



## İKİNCİ MEŞRUTİYET DÖNEMİ'NDE İTTİHATÇILARIN MİLLÎ BİR VAPUR İŞLETMESİ KURMAYA YÖNELİK TEŞEBBÜSÜ: İTTİHÂD SEYR U SEFÂ'İN ANONİM ŞİRKET-İ OSMÂNİYESİ

Yunus Emre TEKİNSOY\*

### ÖZ

*Osmanlı Devleti'nin İkinci Meşrutiyet döneminde deniz ticaretinde aktif olarak yer almasını amaçlayan İttihat ve Terakki Cemiyeti, ekonomi politikası gereğince millî şirketlerin kurulmasını teşvik ederken bizzat kendi himayesinde bir şirket kurma yoluna da gitmiştir. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi, İttihatçıların önde gelen isimlerinden Eyüp Sabri Bey'in de içlerinde yer aldığı bir kısım müteşebbis tarafından 1911 yılında 250.000 Osmanlı lirası sermayeyle Selanik'te kurulmuştur. İlk vapuru olan İttihad'a, şirket faaliyete geçtikten kısa süre sonra Yunanistan tarafından Pire limanında el konulmuştur. İttihad vapuru Balkan Savaşları sonrasında geri alındıysa da I. Dünya Savaşı döneminde bu kez Karadeniz'de Ruslar tarafından ele geçirilmiştir. Cumhuriyet Türkiye'sine de intikal eden şirket, Türk-Rum Nüfus Mübadelesi esnasında mübadillerin taşınmasında aktif rol üstlenmiştir. Bu çalışma İkinci Meşrutiyet Dönemi'nde İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin takip ettiği millî ekonomi anlayışı çerçevesinde ve bizzat cemiyetin himayesinde kurulan bir denizcilik şirketinin, savaşların getirdiği ağır şartlardan nasıl etkilendiğini ve varlığını devam ettirmeye yönelik faaliyetlerini konu almaktadır. Çalışmamızda ulaştığımız bulgular ağırlıklı olarak; Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı belgeleri ile konu ile doğrudan alakalı telif ve tetik eserlere dayandırılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** İttihat ve Terakki Cemiyeti, Denizcilik, Anonim Şirket, Vapur, İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi.

## THE INITIATIVE OF THE UNIONISTS TO FOUND A NATIONAL FERRY COMPANY IN THE SECOND CONSTITUTIONAL ERA: THE OTTOMAN INCORPORATED COMPANY OF İTTİHÂD SEYR U SEFÂ'İN

### ABSTRACT

*The Ottoman Incorporated Company of İttihâd Seyr u Sefâ'in was founded in Thessaloniki in 1911 by a handful of entrepreneurs. Among them was Eyüp Sabri Bey, a leading figure of the İttihadists. Its first ferry, İttihad, was seized by Greece at the port of Piraeus shortly after the company started commerce activities. Although the Ottomans reclaimed İttihad after the Balkan Wars, it was later captured by the Russians in the Black Sea during World War One. The company was eventually transferred over to the Republic of Turkey. It played an active role in transporting refugees during the Turkish-Greek Population Exchange. This study tries to show how a maritime company – established within the frame of the concept of national economy concept by the Committee of Union and Progress during the Second Constitutional Era, and under the patronage of Ottoman-Turkish society – was impacted by the challenging conditions caused by war, and how it managed to persevere against all odds. The findings we have reached are mainly based on documents from the Directorate of the State Archives and the copyright and examination materials directly related to the subject.*

**Keywords:** Committee of Union and Progress, Maritime Activities, Incorporated Company, Ferry, Incorporated Company of İttihâd Seyr u Sefâ'in.

### Araştırma Makalesi

**Makale Gönderim Tarihi: 29.07.2021; Yayına Kabul Tarihi: 01.09.2021**

\* Dr. Öğr. Üyesi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, TOKAT; ORCID: 0000-0002-1806-4542, E-posta: yunusemretekinsoy@gmail.com

## Giriş

1876 Kanun-ı Esasi'nin Sultan İkinci Abdülhamid tarafından yürürlükten kaldırılması sonrasında Meşrutiyet nizamını yeniden tesis etmek amacıyla örgütlenen İttihat ve Terakki Cemiyeti, 23 Temmuz 1908 İhtilali ile bu amacında muvaffak olmuştur (Ahmad, 1984, s. 23; Lewis, 2014, s. 283-284). Cemiyet tüm örgütlenmesini ve misyonunu meşruti yönetime geçilmesi hedefi üzerinde şekillendirmiş, ancak bu aşamadan sonraki gelişmeler için bir planlama yapmamıştır<sup>1</sup>. Bu nedenle Meşrutiyet Dönemi'nde devlet yönetimi açısından tecrübesiz olan İttihat ve Terakki Cemiyeti iktidara doğrudan gelmeyerek Sultan Abdülhamid dönemi yüksek bürokrasisine ülke yönetimini teslim etmiş, kendisi ise perde arkasında bir denetleyici güç olarak yer almıştır (Dönmez, 2018, s. 208).

1908 sonrasında İttihat ve Terakki Cemiyeti'nce düzenli olarak gerçekleştirilen cemiyet kongrelerinde ülke meselelerine çözüm üretecek programlar hazırlanarak uygulamaya konulmuştur<sup>2</sup>. İttihat ve Terakki Cemiyeti, hürriyetini kaybetmiş, dışa bağımlı bir ekonomi devraldığından ehemmiyetle üstünde durduğu meselelerden birisi de millî ekonomi olmuştur<sup>3</sup>. Öncelikle yabancı şirketlerin denetimi ve Osmanlı-Türk unsurun istihdamına çözüm bulmak istemişlerdir. Osmanlı toplumunun, İttihat ve Terakki'den beklediği hızlı kalkınmayı gerçekleştirecek sermaye birikiminden yoksun olması, öncelikle bu sorunu halletmeye yönelik çözüm arayışlarını beraberinde getirmiştir. Çünkü bayındırlık sahasında faaliyette bulunma, şirket kurma ve sanayileşme gibi atılımları gerçekleştirebilmek için sermaye birikimi zorunluymuştu. İttihatçılar bu yetersizliği çözebilmek için dış finansman kaynaklarına başvurmak gerektiğini savunmuşlardır.

---

<sup>1</sup> Ali Fuat Cebesoy, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin hazırlıksızlığına hatıratında şu şekilde değinmektedir: "İttihatçı subaylardan biri: Hürriyet mademki bizim eserimizdir, o hâlde bunun muhafazası da bize düşer. Diye ortaya bir şey attı. Diğer bir arkadaş kendini destekledi: - Ne Sultan Hamid'e ve ne de onun kurt vezirlerine itimat caiz değildir. Yarın nasıl davranacaklarını bugünden kestirmeye imkân yoktur. Muhafaza görevini biz yapacağız. Bu sözlerde belki hakikat payı vardı. Hükümet, istibdat devrinin şöhretli vezirlerinden kurulmuştu. Köprübaşlarında hâlâ o devrin yüksek rütbeli adamları vardı. Ancak, buna sebebiyet veren yine İttihatçılardı. Çünkü Meşrutiyet sonrası planları yoktu. Olsa da, onu yürütecek bir kadroya sahip değildi." (Cebesoy, 1997, s. 181).

<sup>2</sup> İttihat ve Terakki Cemiyeti Meşrutiyet yönetimine ikinci kez geçildiği 1908 senesinden kendi kendisini feshettiği 1918 senesine kadar 9 kez kongre toplamış, kongrelerden sonra siyasi program, alınan kararlar ve nizamnameler Tanin gibi İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne yakın basın organlarında yayımlanmıştır (Tunaya, 1989, s. 227). İttihat ve Terakki Cemiyeti, 1908 tarihli siyasi programında Sultan İkinci Abdülhamid Dönemi'nde ekonominin geri kaldığını ve anonim şirketlerin de kurulması gerektiği dâhil çözüm önerilerini şu şekilde sıralamaktadır: "Bedbaht memleketimizde ziraat hâl-i ibtidaiyesini muhafaza etmiş, ticaret faaliyetini müstaidesini ihraz edememiş, sanat büsbütün na tam ve mefkud bir hâlde kalmıştı. Ahalinin fakr u zarureti, medar-ı zinetlerine varıncaya kadar bütün mevcutlarını hain ve hırsız memurlara kaptıran köylülerin sefaleti, iğtişaatın temadisi, kimsenin can ve mal ve ırzından ve istikbalinden emin olamaması, şirketlerin teşkili için bin türlü mevani' ika' edilmesi, her bir teşebbüs-ü iktisadi için atılacak adımları büyük ve kibar dilencilerin avuçları istikbal etmesi, memleketimizin ruh-u iktisadiyesini söndürmüştü. Otuz milyon insanın ihracat-ı seneviyesi 20 milyon liraya varmıyordu. Biz de tabiatın verdiği mediri-i ticariyeden istifade etmek için gençlerimizi hayat-ı ticarete atmaya, onlara asrın mukteziyat-ı iktisadiyesini anlatmaya, kendilerine Avrupa'nın hayat-ı faaliyetini göstermeye, hulasa yirminci asra layık birer evlat gibi yetiştirmeye mecburuz. Dâhilde ticaret odalarını tensik etmek, anonim şirketlerin teşekkülünü gayet serbest bulundurmak, rüsumat-ı muamelatını tahfif eylemek, nakliyatın sürat ve suhuletini temin etmek, ticaret mekteplerini ta'mim eylemek, elsine-i ecnebiye tedrisatını bir tarz-ı salim ve sahiha irca' etmek yapılacak başlıca işlerdendir." (bk. Balcı vd. 2012, s. 36-37)

<sup>3</sup> Tarihinde ilk kez Sultan Abdülmecit Dönemi'nde 1853-1856 yılları arasında gerçekleşen Kırım Savaşı'nda dış borçlanmaya giden Osmanlı Devleti bu tarihten itibaren önlenemeyecek bir şekilde borç döngüsüne girmiş ve ekonomisi tükenme noktasına gelmiş, borçlarını ödemeyecek bir durumda kalmıştır. Bu sebeple Sultan İkinci Abdülhamid Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin borçlarının alacaklılarına ödenebilmesi için 20 Aralık 1881 tarihinde Muharrem Kararnamesi imzalanmıştır. Osmanlı borçlarının ödenmesini sağlamak amacıyla ülke genelinde faaliyet göstererek Osmanlı maliyesini denetleyecek ve düzenleyecek Duyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur. Böyle Osmanlı Devleti ekonomik bağımsızlığını kaybetmiştir (bk. Gürsoy, 1984, s. 17-59).

Cemiyetin yayın organı İttihat ve Terakki gazetesinde yer alan bir yazı meseleye nasıl baktıkları konusunda ipucu sunmaktadır. “İmtiyazlar” başlığını taşıyan söz konusu yazıda, Osmanlı ülkesini o günkü iktisadi koşulları nedeniyle gerek duyulan sayısız bayındırlık hizmetinin küçük bir kısmının bile yerli sermaye ile gerçekleştirilmesinin olanaksız olduğunu belirtmektedir. “İdare-i muhribe” diye nitelendirilen ve otuz yıl süren Sultan İkinci Abdülhamid iktidarında devletin tüm servet kaynaklarının kurutulduğundan bahisle, halkta “tıkr-i teşebbüs”, cesaret namına bir şey kalmadığı ileri sürülmüştür. Bundan dolayı da madenlerinin işletilmesi, demiryolu, tramvay hatlarının döşenmesi, şehirlere elektrik, su getirilmesi ve fabrikaların açılabilmesi için yabancı sermayeye başvurmaktan başka bir çözümün olmadığı vurgulanmıştır. Aynı yazıda, “kapılarımızı hâlihazırda, ecnebi sermayelerine, o sermayelerle teşekkül edecek Osmanlı şirketlerine genişçe” açmaktan başka çarenin olmadığı dile getirilmiştir (İttihat ve Terakki, 25 Receb 1326 (10 Ağustos 1324-23 Ağustos 1908), Nu: 8, s. 4; Toprak, 1995, s. 64).

