümüşsuyu Park Palas K.2 Taksim.
7- Turgut Kaptanoğlu- Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, İstanbul 1944 doğumlu, Mehmet oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Barbaros Sitesi Yol Sokak No. 1/7 Dikilitaş /İstanbul.
8- Celal Sadıkoğlu- Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, 1946 İstanbul doğumlu, Celal oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Cevdet Paşa Cad. No.185 Bebek / İstanbul.
9- Adil Göksu – Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, İstanbul 1932 doğumlu, Arif oğlu T.C. Vatandaşı, Adresi:Kıztaşı Kâmil Paşa Cad.Çeşme Apt. No.3 Fatih/ İstanbul.
10- Hakkı Uzunoğlu – Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, İstanbul 1933 doğumlu, Mehmet oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Ihlamur Sokak yolu, Emek Apt. No.53/5 Teşvikiye/ İstanbul.
11- Naim Kalkavan – Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, 1934 İstanbul doğumlu, Süleyman oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Yıldız Bulvarı No.41/3 Beşiktaş/ İstanbul.
12- Bekir Sıtkı Kalkavan –Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, Rize 1938 doğumlu, Yusuf Ziya oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Etiler, Çamlık Fulya Apt. D.6 İstanbul
13- Ahmet Başak - Yedek Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, 1332 Rize doğumlu, Yusuf Ziya oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:Muhtar Hüsnü Sokak No.3 K.1 Fatih/İstanbul.
14- Engin Kaptanoğlu - Yedek Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör,1941 İstanbul doğumlu, İsmail oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:İcadiye Caddesi No.109 Kuzguncuk/İstanbul.
15 - Fikri Sözer - Yedek Yönetim Kurulu Üyesi, Armatör, 1933 Rize doğumlu, Mustafa oğlu,
T.C. Vatandaşı, Adresi:Rıhtım Caddesi Gezici İş Hanı Kat.1 Kadıköy/İstanbul.

16- Fevzi Kalkavan- Yedek Yönetim Kurulu Üyesi,Armatör, 1341 Rize doğumlu, Sefer oğlu, T.C. Vatandaşı, Belediye Evleri No.103 İskenderun.
17- Kazım Şaltoğlu- Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, 1329 Rize doğumlu, İsmail oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Bağdat Cd. No.140 D.1 Kızıltoprak/Kadıköy- İstanbul.
18- Muhittin Yenigün, Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, 1335 Cide doğumlu, Etem oğlu, T.C. Vatandaşı, Adres: Namazgah Cd. No.23 Anadoluhisarı /İstanbul.
19-Tahsin Memişoğlu- Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, Rize 1341 doğumlu, Kasım oğlu, T.C. Vatandaşı, Adres: Çeşme Sokak No.13 Ümraniye /İstanbul.
20 – Kamil kolotoğlu, Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, 1338 Akçaabat doğumlu, Abdi oğlu, T.C. Vatandaşı, Adres: Çamlı Bahçe Vezir köşkü Sokak Bebek apt. D.18 Bebek / İstanbul.
21- Mustafa Er- Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, 1933 Rize doğumlu, Osman oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:İcadiye Cd. Birlik apt. B Blok K.3 Üsküdar / İstanbul.
22- İbrahim Mete- Yedek Üye, Armatör, 1918 Rize doğumlu Murat oğlu. T.C.Vatandaşı. Adresi: Kuzguncuk, Ayhan apt. No.22 İstanbul.
23- Semih Sohtorik- Haysiyet Divanı Üyesi, Armatör, 1941 İstanbul doğumlu, Ali oğlu. T.C. Vatandaşı, Adresi: Nişantaşı Emlak Cad.DenizApt. No.36, İstanbul.
24- Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu-Haysiyet Divanı Üyesi, Armatör, 1340 İstanbul doğumlu, Mahmut oğlu, T.C. Vatandaşı. Adresi: Yalı boyu Cad. Koruluk Sokak. No.19, Beylerbeyi.
25- Halis Kalkavan- Haysiyet divanı Üyesi, Armatör, Rize 1927 doğumlu, Sefer oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Hüsrev Gerede Cad. Umur Apt. No.29 Teşvikiye /İstanbul.
26- Osman Cebeci- Haysiyet Divanı Üyesi, Armatör, 1327 İnebolu doğumlu, Mehmet oğlu, T.C.Vatandaşı. Adresi: Teşvikiye Koyulu Bostan Sk.No.22/9 İstanbul.
27- Mustafa Telli-Haysiyet divanı Yedek Üyesi, Armatör, 1942 İstanbul doğumlu, Ahmet oğlu, T.C. Vatandaşı, Şişhane, tutsak sokak No.11/12 Karaköy/İstanbul.
28- Faik Avcı -Haysiyet divanı Yedek Üyesi, Armatör, 1932 Germlik doğumlu, Hüseyin oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Doğancılar Cad. Avcılar Apt. No.220 D.5 Üsküdar/İstanbul.

29-Muammer Kalkavan-Denetim Kurulu Üyesi,Armatör, 1927 İstanbul doğumlu,Süleyman oğlu, T.C. Vatandaşı. Adresi:Beşiktaş, Yıldız Bulvarı No.49/5 İstanbul.
30- Coşkun Göksu- Denetim Kurulu Üyesi, Armatör,1932 Bartın doğumlu, İsmail oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Caddebostan, İskele Cad. No.10/3 Kadıköy/ İstanbul.
31- Cengiz Kaptanoğlu- Denetim Kurulu Üyesi, Armatör, 1948 İstanbul doğumlu, İsmail oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi:İcadiye Cad. No.109 Kuzguncuk.
32- Bican Deval- Denetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, İstanbul 1950 doğumlu, Orhan oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Bağdat Cad. Ahenk apt. No.314/4 Erenköy/İstanbul.
33- Yılmaz Kaptanoğlu- Denetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, İstanbul 1942 doğumlu, Mehmet Nuri oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Maşuklar Yokuşu No.103 Yıldız/Beşiktaş/İstanbul.
34-Tunçay Deniz - Denetim Kurulu Yedek Üyesi, Armatör, İstanbul 1942 doğumlu, Şükrü oğlu, T.C. Vatandaşı, Adresi: Jandarma Mektep sokak No.1 Beşiktaş/ İstanbul.

Tarih - 1977

Türk Armatörleri Birliği ile Armatörler Derneği isimli derneğin Türk Armatörleri Birliği bünyesinde birleştirilmesine karar veriliyor;

Türk Armatörleri Birliği'nin 7 Haziran 1977 tarihinde yapılmış olan Olağan Genel Kurul toplantısında; Armatörler Birliği Derneği ile Türk Armatörleri Birliği'nin birleştirilmesine ve her iki birliğin Türk Armatörleri Birliği adı altında faaliyetine devamı kararı bir kez daha onaylanmıştır. Ziya Kalkavan yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir. Bu dönemde birlik merkezi Galata, Ömer Abed Han'a nakledilmiştir.
Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 22 Haziran 1977 Çarşamba günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4. Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir. 27 Haziran 1977 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 826)
Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;
Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğu,
Genel Sekreter: Mehmet Şekerci,
Muhasip Üye: Nejat Doğan,

Katip Üye: Feridun Özbağ,
Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu,
Üyeler: Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan.

Tarih- 1977

Armatörler Derneği adının iptal edilmesi

Arşivde "34 - 17/072 KOD" numarasına kayıtlı bulunan Armatörler Derneği' nin, 15.6.1977 tarihinde yapılan nisapsız genel kurulunda alınan karar uyarınca ve yine Arşivde "34 - 12/122 KOD" numarasında kayıtlı olduğu üzere, "Türk Armatörleri Derneği" ne iltihak ettiği anlaşılmıştır. Türk armatörleri 1923'de başlayan Türk Vapurcular Birliği'nden sonra daima teşkilatlanmak için çaba sarfetmişler ve "Türk Armatörleri Birliği" ni takiben ticarî amaçlı dernek veya kooperatifleşme ile etkinlik alanlarını genişletmişlerdir.

Müteakip satırlarda yeralan evrak, İstanbul Vilayeti'ndeki arşivden sağlanmıştır;

Bu evrakta Türk Armatörleri Birliği ile Armatörler Birliği derneklerinin birleşömesi yönünde alınan kararı içermektedir. 15 Haziran 1977 tarihinde nisap sağlanamadığından 22 Haziran 1977 tarihine ertelenen Türk Armatörleri Birliği'nin Genel Kurul toplantısı, Saat 10.00 Başkan Ziya Kalkavan tarafından açılmıştır. Bu toplantı konusunda tutulmuş olan "Kongre Zaptı" şöyledir;

"*..Kongre Başkanlığına Osman Kavrakoğlu, İkinci Başkanlığa İsmail Kaptanoğlu, Kâtipliklere Semih Sohtorik ve Tanju Koray'ın seçilmesi üzerine Divan yerini alarak gündeme geçildi.*

Fahri Paçalıoğlu Faaliyet Raporu'nu okudu. Arkasından Denetim Kurulu Raporu okundu. Tahsin Memişoğlu, Mustafa Er, Engin Kaptanoğlu söz alarak tenkitlerde bulundular. Fahri Paçalıoğlu Yönetim Kurulu adına cevaplar verip, açıklamalar yaptı. Başka söz alan olmadığından Yönetim Kurulu Çalışma Raporu ve Murakıplar Raporu ayrı ayrı okunarak kabul edildikten sonra Başkan bu oylamanın her iki heyetin ibrası demek olduğunu ,buna rağmen her iki kurulun ibrasını yeniden oya koyacağını bildirdi ve oylama sonunda her iki kurul da ibra edildi.

Gündemin 5.inci maddesi hazırlanan Tüzük tadilatının müzakeresine munhasır bulunduğundan buna başlanıldı. Madde madde okunup müzakeresi yapılan (25) maddeden ibaret tasarı Yönetim Kurulu'nun hazırladığı şekilde münakaşası yapılarak mevcudun ittifakıyla kabul edildi.

Gündemin seçimlerle ilgili maddesine geçildi ve Ziya Kalkavan, Mehmet Şekerci, Turgut Kaptanoğlu, Necat Doğan, Gündüz Kaptanoğlu, Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Adil Göksu, Fahri Paçalıoğlu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan asli üyeliklere, Bekir Kalkavan, Ahmet Başak, Engin Kaptanoğlu, Fikri Sözer, Fevzi Kalkavan, Kâzım Şoltoğlu, Muhittin Yenigün, Tahsin Memişoğlu, Kâmil Kolotoğlu, Mustafa Er, İbrahim Mete Yedek üyeliklere seçildiler.

Haysiyet Divanı üyeliklerine Semih Sohtorik, Hüsnü Şişmanyazıcı, Halis Kalkavan, Yedek üyeliklere de Mustafa Telli, Osman Cebeci, Faik Avcı Beylerin seçildikleri görüldü. Bunun arkasından Denetim Kurulu seçimi yapıldı ve Muammer Kalkavan, Coşkun Göksu, Cengiz Kaptanoğlu asil, Bican Deval, Yılmaz Kaptanoğlu, Tuncay Deniz yedek üyeliğe seçilmeleri tespit ve tebliğ edildi.

Söz alan Adil Göksu Armatörler Birliği ile Türk Armatörleri Birliği'nin ayni amaca yönelik çalışmaları ve hemen hemen ayni üyelerden müteşekkil bulunmaları dolayısıyla birleşerek daha güçlü bir halde ve Türk Armatörleri Birliği adı altında birleşmeleri Yönetim Kurulu Raporu'unda öngörülmüş ve bu raporun kabulu ile karar altına alınmışsa da, gündemin 6.cı maddesinde müzakeresi gerektiğinden bu hususta söz istemiş ve bu birliğin çok faydalı olacağını belirtmiştir.