Ekonomik alanda bağımlılığı ortadan kaldırmak için mücadele eden İttihat ve Terakki Cemiyeti, millî iktisat politikası yürütmeye çalışmıştır. Özellikle 1913 senesinde Bâb-ı Âlî Baskını sonrasında iktidarı tamamıyla eline alan Cemiyet, millî iktisat politikasına yönelik daha somut adımlar atmaya başlamıştır (Ergin, 2017, s. 114). Bu iyi niyetli çabalara rağmen İttihatçılar da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı devlet ricalinin yaptığı gibi yine dış borçlanmaya devam etmek zorunda kalmışlardır. Bu türden bir dış borçlanmaya gitmelerinin arka planında ise yaklaşan büyük harp için ordunun hazırlanması yatmaktadır. Dolayısıyla İttihatçılar savaş ekonomisi uygulamak zorunda kalmışlar ve ortaya çıkan bu fiili durum dış borçlanmayı da artırmıştır (Tunaya, 1989, s. 329-330)<sup>4</sup>.

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin millî iktisat politikası kapsamında üzerinde durduğu en önemli mesele kapitülasyonlar olmuştur. Çünkü İttihatçılar bağımsız ve millî bir ekonomiden söz edilebilmesi için yüzyıllardır devletin sırtında bir yük olduğunu düşündükleri kapitülasyonlardan devletin kurtarılması gerektiğine inanıyorlardı. Bunun bir sonucudur ki, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinin akabinde 9 Eylül 1914 tarihinde kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nce tek taraflı olarak kaldırıldığı yabancı devletlerin elçiliklerine bildirilmiştir (Arslan, 2008, s. 168).

### **1. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Millî Ekonomi Politikasının Bir Yansıması: Deniz Ticareti Politikası**

İttihat ve Terakki Cemiyeti ekonomide millîleşmeyi gerçekleştirmeye yönelik politikalar üretmeye çabalarken, her alanda olduğu gibi denizlerde de bu düşünceyi uygulamaya çalışmıştır. Ancak Meşrutiyet'in ilan edildiği zamanda Osmanlı Devleti'nin hem kamu hem de özel teşebbüse ait ticaret filosu oldukça sınırlıdır. Bu açıdan değerlendirildiğinde deniz ticaretinde bir millî hâkimiyetten bahsedilebilmesi pek de mümkün görünmemektedir. Nitekim bu dönemde kamu ve özel teşebbüs tarafından işletilen ticaret filoları Osmanlı toplam deniz ticaretinin sadece %17-18 kadarını elinde tutuyordu. Geri kalan pay Avrupalı şirketlerine aitti (Yıldız, 2012a, s. 15).

Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretinde etkin bir rol üstlenememesi İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1911 kongresinde gündeme gelmiştir. Cemiyetin merkezinin bulunduğu Selanik'te gizlilik esasıyla toplanılan kongre, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin tarihindeki en bunalımlı kongrelerden birisi olmuştur. Cemiyet içi muhalefet olarak nitelendirilen “hizb-i

<sup>4</sup> İttihatçıların dış borçlanmaya yönelik adımlarını yalnızca savaş ekonomisiyle izah edilmemesi gerektiği kanaatindeyiz. Nitekim Zafer Toprak'ın da belirttiği gibi millî ekonomi oluşturmaya yönelik olarak dışarıdan sermaye birikimini sağlamak ve bunun için de dışarıdan kredi sağlamak henüz Meşrutiyet'in ilanı sonrasında İttihatçıların zihninde şekillenmiş görünmektedir (bk. Toprak, 1995, s. 64).

cedid"<sup>5</sup> burada ortaya çıkmış ve cemiyetin karşısındaki Hürriyet ve İtilaf<sup>6</sup> cephesi belirginleşmeye başlamıştır. Aynı zamanda devlet, dış politikada da zor bir döneme girecek ve Trablusgarp Savaşı da patlak verecektir. Ancak İttihat ve Terakki Cemiyeti kendi içinde ve dışında gelişen tüm olumsuzluklara rağmen ekonomi ile ilgili meseleleri de gündeme almayı başarabilmiştir. Bu bağlamda gündeme alınan ilk mesele kapitülasyonların tamamen kaldırılması ile ilgili olmuştur. Daha sonra vergi reformu gündeme alınmış ve Temettü Vergisi'nin<sup>7</sup> yabancılara da uygulanması kararlaştırılmıştır. Böylece yabancıların mükellefiyetleri arttırılacak ve yeni anonim şirketlerinin nasıl ve hangi şartlarda kurulacağını belirlemek için de bir yasa oluşturulacaktır. Bu sayede Osmanlı şirketleri denizlerde de yabancılarla rekabet edebilecek ve deniz ticaretinin büyük bir kısmının yerli şirketler yoluyla devletin elinin altında tutulmasının önü açılmış olacaktır (Tunaya, 1989, s. 230-231). İttihatçıların izlediği politikayla alakalı olarak İktisadiyat Mecmuası'nda yer alan ve Ticaret ve Ziraat Nazırı Ahmed Nesimi Bey'le gerçekleştirilmiş olan bir mülakat fikir edinmemizi sağlayabilir. Ahmed Nesimi Bey, Osmanlı deniz işletmelerinin gelişmemesinin en önemli sebebi olarak yabancı işletmelerin "haiz-i rüçhan" yani üstün olmalarına bağlamaktadır. Hazırlanan kanun layihası ile yabancı şirketlerin tekelinin ortadan kaldırılacağını belirterek şöyle söylemiştir:

"Biliyorsunuz ki şimdiye kadar bizde ticâret-i bahriye yok gibidir. Bunun da sebeplerinden en mühimi ecnebi ticâret vapurlarının sahillerimiz limanlarına uğramak ve oralarda tabi' oldukları tekâlif itibariyle kendi memleketlerinden ve hatta birkaç sene evveline gelinceye kadar bizzat Osmanlı gemilerinden ziyade haiz-i rüçhan olmaları idi. Tabi bu şerâit altında yeni millî seyr u sefâin şirketlerinin teşkili ve onlarla rekabet imkânı yokdu. İşte biz bunu düşünerek tanzim eylediğimiz bir kanun layihasıyla bundan sonra küçük ve büyük kabotajı - azami bir zaman tayin olunarak o müddet zarfında ve millî şirketlerin teşkiliyle seyr u sefer ihtiyacatı tatmin edilebileceği hükümet tarafından takdir edilmek suretiyle -tedricen yalnız Osmanlı gemilerine hasr edecektir. Bu, millî seyr u sefâin şirketlerine karşı yapılacak himayenin birinci adımudur. İleride başka memleketlerde olduğu gibi onları sair suretle mükâfat ve imtiyazata da nail etmek istiyoruz. Şirketler hakkında bir seneden beri bir kanun-ı muvakkatla tatbik etmekde olduğumuz yeni usuller var. Şimdi esas muameleleri Türkiye dâhilinde bulunan anonim şirketler ecnebi tabiiyetinde ihraz etmedikleri takdirde icra-yı muameleden men

---

<sup>5</sup> Hizb-i Cedit, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin içinde doğan bir muhalif harekettir. İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni mecliste temsil eden mebuslar içinde başını Miralay Sadık ve Abdülaziz Mecdi Beylerin çektiği bu gurup kendilerini bugün sağ siyasette konumlandırabilecek olan muhafazakârlıkla tanımlamıştır. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin bir arada yürüttüğü Batıcı ve İslamcı fikirlerin bir arada bulunamayacağını iddia etmişlerdir. Ayrıca mecliste bulunan fırka gurubunun merkez-i umumi tarafından baskı altına alınmasından rahatsızlık duyduklarını söylemişlerdir (Tunaya, 1989, s. 215-217).

<sup>6</sup> Hürriyet ve İtilaf Fırkası İkinci Meşrutiyet döneminin en güçlü İttihat ve Terakki karşıtı siyasi teşekkülüdür. Trablusgarp Savaşı'nın ilk günlerinde 21 Kasım 1911 günü kurulan Hürriyet ve İtilaf Fırkası İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne karşı olan zümrelerin nerdeyse tamamını bir çatı altında birleştirmiştir (bk. Tunaya, 1988, s. 264-265).

<sup>7</sup> Faydalanmak ve kar etmek manasına gelen temettü aynı zamanda Osmanlı Devleti'nde uygulanan bir tür vergidir. Temettü Vergisi'ne göre her mükellef kendi kazancı oranında devlete vergi ödemek zorundadır. Ancak Osmanlı Devleti'nde yabancılar bu vergiden uzun bir süre boyunca muaf tutulmuştur. Mehmed Cavid Bey Maliye Nazırı olduktan sonra Osmanlı Devleti'nin egemenlik sahasında ticari faaliyet yürüten herkesin Temettü Vergisi'ne tabi olması için çalışma yapmaya başlamıştır. Yabancı devletlerle bu hususta yapılan görüşmeler 1912 senesinde uzun uğraşlar sonucunda nihayete ermiştir. İngiltere ve Fransa dışında her devletle uzlaşmıştır. Ancak İngiltere ve Fransa ile anlaşılabilmesi nedeniyle diğer devletler de kendi vatandaşlarının Temettü Vergisi'ne tabi olmaları kararından vazgeçmiştir. Yine de Osmanlı Devleti Temettü Vergisi'ni yabancılar üzerinde uygulayabilmek için Birinci Dünya Savaşı'nın başlarına kadar çalışmıştır. Savaşın başlamasıyla beraber muvakkaten Temettü Vergisi'nin uygulanması ile ilgili bir karar çıkarılmıştır (bk. Şahin, 2013, s. 52; Aygün, 2019, s. 84-90).

ve idarehaneleri sed olunacaktır. Türkiye'de şubeleri bulunan ecnebi anonim şirketlerin de bu şubeleri burada icra edecekleri muamelenin de Osmanlı kanunları ahkâmına tabi olacaklarını taahhüd etdiler. Bunlar da şerait-i kanuniyeyi ifa etmedikleri hâlde ceza-yı nakdiye ve ısrar ve taannüdlere takdirinde keza men ve sed cezasına uğrayacaklardır. Sigorta şirketlerinden de aynı suretle taahhüdname alındığı gibi ita edecekleri tazminata teminat akçesi olmak üzere muamelelerinin vesaiti nisbetinde her nev'ı için beş binden on beş bin liraya kadar şirket namına ve Nezaretin emrine bankalara tevdi ettirilmiştir. Şirketlerin gerek devletle, gerek efrad ile muamele ve münasebetlerinde Türkçe lisanın istimali de ba'z bir müddet hitamında mecburiyet altına alınmıştır. Bu seretle iktisadiyat alanında devletin resmi lisanının hâkimiyeti temin edilmiş ve bu gibi müessesat da yerlilerin de istihdamı imkânı hâsıl olmuştur." (C. S., 1331, s. 7-8.)

Ekonomide millîleşmeyi gerçekleştirebilmek ve bu bağlamda denizlerde de yerli şirketlerin faaliyette bulunabilmesine yönelik İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin takip ettiği politikanın mahiyetini anlayabilmek için bahse konu olan dönemde denizlerde kamu ve özel teşebbüse ait Osmanlı denizcilik işletmeleri ile yabancılara ait işletmelerin durumunun da ortaya koyulması gerektiği kanaatindeyiz.

Osmanlı'da gerek boğazlarda gerekse Tuna gibi büyük nehirlerde yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yerli gemi işletmeleri kurulmaya başlanmıştır. Bu alanda öncü kuruluş Boğaziçi'nde düzenli seferler yapmak üzere Cevdet ve Fuat Paşaların girişimi ve Sultan Abdülaziz'in de onayıyla 17 Ocak 1851 tarihinde kurulan "Şirket-i Hayriye"dir. Şirketin kurulmasını saylayan en önemli neden İstanbul Boğazı'nda gemi çekmek için kurulan yabancı şirketlerin daha sonra yolcu taşımacılığına da başlaması olmuştur (Gediz, 2013, s. 15). Hatta 1883'de 50.000 lira sermayeyle kurulan *İzmir Körfezi Osmanlı Vapurları Hamidiye Anonim Şirketi* (Toprak, 1995, s. 185) Mithat Paşa tarafından 1863 senesinde Tuna Nehri üzerinde taşımacılık yapmak amacıyla kurulan *İdare-i Nehriye* (Gediz, 2013, s. 17) bu türden girişimler olarak görülmelidir. Yabancı tekelini engellemeye yönelik yerli şirketlerin kurulması erken dönemden itibaren Osmanlı yöneticilerinde devletin karasularında kabotaj hakkını elde tutmaya yönelik hassasiyetin oluşunu göstermektedir. Ancak bu hassasiyet özellikle Osmanlı vatandaşlarının şirket kurabilecek sermaye birikiminden yoksun olması ve yabancı şirketlerle rekabet edebilmeleri için gerekli kanuni düzenlemelerin olmayışından dolayı Osmanlı Devleti seyr u sefâin hizmetlerinin ağırlıklı olarak yabancıların kontrolüne geçmesini engelleyememiştir. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında da İttihat ve Terakki'nin millî ekonomiye yönelik politikalarına rağmen yabancı şirketlerin ezici üstünlüğü devam etmiştir. 1909'da İstanbul merkezli 110.000 Osmanlı lirası sermayeyle kurulan Susıgırlık Seyr u Sefâ'in ve İrvâ ve İska Anonim Osmanlı Şirketi, 1910'da İstanbul merkezli ve 100.000 lira sermayeyle kurulan Haliç Dersaadet Vapur Şirketi, 1911'de Bursa merkezli 20.000 lira sermayeyle kurulan Hüdavendigâr Osmanlı Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi, aynı yıl İstanbul merkezli ve 75.000 lira sermayeyle kurulan Sanayi ve Seyr u Sefâ'in Osmanlı Anonim Şirketi ve 100.000 lira sermayeli Hilal Osmanlı Anonim Vapur Şirketi (Toprak, 1995, s. 188-190) gibi oluşumlar hem sermaye bakımından küçük hem de tecrübe olarak yabancı rakiplerinin oldukça gerisinde kalan gemi işletmeleri olarak nitelendirilebilir. Bu çalışmanın konusunu teşkil eden İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin kurulduğu 1911 senesinde yerli işletmelerin sayısının altıya çıktığı görülmektedir. Ancak yabancı işletmelerin sayısı da artmaya devam etmiş ve 31'e ulaşmıştır. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi ile beraber 1911 senesinde Osmanlı Devleti'nde hâlihazırda faaliyette olan buharlı gemi işletmelerinin sayısı toplamda 37'dir (Yıldız, 2012a, s. 37).