Ziya Kalkavan, İsmail Kaptanoğlu, Fahri Paçalıoğlu birleşmenin lüzum ve faydalarını belirtmişler ve başka söz isteyen olmadığından her iki derneğin (Türk Armatörleri Birliği) adı altında birleşmesine ve her iki dernek üyelerinin yeni tüzün gereğince tekrar düzenlenecek üye kaytıt defterine kaydedilmelerine ittifakla karar verildi.

Üyelerden Cengiz Kaptanoğlu söz aldı ve Armatörler Derneği'nin demirbaş eşyaları ile defterlerinin ve vesikalarının kongre kararına göre Türk Armatörleri Birliği'nin demirbaş Defteri'ne ve Evrak Kayıt Defteri'ne intikali zaruridir." Dedi. Bunun üzerine başkan bu husus birleşmenin tabii sonucu olmakla beraber tekrar umum heyetin tesvibine sunuyorum diyerek ittifakla tasvip kararı aldı. Bundan sonra yeni çalışma dönemi için hazırlanan bütçe tahmini yazısı okunarak reye konuldu. Bu da tasvip edildikten sonra başkanlık divanı zaptı imzalayarak kongreye son verildi. 22 Haziran 1977, Saat 13.00.

İmzalar;

Başkan: Osman Kavrakoğlu,

Başkan Vekili: İsmail Kaptanoğlu,
Kâtip: Semih Sohtorik,
Kâtip: Tanju Koray,
Hükümet Komiseri: Selahattin Kaba. ”

Toplantı hakkında Hükümet Komiseri’nin tutanağı

Bu belge İstanbul Vilayeti arşivinden sağlanmıştır ve şöyledir;

“Tutanak- İdare Merkezi Karaköy, Ömer Abed Han Kat: 21-22’de Bulunan Armatörler Derneği’nin tasfiyesi işlemi için ayni yere gidildi. Yapılan kontrolda bu derneğin nakit 186.495.53 Lira nakit 260,73 lira faiz cem’an 189.102.28 lirası birleşmiş olduğu Türk Armatörleri Birliği derneğine yani adına Denizcilik Bankası Merkez Şubesi’nin 1891 Sayılı hesabına 30.6.1977 tarihinde yatırıldığı Türk Armatörler Derneği’nin 27.6.1977 Tarih ve 10267 Sayısı ile İşletme Hesap Defteri’nin de (Beyoğlu 5.ci Noteri) 189.102.28’e kayıt edildiği defterin tetkikinden anlaşılmıştır.[19]

Tasfiye edilen Armatörler Derneği’ne ait 1 No.’dan 5000 numaraya kadar devam eden 100’er yapraklı makbuzlardan 1 ilâ 382 sayısına kadar kullanılmış, 383 dahil 500 numaraya kadar olan makbuzlar ayni gaye ile başlarına “Türk” kelimesi konulmak suretiyle kullanılmasında sakınca görülmediği kanaatına varılmıştır.

Beyoğlu 5.ci Noterliği’nin 9/6/1975 Tarih ve 7708 Sayı numara ile tasdikli Armatörler Derneği Karar Defteri 58.ci sahifeye kadar alınan Kararlar işlenmiş olduğu 60.cı sayfa dahil 154.ci sayfaya kadar kullanılmamış olduğu dernek yetkilisinin vergi ve resmi makamlara yapılacak teftişlerde ibraz etmek mecburiyeti göz önüne alınarak çapraz çizilmek suretiyle iptal edilmiştir. Keza Demirbaş Eşya defteri de 7 Numaradan 149 Numaraya kadar boş olan sayfalar çapraz şekilde çizilmek suretiyle iptal edilmiştir.”

Altıncı sayfada teftiş heyetimiz tarafından meşruhat verilmiştir. Armatörler Derneği’ne ait lastik mühür de çakı ile kesilmek suretiyle imha edilmiş olup işbu tutanak tarafımızdan tanzim ve imza edilmiş olduğunu arz ederiz. 26/6/1977

Kaymakamlıktan- Selahattin Kaba

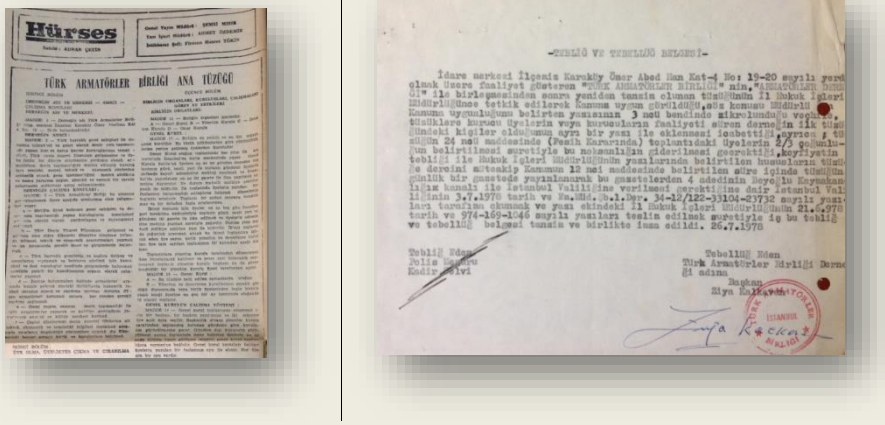
Mal Müdürlüğü’nden - Mehmet Teker.



Foto- **Armatörler Derneği'nin ve Türk Armatörleri Birliği Logosu.**

Armatörler Derneği'nin logosu, Türk Armatörler Birliği logosu olarak kabul ediliyor.

Armatörler Derneği feshedilerek, Türk Armatörleri Birliği olarak Türk Deniz Ticareti sektörünün tek meslek kuruluşu haline gelirken, Armatörler Derneği'nin logosu da esas olarak Türk Armatörleri Birliği logosu olarak benimsenmiştir. Ancak bu logo üzerinde tasarım çalışması yapılmıştır.


Hürses

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ ANA TÜZÜĞÜ

Foto- Türk Armatörler Birliği Ana Tüzüğü'nün yayınlandığı 2 Ağustos 1978 tarihli Hürses Gazetesi. (Sağda) Birlik Başkanı olarak Tebliğ ve Tebellüğ Tutanığı'nın alındığını belirten belge.

Tarih- 1978

Ziya Kalkavan 1978'de yeniden Türk Armatörler Birliği yeniden Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 6 Mart 1978 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir. 7 Mart 1978 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 856) Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Karar Defteri; Karar No. 825.

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;
Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu,
Genel Sekreter: Mehmet Şekerci,
Muhasip Üye: Nejat Doğan,
Katip Üye: Feridun Özbağ,
Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu,
Üyeler: Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Gündüz Kaptanoğlu, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan.
Armatörler Derneği'nin feshi sonrasında Türk Armatörleri Birliği'nin yeni nizamnamesi hazırlanmış ve bu nizamname (Ana Tüzük) 2 Ağustos 1978 tarihli Hürses Gazetesi'nde yayınlanmıştır. Gerekli yasal işlemlerin tamamlanmasıyla Türk Armatörler Birliği'nin yasal olarak tescil edildiğini belirten belge 27 Temmuz 1978 tarihi ile Birlik Başkanı imzasıyla Tebliğ ve Tebellüğ edilmiştir.

Tarih -1979

Ziya Kalkavan yeniden

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 13 Mart 1979 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir. 16 Mart 1979 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 889) Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;
Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu,
Genel Sekreter: Mehmet Şekerci,
Muhasip Üye: Nejat Doğan,
Katip Üye: Feridun Özbağ,
Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu,
Yönetim Kurulu Üyeleri(Asil): Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Sefer Yağcı, Turgut Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan, Bedri İnce.
Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri: Bekir Kalkavan, Ahmet Başak, Engin Kaptanoğlu, Fikri Sözer, Fevzi Kalkavan,Kazım Şoltoğlu, Muhittin Yenigün, Tahsin Memişoğlu, Kamil Kolotoğlu, Mustafa er, İbrahim Mete.
Denetleme Kurulu Üyeleri: (Asil) Muammer Kalkavan, Osman Oğuzkan, Cengiz Kaptanoğlu.

Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri: Bican Deval, Yılmaz Kaptanoğlu, Tuncay Deniz.

Dilekler kısmında Fahri Paçalıoğlu ve Nejat Doğan'ın ortaklaşa olarak teklif ettikleri üzere; "Taşınacak yük tonu başına iki lirayı aşmamak üzere Yönetim Kurulu'na yardım etmek ve gerektiğinde bu seviyeyi daha az seviyede tahakkuk etmek" önerisi oylanarak kabul edildi.

Tarih - 1980

Ziya Kalkavan yeniden

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği 1980 yılı Genel Kurul toplantısı; 19 Şubat 1980 olarak ilan edilmesine karşın çoğunluk sağlanamadığından, Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 26 Şubat 1980 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

Kongre'ye ait Tutanak şöyledir; Türk Armatörler Birliği Derneği'nin 19.2.1980 tarihinde Olağan Genel Kurul toplantısı ekseriyet temin edilemediğinden 26 Şubat 1980 tarihine ertelendiği İstanbul'da yayınlanan Hürses Gazetesi'nin 20 Şubat 1980 gün ve 899 ve Anadolu Gazetesi'nin ayni tarih ve 3852- 28 Sayılı nushalarıyla ilan edildiği, ayrıca kongre'nin ertelenmiş olduğu Beyoğlu Kaymakamlığı'na 20 Şubat 1980 tarih ve 11 Sayılı Yazı ile bildirilmiş olduğu, aryrıyeten üyelere birer yazı ile bildirildiği, birlik binasının iki yerinde de üyelerin görebileceği şekilde ilan edildiği Kongre dosyası'nın tetkikindan anlaşılmakla Kongre'ni yapılabilmesi için bütün vecibelerin yerien getirildiği anlaşılmakla Kongrenin yapılmasına mâni bir halin bulunmadığı tespit edilerek Kongrenin yapılacağı Toplantı Salonu 26 Şubat 1980 Salı günü Saat 10.00'de üyelere açıldı".

İmzalar- Oturum Başkanı Asaf Güneri,
İkinci Başkan- Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu,
Kâtipler: Turgut Kaptanoğlu, Hayati Karaer.

29 Şubat 1980 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 919) Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur; Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu,
Genel Sekreter: Mehmet Şekerci,
Muhasip Üye: Fuat Miras,

Katip Üye: Feridun Özbağ,
Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu,
Üyeler: Sefer Yağcı, Turgut Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu, Bekir Sıtkı Kalkavan, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan, Bedri İnce.
Geçmiş dönemlerde Türk Armatörleri Birliği'nde görevler üstlenmiş olan Ziya Sönmez 23 Haziran 1980 günü vefat etmiştir.
Erdal Aksoy Türk Armatörleri İşveren Sendikası başkanı seçilmiştir. Bu görevine 1985 yılına kadar devam edecektir.

Tarih- 1981

Ziya Kalkavan Başkanlığında

Türk Armatörleri Birliği yola devam ediyor.

Türk Armatörleri Birliği tarafından 9 Şubat 1981 günü Saat 10-12 arasında Ömer Abed Han K.4 19-22 No.'da yapılması ilan edilen Genel Kurul Toplantısı ekseriyet sağlanamadığından 16 Şubat 1981 gününe ertelenmiştir.
16 Şubat 1981 Pazartesi günü Ömer Abed Han K.4'deki birlik Merkezinde gerçekleşen Genel Kurul toşlantısı sonucunda Yönetim Kurtulu şöyle düzenlenmiştir:
Başkan: Ziya Kalkavan
Başka Vekili: Fahri Paçalıoğlu,
Genel sekreter: Fuat Miras,
Muhasip: Mehmet Şekerci,
Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu,
Yönetim Kurulu Üyeleri: Turgut Kaptanoğlu, B. Sıtkı Kalkavan, A. Bedri İnce, A.İrfan Güneri, Rüstem Markaloğlu, Şadan Kalkavan,
Yedek Üyeler: Osman Cebeci, İsmail Kolotoğlu, Mustafa Er,Tahsin Memişoğlu, İbrahim Mete, Şükrü Deniz, Cemal Şekerci, Celal Uzuner, D.Ali Reis, Yakup Aksoy, Ahmet Başak,
Denetleme Kurulu Üyeleri: Cengiz Kaptanoğlu, Kenan Kolotoğlu, Bican Deval,
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri: Kaşif Kallkavan, Yılmaz Oğuzkan, Yılmaz Kaptanoğlu,
Haysiyet Divanı Üyeleri: Semih Sohtorik, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Halis Kalkavan,
Haysiyet Divanı Yedek Üyeleri: Şükrü Göksu, Mustafa Telli, Faik Avcı.
Tutanakta ifade edildiği üzere; Türk Armatörleri Birliği Derneği Ana tüzüğünün derneğin amaç ve başlığı taşıyan 2.ci Maddesi ile Çalışma konularını kapsayan 3.cü maddeside değişiklik yapılmak üzere üye mevcudunun beşte birinden (51) imzalı üyelerin 16

Kasım 1981 tarihli teklifleri üzerine Yönetim Kurulu'nun 24 Kasım 1981 tarihli Denetleme Kurulları ile birlikte alınan karar üzerine Tüzüğün 2. Ve 3.cü maddelerindeki yapılacak teklifin genel kurulda görüşülmek üzere Olağanüstü Kongre yapılmak üzere, 26 Kasım 1981 Tarih ve 157 Sayılı yazı ile Beyoğlu Kaymakamlığı'na yazılmış olduğu, İstanbul'da yayınlanan İstiklal Gazetesi'nin 1 Aralık 1981 tarihli nushasında Kongre ilanının yapılacağı ilan edildiği, ayrıca üyelere mektupla çağrıda bulunulduğu dosyasının tetkikinden anlaşılmakla, Olağanüstü Kongre'nin yapılacağı salon üyelere açıldı. 14 Aralık 1981 Saat 10.00'da yapılan yoklamada üyelerin iştirakı kongrenin yapılmasına adeden müsait olmadığı ve bu suretle eksriyet temin edilemediğinden 21 Aralık 1981 tarihinde ikinci kongrenin yapılmak üzere işbu kongre tehir zaptı tanzim ve imza altına alındı. 14 Aralık 1981 Saat 11.00."

Tarih - 1982

Ziya Kalkavan yeniden

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü 1982 yılı Genel Kurul Toplantısı'nı 4 Mart 1984 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

11 Mart 1982 günü Saat 14.00'de yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi yapılmıştır (Karar No. 992).

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu,

Genel Sekreter: Hilmi Sönmez,

Genel Sekreter Yardımcısı: Semih Sohtorik, Pekin Baran,

Muhasip Üye: Rüstem Markaloğlu,

Veznedar: Turgut Kaptanoğlu,

Üyeler: Şadan Kalkavan, Asaf Güneri, Eşref Cerrahoğlu, Bekir Sıtkı Kalkavan.

Tarih -1983

Ziya Kalkavan başkan olarak göreve devam ediyor.

Türk Armatörler Birliği Derneği 9 Şubat 1983 günü Genel Kurul toplantısı yapacağını, çoğunluk olmazsa 25 Şubat 1983 günü yine Saat 10.00 Ömer Abed Han K.3 Karaköy'deki genel merkezde toplantıyı gerçekleştireceğini Beyoğlu Kaymakamlığı'na, Beyoğlu Kakmakamlığı da Sıkıyönetim nedeniyle I. Ordu ve Sıkıyönetim Komutanlığı / Selimiye - İstanbul adresine müsaade için yazı

göndermiştir. 9 Şubat 1983 günü çoğunluk olmadığından Genel Kurul Toplantısı 25 Şubat 1983 günü Saat 10.45'den itibaren Ömer Abed Han'daki Genel Merkez adresinde gerçekleştirilmiştir. Divan Başkanlığı'na Osman Kavrakoğlu, Kâtipliklere Nevzat Kalkavan ve Şadan Bayraktar seçilmiştir. Cengiz Kaptanoğlu çalışma raporunu okumuş ve oylanarak kabul edilmiştir.

Divan Başkanı Ziya Kalkavan'a söz vermiş ve Ziya Kalkavan şu konuşmayı yapmıştır; "Gösterdiğiniz alâkaya teşekkür ederim. Toplumda birlikte çalışmanın ve üyelerin yaptığı tenkitlerine daima muhtaç olduğumuzu belirtmek isterim. Genel Kurul üyelerini müşterek gaye uğruna birbirimize kuvvet vermemizi ve bize denizciliğimizin darbelenmekte olduğu intibaını veren tutumlara karşı çıkmak içim sarf ettiğimiz çabalara destek olmanızı bilhassa istirham ederim. Genel Kurulu'muzun bu alaka ve desteği sayesinde Türk denizciliğinin kalkınması yolundaki teşebbüslerimizin güç kazanacağı kuşkusuzudur. Dünya denizciliğinin içinde bulunduğu krizden Türk denizciliğinin en az zararla çıkabilmesi için devlet kuruluşlarının daha anlayışlı ve yardımcı olmalı yönünde ötedenberi sarf etmekte olduğumuz gayretlere aralıksız devam edeceğiz."

Söz alan Cengiz Kaptanoğlu ve Recep Kalkavan, devlet kuruluşlarının özellikle transit mazot temini ile rekabetsiz navlun ayrıcalığı sağladıkları belirterek bu ayrıcılalıklar karşısında Türk özel sektör denizciliğine de tanınması gerektiğini ve bu konuda çalışma yhapılmasının önemini belirtmişlerdir.

Ayrıca başarısızlıkları görülen gemi adamlarının birlik tarafından bütün firmalara duyurulmasının bir uygulama haline getirilmesini ve bu suretle kusurlulara prim verilmesinin önüne geçilebileceğini belirterek bu konuda da çalışma yapılmasını önermişlerdir.

Ayni günlerde İstanbul Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Semih Sohtorik düzenlenen basın toplantısında Rıhtım Resmi'nin dünyada benzeri olmayan yanlış bir uygulama olduğunu belirterek şöyle demiştir; "Bu yanlış uygulama yüzünden hem ithalat maliyeti artmakta, hem de deniz taşımacılının yönü kara nakliyeciliğine dönmektedir. Limanlarımızın çevre liman işletmelerine mukabil daha pahalı hizmet sunması bu sektörde sürdürülen hizmetlerin kalıcı olmaması tehlikesini ortaya çıkarmaktadır. Limanlarda gemi beklemeleri olan bir ekonomide, verimli transit taşımacılığından söz edilemez."

Tarih - 1984

Ziya Kalkavan başkan olarak göreve devam ediyor.

Türk Armatörler birliği 10 Şubat 1984 günü Saat 10.00'dan itibaren Ömer Abed Han'daki Birlik merkezinde Genel kurul toplantısı yapmıştır. Bu toplantıda aidatların yıllık 20,000 TL olması, Giriş Aidatının 1000 dwt.'luk gemilere kadar 50,000 TL. daha büyük gemiler için 100,000 TL. olması teklif edilmesine karşın Tüzüğün 22.ci Maddesi uyarınca 5,000 TL. olması kabul edilmiştir. Yapılan seçimler sonucunda Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Başkan - Ziya Kalkavan,
Başkan vekili- Mehmet Şekerci,
Genel Sekreter- Metin Güneren Sekendiz,
Muhasip- Gündüz Kaptanoğlu,
Veznedar- Turgut Kaptanoğlu,
Üyeler: Selçuk Sayınsoy, Fuat Miras, Rüstem Markaloğlu, Çetinkaya Kalkavan, Yedek Üyeler: Kenan Kolotoğlu, Mustafa Er, Adil Göksu, Erin Akat, Nevzat Kalkavan, Cemal Şekerci.
Denetleme Kurulu Asil Üyeleri – Bülent Kaptanoğlu, Kamil Kolotoğlu,Bican Deval,
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri - Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirli, Ali Yenidünya**.**

Tarih - 1985

Ziya Kalkavan başkan olarak göreve devam ediyor.

22 Mart 1985 Cuma tarihinde Birlik merkezinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu şöyle belirlenmiştir;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Mehmet Şekerci,
Genel Sekreter: Levent Karaçelik,
Genel Sekreter Yardımcısı: Semih Sohtorik, Pekin Baran,
Muhasip Üye: Gündüz Kaptanoğlu,
Veznedar: Turgut Kaptanoğlu,
Üyeler: Eşref Cerrahoğlu, Ferit Özdemir, Selim Sohtorik, Fuat Miras, Rüstem Markaloğlu, Çetin Kaya Kalkavan.
Yedek Üyeler: Mustafa Er, Adil Göksu, Turgut Kıran, Nevzat Kalkavan, Erim Akat, Cemal Yıldırım, Celal Uzuner, Hüseyin Aksu,
Onur Kurulu Asil Üyeleri - Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kaşif Kalkavan,
Onur Kurulu Yedek Üyeleri - Turan Karakaya, Salim Şener, Recai Bursalıoğlu,
Denetleme Kurulu Asil Üyeleri - Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı, Bican Deval,

Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri- Tahsin Memişoğlu, İlhan Şehirli, Ali Yenidünya.

7 Mayıs 1985 Tarih ve 1113 Sayılı Karar sayfasında Yönetim Kurulu'nda bir değişik yapıldığı görülmektedir ve şöyle verilmektedir;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan,
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Ferit Özdemir,
Genel Sekreter: Hilmi Sönmez,
Genel Sekreter Yardımcısı: Semih Sohtorik, Pekin Baran,
Muhasip Üye: Rüstem Markaloğlu,
Veznedar: Turgut Kaptanoğlu,
Üyeler: Şadan Kalkavan, Asaf Güneri, Eşref Cerrahoğlu, Bekir Sıtkı Kalkavan.

Tarih -1986

Genel Kurul Toplantısı 22 Temmuz 1986 günü Sönmez Denizcilik Han K.1'deki Genel Birlik Merkezi'nde yapılmıştır.

Bu toplantıda Türk Deniz Ticareti günü, geleceği ve sorunları hakkında gazetelere değerlendirmeleri içeren bir yazı göndermek üzere karar alınmıştır.

Hazırlanmış olan metin "Sayın Basın Mensuplarına" başlığını taşımaktaydı. Ancak Dernekler Yasası uyarınca Vilayet'e bu teşebbüsleri yazıyla bildirilmiş ve talep edilmesi nedeniyle basın bildirisinden 5'şer nusha da gönderilerek müsaade alınmıştır.

İlhan Karavelioğlu Türk armatörleri İşvereneri Sendikası Başkanı seçilmiştir. Bu görevine 2013 yılına kadar cevam edecektir.

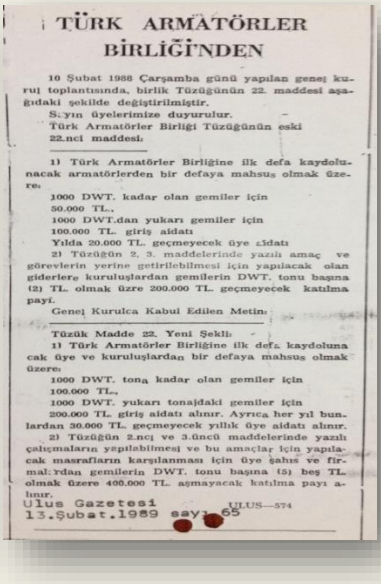
Tarih - 1987

1987 Genel Kurulu toplantısı Karaköy Rıhtım Caddesi Sönmez Denizcilik Han K.1 (Halen beş yıldız bir oteldir) (İstanbul Deniz Ticaret Odası)'da yapılıyor.