## 2. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin Kurulması

Osmanlı Devleti'nde kurulan yerli deniz işletmelerinin içerisinde en dikkat çekenlerden birisi İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'dir. Çünkü şirket İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin gayreti neticesinde kurulmuştur. Şirketin kuruluşunu açıklamak için cemiyetin merkezinin bulunduğu Selanik ve çevresindeki gelişmelere de bakılması gerektiği kanaatindeyiz. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretinde Osmanlı bandıralı gemilerin sayısını artırmak için çalışmalar yapmaya başladığı dönemde cemiyetin merkezinin bulunduğu Selanik şehrinin limanı da dâhil olmak üzere ticaretin kontrolü büyük oranda Yunanların elindedir. Ayrıca Yunanların seyr u sefer alanındaki faaliyetlerinde sürekli bir artış olduğu gözlemlenmektedir. 1911 kongresi ile tamamen millî ekonomi modeline yöneldiğini açıkça ilan eden İttihat ve Terakki Cemiyeti, söz konusu Yunan hâkimiyetine son vermek için diğer teşebbüslerden farklı olarak bizzat kendi bünyesinde Osmanlı sahillerinde faaliyet gösterecek İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi adıyla bir şirket kurmuştur (Yıldız, 2012b, s. 33). Armatörlük dalında halka açık ilk şirket olan müessese (Kuzucu, 2015, s. 1068) kendi nizamnamesinde kuruluş amacını "Osmanlı ve ecnebî sevâhilinde icrâ-yı seyr u sefer ve yolcu ve eşyâ nakl etmek ve bunlara müteferri' mevâdd-ı ticâriyye ile iştigâl eylemek üzere" sözleriyle tanımlamıştır (BOA, A.}DVN.MKL, 52/4.1). Ayrıca şirket namına kurucularından Debre Mebusu merhum İsmail Beyzade Fuad imzasıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne verilen dilekçede; Osmanlı Devleti'nin Asya, Avrupa ve Afrika'da toraklarının bulunmasına ve aktif ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'e olan konumuna rağmen, vapurlarının bulunmamasından dolayı gerektiği ölçüde istifade edemediğini belirtmiştir. Bu durumun yalnızca Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve ticari kaybına neden olmadığı, aynı zamanda siyasi ve askeri menfaatlerinin de kaybedilmesine sebebiyet verdiğini ifade edilmiş, ortaya çıkan bu fiili durum karşısında hamiyetli Osmanlı vatandaşlarının istekleri doğrultusunda böyle bir şirketi kurmaya teşebbüs ettiklerini belirtmiştir (BOA, ŞD, 01233.00016.002). Şirketin kuruluşu hakkında çıkan padişah iradesi, 31 Mayıs 1911 tarihli başbakanlık tezkiresi ile tebliğ edilmiştir (Balcı vd. 2012, s. 53)<sup>8</sup>. Şirket Selanik merkezli olarak kurulmuş, nizamnamesinin üçüncü maddesinde yurtiçinde ve yurtdışında şubelerin açabileceği ve dördüncü maddesine göre 75 yıl süreyle faaliyette bulunacağı bildirilmiştir (İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsi, 1327, s. 1).

Nizamnamenin beşinci maddesine göre Şirketin sermayesi 250.000 Osmanlı lirasından ibaret olup bir Osmanlı altını kıymetinde 250.000 hisseye bölünmüştür. Genel Kurul'a sermayeyi yüzde 50 oranında artırma imkânı da verilmiştir. Sermayenin tamamı imza ve yüzde 10'u istihsal olunduktan sonra şirket kesin olarak teşekkül etmiş sayılacaktır ve sermayenin yüzde 90'ı şirketin ihtiyacına göre genel kurul kararıyla İstanbul ve diğer gerekli merkezlerde çıkan resmi ve gayri resmi gazetelerde 30 gün içerisinde ilan edilecektir. Yedinci maddeye göre şirketin 150.000 liralık hissesi isme yazılı olarak Osmanlı tabiiyetinde bulunanlara, 100.000 liralık hisse ise hamiline yazılı olacaktır (İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsi, 1327, s. 5; BOA, A.}DVN.MKL, 52/4.1). Şirketin idare meclisi ilk yedi senelik süre için seçilen 11 kişiden oluşacaktır. İdare meclisine bir kişinin seçilebilmesi için en az 100 hisse senedine sahip olması gerekmektedir. İdare meclisi her yıl kendi içinde bir kişiyi başkan ve bir diğer kişiyi ise ikinci başkan seçecek, ayrıca yine içlerinden birisi ise başkan ve ikinci başkana vekâlet etmek için görevlendirilecektir. İdare meclisi şirketin işlerinin ve muamelelerinin idaresinde ve mallarının tasarrufunda tam yetkili kılınmıştır. İdare meclisi azaları katıldıkları her

<sup>8</sup> Şirket Nizamnamesi'nin kapağında "Bu nizamname-i dâhilî 2 Cemâzülevvel 329 ve 18 Mayıs 327 tarihinde idâre-i seniyye-i hazret-i pâdişâhiye iktiran eylemiştir." notu düşülmüştür. (bk. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsi, 1327).

toplantı için bir Osmanlı lirası ücret alacaklardır (İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsi, 1327, s. 6-8). Şirketin genel kurulu her yıl mayıs ayında idare heyetinin aldığı karara göre İstanbul ya da Selanik'te belirlenen bir merkezde toplanacaktır. Genel kurul toplantısı İstanbul ve Selanik'teki resmî ve gayri resmi gazetelerde bir ay önce ilan edilecektir. İdare heyeti genel kurulu gerektiğinde olağanüstü olarak da toplantıya çağırabilecektir. Genel kurulda Ticaret ve Nafia Nezareti'nden bir komiser de hazır bulunacaktır. 50 hisseye sahip olanlar oy hakkına sahip olacaklar, her bir 25 hisse için bir oy hakkı verilecek ve bir kişi en çok 20 oya sahip olacaktır (İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsi, 1327, s. 8-9)<sup>9</sup>.

İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi gibi bir işletmenin kurulması için İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından uzun süre girişim ve propaganda yapılmış, cemiyete yakın basın tarafından birçok yazı yayımlanmıştır. Örnek olarak Tanin gazetesinin 15 Mart 1327 (28 Mart 1911) tarihinde şirketin kuruluşu ile ilgili çıkan yazısı gösterilebilir. Söz konusu yazıda şirketin kuruluşu, gayesi ve beklentiler şu şekildedir:

"İttihâd Seyru Sefâ'in Şirket-i Osmâniyesi

Pek muhtaç olduğumuz ticaret-i bahriyede esaslı bir teşebbüse girişebilmek için iki seneden beri devam eden tedkikât ve tahkikât neticesi olarak nihayet merkezi Selanik olmak üzere bâlâdaki unvan ile bir şirket-i Osmaniye teşkil kılınması kuvve-i karibeye getirilmiş olduğu ve müzâkerâtın devam etmekte bulunduğunu nüsha-i sabıkamızda yazmış idik. Bu müzakerat netice-i kat'iyeye îsâl edilmiş ve şimdilik 250 bin liradan ibaret bir sermaye ile şirketin suret-i kat'iyede teşkil etmiş olduğunu kâr'în-i kirâma tebşir etmekle mübahiyiz. Şirket, şahsı âmâl-i millet olan İttihad ve Terakki Cemiyeti muhteremesinin himâye-i manevîyesine mazhardır. Denizlerimizde gülgün Osmanlı bayraklarını görmeye müştak ve mütehassir olan ve ecânibin kendi sahillerimizdeki haşin mu'amelelerinden bîzâr ve dilhûn bulunan muhterem efrad-ı milletin bu teşebbüsât-ı ciddiyeyi bizim gibi alkışlamaya müsareat edeceklerini şüphesiz addederiz. Şirketin teşkil-i kat'iyesi, yüzde on sermayesinin müessesler tarafından vaz' ve temini ile teyid edilmiş ve an-karîb hisse kaydına mübaşeret olunmak mukarrer bulunmuştur. Hisselerin beher adedi bir lira-yı Osmanidir. Heyet-i idare-i şirket, hisse almak üzere müracaat edeceklerin bu miktarlardan fazla olması ihtimali nazar-ı itibare alarak, mesela iki hisse alanların ileride şirketin sermayesi tezyîd olunduğu zaman sahib-i hak rüchân olacaklarına karar verilmiştir. Fî'l-hakika böyle Osmanlı bayrağını tâ Basra'ya kadar kendi denizlerimizde temevvüç ettirecek ciddi bir şirkete hissedar olmağa müsaraat edecek olan Osmanlıların pek çok olacağına bizim kanaatimiz vardır. Bunun bir misalini şimdiye kadar hattâ vilayetimiz dâhili aksâmından aldığımız mektuplarda gördük. Denizle hiç alakası olmayan birçok Osmanlılar Yunanlıların edepsizliğine bakarak 'Bizde böyle bir şirket olmayacak mı ki heman iştirak edelim' diye bize gayet vatanperverâne mektuplar yollamışlardı. Şimdi şirketin teşkili havadisini yazacağımız sırada ziyaretimize gelen Kolağası Halil Bey on hisse ve İstanbul Polis Kumandanı İbrahim Bey yirmi hisse kaydolanmalarına delalet etmeliğimizi rica ettiler. Bu şirkete karşı herkeste böyle bir hiss-i hamiyet-i milletperverî var. Alelhusus bu ciddi şirkete iştirak bir îâneye iştirak gibi değildir. Buraya para verenler, hem Osmanlının şanını yükseldecekler, hem de pek feyizli bir ticarete iştirak etmiş olacaklardır. Bu şirket ile biz ciddi ve büyük işler yapmakda Osmanlıların kabiliyeti var mı imiş yok mu imiş, yâr ve ağıyâra göstereceğiz. İdare-i mahsusadan munkalib Osmanlı Seyr u Sefâ'in idaresinin de bilahire bu şirketi

<sup>9</sup> Şirkete ait hisse senedi örneği için bk. Ek 2.

milliyeye devir edilmesi kaviyen melhûz olup bu suratde hükümetin muavenetine mazhar olacak olan bu şirket-i milliyenin muvaffakiyeti yüzde iki yüz sağlam ve emin olacaktır.” (“İttihâd Seyr u Sefâ’in Şirket-i Osmâniyesi” (15 Mart 1327), Tanin, Nu: 922, s. 2)

İttihâd Seyr u Sefâ’in Anonim Şirket-i Osmâniyesi ile ilgili haber metninde İttihat ve Terakki Cemiyeti ile olan bağı belirtildiği gibi bizzat önemli İttihatçı isimler tarafından kurulduğu anlaşılmaktadır. Bu yönüyle şirket İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin bir organıymış gibi düşünülebilir. Şirketin kurucuları arasındaki en tanınmış isim 10 Temmuz (23 Temmuz) İhtilali’ndeki rolüyle *Hürriyet Kahramanı* olarak büyük bir üne kavuşan ve şirketin kurulduğu dönemde İttihat ve Terakki Cemiyeti Merkez-i Umumi üyesi olan Ohrili Eyüp Sabri Bey’dir. Şirket nizamnamesinde ismi geçen diğer üyeler ise sırasıyla Debre meb’ûsu merhûm İsmailbeyzâde Fuad Bey, Selanikli Kerim Efendizâde Tevfik Bey, tüccârdan Giridli Silyanakizade Ali Vafi ve İskonaki İbrahim Fikri efendiler ve Selanikli Müftü İbrahim Beyzâde İhsan Namık Beydir. Ayrıca nizamnamede bu isimlere ek olarak “tertip ve ihracı bervec-i ati kararlaştırılan hisseler eshab-ı beyninde bir Osmanlı anonim şirketi teşkil olunmuştur” (BOA, A.}DVN.MKL, 52/4.1) sözüyle hisse sahibi olan halktan da söz edilmiştir.