Türk Armatörler Birliği Genel Kurul toplantısı için 9 Şubat 1987 tarihi olarak açıklamış, fakat duyuru metninde ekseriyet sağlanamaması halinde 23 Şubat 1987 tarihinde ayni adreste yapılacağını bildirmiştir. Nitekim ekseriyet olmadığından Genel Kurul Toplantısı 23 Şubat 1987 günü Saat 10.30'dan itibaren Sönmez Denizcilik Han'da yapılmıştır. Cengiz Kaptanoğlu'nun Divan Başkanı seçildiği toplantıda, Katiplikler Süleyman Bursalıoğlu ve Türkay Demir tarafından gerçekleştirilmiştir.

Yapılan seçimde Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur:
Başkan- Ziya Kalkavan,

Başkan Vekili- Ferit Özdemir, Yönetim Kurulu Üyeleri- Rüstem Markaloğlu, Levent Karaçelik, Gündüz Kaptanoğlu, Turgut Kaptanoğlu, Orhan Deval, Eşref Cerrahoğlu, Şadan Kalkavan, Selim Sohtorik, Fuat Miras, Çetin Kaya kalkavan, Kenan Kolotoğlu.
Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri- Nevzat Kalkavan, Serdar Şekerci, Turgut Kıran, Erim Akat, Celal Uzuner, İhsan Kalkavan, Hüseyin Aksu, Naim Kalkavan, Türkay Deniz, Faik Avcı, Osman Oğuzkan, A. Bedri İnce, Metin Çolak.
Denetleme Kurulu Asil Üyeleri - Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı, Bircan Deval. Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri- Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirli, Ali Yenidünya.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDEN

10 Şubat 1988 Çarşamba günü yapılan genel kurul toplantısında, birlik Tüzüğünün 22. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.
Sayın üyelerimize duyurulur.
Türk Armatörler Birliği Tüzüğünün eski 22.nci maddesi:

1) Türk Armatörler Birliğine ilk defa kaydolunacak armatörlerden bir defaya mahsus olmak üzere:
1000 DWT. kadar olan gemiler için 50.000 TL.,
1000 DWT.dan yukarı gemiler için 100.000 TL. giriş aidatı
Yılda 20.000 TL. geçmeyecek üye aidatı
2) Tüzüğün 2, 3. maddelerinde yazılı amaç ve görevlerin yerine getirilebilmesi için yapılacak olan giderlere kuruluşlardan gemilerin DWT. tonu başına (2) TL. olmak üzre 200.000 TL. geçmeyecek katılma payı.

Genel Kurulca Kabul Edilen Metin:

Tüzük Madde 22. Yeni Şekli:
1) Türk Armatörler Birliğine ilk defa kaydolunacak üye ve kuruluşlardan bir defaya mahsus olmak üzere:
1000 DWT. tona kadar olan gemiler için 100.000 TL.,
1000 DWT. yukarı tonajdaki gemiler için 200.000 TL. giriş aidatı alınır. Ayrıca her yıl bunlardan 30.000 TL. geçmeyecek yıllık üye aidatı alınır.
2) Tüzüğün 2.nci ve 3.üncü maddelerinde yazılı çalışmaların yapılabilmesi ve bu amaçlar için yapılacak masrafların karşılanması için üye şahıs ve firmalardan gemilerin DWT. tonu başına (5) beş TL. olmak üzere 400.000 TL. aşmayacak katılma payı alınır.

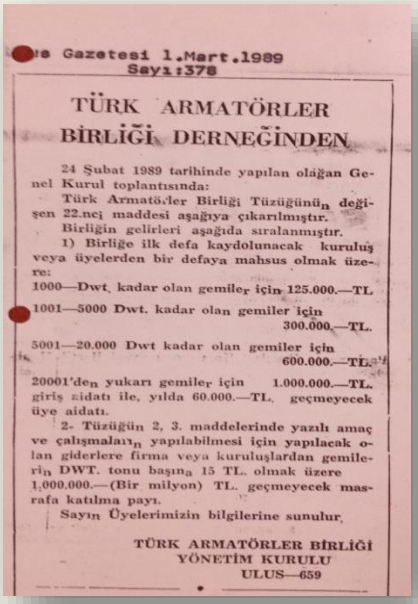
Ulus Gazetesi 13.Şubat.1989 sayı 65 ULUS—574

Foto- 10 Şubat 1988 tarihinde yapılan Genel Kurul toplantısı duyurusu 13 Şubat 1988 günkü Ulus Gazetesi'nde neşredilmiştir. Kaynak:İstanbul Vilayeti Arşivi/ Gaste Arşivi.

Tarih -1988

Türk Armatörler Birliği 10 Şubat 1988 Çarşamba günü Saat 10.30'dan itibaren Genel Kurul Toplantısı'nı Sönmez Denizcilik Han'daki Deniz Ticaret Odası katında gerçekleştirmiştir. Bu toplantıda Tüzüğün 22. Maddesi değiştirilmiş ve aidatlar yeniden düzenlenmiştir. Alınan kararlar Ulus Gazetesi'nin 13 Şubat 1988 tarihli nushasında yayınlanmıştır.
Yapılan seçimde Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur:
Başkan- Ziya Kalkavan,
Başkan Vekili- Ferit Özdemir,
Yönetim Kurulu Üyeleri- Rüstem Markaloğlu, Levent Karaçelik, Gündüz Kaptanoğlu, Turgut Kaptanoğlu, Orhan Deval, Eşref

Cerrahoğlu, Şadan Kalkavan, Selim Sohtorik, Fuat Miras, Çetin Kaya Kalkavan, Kenan Kolotoğlu.
Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri- Nevzat Kalkavan, Serdar Şekerci, Turgut Kıran, Erim Akat, Celal Uzuner, İhsan Kalkavan, Hüseyin Aksu, Naim Kalkavan, Türkay Deniz, Faik Avcı, Osman Oğuzkan, A. Bedri İnce, Metin Çolak.
Denetleme Kurulu Asil Üyeleri - Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı, Bircan Deval. Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri- Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirli, Ali Yenidünya.
Onur Kurulu Üyeleri - Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kaşif Kalkavan,
Onur Kurulu Yedek Üyeleri – Yılmaz Kaptanoğlu, Burhan Deval, Adnan Mert.
Bu toplantıda Çevre Kanunu'nu tadil eden 3301 Sayılı Kanun'la gemilerden groston başına alınan 1000 TL.'nin Deniz ticaret Odası ile ortaklaşa takibi sonucunda 100 TL.'ye indirildiği açıklanmıştır.
827 Sayılı Rıhtım Remi Kanunu ile CIF bedel üzerinden alının %5 oranın denizyolu taşınmasından alınmasını, alınması halinde bu oranın düşürülerek Karayolu'na uygulanmasını ilgili merceilerden talep edilmiştir. Gemilerin onarım ve bakımlarının yapılabilemsi için demirleme mahalli tahsisi hususunda Ulaştırma Bakanlığı ile olan çalışmalara devam edilmektedir. DPT'nin muhtelif toplantılarına iştirak edilmiş ve bu toplantılarda Türk deniz ticaretinin sdorunları ve çözüm önerileri anlatılmıştır. Yabancı sularda çalışan Türk bayraklı gemilerindeki gemi adamlarından son zamanlarda gemiyi terk edenlerin sayısında önemli artış olduğu işaret vedilerek, bu kişilerin ilan yoluyla duyurulduğu ve ayrıca ulaştırma Bakanlığı'na bilgi verilmektedir. Gemiyi terk eden gemi adamlarına ehliyetlerinin bir daha verilmemesi için çalışmalara devam etmektedir. Ziya Kalkavan'ın değer verdiği ve Başkan Yardımcısı olarak da yer almış olan Fahri Paçalıoğlu 14 Mart 1988'de vefat etmiştir.



s Gazetesi 1.Mart.1989
Sayı:378

TÜRK ARMATÖRLER
BİRLİĞİ DERNEĞİNDEN

24 Şubat 1989 tarihinde yapılan olağan Genel Kurul toplantısında:
Türk Armatörler Birliği Tüzüğünün değişen 22.nci maddesi aşağıya çıkarılmıştır.
Birliğin gelirleri aşağıda sıralanmıştır.
1) Birliğe ilk defa kaydolunacak kuruluş veya üyelerden bir defaya mahsus olmak üzere:
1000—Dwt. kadar olan gemiler için 125.000.—TL
1001—5000 Dwt. kadar olan gemiler için 300.000.—TL.
5001—20.000 Dwt kadar olan gemiler için 600.000.—TL.
20001'den yukarı gemiler için 1.000.000.—TL.
giriş aidatı ile, yılda 60.000.—TL. geçmeyecek üye aidatı.
2- Tüzüğün 2, 3. maddelerinde yazılı amaç ve çalışmaların yapılabilmesi için yapılacak olan giderlere firma veya kuruluşlardan gemilerin DWT. tonu başına 15 TL. olmak üzere 1.000.000.—(Bir milyon) TL. geçmeyecek masrafa katılma payı.
Sayın Üyelerimizin bilgilerine sunulur.

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
YÖNETİM KURULU
ULUS—659

Foto- 24 Şubat 1989 Genel kurul toplantısı duyurusu:Kaynak: 1 Mart 1989 Ulus Gazetesi.

Tarih- 1989

Türk Armatörler Birliği 24 Şubat 1989 Cuma günü Saat 10.30'dan itibaren Genel Kurul Toplantısı'nı Sönmez Denizcilik Han'daki Deniz Ticaret Odası katında gerçekleştirmiştir. Bu toplantıda Tüzüğün 22. Maddesi değiştirilmiş ve aidatlar yeniden düzenlenmiştir. Alınan kararlar Ulus Gazetesi'nin 1 Mart 1989 tarihli nushasında yayınlanmıştır.

Yapılan seçimde Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur:

Başkan- Ziya Kalkavan,

Başkan Vekili- Ferit Özdemir,

Yönetim Kurulu Üyeleri- Rüstem Markaloğlu, Levent Karaçelik, Gündüz Kaptanoğlu, Turgut Kaptanoğlu, Orhan Deval, Eşref Cerrahoğlu, Şadan Kalkavan, Selim Sohtorik, Fuat Miras, Çetin Kaya Kalkavan, Kenan Kolotoğlu.

Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri- Nevzat Kalkavan, Serdar Şekerci, Turgut Kıran, Erim Akat, Celal Uzuner, İhsan Kalkavan, Hüseyin Aksu, Naim Kalkavan, Türkay Deniz, Faik Avcı, Osman Oğuzkan, A. Bedri İnce, Metin Çolak.

Denetleme Kurulu Asil Üyeleri - Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı, Bircan Deval. Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri- Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirli, Ali Yenidünya.

Onur Kurulu Üyeleri - Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kaşif Kalkavan,

Onur Kurulu Yedek Üyeleri – Yılmaz Kaptanoğlu, Burhan Deval, Adnan Mert.

Tarih -1990

19 Şubat 1990 tarihinde Birliğin genel merkezi olan Galata, Ömer Abed Han K.4 adresinde yapılması kararlaştırılan Genel Kurul Toplantısı ekseriyet bulunmadığından 29 Şubat 1990 tarihine ertelenemiş ve bu tarihte yapılan Genel Kurul Toplantısı ile Yönetim Kurulu şu şekilde oluşturulmıştur;

Başkan:Ziya Kalkavan

Başkan Vekili: Ferit Özdemir,

Asil üyeler: Orhan Deval, Fuat Miras, Turgut Kaptanoğlu, Nevzat Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Şadan Kalkavan, Selim Sohtorik, Çetinkaya Kalkavan, Faruk Ürkmez.

Yedek Üyeler: Necdet Aksoy, Halim Mete, Bican Deval, Serdar Şekerci, İhsan Kalkavan, Celal Uzuner, Hüseyin Aksu, Naim Kalkavan, Türkay Deniz, Faik Avcı, Osman Oğuzhan, A.Hicri İnce.

Denetleme Kurulu;

Asil üyeler: A.Bedri İnce, Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı,

Yedek Üyeler: Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirlioğlu, Turgut Kıran.

Tarih -1991

Türk Armatörleri Birliği'nin 1991 yılı genel kurul toplantısı 19 Şubat 1991 günü Saat 10.00'da Birlik Merkezi olan Ömer Abed Han Kat.3'de yapılmıştır. Genel Kurul Toplantısına 26 üye katılmış ve ekseriyet olmadığından toplantı 28 Şubat 1991 tarihine ertelenmiştir.

Genel Kurul toplantısı 26 Şubat 1991 günü Saat 10.00'da çoğunluğa bakılmaksızın yapılmıştır. Divan Başkanlığı'na Osman Kavrakoğlu seçilmiş, Cengiz Kaptanoğlu Başkan Yardımcısı, Halim Mete ve Tuncay Deniz Kâtip olarak görev almışlardır.

Yapılan oylamada Yönetim Kurulu asil üyeliklerine; A.Bedri İnce, Bülent Kaptanoğlu, Mustafa İnandı, Yedek Üyeliklere: Tahsin Memişoğlu, İhsan Şehirli,Turgut Kıran seçilmişlerdir.

Denetleme Kurulu üyeliklerine (Asil); Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcı, Kâşif Kalkavan ve Yedek Üyeliklere: Yılmaz Kaptanoğlu, Burhan Deval, Adnan Mert seçilmiştir. Yapılan toplantı sonunda seçilen yönetim Kurulu üyeleri arasında görev taksimi yapılmış ve Ziya Kalkavan yeniden başkan seçilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1990/1991 Dönemi Faaliyet Raporu

Başkan Ziya Kalkavan imzasıyla Genel Kurul'a sunulan 1990 /1991 Dönemi Faaliyet Raporu'nda 1980- 1986 yılları arasında güçlenen

Türk Deniz Ticaret Filosu ile sayesinde yabancı bayraklı gemilerle rekabet edebilme imkanı doğduğu belirtilerek şöyle devam edilmiştir; Yabancı bayraklı gemilere ödenen navlunlar önemli derecede aşağıya çekilmiş, ABD'den 45 dolara gelen yük 15 doların altına düşmüştür. Bu da ülkemize döviz tasarrufu sağladığı gibi taşımalardan pay alan Türk gemilerine navlun ödemesi TL. ile yapılarak döviz tasarrufu sağlanmıştır.

1988 yılında navlun fiyatlarında meydana gelen gelişmeler, gemi fiyatlarında artış getirmiştir. Yeni gemi maliyetlerine önemli ölçüde artış meydana gelmiştir.

Gemi yatırımları büyük ölçüde sermaye isateyen bir kuruluştur. Önemli ölçüde finansmana ihtiyaç vardır. Devlet yeni gemi yatırımları için gerekli finansmanı ve gerekse faiz oranlarında bu sektöre yeni teşvikler getirmektedir. Yaş ortalaması 19 olan filomuz gelişmiş ülkelere ait gemilerin personel tasarrufu ve teknolojik yeniliklerle donatılmış gemiler karşısında himaye tedbirlerinden yoksun ve düşük kapasitede çalışmak mecburiyetinde kalmıştır.

Yaşlanan filomuzun yenilenmesi ve gençleştirilmesi ve kapasitesinin artırılması için tedbir almak gerekmektedir.

2- Yapım sanayinde bankaların gayrimenkul teminatı istemeleri yüksek meblağlara baliğ olmakla temninatıın bulunması güçlüğü çıplak gemi (Bareboat) kiralamalara neden olmuştur.

3-Gisat Fonu finansman kaynakları meydana gelen tıkanıklık nedeniyle yetersiz kalmaktadır. Uzun süre devam eden grev ve lokavt, taşımalarda meydana getirdiği durgunluk, Körfez Krizi'nin eklenmesiyle had dereceye varmıştır. Bilhassa yakıt fiyatlarındaki dengesizlik ve harp sigortasının uygulanması yüzünden gemilerimizi çalıştıramayacak duruma gelerek istikrarsız bir taşıma ile karşı karşıya bırakmaktadır. Gemilerimizin önemli bir bölümünün yaşlanması ve bazı gemi tiplerinde görülen eksikliğin giderilmesi, dış ticaret yüklerinin taşınmasında gemi inşa ve ithalde yeterli finansman sağlanması hususunda etkin tedbirlerin alınmasını gerektirmektedir. Bu cümleden olarak taşımalarda gemilerimize öncelik verecek bir yasaya ihtiyaç vardır.

4- Gemilerden deniz kirlenmesini önlemek için çıkarılan 2872 Sayılı Yasanın bazı maddelerini değiştiren 3301 Sayılı Yasa'nın uygulanması konusunda yetki Büyük Şehir Belediyesi ve Sahil güvenlik Komutanlığı ile Valiliklere verildiğinden otoritenin dağılmasını ve uygulamada çekilen zorlukların giderilmesi için

yasanın yeniden düzenlenmesine çözüm olabilecek çalışmalarımız devam etmektedir.
5- Deniz Ticaret Odası'nın önderliğinde, denizcilik Sorunları ile ilgili çözümü gereken hususları da içerecek şekilde bilgi işlem merkezi kurulmuş ve çalışmalara başlamıştır.
6- Deniz Ticaret Odası ile müşterek düzenlenen 2.ci Ulusal Denizcilik Kongresi ile I. Milletlerarası Kongre terip edilerek denizciliğin sorunları, çözümüne ait çareler hususunda tebliğler sunulmuştur.
7- Birlik ve Kooperatifimizin işgalinde bulunan bina yetersiz kaldığından, Gemi Armatörleri Kooperatifi'nce satın alınan Salıpazarı'ndaki yeni binada tadilat çalışmalarını müteakip Kooperatif ile birlikte bu adrese taşınılacaktır.
8- Bilhassa zabitan temininde çekilen güçlüklerin giderilmesi için Hükümet nezdinde çareler aranmaktadır.
9- Gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı hakkındaki yönetmeliğin Marpol Sözleşmesi'ne uygun olarak değiştirilmesi için çalışmalarımız devam etmektedir.

Tarih - 1991

Türk Armatörleri Birliği yeni adresi; Salıpazarı Dursun Han'da.

Simgesi /Arması yenileniyor

Türk Armatörleri (Artık evraklarda hep Armatörler olarak yazılmaktadır) Birliği Derneği'nin 29 Temmuz 1991 tarihinden itibaren Salıpazarı Dursun Han Kat.7'de faaliyetini sürdürmek üzere yeni Birlik Merkezi'ne taşınmış ve bu husus Beyoğlu Kaymakamlığı'na bildirilmiştir. Gönderilen yazıda belirtildiği üzere; "Türk Armatörleri Birliği, Sınırlı Sorumlu Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyacılar Kooperatifi'nin mülkiyetinde bulunan Dursun Han Kat.7'de tahsis edilen iki odada faaliyetine devam edecektir.
Adres değişikliği 3 Ağustos 1991 tarihli Ulus Gazetesi'nde yayınlanmıştır. Bu adreste Türk Armatörleri Birliği'nin Telefonları: 1510945 (6 hat) ve 1521300 (5 Hat) ve Faks: 1492686, Teleks: 2552 Siko tr.'dir.
Ayni zamanda Türk Armatörler birliği için özgün bir logu / Arma çizdirilmiş ve evraklarda kullanılmaya başlanmıştır. Böylece Armatörler Derneği logosundan kopyalanmış logonun yerine kısa bir süre yeni logo kullanılacaktır.

Tarih - 1991

Türk Armatörleri Birliği'nin 1990/ 1992 gibi iki yıllık son döneminde yönetim kurulu açısından önemli bir değişiklik olmamış ve 1992

yılında (9 Haziran 1992) vefat tarihine kadar Ziya Kalkavan Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve devam etmiştir. Ancak sağlığında bazı rahatsızlıklar meydana gelen Ziya Kalkavan faal yaşamdan çekilmiştir.

Tarih- 1992

Ziya Kalkavan vefat ediyor.

Ziya Kalkavan 9 Haziran 1992 gecesi İstanbul'da Florance Nightingale Hastahanesi Acil Servisi'nde kalbine yenik düştü. İki ay öncesinde geçirdiği bir kalp krizi nedeniyle Esnaf Hastahanesi'ne yatırılan Ziya Kalkavan taburcu olduktan kısa bir süre sonra yeniden rahatsızlandığından, Taksim İlk Yardım Hastahanesi'ne yatırılmış ve aortstenozu teşhisi konulmuştu. Ana aort damarının daralması olan bir teşhis sonucu on gün kadar tedavi görmüştü. Daha kapsamlı bir tedavi amacıyla hastaneden pazartesi günü evine dönen Ziya Kalkavan Salı günü yeniden fenalaştığından Haseki Hastahanesi Başhekimi E. Tuğamiral Doktor Mehmet Ali Işıgür ilk müdahelesini yapmakla birlikte Florance Nightingale Hastahanesi Acil Servisi'ne sevkettirmişti. İlk saatlerde durumunun iyilik gösterdiği belirtilen Ziya Kalkavan'ın sabaha karşı vefat ettiği açıklandı. Ziya Kalkavan için 11 Haziran 1992 günü Deniz Ticaret Odası önünde bir tören düzenlendi. Cenazesi Fatih Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'ndeki alile kabristanında defnedildi.



Foto- Ziya Kalkavan'ın vefatı nedeniyle
Yönetim Kurulu Başkanı olarak seçilen Şadan Kalkavan.

Şadan Kalkavan Başkan oluyor

Ziya Kalkavan'ın vefatı nedeniyle, 30 Haziran 1992 günü Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu toplantısı yapılmıştır. Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda yapılan toplantıya; Ferit Özdemir, Gündüz Kaptanoğlu, Turgut Kaptanoğlu, Fuat Miras, Şadan Kalkavan, Eşref Cerrahoğlu, Selim Sohtorik, Çetin Kaya Kalkavan, (Birlik Genel Sekreteri) Necdet Aksoy, Levent Karaçelik, Turgut Kıran, Ali Yenidünya katılmıştır. Gündemin 4.cü maddesi uyarınca Ziya Kalkavan'ın vefatı nedeniyle oy birliği ile Şadan Kalkavan Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve başlamıştır.

Tarih -1993

İstanbul Valiliği İl Sivil Toplumla İlişkiler Müdürlüğü arşivinde 1993 yılına ait evrak bulunamamıştır.

Tarih- 1994

Türk Armatörleri Birliği Genel Kurul Toplantısı 23 Mart 1994 tarihinde Saat 11.00'de Salıpazarı Meclisi Mebusan Caddesi No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.

Tarih- 1995

Türk Armatörleri Birliği Genel kurul toplantısı 26 Ocak 1995 tarihinde birlik merkezinde yapılmıştır. Bu toplantıda Tüzüğün 22.ci maddesi değiştirilmiştir. Değişiklik Birliğin gelirlerine aittir. Bu dönemde Denetçiler: A. Bedri İnce, Mustafa İnandı ve Celal Uzuner, Genel Sekreter (Üye) Necdet Aksoy'dur

Tarih- 1996

Türk Armatörleri Birliği Genel Kurul Toplantısı 23 Mart 1996 tarihinde Saat 11.00'de Salıpazarı Meclisi Mebusan Caddesi No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.