### **3. İttihad Vapurunun Satın Alınması ve Yunanistan Tarafından Vapura El Konulması**

İttihâd Seyr u Sefâ’in Anonim Şirket-i Osmâniyesi 1911 senesinde hissedar kaydı da yapmaya başlayarak faaliyete geçmiştir. Ancak 1911 yılı Osmanlı Devleti için büyük gailelerin de başladığı bir dönemi işaret etmektedir. Nitekim şirketin kurulduğu dönem Trablusgarp Harbi’nin devam ettiği zamana denk gelmiştir. Ayrıca şirket, Balkanların kalbi sayılan Selanik’te, Balkan coğrafyasındaki siyasi karışıklıkların yaşandığı ve geniş çaplı bir savaşın arifesinde kurulmuştur. Tüm bu çalkantılı süreçte şirket tarafından 12.000 lira değerinde *İttihad* ismi verilen bir vapur satın alınmıştır (BOA, HR.SYS, 01959.00015.001).

İlk vapurun alınmasından sonra hızla faaliyetlerine başlayan şirketin, savaşın getirdiği şartlardan etkilenmesi de uzun sürmeyecektir. Trablusgarp Harbi’nin başlamasından kısa süre sonra Osmanlı Devleti’ni barışa mecbur etmek isteyen İtalya, savaşı Trablusgarp’ın dışına taşımış, Beyrut ve Çanakkale bombalanırken, Rodos ve 12 Ada İtalyanlarca işgal edilmiştir (Şıvgın, 1989, s. 98-113). İtalyan donanması ile mücadele edemeyen Osmanlı Devleti ise sahillerini müdafaadan aciz kaldığı gibi Osmanlı bandıralı gemileri de koruyamamıştır. Trablusgarp Savaşı’nın mağdurlarından birisi de İttihâd Seyr u Sefâ’in Anonim Şirket-i Osmâniyesi’dir. Şirketin ilk gemisi olan İttihad vapurunun, Yunanistan’ın Pire Limanı’nda bulunduğu esnada İtalya ile devam eden savaş nedeniyle bu limandan çıkarılması mümkün olmamıştır. İlk başta Yunan tarafı İttihad vapurunun kendi sularından ayrılmasını istemiştir. Fakat Akdeniz’de üstünlüğü elinde bulunduran İtalyanların İttihad vapuruna el koymasından çekinen şirket, Osmanlı Devleti’nin Atina ve Pire şehbenderlikleri nezdinde girişimde bulunarak savaş nedeniyle İttihad vapurunun Pire Limanı’ndan ayrılmasının uygun olmayacağı bildirmiştir. Aynı zamanda vapur mürettebatına da gemiden ayrılmamaları ve yerlerinde kalmaları gerektiği emri verilmiştir. Ancak bu durumda da İttihad vapuruna Yunan tarafının el koyması ihtimali doğmuştur (Temel, 2005, s. 108). Çünkü bahsi geçen dönemde Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki diplomatik ilişkiler kopmuş ve Balkan Harbi’nin başlama ihtimali ortaya çıkmıştır. Savaş ihtimalinden dolayı Osmanlı Devleti’nin bazı Yunan gemilerine el koyması<sup>10</sup> İttihâd Seyr u Sefâ’in Anonim Şirket-i Osmâniyesi’ne ait İttihad vapuruna

<sup>10</sup> Balkan Harbi’nin başlaması üzerine Yunan vapurlarına el koyulduğuna dair Tanin gazetesinde yer alan haber şu şekildedir: “Evvel ki gün Osmanlı limanlarında bulunan vapurlarına acenteler Yunanistan’a avdet emrini vermişlerdir. Vapurların avdetini temin için böyle bir emrin verildiği tezkib edilmiş ise de doğru olduğu tahkik edilmiştir. Karadeniz ve Marmara havzalarında bulunan Yunan gemileri elli beş kadardır. Bunların pek



Yunanlıların el koyması için meşru zemin oluşturmuştur. Zaten kısa bir süre sonra da Yunanistan İttihad vapurunu zapt ve müsadere etmiştir (BOA, HR.SYS, 01959.00015.001).

İttihad vapuruna el koyulması nedeniyle şirket, hükümetten yardım isteyerek bir dizi yazışma içerisine girmiştir. Şirket temsilcileri ilk olarak Osmanlı Devleti'nin elinde rehin tutulan bazı Yunan gemilerinin İttihad vapuruna karşılık olarak salınmasını talep ederek vapurlarını kurtarmak istemişlerdir. Ancak Yunan tarafı İttihad vapurunu teslim etmeye yanaşmamıştır. Daha sonra mesele Bâb-ı Âlî'ye aksettirilmiştir. İttihad vapurunun Yunanistan'ın elinde kalması nedeniyle meseleye dâhil olan Osmanlı Hükümeti Hariciye ve Bahriye nezaretleri nezdinde sürecin takipçisi olmuştur. Bu noktada şöyle bir çözüm bulunmuş ve 12.000 lira kıymetinde olan İttihad vapuruyla aynı değerdeki bir Yunan gemisinin, İttihad vapuru Yunanistan tarafından serbest bırakılana kadar ihtiyati olarak rehin tutulması kararlaştırılmıştır (BOA, HR.SYS, 01959.00015.002). İlgili karar metni şu şekildedir:

“Pire'de havuzda bulunub da İtalya Harbi'nden dolayı sefere çıkamayan on iki bin lira kıymetinde bulunan Yunan hükümetince zapt edilmiş olduğundan adı geçen vapurun kıymetinin tazmini hususunun nazarı dikkate alınması istirhamını içeren Debre Mebusu merhum İsmail Beyzade Fuad imzasıyla gelen ve havale edilen dilekçe değerlendirildi. İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirketi'nin 22 Eylül 328 tarihli telgrafnamesi üzerine İstişare Odası'ndan yazılan 23 Eylül sene 328 tarihli ve 30733 numrolu müzekkerede Pire'de bunun vapurun limanı terk etmesi takdirinde o zaman muhârip bulunduğumuz İtalyanlar tarafından ve hareket etmemesi durumunda Osmanlı hükümetince Yunan sefaininin tevkifine mukabil olarak Yunanlar tarafından zapt ve müsâderesi ihtimali olduğu beyan olunarak İtalyanlar tarafından zapt edilmektense Pire'de kalması daha faydalı görülmüş ve Osmanlı sularında tevkif olunan Yunan gemilerini ganimetlerden saymakla İttihâd Osmanlı Seyr u Sefâ'in şirketinin müsadere olunacak İttihad vapuruna karşılık aynı kıymette bir vapur verilmek suretiyle bu zararının tazmini mümkün olacağı açıklanmıştı. Hâlbuki bugün İtalya ile barış yapılmış ve Yunan gemilerinden çoğunun da harp hâli dolayısıyla belirli bir müddet zarfında çıkmalarına müsaade verilmiş olduğundan Yunanistan'ca da İttihad vapurunun Pire'den ayrılması için yeterli bir süre verilmesinin istenmesi uygun olduğundan Almanya Elçiliği aracılığıyla Yunan Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunmak üzere söz konusu elçiliğe müzekkere yazılması ve dilekçe sahibine de derhâl bilgi verilmesi ve bu İttihad sefinesi kıymetinde bir Yunan sefinesinin de her ihtimale karşılık ihtiyadî olarak rehin olarak tutulması Bahriye Nezareti'ne bu hususta tezkîre yazılması.- 24 Teşrin-i evvel 1328” (BOA, HR.SYS, 01959.00015.003).

İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'ne ait olan ve Yunan sularında kalan Osmanlı Devleti bandıralı son gemi olan İttihad vapurunun serbest bırakılması için Osmanlı Devleti tarafından yapılan girişimlere Yunan tarafı karşılık vermemiştir (BOA, HR.SYS, 01959.00015.007). Bunun üzerine şirkete, Yunan Ganâim-i Bahriye

---

azı kaçabilmiştir. Deveran eden haberlere nazaran vapurlar ahvâl-i hâzırının ahz edeceği neticeye dair Burgaz'da tevkif edileceklerdir.” (bk. “Yunan Vapurları Bulgar Vapurları” (19 Eylül 1328), *Tanin*, Nu: 1458, 2); Yunan vapurları ile ilgili bir başka haberler için (bk. “Yunan Vapurları (6 Teşrin-i evvel 1328), *Tanin*, Nu: 1475: 1). Aynı dönemde Sabah gazetesinde yer alan bir yazıda ise “Librate gazetesinin beyanına nazaran Hükümet-i Osmaniye elyevm Bahr-ı Siyâh'da ve Marmara Denizi'nde bulunan Yunan bandıralı 55 kıta vapurun Çanakkale Boğazı'ndan hurucuna müsaade etmemeye karar vermiştir.” bilgisine yer verilmiştir. (“Yunan Sefâini” (20 Eylül 1328), *Sabah*, Nu: 8275, 2); Yunan ve Bulgar vapurlarına el konulduğuna dair bir diğer haber için (bk. “Bulgar ve Yunan Vapurlarının Tevkifi” (19 Eylül 1338) *Hikmet*, Nu: 61, s. 3).

Mahkemesi'ne<sup>11</sup> başvurması tavsiye edilmiştir (BOA, HR.SYS, 01959.00015.011). İttihad vapuru ile alakalı olarak alınan tedbirler ve nihayetinde şirketin Yunan mahkemelerine yönlendirmesi, şirket hakkında hükümetin olumsuz bakış açısına sahip olduğu izlenimini oluşturmaktadır. Nitekim Halaskar Zabitan Grubu<sup>12</sup>'nin faaliyetleri neticesinde Balkan Harbi öncesinde İttihat ve Terakki'nin iktidardan uzaklaştırılması ve İttihatçı karşıtı Gazi Ahmed Muhtar Paşa Kabinesi<sup>13</sup> ile onu takiben Kamil Paşa<sup>14</sup> kabinelerinin iş başına gelmesi bu düşüncüyü güçlendirmektedir. Nitekim İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'ne yönelik böyle bir tutum izlenmesi doğrudan İttihat ve Terakki Cemiyeti himayesinde kurulan ve başta Eyüb Sabri Bey olmak üzere şirket yönetiminin İttihatçılardan oluşmasının sonucu gibi görünmektedir.