Tarih- 1997

Türk Armatörleri Birliği 1997 dönemi Genel Kurul Toplantısı 18 Şubat 1997 tarihinde ekseriyet olmadığından 26 Şubat 1997 günü Saat 11.00'de Salıpazarı Meclisi Mebusan Caddesi No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.Yapılan yoklamada seçme ve seçilme yeteneğini haiz 90 üyenin salonda hazır bulunduğu tespit edildikten sonra Divan başkanlığına Cengiz Kaptanoğlu, üyeliklere Taylan Kalkavan ile Şadan Bayraktar seçilmiştir. Başkan Şadan Kalkavan yaptığı konuşma ile geçen döneme ilişkin katkıda bulunan meslek

arkadaşlarına teşekkür etmiş ve çalışma raporu Turgut Kaptanoğlu tarafından okunmuştur.
Seçimlerde 90 üye oy kullanmış Yönetim Kurulu asil üyeliklerine; Şadan Kalkavan, M. Gündüz Kaptanoğlu, Necdet Aksoy, Turgut kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Fuat Miras, Turgut Kıran, Necdet Kalkavan, Çetinkaya Kalkavan, Levent Karaçelik, H. Kemal Yardımcı, Yusuf Bayram Aslan, Suay Umut seçilmişlerdir.
Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri şöyledir; H. İhsan Kalkavan, T.Taylan Kalkavan, Bülent Kaptanoğlu, A.Bedri İnce, Şadan Bayraktar, Mehmet S. Kalkavan, Faruk Aksu, İhsan Gündoğdu, Recep Şişmanyazıcıoğlu, Yakup Şekerci, Turkay Deniz, Coşkun Yağcı, Metin Çolak.
Denetleme Kurulu Asil üyeleri şöyledir; A. Bedri İnce, Mustafa İnandı, Celal Uzuner,
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri şöylerdir; Faik Şekerci, Naim Kalkavan, Muzaffer Hantal,
Haysiyet Divanı Asil üyeleri şöyledir; Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kâşif Kalkavan.
Haysiyet Divanı Yedek üyeleri şöyledir; Serdar Şekerci, Murat Kahraman, Adnan Mert.
Toplantı Saat 13.00'de sona ermiştir. Yönetim Kurulu yeniden toplanarak aralarında görev taksimi yapmışlardır. Bu toplantıda Şadan Kalkavan başkanlığında mevcut Yönetim Kurulu ile göreve devama karar verilmiştir.
1997 yılı itibarıyla Türk Armatörleri birliği üye sayısı 551'e yükselmiştir.

Tarih- 1998

Türk Armatörleri Birliği 1998 dönemi Genel Kurul Toplantısı 18 Şubat 1998 Çarşamba günü ekseriyet olmadığından 26 Şubat 1997 Perşembe günü Saat 11.00'de Salıpazarı Meclisi Mebusan Caddesi No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.
Toplantı Saat 13.00'de sona ermiştir. Yönetim Kurulu yeniden toplanarak aralarında görev taksimi yapmışlardır. Bu toplantıda Şadan Kalkavan başkanlığında mevcut Yönetim Kurulu ile göreve devama karar verilmiştir.

Tarih- 1999

Türk Armatörler Birliği Olağan Genel Kurul Toplantısı 25 Şubat 1999 tarihinde ekseriyet temin edilemesi nedeniyle ertelendiği 4 Mart 1999 Perşembe günü Saat 11.00'de İkinci kez Salıpazarı,

Meclisi Mebusan Cad. No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda toplanmıştır. Yapılan yoklamada 83 üyenin salonda hazır bulunduğu tesbit edildikten sonra Divan Başkanlığına Cengiz Kaptanoğlu, Divan Başkan Yardımcılığına Rıdvan Kartal ve Nevzat Kalkavan seçildiler.

Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kalkavan 1997 ve 1998 yıllarına ait gerçekleştirilen çalışmalar hakkında bilgi verdikten sonra Çalışma Raporu Turgut Kaptanoğlu tarafından okunmuştur. Gündemin diğer maddelerinden sonra yaılan seçimlerde Yönetim Kurulu Asil Üyeliklerine; Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Turgut Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Necdet Aksoy, Necdet Kalkavan, Turgut Kıran, Çetin Kaya Kalkavan, Yusuf Bayram Aslan, Suay Umut, Levent Karaçelik, Ali Özerler seçildiler.

Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri şöyle oluşturuldu; Adil Göksu, A.Bedri İnce, M.İhsan Kalkavan, İlhan Karavelioğlu, Cemal Şekerci, Burhan Deval, Hakan Kalkavan, Şadan Bayraktar, Bülent Kaptanoğlu, Erim Akat, Recep Şişmanyazıcıoğlu, Adil Pandır,

Denetleme Kurulu Asil Üyeleri şöyle oluşturulmuştur; Cengiz Kaptanoğlu, Erol Yücel, Nevcat Kalkavan,

Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri şöyle oluşturulmuştur; Faik Şekerci, Naim Kalkavan, Muzaffer Hantal,

Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kâşif Kalkavan Onur Kurulu Asil Üyeliklerine seçilmişlerdir.

Serdar Şekerci, Murat Erkahraman, Adnan Mert Onur Kurulu Yedek Üyeliklerine seçilmişlerdir.

Yönetim Kurulu tekrar toplanarak yaptığı görev taksimi ile Şadan Kalkavan yeniden Yönetim Kurulu Başkanı olmuştur.

Tarih- 2001

Türk Armatörleri Birliği Türk Armatörler Birliği Olağan Genel Kurul Toplantısı 12 Şubat 2001 tarihinde ekseriyet temin edilememesi nedeniyle ertelendiği 21 Şubat 2001 Çarşamba günü Saat 11.00'de Salıpazarı, Meclisi Mebusan Cad. No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda toplanmıştır. Nisap aranmaksızın yapılan yoklamada 38 üyenin salonda hazır bulunduğu tesbit edildikten sonra gündemle ilgili görüşmeler yapılmış ve yönetim kurulu seçimlerine geçilmiştir. Yapılan seçimlerde yönetim Kurulu, Denetleme Kurulu,ve diğer organlar şöyle oluşturulmuştur;

Başkan- Şadan Kalkavan,

Başkan Yardımcısı- Turgut Kaptanoğlu,

Genel Sekreter- Necdet Aksoy,
Muhasip Üye- Adil Göksu,
Veznedar Üye- Necdet Kakavan,
Yönetim Kurulu Asil Üyeleri; Eşref Cerrahoğlu, M. Gündüz Kaptanoğlu, A.Bedri İnce, Nevzat Kakavan, Yusuf Bayram Aslan, Koray Deniz, Hakan Kalkavan, Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri; M.İhsan Kalkavan, Gökhan Kıran, Murat Er,Serdar Şekerci, Cenk Kaptanoğlu, Hüseyin Yardımcı, Erhan Bayraktar, Fuat Miras, Aslan Fatoğlu,Bekir Mete, Naci Selimoğlu, Ali Pandır, Recep Şişmanyazıcıoğlu, Cengiz Kaptanoğlu,
Denetleme Kurulu Asil Üyeleri; Hasan Kemal Yardımcı,
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri; Faik Şekerci, Naim Kalkavan, Muzaffer Hantal,
Onur Kurulu Asil Üyeleri; Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kâşif Kalkavan,
Onur Kurulu Yedek Üyeleri; Cemal Şekerci, Murat Erkahraman, Adnan Mert.

Tarih- 2003

Türk Armatörleri Birliği Türk Armatörler Birliği Olağan Genel Kurul Toplantısı 8 Eylül 2003 tarihinde ekseriyet temin edilememesi nedeniyle ertelendiği 16 Eylül 2003 Salı günü Saat 11.00'de Salıpazarı, Meclisi Mebusan Cad. No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda toplanmıştır. Nisap aranmaksızın yapılan yoklamada 55 üyenin salonda hazır bulunduğu tesbit edildikten sonra gündemle ilgili görüşmelerde Gündemin 3.cü Maddesi Sarıyer'de bir mülkün satın alınmasıyla ilgili bilgi verilmiştir. Divan Başkanı Erol Yücel şu açıklamayı yapmıştır; "Üyelerimizin sosyal tesis olarak kullanabileceği, üyelerimize ve camiamıza yakışır bir biçimde bir sosyal tesis kazandırmak amacıyla İstanbul, Sarıyer, Yeniköy, Köybaşı Mahallesinde Tapunun 68 Pafta, 320 Ada ve 1.No'lu Parsel'de kayıtlı bahçeli kargir yalı vasfındaki gayrimenkulün tamamımın veya % 10,5 hissesinin 500,000 Dolar'a kadar bir bedelle Türk Armatörler Birliği adına, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası ile müştereken satın alınması, bu yönde bütçeye ek madde konulması ve bu işlemlerin yerine getirilmesi için Yönetim Kurulu'na yetki verilmesi oya sunuldu ve oy birliği ile kabul edildi."
Yapılan seçimlerde yönetim Kurulu, Denetleme Kurulu ve diğer organlar şöyle oluşturulmuştur;

Başkan- Şadan Kalkavan,
Başkan Yardımcısı- Turgut Kaptanoğlu,
Genel Sekreter- Necdet Aksoy,
Muhasip Üye- Adil Göksu,
Veznedar Üye- Necdet Kalkavan,
Yönetim Kurulu Asil Üyeleri; Eşref Cerrahoğlu, M. Gündüz Kaptanoğlu, A.Bedri İnce, Nevzat Kakavan, Yusuf Bayram Aslan, Koray Deniz, Hakan Kalkavan, Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri; M.İhsan Kalkavan, Gökhan Kıran, Murat Er,Serdar Şekerci, Cenk Kaptanoğlu, Hüseyin Yardımcı, Erhan Bayraktar, Fuat Miras, Aslan Fatoğlu,Bekir Mete, Naci Selimoğlu, Ali Pandır, Recep Şişmanyazıcıoğlu, Cengiz Kaptanoğlu,
Denetleme Kurulu Asil Üyesi; Hasan Kemal Yardımcı,Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri; Faik Şekerci, Naim Kalkavan, Muzaffer Hantal,Onur Kurulu Asil Üyeleri; Halis Kalkavan, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Kâşif Kalkavan,Onur Kurulu Yedek Üyeleri; Cemal Şekerci, Murat Erkahraman, Adnan Mert.

Tarih- 2005

Türk Armatörler Birliği'nin 2005 yılı Genel Kurul Toplantısı için Vilayete yaptığı yazılı müracaatta eskilerden kalmış bir başlıklı kağıdı kullandığı görülür. Bu başlıklı kağıtta Armatörler Derneği simgesi yeralmaktadır! ertelendiği 16 Şubat 2005 tarihinde yeterli çoğunluk sağlanamadığından 23 Şubat 2005 tarihinde Saat 11.00'de Salıpazarı, Meclisi Mebusan Cad. No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda toplanmıştır. Nisap aranmaksızın yapılan yoklamada 55 üyenin salonda hazır bulunduğu tesbit edildikten sonra gündemle ilgili görüşmelerden sonra yapılan seçimlerde Yönetim Kurulu şöyle oluşturulmuştur;
Başkan- Şadan Kalkavan,
Başkan Yardımcısı- Yalçın Sabancı,
Başkan Yardımcısı- Suay Umut,
Genel sekreter- Levent Karaçelik,
Muhasip Üye- Turgut Kaptanoğlu,
Veznedar- Yusuf Bayram Aslan,
Yönetim Kurulu Asil Üyeleri; Gündiz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Bedri İnce, Nevzat Kalkavan, M. İhsan Kalkavan, Eşref Cerrahoğlu
Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri; Nazım Kalkavan,Murat Er, Gökhan kıran, Cenk Kaptanoğlu, Serdar Şekerci, Faruk Miras, Aslan Fatoğlu, Bekir Mete, Naci Selimoğlu, Recep Şişmanyazıcıoğlu, Ali Pandır, Hüseyin Yardımcı,

Denetleme Kurulu Üyeleri; Halim Mete, Cengiz Kaptanoğlu,Kemal Yardımcı,
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri; Faik Şekerci, Naim Kalkavan, Muzaffer Hantal,
Onur Kurulu Asil Üyeleri; Halis Kalkavan,Kâşif Kalkavan, Adil Göksu,
Onur Kurulu Yedek Üyeleri; Cemal Şekerci, Murat Erkahraman, Adnan Mert.

Tarih- 2006 - 2012 yılları

Türk Armatörleri Birliği bu yıllarda genel bir dernek yapısı içinde hizmet vermeye devam etmiştir. Yönetim Kurulu ve diğer üyeliklerde bazı değişiklikler olmasına karşın, genel yapısını korumuş ve 2009'dan itibaren Erol Yücel, Suay Umut yerine Başkan Yardımcısı olarak görev almıştır.

Türk Deniz Ticareti sektör olarak önemli gelişmeler tesis ederken, Türk Armatörler Birliği'ne katılan üye sayısı da artmıştır. Ancak, Geden Line nedeniyle Mehmet Emin Karamehmet Grubu, Um Denizcilik Başkanı Uğur Mengenecioğlu, Ciner Denizcilik nedeniyle Turgay Ciner, Yıldırım Holding / Yüksel Yıldırım ile Yılmar, Sanmar ve Uzmar gibi römorkörcülük şirketlerinin kayıtlarına rastlanılmamıştır.

Yönetim Kurulu Başkanlarından Armatör İrfan Cerrahoğlu 20 Ocak 2009 tarihinde vefat etmiştir. Cenazesi 21 Ocak 2009 Çarşamba günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip Zincirlikuyu Aile Kabristanına defnedilmiştir.

Üyelerden Armatör Hüseyin Avni Kalkavanlar
vefat ettiğinde 112 yaşında idi.

16 Kasım 2099 tarihinde vefat eden Armatör Hüseyin Avni Kalkavanlar'i tespit edilebildiği kadarıyla bu satırlara kaydetmeliyiz; Vefat ettiğinde 112 yaşındaydı! Aile soyağacına göre; Rize İyidere Köyü'nde Kalkavanzâde Hüseyin 1800'de dünyaya geldi. Babası 1780 doğumlu Kalkavanzâde Salih'tir. Beş kardeşi olmuştur. En büyük kardeşi Osman Kalkavan ve diğeri Reşid Kalkavan idi.

Kalkavanlardan Pembe Hanım ile evlenmiş ve üç çocukları olmuştur. Çocuklarından biri Arif Kalkavan, diğeri Hüseyin Avni Kalkavan'dır.

Hüseyin Avni Kalkavanlar'ın Nabil, Nadire ve Levent isimli üç çocuğu olmuştur. Soyadını zamanla Kalkavanlar olarak değiştirmiştir. Çocuklarından oğlu Nebil'in adını verdiği İsveç yapısı bir motor sahibi idi. Hüseyin Avni Kalkavanlar 16 Kasım 2009 Pazartesi günü 112 yaşında vefat etti. Cenazesi 17 Kasım 2009 Salı

günü Arnavutköy Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip (Saat 11.56) Eyüp Sultan Merkez Mezarlığı'ndaki aile kabristanında defnedildi. Torunu Serdar Kalkavanlar Fenerbahçe Kulübü 11802 Sicil No.'lu üyesidir ve dedesi hakkında vefatı haberini duyurmuştur.

Firması başlangıçta Karaköy Mocan Han'da olan Hüseyin Avni Kalkavan, bir süre sonra bu handan ayrılmış ve soyadını "Kalkavanlar" olarak değiştirmiştir.

Adil Göksu'nun anlatımı ile "Son derece intizama saygılı ve daha ziyade telsizcilik yaparak devam ettiği yaşamında sahibi olduğu "Genç" motorunda Yaşar Kaptan, kaptan olarak görev yaparken kendisi de gemisinde telsizci olarak yeralmıştır. Bu motorla Yahudi vatandaşların İsrail'e göç ettikleri yıllarda hayli sefer yapmışlardır.

Genç motorunu satın aldığında makinesi olmayan bir tekne idi. O yıllarda meslek arkadaşlarından İstanbul'da gemi acentesi olan Stavros Eleftriades ve Vasilis Eleftriades'den Yunanistan'a gittiklerinde bu teknesi için hurdaya çıkmış Yunan gemilerinden motor aramalarını rica etmiş, dostaları buldukları 480 bhp'lik bir motor haberini verdiklerinde, yakın arkadaşı Arif Göksu, Erkan motorunu Pire'ye göndererek motoru İstanbul'a getirmişti.

Hüseyin Avni Kalkavanlar, Adil Göksu'nun babası Arif Göksu zaman zaman gündüzleri sohbet için Karaköy'deki Tokatlıyan Birahanesi'nde buluşurlar, bazı akşamlar günümüzde Beyoğlu Nevizade Sokağı bitiminde Çiçek Pasajı girişinden aşağı doğru solda olan yerdeki o yılların ünlü Degustasyon Birhanesi'nde sohbet ederlerdi. Türk Armatörleri Birliği üye kayıt defterlerinde kaydı bulunmamaktadır.

Türk denizcilik duayen isimlerinden Armatör Kâşif Kalkavan 18 Ocak 2010 tarihinde vefat etmiştir. Kaşif Kalkavan'ın cenazesi 19 Ocak 2010 Salı günü Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Camii'nde kalınan ikindi namazının ardından Karaca Ahmet Mezarlığı'nda toprağa verilmiştir.

Tarih- 2013

2013 dönemi Genel Kurul Toplantısı 27 Şubat 2013 Çarşamba günü Saat 11.00'de Salıpazarı, Meclisi Mebusan Cad. No.22'de kain İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonu'nda yapılmıştır. Toplantının önemli bir maddesi İstanbul, Sarıyer, Yeniköy, Köybaşı Mahallesinde Tapunun 68 Pafta,320 Ada ve 1.No'lu Parsel'de kayıtlı bahçeli kargir yalı vasfındaki gayrimenkulün tamamının veya % 10,5 hissesine karşılık olan

22.200 hissesinin alımı için verişlen karardır ve İl Tapu Müdürlüğü'nde ve İl Dernekler Müdürlüğü'nde Türk Armatörler Birliği adına, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası ile müştereken satın alınması işlemlerini ikmal ve ilzam etmek üzere münhasıran Dernek Başkanı Şadan Kalkavan'ı yetkili kılmıştır.

Tarih- 2014

2014 yılı Türk Armatörleri Birliği için bir diğer sessiz dönem olmuştur. Yılın ortalarına doğru Başkan Şadan Kalkavan'ın bazı kalp rahatsızlıkları belirtileri görülecektir. Kalp damarlarında tıkanıklık tespit edilmesi sebebiyle ameliyat olan ve bir süredir Florence Nightingale Hastanesi'nin yoğun bakım servisinde tedavi altında tutulan Şadan Kalkavan, ameliyatı sonrası oluşan komplikasyonlar nedeniyle vefat edecektir.Şadan Kalkavan'ın cenazesi 13 Mart 2015 Cuma günü Ataşehir Mimar Sinan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedilmiştir.

Bu dönemde Tarih Kıran Türk Armatörleri İşverenleri Sendikası Başkanı seçilmiştir.

Tarih- 2015

Şadan Kalkavan'ın vefatı nedeniyle, Türk Armatörleri Birliği olağanüstü yönetim kurulu toplantısı yapacak ve A. Bedri İnce 25 Mart 2015 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev üstlenecektir.

Tarih -2017

2017 yıllık genel kurul toplantısı yasa uyarınca Son- An Gazetesi'nde yer alan bir ilan ile duyurulmuş ve 22 Şubat 2017 günü Saat 11.00'den itibaren İMEAK Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.

Yapılan toplantıda yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur:

Başkan - Ahmet Bedri İnce

Başkan Yardımcısı -Erol Yücel

Yönetim Kurulu (Asıl) Üyeleri: Cihan Ergenç, Bayram Yusuf Aslan, Eşref M. Cerrahoğlu, Hacı Hakkı Deval, Recep Düzgit, Nevzat Kalkavan, Ömer Kaptanoğlu, Erhan Bayraktar, Yılmaz Ulusoy, S. Levent Karaçelik, Mehmet Ziya Kalkavan.

Yönetim Kurulu (Yedek) Üyeleri: Adil Pandır, Niyazi Tomba, Orhan Aslan, Orkun Kalkavan,Hüseyin Yardımcı, Murat Er, Bekir Mete, Tolga Tomba, Nihat Çavuşoğlu, Tarık Miras, Hasan Turan, Ö.Gazanfer Akar, Murat Erkahraman.

Disiplin Kurulu (Asıl) Üyeleri: Halis Kalkavan, Ö.Pekin Baran, Turgut Kaptanoğlu.
Disiplin Kurulu (Yedek) Üyeleri: Necati Kalkavan, Baki Akar, Necati Atasoy.
Denetleme Kurulu (Asıl) Üyeleri: Adil Göksu, Halim Mete,Rıdvan Kartal.
Denetleme Kurulu (Yedek) Üyeleri: Davut Baysan Altıner**,** Koray Deniz,
Mustafa Yağcı.

Tarih - 2019

2018 yıllık genel kurul toplantısı yasa uyarınca Son- An Gazetesi'nde yer alan bir ilan ile duyurulmuş ve 18 Nisan 2019 günü Saat 10.00'dan itibaren İMEAK Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.
Başkan - Ahmet Bedri İnce
Başkan Yardımcısı - Cihan Ergenç
Yönetim Kurulu (Asıl) Üyeleri: Rasim Akar, Burak Akartaş, Kemal Akbaşoğlu,
Tayfun Çebi, Metin Düzgit, Onur Alkın Kalkavan, Adnan Naiboğlu, Murat Er,
Orhan Aslan, Ali İbrahim Kontaytekin, Erhan Bayraktar.
Yönetim Kurulu (Yedek) Üyeleri: Mecit Çetinkaya, Mehmet İnce, Faruk Miras,
Binay Çavuşoğlu, Engin Ergenç, Şeref Kuru, Hakan Karakaya, Ö.Gazanfer Akar,
Mustafa Yağcı, Sadık Kalkavan, Arif Bayraktar, Çetinkaya Kalkavan,Murat Şekerci.
Disiplin Kurulu (Asıl) Üyeleri: Cafer Kalkavan,Türkay Deniz,Yakup şekerci.
Disiplin Kurulu (Yedek) Üyeleri: Cafer Kalkavan,Türkay Deniz,.Yakup şekerci
Denetleme Kurulu (Asıl) Üyeleri: Adil Göksu, Bekir Mete,Mustafa Yağcı.
Denetleme Kurulu (Yedek) Üyeleri: Sadık Kalkavan, Gökay Deniz,Cengiz Türkmen.

Tarih -2021

2017 yıllık genel kurul toplantısı yasa uyarınca Son- An Gazetesi'nde yer alan bir ilan ile duyurulmuş ve 26 Ağustos 2021 Perşembe günü Saat 14.00'den itibaren İMEAK Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.

2015-2020 yıllarında da Türk Armatörler Birliği, özünde Türk Armatörlerinin fikir merkezi gibi üst düzeyde kalacak, Deniz Ticaret Odası Türk Deniz Ticaretinin tüm yasal temsilcisi olarak yoğun hizmetler üstlenemeye devam etmiştir.

2016 yılına geldiğinde armatörler dünyasından Şadan Bayraktar, Suay Umut, Turgut Kıran ebediyete ayrılmıştır; 6 Eylül 2016 tarihinde Armatör Şadan Bayraktar ebediyete uğurlanacaktır.

Bir süredir rahatsızlığı artan Armatör Suay Umut 5 Mayıs 2019 günü vefat etmiş ve cenazesi 8 Mayıs 2019 Çarşamba günü Levent'teki Afet Yolal Camii'nde öğle namazını mütakip kılınacak cenaze namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığında toprağa verilmiştir.

2020 yılında ise; Kıran Holding Onursal Başkanı Armatör Turgut Kıran 5 Aralık 2020 Cumartesi günü Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Camii'nde öğle vakti kılınan cenaze namazını takiben Eyüp Sultan Mezarlığı'nda sonsuzluğa uğurlanmıştır.