Balkan Harbi'nin sona ermesiyle şirketin, yeniden faaliyete geçmek için çalışmalarına hız verdiği anlaşılmaktadır. Bu duruma İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazını Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Millîye Cemiyeti'yle birlikte talep ettiği 13 Mayıs 1913 tarihli Meclis-i Vükelâ Müzâkerâtına Mahsûs Zabıt'a yansması örnek verilebilir (BOA, MV, 00177.25). Ayrıca şirketin yeniden seyr u sefer hizmeti verebilmek için vapurlarında kaptan ve makinist ihtiyacının olduğu, ancak Osmanlı vatandaşı bulunmadığından ecnebi kaptan ve makinist istihdam etmek istediği bir dizi yazışmaya konu olmuştur. İlgili talebin 12 Mayıs 1913 tarihli olması Balkan Harbi'nin hemen sonrasında faaliyete geçmek için girişimlerin başladığına işaret etmektedir (BOA, SD, 00016.00038.001; BOA, SD, 00019.00016.001). Şirketin ayrıca İttihad vapurunun Yunanistan'dan geri alınmasına yönelik girişimlerinin 1913 yılı içerisinde olumlu sonuçlandığı anlaşılmaktadır. Bu noktada Yunan Ganâim-i Bahriye Mahkemesi'ne başvurusu olumlu sonuçlanmış ve İttihad vapurunun Osmanlı Devleti'ne iadesi gerçekleşmiştir. Ancak Yunanistan'ın elinde kaldığı sürede İttihad vapuru silahlandırılmış ve bir yardımcı kruvazör hâline getirilmiştir. Bu süreçte Balkan Savaşı sonucunda Rumeli'nin kaybedilmesi nedeniyle şirket ayrıca merkezini İstanbul'a taşınmıştır. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi kuruluşundan itibaren yaşadığı olumsuzluklar nedeniyle hissedar kaydını gerçekleştirebilmiş ancak faaliyete geçememiştir. Nihayetinde 1914 senesinde yeniden faaliyetlerine başladığı anlaşılmaktadır. Merkezini Selanik'in kaybedilmesi sonrasında İstanbul Sirkeci'de bulunan Kosova Hanı'na taşıyan şirket, Tanin gazetesinde yayımlanan beyanatta yeniden faaliyete başladığını duyurmuştur. Beyanatta şirketin kuruluşundan itibaren yaşadığı olumsuzluklar ve yeniden faal olma süreci şu sözlerle açıklanmaktadır:

"İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirketi'nden: Ticâret-i bahriyenin derkâr olan ehemmiyet ve faide-i azimesine binâen üç sene mukaddem Selanik'de 'İttihad namı altında bir seyr u sefain anonim şirketi tesis edilerek hissedar kaydına mübâşeret olunmuş ve hissedârandan yüzde onu tahsil edilmiş idi. İtalya Muhârebesi'nin tevliid ettiği buhrân-ı mâliyeyi nazar-ı dikkate alan heyet-i idare tekâsid-i mütebâkiyenin te'cilini münâsib görmüş idiyse de müteakiben ilan edilen Balkan Muhârebesi'nin devam

---

<sup>11</sup> Ganâim-i Bahriye, denizlerde savaşan tarafların düşmanlarından ele geçirerek zapt ve müsadere etikleri malzemelere verilen genel isimdir. Ganâim-i Bahriye kavramı ve Ganâim-i Bahriye mahkemeleri hakkında ayrıntılı bilgi için (bk. Demirtaş, 2019).

<sup>12</sup> İttihat ve Terakki aleyhtarı ordu içerisindeki bir kısım subay tarafından kurulmuştur. 1912 Mayıs'ından Bâb-ı Âlî Baskınına kadar siyasette etkin rol üstlenmişler, İttihatçıların yönetimden uzaklaştırılmasında ve İtilafçıların desteklediği kabinelerin iş başına gelişinde etkili oluşlardır. Ayrıntılı bilgi için (bk. Tunaya, 1988, s. 313-336).

<sup>13</sup> 21 Temmuz 1912'de sadrazamlığa getirilmiştir. 29 Aralık 1912'de sadrazamlıktan istifa etmiştir. Kabinesinde üç eski sadrazam olduğundan *büyük kabine*, oğlu Mahmud Muhtar Paşa da Bahriye Nazırı olduğundan "baba-oğul kabinesi" de denmiştir (bk. Uçarol, 2012, s. 447).

<sup>14</sup> Kıbrıslı Kamil Paşa, Gazi Ahmed Muhtar Paşa'nın istifası üzerine dördüncü kez sadrazam olmuştur. Bâb-ı Âlî Baskını esnasında Osmanlı sadrazamıydı (bk. Çetin, 2012, s. 393).

ettiği müddet zarfında da bittabî şirket hâl-i faaliyete gelememişti. İtalya Muhârebesi'nin ilanından mukaddem mübâyaa edilip bir ay telvîn Pire limanında bulunan 'İttihad' vapuru oradan çıkarılmamış ve bilahare Yunan Hükûmeti tarafından zabt ve müsâdere edilerek drotuna top konulup muavin kruvazör hâline kalb edilmişti. Vukuu bulan teşebbüsât neticesinde vapurun iadesine Yunan Ganâim-i Bahriye Mahkemesi karar vererek teslim almışlar ise de vapurda ehemmiyetli tahribat icra edilmiş olduğundan mümkün mertebe tamir ettirilerek Teşrin-i evvel'de hamd olsun Mersâ-yı Dersaadet'e îsâle muvaffak olundu. Muhaberât-ı mütevâliyenin iktisadiyat-ı memlekete îka' ettiği te'sîr şirketimizde dahi âsarını göstererek mutazarrır olmuş isek de teşebüsümüzün ne derece mühim ve faide-bahş olduğunu nazar-ı dikkate alarak Cenâb-ı Hakkın tevîfkine ve hissedârânımızın mütevâliyen vukuu bulan teşvikat ve müracaat mütemâdiyesine istaneden şirketin devamına karar verilmiş olduğu alakadârânın mağ'lumu olmak üzere ilan eyleriz. İttihad Seyr u Sefâ'in Şirketi merkez idaresini İstanbul'a nakil ile şimdilik Sirkeci'de Kosova Han'ında isticar eylediği daire-i mahsusada icra-yı muameleye ve şerait-i âtiye hissedar kaydına mübâşeret eylemiştir. Muamele-i kaideye 330 senesi Mart'ı ibtidâsından Eylül'ü nihayetine kadar devam edecektir. Evvelce kaydedilip yüzde onunu tesviye edilmiş olan hissedârân bakiye-i düyununu ikişer ay vadeyle ve yüzde otuzar olmak üzere üç taksitte tesviye edecektir. Yeniden hissedar kaydolanacak zevat dahi evvela kayd edildiği hisseler miktarının yüzde onunu peşinen tesviye eyleyecek ve yüzde doksanını kezaik ikişer ay fâsıla ile üç taksitte tediye ile eski hissedarlarla birlikte itmâmı taahhüd eyleyeceklerdir. Hisse esmânını tamamen tesviye etmiş olan hissedârânın senedât-ı asliye ile tebdil edilmek üzere muvakkat ilmuhâberlerini göndermeleri iktiza eder. Teşebbüsümüzün fâide-i iktisâdiyesinden mâ'adâ siyasi muhassenatı nazar-ı dikkate alan vatandaşlarımızın bidâyet te'sisinde hissedar kaydedilmek üzere izhar ettikleri har ve samimi tehalük ve ibraz ettikleri itimâd ve rabetin yeniden tecellisinden katiyen ümitvâr olduğumuzu ve hissedaranımızla müşterek bir hiss-i âlf-i vatanperverî ile mütehasıs olan heyet-i müessese ve idarenin de ciddi ve mütemadi bir sa'y ile şirketin terakki ve ta'alasine sarf-ı mesai ederek ibraz olunan teveccüh ve itimada liyakatlerini ispat edeceklerini inâyet-i bâriye istinâden temin ederiz." ("İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirketi" (12 Şubat 1339), Tanin, Nu: 1858, s. 3)

Beyanattaki bilgilerden hareketle kuruluşundan itibaren şirketin hisse satışlarından kuruluşunda öngörülen toplam sermayenin yüzde 10'u kadar yani 25.000 lira civarında bir sermaye birikimi elde ettiği anlaşılmaktadır. İttihad vapurunun değerinin 12.000 lira olduğu (BOA, HR.SYS, 01959.00015.001) ve Balkan Harbi esnasında Yunanlar tarafından alıkonulması, gemi üzerinde yapılan değişiklikler, yeniden seyr u sefer hizmetini yapabilmesi için tadilat masrafları da dikkate alındığında 1914'te şirketin faaliyetlerine yeniden başladığı süreçte sermayesinin oldukça sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. Beyanatın dikkat çeken yönlerinden birisi ise vatandaşların şirket hisselerini almalarının iktisadi bir faydadan daha çok, yüksek vatanseverlik hislerine telmih edilmesidir.

#### **4. Birinci Dünya Savaşı Dönemi'nde İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi**

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması en azından ilk dönemde Osmanlı deniz işletmeleri için olumlu bir gelişme olarak görülmüştür. Nitekim daha önce sermaye azlığından ve kapitülasyonların meydana getirdiği olumsuz şartlardan dolayı yabancı işletmelerle mücadele edemeyen millî teşebbüsler, boğazların kapatılması ve yabancı şirketlerin faaliyetlerine son verilmesiyle birlikte rakipsiz hâle gelmişlerdir. Ancak savaş

esnasında Karadeniz ve Marmara'da Osmanlı vapurları torpil atışına maruz kalmış, bir kısım gemiler Karadeniz'de Ruslar tarafından batırılmıştır. Bu gemilerin yerine Ruslardan ele geçirilen vapurlar ikame edilmeye çalışıldıysa da, bunlar da uzun savaş boyunca ya batmış ya da oldukça fazla yıpranmıştır (Ahmed Hamdi, 1339, s. 19).

İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin zorluklarla başlayan hikâyesi yeniden faaliyete geçmesinden kısa bir süre sonra başlayan Birinci Dünya Savaşı nedeniyle tekrar güç bir döneme girmiştir. Savaş başladığında hakkında fazla bir malumat elde edemediğimiz Selanik vapuru ile İttihad<sup>15</sup> vapuruna sahip olan şirket, harbin getirdiği olumsuz şartlardan etkilenmiştir. Savaşın başlamasıyla birlikte muharip Osmanlı gemileri kadar sivil gemiler de düşman taarruzuna uğramıştır. Bu türden taarruza uğrayan gemilerden birisi de İttihad vapurudur. İttihad vapurunun tamir edilip tekrardan hizmete başlamasından sonra Bandırma Limanı'ndan yük alırken İtilaf Devletleri'ne ait gemiler tarafından torpil atışına maruz kalarak taciz edilmiştir. Çanakkale Muharebelerinin devam ettiği döneme rast gelen hadise arşiv vesikalarına şu şekilde yansımıştır: "29 Nisan'da Bandırma'dan hamûle almakta olan esliha ile gayr-ı mücehhez Osmanlı 'İttihad' vapuru evvelce haber verilmeksizin torpil endâhtıyla tecâvüze uğramıştır. Mermi, hedefe isabet etmeyip rıhtım duvarına tesadüf etmiştir." (BOA, HR.SYS, 2099.9.15-1) İttihad vapurunun savaş esnasında başına gelenler bununla da sınırlı kalmamıştır. 1916 yılında İstanbul Köstence arasında seyr u sefer hizmeti vermekteyken<sup>16</sup> 9 Nisan 1332 (22 Nisan 1916)'de Köstence'den İstanbul'a doğru yol almakta olan İttihad vapuru Hikmet vapuru ile çarpışmıştır<sup>17</sup>. Tamir edilen vapur, 1332 yılı Mayıs ayında (Mayıs/Haziran 1916)<sup>18</sup> Ruslar tarafından ele geçirilmiştir<sup>19</sup>. Vapurun önce kaybolduğu rapor edilmiş, daha sonra Ruslar tarafından batırıldığı düşünülmüştür. Hatta bu süreçte vapura karşılık şirkete hazineinden tazminat da ödenmiştir. Vapurun akıbeti ile ilgili doğru bilgilere ancak 1918 yılında Rusya'nın resmen savaştan çekilmesinden sonra ulaşılabilecektir (BOA, BEO, 004520.338978.001).

Birbirini takip eden Trablusgarp, Balkan ve nihayetinde Birinci Dünya Savaşı'nın çalkantılı yıllarında ayakta durmaya çalışan şirket ikinci genel kurulunu ancak 24 Temmuz

<sup>15</sup> Şirketin İttihad vapurunun dışında Selanik isimli bir vapura sahip olduğuna dair bulabildiğimiz tek kayıt 1923 yılında İstanbul Ticaret ve Sanayii Odası Mecmuası'nda yer alan bilgidir. Her iki vapurun da savaş esnasında battığı bilgisi ayrıca verilmiştir. Ancak aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı gibi İttihad vapurunun batmadığı, Ruslar tarafından ele geçirildiği ve savaş boyunca Odesa Limanı'nda tutulduğu anlaşılacaktır (bk. Ahmed Hamdi, 1339, s. 21).

<sup>16</sup> 1916 yılı içerisinde İttihad vapurunun İstanbul ile Köstence arasında faaliyette bulunduğunu gösteren olaylardan birisi Harbiye Nezareti tarafından Bükreş'e gönderilen Doktor Binbaşı Mazhar Bey'in İstanbul'a avdetiyle ilgili bir kısım yazışmalardır. Yazışmalarda Köstence Şehbenderliği tarafından Mazhar Bey'in İttihad vapuruna Köstence'den bindiği bildirilmektedir (bk. BOA, HR.SYS, 02424.00006.001).