Tarih- 2021

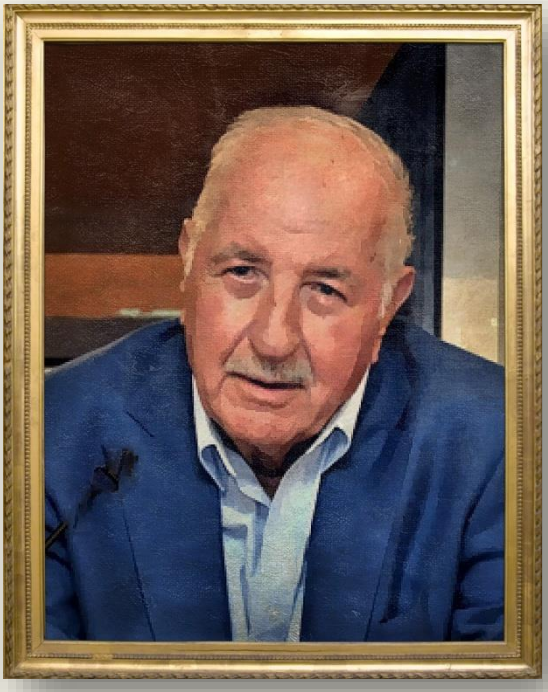


Foto- Türk Armatörler Birliği Onursal Başkanı Ahmet Bedri İnce.

Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce "2017'den 2021'e" konulu değerlendirme konuşmasında şöyle demiştir; 2017- 2021 döneminde oldukça başarılı çalışmalarımız oldu. Öncelikle dünyadaki tüm armatörler birliklerinin organizasyonel yapılarını inceleyerek yeni dönem çalışmalarımıza

başladık. Bu çalışmalarımızla birlikte iki tane çok önemli kurul oluşturduk. Bunlardan bir tanesi üst düzey yönetici profilinden oluşan ve şirketlerimizin içinden gelen kişilerle kurulmuş olan Norm Kurulumuz, bir diğeri de Üniversite- Sektör işbirliğini hedefleyen Bilimsel Komitelerimizdir. Kurulduğundan itibaren bu kurul ve komitemiz çok önemli çalışmalar geliştirmiş ve sektörün ihtiyaçları doğrultusunda faaliyetler gerçekleştirmiştir. Yine üye bilgilerinin güncellenmesi, eski kayıtlarımıza dayalı arşiv çalışmalarının yapılması, üyeler, sektör ve diğer tüm paydaşlar arasında iletişim kanallarının kurulması ve bu vesileyle birliğimizin sektörde ve ülkemizde görünürlüğünün artırılması sağlanmıştır. Devlet nezdinde birçok girişimde bulunulmuş, özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı koordinesinde ve nezdindeki birçok kurul ve komitedeki çalışmalara katılım sağlanmış ve sektörümüzün görüşleri aktarılmıştır. Bununla beraber zaman zaman sektörümüzün karşılaştığı temel sorunları ve bu sorunların çözüm önerilerini devletimizin ilgili kademelerine ilettik. Geriye dönüp baktığımızda sorunlarımızın bir kısmı için çözümler elde edebildiğimizi gördük. Bu yönde son dönemdeki en önemli raporlardan bir tanesi vizyoner bir bakış açısı ortaya koyan Kasım 2018'de Ulaştırma ve Altyapı bakanlığına göndermiş olduğumuz raporumuz olmuştur. Bu raporda stratejik bir rekabet için neler gerektiğinin ön projeleri aktarılmıştır.

Üyelerimiz adına WEB sitemiz üzerinden çıkarılan Dersler uygulaması hazırlanmıştır. Buradaki amacımız sektörümüzde deniz taşımacılığında karşılaşılan sorunların ortak bir platformda kayıt altına alınması hedeflenmiş ki, özellikle maddi ve manevi kayıplarımız ile gemi güvenliği ve emniyetinin daha az zararlarla atlatılması amaçlanmıştır. Yeni dönemde tüm üyelerimiz ve sektörün bu uygulama üzerinde hassasiyetle durmasını tavsiye ederim, çünkü deniz taşımacılığı anlamında bu işi yaparken karşılaştıklarınızın yazılı tek kaynağı bu platform olacaktır. Bu platforma herkes istediği zaman giriş yapabilmektedir. Yine yaptığımız yeniliklerden bir tanesi internet sitemizi yeniden tasarlamak olmuştur. Bu tasarım ile daha ihtiyacımıza yönelik, daha görsel, daha kullanışlı bir sitemiz olsun istedik. Tasarım çalışmalarımız tamamlanmak üzeredir. En kısa zamanda bu sitemizi beğeninize sunacağız. Bunlar yaptıklarımızın kısa bir özeti. Peki, neler yapacağız yılındaki en önemli hedefimiz yönetim kurulumuz

ile sektörümüz adına daha sinerjik bir platform yaratmak olacaktır. Çözüm odaklı çalışacağız. Sadece sorunlarla uğraşmak değil, vizyoner bir bakış açısı yaratarak Türk deniz taşımacılığı adına geleceğimizi tasarlayacağız. Daha nitelikli ve niceliksel artış sağlayabileceğimiz bir filonun gençleştirilerek oluşturulmasını, geliştirilmesini amaçlayacağız. Tüm paydaşlarımızı teknolojinin bir parçası haline getirecek dijitalleşme çalışmaları gerçekleştireceğiz. Üyelerimize daha yaklaşırken sektörümüzü kucaklamak adına her türlü imkânımızı seferber edeceğiz. Biz yapabileceğimiz her şeyin birlik ve beraberlik içinde gerçekleşeceğini düşünmekteyiz. Tüm çabalarımızı ve gayretlerimizi bu yönde teksif edeceğiz ve kullanacağız. Yine 2020 bizler için çok kritik bir yıl olacak. Birçok IMO düzenlemesinin yürürlüğe gireceği bu yıl bizler için gerçekten kritik önemde. Bir taraftan yeni regülasyonlarla deniz taşımacılığı gittikçe zorlaşırken, diğer taraftan yüksek maliyetli projelerin gerçekleştirilmesi için müthiş bir yılı yaşayacağız. Bu zorunluluklar özellikle yaşlı ve eski gemilerimizin satılması veya hurdaya gönderilmesine fırsat yaratırken, diğer taraftan filo sahipleri filolarını yenileme gayreti içerisine girecektir. Elde ettiğimiz verilere ve verilen siparişlere göre yılında filomuza en az 3,5-4 milyon DWT lik yeni gemi girişi olacağını değerlendiriyoruz, özellikle de bunun büyük bir çoğunluğunun tanker olabileceğini düşünmekteyiz. Biz için Rekabet, Teknoloji ve Çevre yani “Reçete” kısaltmasıyla sizlere sunmuş olduğumuz alanlarda faaliyet göstereceğimizi belirtmiş idik ve bu alanlarda 2019 yılında da çalışacağız. Bu konuda önemli projelerimiz mevcut olup imkânlarımız doğrultusunda ve kuracağımız işbirlikleri ile bunları halletme gayreti içerisinde olacağız.

Özellikle AB fonlarının sektörümüze aktarılması için çabalarımızı esirgemeyeceğiz. Yine yaptığımız değerlendirmeler çerçevesinde ekonomik durum ile ticaretin gelişim seyrine ve gemi arz-talebine göre 2021 yılının önemli olduğuna işaret etmek istiyoruz. Yeni dönemde de sizlerden desteklerinizi esirgememenizi talep ediyorum. Eğer siz varsanız biz varız. Siz varsanız sizlerle daha ileriye gidebiliriz. O nedenle dönemi için de Türk Armatörler Birliğinin desteklenmesini sizlerden istiyorum. Gelin beraberce sektörümüze sahip çıkalım, sorunlarımız beraberce çözümleyelim, beraberce geleceğe hazır olalım.”

21 Ağustos 2021 günü Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu’nda gerçekleştirilen Türk Armatörleri Birliği 42.ci Genel Kurul toplantısı

kendi tarihinde bir diğer milat anlamını taşımaktadır. Genel Kurul'un açılışında, Saygı Duruşu ve İstiklal Marşı'nın ardından; Yönetim Kurulu önceki Başkanı Ahmet Bedri İnce, yaptığı konuşmada şöyle demiştir; "Başkan seçildiğim dönemden itibaren, bu şerefli vazifeyi yapmaya çalıştık. Başarılı bir dönem geçirdiğimizi düşünüyorum. Türk Armatörler Birliği, yüz senelik bir topluluktur. Çok büyük çalışmalara imza attık. Geçmiş büyüklerimiz, Ziya Kalkavan ve Şadan Kalkavan'dan şunu öğrendik. Birlik ve beraberlik bilinci içerisinde çok şey başarılabilir. Sektörde kazandığımız ivmeyi bu fedakârlığa borçluyuz.

Koster filosuyla başlayan ivme, Akdeniz'de ismini göstermeye başladı. Topluluğumuz, şahsiyet ve kimliğini kazandı. Ancak artık; bu kurumun Yönetim Kurulu Başkanlığını devretmenin zamanı geldiğini düşünüyorum. Bu bayrağı bizden sonra gelen çalışkan isimlere bırakmak istiyoruz. Yönetim Kurulu Başkanı olacak kişinin, görevini son derece iyi şekilde ifa edeceğinden eminim ve yeni seçilecek kişinin sektörle ilişkili kurumlarla iletişimini bozmadan, dayanışmasına devam etmesini istirham ediyorum."

Müteakiben Genel Sekreter Hüseyin Çınar 2019-2020 Yönetim Kurulu faaliyet Raporu'nu okumuş ve finansal tabloları görüntülü olarak anlatılmıştır.

Genel Kurul Toplantısı programı uyarınca 2021-2022 Bütçe tasarısı, Denetleme Kurulu Raporu, Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu'nun ibrası, Tüzükte yapılan değişiklikler okunmuş ve oy birliği ile onaylanmıştır.

Cihan Ergenç Başkan olarak göreve başlıyor

26 Ağustos 2021 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Cihan Ergenç Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olmuştur.

Yapılan Yönetim Kurulu seçimi şu şekilde oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı: Cihan Ergenç

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Ali İbrahim Kontaytekin

Yönetim Kurulu (Asıl Üyeler);

Mehmet İnce, Erhan Bayraktar, Metin Düzgit, Murat Er, Adnan Naiboğlu, Kemal Akbaşoğlu, Burak Akartaş, Kâşif Kalkavan, Savaş Ercan.

Yönetim Kurulu (Yedek Üyeler):

Binay Çavuşoğlu, Hüseyin Konan, Murat Gün, Cem Kalkavan,Recep Kuru, Davut Altıner, Faruk Emre Yıldıran, Mustafa Can, Eray Ergenç,

Muammer Yağcı, Hakan Karakaya, Emre Akay, Halil İbrahim Atabey.
Denetleme Kurulu (Asıl Üyeler);
Faruk Miras, Orhan Aslan, Sadık Kalkavan.
Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri:
Turgay Kalkavan, Ali Faik Akar, Fazlı Mete.
Disiplin Kurulu (Asıl Üyeler): Erol Yücel, Koray Deniz, Yaşar Nabioğlu,
Disiplin Kurulu Yedek Üyeler: Cengiz Türkmen, Mehmet Mete, Murat Şekerci.

Tarih 2023

Türk Armatörleri Birliği bu belge çalışmasının ulaştığı 2023 yılı ile bir asırlık onurlu mazisini taçlandırmış olmaktadır.
Her canlı için yaşam fânidir. Türkiye Cumhuriyeti ise ebeden bâki kalacak ve Türk deniz ticareti devletine lâyık olduğu şekilde onurlu büyümesini sürdürecektir.

----------oooooo----------