<sup>17</sup> Belgede 9 Nisan 1332 tarihi verilmiş olmasına rağmen miladi 23 Avril 1916 tarihi düşünülmüştür (bk. BOA, HR.SFR, 04.00652.00017.001). Kazânın mahiyetiyle ilgili bilgiye ulaşamamış olmamıza rağmen İttihad vapurunun faaliyetlerine daha sonra devam etmesi ve Hikmet vapuru personelinin 28 Eylül 1918'de Tahlisiye (Cankurtaran) Madalyası ile taltif edilmiş olmaları iki vapurun da ağır hasar almadıkları izlenimini oluşturmaktadır. Hikmet Vapuru personeline verilen Tahlisiye Madalyası ile ilgili belge için (bk. BOA, İ..DUİT, 00067.59).

<sup>18</sup> Vapurun 1916 yılında başına gelenlerle ilgili bilgiler daha sonra 1918 yılında vapurun durumu ile ilgili yazışmalardan anlaşılmaktadır (bk. BOA, BEO, 004520.338978.002).

<sup>19</sup> Vapurun Ruslar tarafından ele geçirilmesi 1332 yılı Mayıs ayında gerçekleşmiş olmasına rağmen, vapurun akıbetiyle ilgili yazışmalar aynı yılın Temmuz ayı içerisinde gerçekleşecektir. Hadisenin resmi yazışmalara konu olması Vapurla İstanbul'a dönen Kimyager ve Doktor Cevad Mazhar Bey'in akıbeti ile ilgili 27 Temmuz 1916 tarihli bilgi talebinden kaynaklanmaktadır. Bilgi talebi şu şekildedir: "İttihad vapuruyla hareket eden binbaşılıktan tekâüd Kimyager Doktor Cevad Mazhar Bey'in vapurla birlikde Ruslar tarafından esir edildiği limanlardan birine götürüldüğü istihbâr kılınmış olunmağla mumaileyhin eylevm esâreten nerede bulunduğunun ve avâkıbü'l ahvâlinin bi't-tahkik esfâr-ı esbâbının istikmâli mütevakıf hımem-i âliye-i daverâneleridir. Ol babda emr ü ferman hazret-i men lehül emrindir." (bk. BOA, HR.SYS, 02197.00056.001; BOA, HR.SYS, 02424.00006.001)

1916'da toplamda 270 hisse senedine sahip olan 15 hissedarın katılımıyla gerçekleştirilebilmiştir. Genel kurulun bu kadar gecikmesinin sebebinin savaş hâli olduğu, idare meclisi raporuna da yansımıştır. Sermayenin sınırlandırılması ve savaş sona erinceye kadar her türlü ticaretin yapılabilmesi için idare heyetine yetki verilmiş, İzmir Körfezi'nde vapur işletmek amacıyla diğer bir şirketle yarı yarıya ortak olunması konularında idare meclisi genel kuruldan talepte bulunmuştur. Ayrıca şirket sermayesi konusu da gündeme gelmiş, diğer taleplerle birlikte genel kurul tarafından kabul edilerek nizamnamede değişikliğe gidilmiştir. Genel kurul 1916 yılı sonuna kadar olan hesapları incelemek üzere müfettiş tayin edilerek sona erdirilmiştir. Bir yıl sonra gerçekleştirilen genel kurul ise 1916 yılı hesaplarını görüşmek üzere toplanmıştır. İdare Meclisi tarafından verilen rapor ve evraklara göre şirket bir vapur ile genellikle hükümet hesabına nakliyat hizmetlerinde bulunmuştur. Gerçekleştirdiği nakliyattan 211.626 kuruş safi gelir elde etmiş ve bundan her hisseye 59.073 kuruş nispet edecek ölçüde gelir elde edilmiştir. Elde edilen kazancın yüzde 80'i hisse sahiplerine, yüzde beşi idare meclisine, yüzde ikisi müdürlere, yüzde 12'si kuruculara dağıtılmıştır. Şirketin kuruluşu kısmen tamamlandığı için ayrıca ihtiyat akçesi ayrılmamıştır. 1916 yılı hesaplarını gösteren kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla bedelinin tamamı ya da bir kısmı tahsil edilen hisse senedi tutarı olarak, şirketin işlemlerinde kullandığı dolaşımda olan sermayesi 43.000 lira civarındadır (Balı vd. 2012, s. 53). 1914'de yeniden kuruluş sürecinde 25.000 lira civarında bir sermaye birikimi elde eden şirketin 1916 yılındaki hesaplardan hareketle savaşın getirdiği tüm olumsuz şartlara rağmen sermayesini artırabildiği anlaşılmaktadır. 1916'da gerçekleştirilen genel kurul sonrasında idare meclisi ve müfettişler tarafından verilen raporlara dayalı olarak şirketin geleceğe yönelik yeni planları hayata geçirmeye çalıştığı görülmektedir. Müzakere raporlarında da ifade edildiği gibi Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği olumsuz şartlardan dolayı yeni vapur tedarik etmek ve işletmek imkânı olmadığından şirket sermayesinin atıl kalmaması için genel kurul kararına uyularak muamelât-ı ticariye ile uğraşmıştır. Bu amaçla ticari faaliyette bulunmak için en uygun yer olarak görülen İzmir'de çeşitli işler yapıldığı anlaşılmaktadır.

Şirketin kuruluşundan itibaren sık sık gailelere uğraması, İttihad vapurunun başına gelenler, şirketin seyr u sefer hizmetlerine de sekte vurmuş, şirket yönetimi farklı alanlarda ticari faaliyet yürütme yoluna itmiştir. İktisâdiyat Mecmuasının 27 Eylül 1917 tarihli sayısında şirket yönetimi tarafından yayınlattığı anlaşılan bir yazı İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki durumunun özeti mahiyetindedir. İktisâdiyat Mecmuasında yer alan beyanda; "Şirketin ne gibi müşgilatla mücadeleyle azm ettiğini bilmek umum hissedarânın bir hakk-ı sarihidir. İttihâd'ın raporu hâlihâzırda memleketimizde spekülasyonun derece-i vesâit ve vehâmeti hakkında bir fikir vermeye hıdmet eder. Şirket muamelata-ı ticariye ile ancak birkaç ay işgal ettiği ve sermayesini birçok defa devr ve tedavül ettirmeye vakit bulamadığı hâlde piyasada çârî olan spekülasyon muamelatı neticesinde hissedarlarına yüzde 62 hisse-i temettü tevziine muvaffak olmuştur." ("İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirketi" (27 Eylül 1333), İktisadiyat Mecmuası: Nu: 65, s. 7) ifadelerinden de anlaşılacağı gibi savaşın getirdiği olağanüstü şartlara rağmen yüzde 62 oranında hissedarlara temettü verildiği ifade edilmiştir. Ayrıca şirket, depolarında bulunan üzüm ve benzeri malların da durumu hesaba katılırsa yüzde 200 oranında temettü dağıtımına mukadder olduğunu da belirtmiştir<sup>20</sup>. Şirket ayrıca savaşın getirdiği fiili durumda dahi bu derecede temettü vermesine rağmen vatandaşların gösterdiği ilgisizlikten şikâyet etmektedir. "Şirketin raporunda şirketin henüz satılmayan hisseleri elden çıkarmak için heyet-i idare rapora 'gerek şirketin temin-i terakkisi ve gerek

<sup>20</sup> "Ondan maada şirketin yedinde bulunan kilitli malların mubayaa bedeliyle bilançoya geçirildiği, mesela üzümün on kuruşa kayd olunduğu nazar-ı itibara alınırsa şirketin hakiki temettuatı yüzde iki yüz hisse-i temettü tevzine mukadder olduğu meydana çıkar." (bk. "İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirketi" (27 Eylül 1333), İktisadiyat Mecmuası: Nu: 65, s. 7)

kendi menfaatlerinin âtiyen tezyidi zaman zımnında hissedârânımızın hisse-i temettülerini nakden almayı mukabilinde hisse senedi almak suretiyle istifâde etmelerini temenni eyeriz. Bu suretle hareket olunduğu hâlde şirketimiz hemen lâ-akl 25.000 hisse satmış olacaktır ki bunun ehemmiyeti varest-i arz ve izahdır.’ mealinde bir fıkra derç etmek mecburiyetinde bulunmuş ve gazetelerde aynı surette îlânât neşr olunmuşdur. Yüzde 60’a mütecaviz bir hisse-i temettü tevzii eden bir şirketin hisselerini kıymet-i itibâriyesi üzerine mevki-i icrâya vaz’ ettiği hâlde doğrudan doğruya talep çıkmaması memleketimizde anonim şirketlere gösterilen rağbetin derecesini gösterir. Başka memleketlerde yüzde on beş 20 derecesinde hisse-i temettü tevzi eden şirketlerin hisseleri kıymet-i itibâriyeden iki misli fiyatla satılır ve ahali tarafından kemâl-i tehalükle talep olunur. İttihad şirketinin bidâyet-i tesisinden beri hükümetin, İttihad ve Terakki Cemiyeti’nin himaye-i mahsûsasında mezhur olduğu düşünülürse ahalemizde görülen kayıtsızlık bir kat daha şâyân-ı hayret ve teessüf olduğu anlaşılır.” (“İttihâd Seyr u Sefâ’in Şirketi” (27 Eylül 1333), İktisadiyat Mecmuası: Nu: 65, s. 7) Şirket vatandaşları yeni hisse alımına teşvik etmekte ve en önemli referansları olarak da kuruluşlarından itibaren himayeleri altında olduklarını ifade ettikleri İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Hükümeti göstermektedir.

Şirketin asıl iştigal alanı olan seyr u sefer hizmetleri dışında işlerle uğraşmasının da hissedarlar tarafından eleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu eleştirilere karşı şirket yönetimi, “Meslis-i idârenin raporunda şirketin maksad-ı aslisi olan sey u sefain meselesinin tamamıyla meskût bırakılması şayet tenkid olsa gerekdir. Ki ol-vaki bugün seyr u sefâin işleri yapılamaz. Fakat muharebeden sonra bu işlerde pek hazırlıklı davranmak için mani yoktur. Seyr u sefâin ile alakadar olmayan sermayedar tahta gemiler yapmak, eski vapurlar satın almak gibi hususatla iştigal ettikleri hâlde şirketin hiç olmazsa âtî için hazırlıklarda bulunması doğru değildir. Muamelat-ı ticariye ile iştigal ederken şirket hiçbir vakit maksad-ı asliyi göz önünden çıkarmamalıdır. Şirketin maksad ve gayesi sey u sefain âti-i iktisâdimizin en mühim amillerinden olduğundan şirketin henüz satılmayan hisselerini satın almaya isticâl etmelerini karînimize tavsiye etmeden kendimizi alamayız.” (“İttihâd Seyr u Sefâ’in Şirketi” (27 Eylül 1333), İktisadiyat Mecmuası: Nu: 65, s. 7) sözleriyle eleştirilere yanıt vermekte, şayet hissedarlar şirketin asli vazifesini gelecekte yapabilmelerini istiyorlarsa, satılmayan hisseleri satın almaları tavsiye edilmektedir.

Birinci Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru gelinirken 1918 yılı içerisinde şirket açısından beklenmedik bir gelişme olmuştur. Rusya’nın Brest-Litovsk Antlaşması<sup>21</sup> ile savaştan çekilmesi İttihad vapurunun aslında batmadığının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ticaret ve Ziraat Nazırı Mustafa Şeref Bey imzasıyla Sadarete gönderilen 16 Haziran 1918 (16 Haziran 1334/7 Ramazan 1336) tarihli yazı vapurun akıbeti ile ilgili bilgiler vermektedir. Yazıya göre İttihad vapurunun Osmanlı Devleti adına Köstence’den İstanbul’a zahire taşıırken 1332 yılı Mayıs ayında (Mayıs/Haziran 1916) Karadeniz’de kaybolduğu rapor edilmiştir. Daha sonra vapurun Ruslar tarafından batırıldığı kanaati hakim olmuş ve İttihâd Seyr u Sefâ’in Anonim Şirket-i Osmaniyesi’nin zararı Harbiye Nezareti tarafından tazmin edilmiştir. Ancak vapurun aslında batmadığı ve Odesa Limanı’nda bulunduğu tespit edilmiştir. Bu gelişme karşısında şirket kendilerine verilen tazminatın geri alınarak vapurun iadesini hükümetten talep etmiştir. Ayrıca Rus ve Ukrayna hükümetleriyle iletişime geçilerek vapurun geri verilmesinin istenmesi de yazışmalara yansımıştır (BOA, BEO, 004520.338978.002; BOA, BEO, 004520.338978.001; BOA, HR.SYS, 0257.00030.001). Vapurun şirkete iadesi meselesi ile ilgili yazışmalarda Sadaret tarafından Maliye ve Harbiye nezaretlerinin de görüşü sorulmuştur (BOA, BEO, 004526.339415.001). Maliye Nezareti, İttihad vapurunun kaybolması sonrasında 12 Mart

---

<sup>21</sup> 3 Mart 1918’de imzalanan ve İttifak Devletleri ile Rusya arasındaki savaş durumunu sone erdiren antlaşmadır. Antlaşma hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için (bk. Kurat, 1967, s. 375-413).

1332 (25 Mart 1916) tarihli Vesâit-i Nakliye-i Bahriyenin Sûret-i Tedârîki Hakkında Kanun'un 10. maddesine göre<sup>22</sup> askeri nakliyata tahsis edilen vasıtaların hasara uğraması veya batması üzerine vasıtanın sahiplerine tazminat ödenmesi hükmü gereğince zararlarının tazmin edildiği ve vapurun mülkiyetinin hazineye geçtiği belirtilmiştir. Şirketin kendilerine verilen tazminatı geri vererek vapuru almak istemelerine rağmen böyle bir durumun hazineyi zarara uğratacağı, bu nedenle vapurun şirkete geri verilmesinin Sadaret tarafından yeniden değerlendirilmesi gerektiği dile getirilmiştir (BOA, BEO, 004526.339415.002). Harbiye Nezareti de cevabî yazısında vapurun mülkiyetinin doğrudan askeriyeğe geçtiğini belirtmiştir (BOA, BEO, 004526.339415.004).

Şirket tarafından İttihat vapurunun iadesi daha sonra da gündeme getirilmiştir. Vapurun iadesiyle ilgili Hükümetin tutumu aslında daha da farklı bir meseleye dayanmaktadır. Talat Paşa'nın sadaret makamında bulunduğu günlerde, Sadarettten Hariciye Nezareti'ne fikir sorulmuştur (BOA, BEO, 004528.339582.001). Hariciye Nazırı Ahmed Nesimi Bey Vapurun iadesini talep etme imkânının bulunmadığını, Ganaim-i Bahriye Mahkemesi ile Adliye Nezareti'nden alınan bilgileri de dikkate alarak bildirilmiştir. Ayrıca cevabında Galata Rihtımı'nda, Büyük Ada'da ve Karadeniz'de toplam 15 adet geminin savaş esnasında Ruslardan zapt ve müsadere edildiği şayet İttihad vapuru geri alınmak isteniyorsa bunların da geri iade edilmesi gerektiği, bu gemilerden bir kısmının battığı, bundan dolayı da tazminat ödemek zorunda kalacakları ifade edilmiştir. Yine bu türden bir talebin İngiltere ve Fransa'yı da harekete geçireceği, savaş döneminde yedi İngiliz, üç Fransız vapuru ile toplamda iki ülkeye ait 62 adet çeşitli boyutta gemiye Osmanlı Devleti'nce el konulduğu ve bu devletlerin de iade taleplerinde bunacağına işaret etmiştir. Hukuk Müşavirliği tarafından hazırlanan mütâlaa-nâmenin de bu duruma işaret ettiği belirtilmiştir (BOA, BEO, 004528.339582.003). Hariciye Nazırının cevabı açıkça göstermektedir ki yalnızca İttihad vapuru için hükümet, yekûnu oldukça fazla olan, müsadere ettiği gemilerden vazgeçmek istememektedir. Ayrıca bu gemilerin bir kısmı battığı için de tazminat ödemek zorunda kalacaktır. İttihad vapuru için daha önce zaten tazminat ödendiği ve mülkiyeti hazineye ait olduğu için şirketin taleplerinin yerine getirilmediği anlaşılmaktadır.

Şirketin İttihad vapurunun kendilerine iadesine yönelik girişimleri Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde de devam etmiştir. Şirket tarafından 18 Ekim 1919 (18 Teşrin-i evvel 1335) tarihinde Hariciye Nezareti'ne yazılan dilekçede; vapurun Odesa'da bulunduğu ifade edildikten sonra yegâne vapurları olan İttihad'ın kendilerine iade edilmemesinden dolayı binlerce hissedarın mağdur duruma düştüğü ifade edilmiştir. Ortaya çıkan mağduriyetlerinin giderilmesi için Osmanlı Hükümeti'nden gerekli girişimlerin yapılması talebinde bulunmuşlardır (BOA, HR.SYS, 02462.00048.004).

<sup>22</sup> 12 Mart 1332 (20 Cemaziyülevvel 1334) tarihli ve 300 numaralı "Vesâit-i Nakliye-i Bahriyenin Sûret-i Tedârîki Hakkında Kanun"un 10. Maddesi şu şekildedir: "Nakliyât-ı askeriyeğe tahsis olunan vesâit-i nakliye dûçâr-ı hasar veyâ gark olursa veyâhud altıncı madde mücebince süfün-ı harbiyeğe tahvil edilmiş bulunursa yedinci madde mucebince intihab olunacak ehl-i hubre tarafından takdir olunacak bedelini nakden alarak vesâit-i mezkûreyi hükûmete terk etmekte veyâhud ehl-i hubrece takdir olunan mesarif-i ta'miriye ve tahlisiyeyi kabul ile sefineyi kendi uhdesinde ibkâ eylemekte veyâhud hükümetçe ihtiyâr edilecek mesârif-i ta'miriyeğe ve tahlisiye ile hâl-i asliyesine ircâ' olunan vesâit-i nakliyeğe kabul etmekte sahibleri muhtardır. Şu kadar ki hükümetçe teklif veyâ ihtiyâr edilecek mesârif-i ta'miriyeğe ve tahlisiye vesâit-i nakliyenin nısf-ı kıymetini tecâvüz ederse sahibleri vesâit-i nakliyeğe hükûmete terk ile hîn-i tahsisde ehl-i hubrece takdir veyâhud inde'l-itirâz hükümetçe ta'yin olunan bedelini veyâhud gemi ile beraber nısf-ı kıymetini almak şıklarından birini kabule mecburdur." (bk. "Vesâit-i Nakliye-i Bahriyenin Sûret-i Tedârîki Hakkında Kanun", *Düstür*, 1928, s. 871).

İttihatçıların iş başında olduğu dönemde görülen sakıncadan dolayı herhangi bir iade girişiminde bulunulmayan vapurun, İttihatçıların iktidarını kaybettiği bir dönemde<sup>23</sup> kurulan hükümetçe iadesinin gerçekleşmesi pek de mümkün görünmemektedir. Nitekim bu talep sonrasında yapılan yazışmalar ve nihayetinde iki Bâb-ı Âlî Hukuk Müşaviri'nin meseleye yönelik tespitleri şirketin girişiminin sonuçsuz kalmasına neden olmuştur. Hukuk müşavirleri tarafından verilen cevapta, Odesa'da bulunan vapurun iadesinin Osmanlı Devleti'nin menfaatine olmadığına 22 Temmuz 1918 (1334) tarih ve 38837 numaralı tezkire ile İstişare Odası'na bildirildiği ifade edilmiştir. Ayrıca savaş esnasında Karadeniz Rus Donanması tarafından vapurun müsadere edilmesinin meşru olduğu da belirtilmiştir. Vapurun iadesinin talep edilmesine yönelik olarak Brest-Litovsk Antlaşması'nın, "...mukabil tarafın elinde bulunan sefâin-i ticariye hakkında icrâ olunacak muamele Ukrayna Cumhuriyetiyle akd olunacak mesâil-i muâhedât-ı hususiye ile tayin olunacağı" ifadelerinin yer aldığı 8. maddesine de atıfta bulunularak henüz böyle bir antlaşmanın yapılmadığı, buna bağlı olarak da hukuki olamayacağı dile getirilmiştir. Bunun yanında iade talebinin gündeme gelmesinin, Ganâim-i Bahriye Mahkemesi ve Adliye Nezareti'nden alınan bilgilere göre Osmanlı Devleti tarafından ele geçirilmiş ve bir kısmı batmış olan dördü büyük vapur<sup>24</sup> olmak üzere çeşitli boyutlarda 15 Rus gemisinin iadesi ve batanların tazminatının ödenmesi problemini doğuracağı tekrar belirtilmiştir (BOA, HR.SYS, 02462.00048.005).

İttihad vapurunun Türkiye'ye iade edilip edilmediğiyle ilgili daha sonra herhangi bir yazışma gerçekleşmemiştir. Ancak savaş esnasında vapurun başına gelenler, daha sonra bir davanın da konusunu teşkil edecektir. Bahriye Dîvân-ı Harbi'nde görülen dava 1916 yılında İttihad vapurunun Rusların eline nasıl geçtiği ile ilgili ipuçları da sunmaktadır. 12 Kasım 1924'te Bahriye Dîvân-ı Harb Dâimi Reisi Miralay Mehmed Fehmi imzasıyla Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhaslığı'ndan davanın seyrini etkileyecek bir kişinin akıbeti ile ilgili bilgi istenmiştir. Yazıdan, zanlı ve İttihad vapurunun kaptanı olan Bahriye yüzbaşılığından emekli, Galatalı Ali Kadri Efendi'nin gemiyi Ruslara "tutturmak (teslim etmek)", ve kendisi ise Rusya'da refah içerisinde yaşarken mürettebatının esir olmasına ve Sibiryâ'ya sürülmesine sebebiyet vermektен dolayı yargılandığı ifade edilmektedir. 1332 yılının Teşrin-i evvel – Teşrin-i Sani (Ekim – Aralık 1916) aylarında Sivastopol'da esir Türk kaptanlarından Kâşif Efendi, kendisiyle birlikte esir edilmiş Osmanlı vatandaşı bir Rum olan Gemici İstavri'ye yardım etmek amacıyla Yunan Konsolosluk Kâtibi Andriyatis'in geldiğinden ve kendisi de Rum lisanına vakıf olmasından dolayı aralarında geçen diyalogu anladığını ifade etmiştir. Kâşif Efendiye göre Andriyatis; "Ali Kadri namındaki Türk kapudan İttihad vapurunu satmış..." dediğini iddia etmiştir. Böyle bir ifade davanın kaderini etkileyeceğinden Andriyatis'in hâlen nerede ve ne gibi vazifede olduğunun araştırılması istenmiştir (BOA, HR.İM, 00123.00031.001; BOA, HR.İM, 00123.00031.002; BOA, HR.İM, 00126.00087.001; BOA, HR.İM, 00126.00087.002). İttihad vapurunun akıbeti hakkında kesin bir malumat elde edemememize rağmen 1924 yılında aynı isimle faaliyette bulunan bir vapurun varlığı dikkat çekicidir. Vakıf gazetesinin 17 Ocak 1924 tarihli sayısında, bir müddet önce eski Rus ordusuna mensup 300 asker ve 250 iki yüz elli subayın İstanbul'dan Novorossiysk'e İttihad vapuruyla gönderildiği belirtilmektedir ("Geri Çevriliyorlar! Şehrimizden Novorossiysk'e Giden (550) Rus İade Edildi" (17 Kanun-ı sani 1924), Vakıf, Nu: 2176, s. 3). Söz konusu haberdeki vapur İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'ne ait vapur olabileceği gibi aynı isme sahip bir başka vapur da

---

<sup>23</sup> Şirketin İttihad Vapurunun kendilerine iadesine yönelik bu yeni girişimi Ali Rıza Paşa Kabinesi iş başına geldikten sonra (Ali Rıza Paşa 2 Ekim 1919'da Sadrazam olarak atanmış, 3 Mart 1920 tarihinde istifa etmiştir) gerçekleşmiştir. Ayrıntılı bilgi için (bk. Küçük, 1989, s. 440-441).

<sup>24</sup> Vapurların isimleri *Kuin Olga, İda, Longa ve Hadun* olarak belgede zikredilmiştir (bk. BOA, HR.SYS, 02462.00048.005).



olabilir. Şirketin sahip olduğu Selanik vapurunun ise savaş esnasında battığı anlaşılmaktadır (Ahmed Hamdi, 1339, s. 21).

İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin Birinci Dünya Savaşı boyunca yaşadığı zorluklar aslında Türk denizciliğine vurulan darbenin sadece bir safhasını teşkil etmiştir. İstanbul Ticaret ve Sanayii Odası Mecmuası'nda dönemle ilgili yer alan bir değerlendirme kaybın boyutlarını özetler mahiyettedir. "Harb-i Umûmî münâsebetiyle Türk ticâret-i bahriyesinin gördüğü ziyânı hulâsa etmek lazım gelirse, denebilir ki bu ziyân, inkılâbdan sonra yapılan tecrübeleri ve sarf edilen birçok imkânları tamamen mahvedecek derecede idi." (Ahmed Hamdi, 1339, s. 19) Nitekim savaş esnasında Seyr u Sefâ'in İdaresinin 28, Şirket-i Hayriye'nin 13, Hilal Kumpanyası'nın altı, Gümüşyan Kumpanyası'nın üç, İttihâd Seyru Sefâ'in Şirketinin iki, diğer şirket ve şahıslara ait 28 vapur kaybedilmiştir. Ayrıca 25 römorkör, 23 motorlu gemi ve yaklaşık 200 civarında mavna ve yelkenli batmıştır. Bunların dışında savaş sırasında müsadere edilen ve askeri nakliyat için ordu hizmetine verilen 24 küçük tonajlı vapur da Karadeniz ve Marmara Denizi'nde batmıştır (Ahmed Hamdi, 1339, s. 19-21).

Bütün bu kayıpların içerisinde İttihâd Seyr u Sefâ'in Şirket-i Osmâniyesi de hissesine düşen payı almıştır. Savaş başladığında 997 tonluk Selanik vapuru ve 943 tonluk İttihad vapuruna sahip olan şirket, Birinci Dünya Savaşı esnasında her iki gemisini de kaybetmiştir (Ahmed Hamdi, 1339, s. 21).

### **5. Cumhuriyet Dönemi'nde İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi**

Birinci Dünya Savaşı döneminde sahip olduğu vapurlarından biri batan diğeri ise müsadere edilen şirket, cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte faaliyetlerine yeniden başlamıştır. Şirketin harp ve mütareke yıllarında uğradığı kaybı giderebilmesi için ihtiyaç duyduğu fırsat ise kısa süre içerisinde ortaya çıkmıştır. Türkiye ve Yunanistan arasında 30 Ocak 1923 tarihinde yapılan mukavelename ve protokol<sup>25</sup> gereğince Türk-Rum nüfus mübadelesi kararı alınmıştır. Mübadillerin Yunanistan'dan Türkiye'ye taşınmasında demiryollarının kullanılmasının yanında büyük kısmının Selanik gibi limanlarda toplanmasından dolayı deniz yoluyla da nakilleri gündeme gelmiştir. Fakat denizyolu ile nakillerin gerçekleştirilebilmesi için ödenek ve teşkilat yetersizliğinin yanında yerli şirketlerin tonaj azlığı Mübadele İmar ve İskân Vekâlet'ini yabancı şirketlere yönlendirmiş, Loid Tristino, Mesarkli ve Pale gibi şirketlerle görüşmeler yapılmıştır. Yabancı şirketlerin uygun tekliflerine rağmen mübadillerin taşınması için harcanacak paranın ülke içinde kalması ve yerli girişimlerin desteklenmesi amacıyla Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey'in girişimleri sonucunda taşıma işi Seyr u Sefâ'in İdaresi ve Türk vapurcularına verilmiştir (Arı, 2008, s. 136-145).

Ancak Türk şirketleri sürekli devam eden harp hâli nedeniyle para kazanamadıkları gibi ellerindeki varlıkların birçoğunu da kaybetmişlerdir. Bu sebeple Türk denizcilik şirketlerinin faaliyetlerini layıkıyla gerçekleştirebilmeleri için ilgili şirketlere sermaye verilmesi fikri doğmuştur. Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey 600.000 Türk Lirası kadar bir sermayenin kredi olarak Türk denizcilik şirketlerine gemi tedariki için verilmesi fikrini Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne taşımıştır. Mecliste yapılan görüşmeler sonucunda Mustafa Necati Bey'in tasarısı kabul görmüştür (Arı, 1991, s. 26-27;

<sup>25</sup> İsmet, Dr. Rıza Nur ve Hasan imzalı söz konusu protokol şu şekildedir: "Gereği gibi yetkili kılınmış olan ve aşağıda imzaları tam yetkili Türk temsilcileri, Türk Hükümetinin, Rum ve Türk halklarının mübadelesine ilişkin olarak, Yunanistan'la bugünkü tarihte yapılmış sözleşmenin yürürlüğe konulmasını beklemeksizin ve bu sözleşmenin birinci maddesindeki hükmün uygulama alanı dışında kalmak üzere, Barış Andlaşması imza edilir edilmez, iş bu sözleşmenin dördüncü maddesinde göz önünde tutulan, vücutça sağlam erkekleri serbest bırakacağını ve bunların gidişini sağlayacağını bildirirler." Mukavelename ve protokol için (bk. Düstur, 1931, s. 205-219; Meray, 1973, s. 89-95; Soysal, 1989, s. 185-191).

Erdal, 2003, s. 320; Arı, 2008, s. 251). Buna göre Hükümetin sağladığı kredi ile alınacak gemilerin yabancı bandıralı olması şart koşulmuş yurt içinden gemi alımı yasaklanmıştır (Arı, 2008, s. 251).

Türk-Rum nüfus mübadelesini nedeniyle ortaya çıkan bu fırsattan İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi de yararlanmak istemiştir. Şirket adına 2 Ağustos 1340 (1924) tarihinde şirketin idare reisi Eyüp Sabri Bey ve şirket yöneticilerinden Ahmet Ramiz Bey, hükümetle bir mukavelename imza etmişler ve 30.000 lira kredi almışlardır. Hükümet tarafından alınan karara göre şirket, mukavelenamenin birinci maddesi gereğince iki ay içerisinde Türk malı olmayan ve Türk bandırası taşımayan bir gemi alacaktır. Yine mukavelenamenin yedinci maddesi gereğince şirket iki ay içerisinde bahsedilen özelliklere sahip bir vapur almazsa sözleşme sona erdirilecek ve kredi geri alınacaktır (BCA, 272/14.77.34.4.3).

Maddi kaynağa ulaşan şirket daha sonra Bozkurt<sup>26</sup> ismini verdikleri bir gemiyi satın almıştır. Bozkurt gemisi satın alınır alınmaz Parga'daki mübadilleri taşımaya başlamıştır. Ancak taşınan varlıklı mübadillerden alınan ücretlerle kredi borçlarını ödemesi gereken şirket, taşıma faaliyetlerini gerçekleştirmesine rağmen maliyeye olan borcunu ödeyememiş, şirket hakkında yapılacak bir tahkikatın doğmasına neden olmuştur (Arı, 2008, s. 253). Mübadele İmar ve İskân Vekâlet'inin İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi'ne açtığı soruşturma kapsamında birçok şaibe ile karşılaşmıştır. Bozkurt'un önceden belirlenen karara göre bir yabancı oluşumdan satın alınması gerekirken Türk denizcilerden alındığı şüphesi ortaya çıkmıştır. Bu sebeple taşıma ücretinden muaf tutulan göçmenlerin ücretini taşımacılığı gerçekleştiren şirketlere ödeyen Mübadele İmar ve İskân Vekâleti, İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi'nin payına düşen 2500 Türk Lirası tutarındaki ödemeyi yapmayı reddetmiştir (BCA, 272/14.77.35.10). Durum böyle olunca da şirket, Bozkurt'un alımında kullandığı krediyi ödeyememiştir. Meseleye el koyan hükümet, şirketin Mübadele İmar ve İskân Vekâleti ile yaptığı sözleşmeyi feshetmiş ve vekâletten alacağı ödemeyi kredi borcuna saymıştır. Hükümetin bu tavrına karşılık İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi hukuki yollara başvurarak sözleşmesinin iptal edilmesine karşı çıkmıştır. Böylece uzun bir hukuki süreç başlamıştır (Arı, 2008, s. 253-254).

İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi ile hükümet arasındaki hukuki süreç devam ederken 12 Kasım 1924 günü 1100 ton kömür yüklü olan Bozkurt gemisi Mersine gitmek üzere Boğaz'dan geçip Marmara Denizi'ne girdikten kısa bir süre sonra Gülnihal vapuru ile çarpışarak kaza yapmıştır. Hızla su almaya başlayan Bozkurt, kaptanı Hulusi Bey'in gayretiyle Ayastefenos sahilinde karaya oturtularak kurtarılmıştır. Ancak bu sırada Bozkurt'un ikinci kaptanı olan Ethem Bey kaza sırasında paniklemiş ve kurtulmak için filika indirmek isterken denize düşerek hayatını kaybetmiştir. Alımında usulsüzlük olduğu iddiasıyla mahkemelik olan Bozkurt gemisi yaptığı bu kaza ile yüzemez hâle gelmiştir. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi, gemileri Bozkurt sigortalı olduğu için geminin sigorta bedelinin ödenmesi için ilgili sigorta acentelerine başvurmuştur. Sigorta bedeli olarak 37.750 Türk Lirası değer biçilen Bozkurt kazada tamamen batmadığı için sigorta bedelinin ödenmesi sigorta şirketi tarafından reddedilmiştir. Daha sonra yüzdürülebilecek

---

<sup>26</sup> Bu vapur Bozkurt-Lotus hadisesi ve davasına konu olmuştur. Hadise şu şekilde gerçekleşmiştir. Adalar Denizi'nde kömür yüklü bir şekilde seyreden Bozkurt vapuru 2 Ağustos 1926 tarihinde Midilli Adası'nın açıklarında Fransız bayrağı taşıyan Lotus gemisi ile çarpışmış ve 8 mürettebatıyla beraber batmıştır. Kurtulabilenler Lotus gemisine sığınmışlardır. Lotus gemisi kazadan sonra İstanbul'a varmayı başarabilmiştir. (Kişi, 2018: 242). Kazada hayatlarını kaybeden denizcilerin ailelerinin şikâyetleri kapsamında Bozkurt gemisinin kaptanı Hasan Bey ve Lotus gemisinin kaza sırasındaki idarecisi Dömons Bey dikkatsiz ve tedbirsiz davranarak 8 kişinin ölümüne sebep oldukları iddiasıyla tutuklanmışlardır. Vapurun sahibi de 120.000 Türk Lirası değerinde keşide keserek Lotus ve Mesajeri Maritaym Kumpanyası'ndan 24 saat içinde ilgili meblağın ödenmesini talep etmiştir (Tezcan, 1994-1995, s. 267-268). Ayrıntılı bilgi için ayrıca (bk. Ersaydı, 2010, s. 33-43).

kadar onarılan Bozkurt İstinye sahiline çekilmiştir (Arı, 2008, s. 254-255). Kaza yapan Bozkurt gemisinin alımında şaibe olduğu iddiasıyla verilen kredinin iptal edilmesi, hasarlı olduğu için çalışmaması ve sigorta şirketinin sigorta bedelini ödememesi İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi için büyük bir sorun yaratmıştır. Şirketin yöneticisi olan Eyüp Sabri Bey sigorta bedelinin ödenmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuştur.

Eyüp Sabri Bey 4 Ocak 1925 tarihinde İmar Vekâleti Dersaadet Sevkiyat ve Nakliyat Müdüriyetine yazdığı dokuz maddelik mektupta şu taleplerde bulunmaktaydı:

“Kanun-ı evvel 340 tarihli istidanâmemiz mehâdimini tamamen tekrar ve teyid ile beraber atıdaki maruzat ve tekâlifimizi hükûmetin nazar-ı refet ve kabûlüne arz ederiz. 1- Hükûmetin hakkımızdaki nokta-i nazarı henüz tayin etmemiş olduğundan alacağımızı söylediğimiz ecnebi bandıralı vapurun muamelesini bittabi ikmal edemedik. Düyûnumuzun takside rabtıyla tediyesine müsaade buyurulduğu takdirde musammem kararınızı tatbik ve hükûmetin inâyet-i mahsusasıyla (millî ticaret filomuza) bir Türk bandıralı vapurun daha ilavesine muvaffak olmuş bulunacağı /2- Müsâdeme üzerine (Bozkurt) vapurunun evsâf-ı fenniyesine arız olan halelden dolayı kıymetinin yirmi bin liraya tenezzül ettiği sigorta kumpanyasının işarına atfen taraf-ı âlîlerinden bendelerine tebliğ buyurulmuş idi. Biz bervechile hükûmete ızrar arzusunda olmadığımızdan ve hakkımızda raigan olan lütf ve müsaadeyi hiç bir zaman suistimâl etmek istemediğimizden bu vapuru borcumuza mukâbil göstermek arzusunda değiliz. Bilakis tamamen borcumuzu ödeyeceğiz. Bunun için Bozkurt Vapurunu(n) icar bedelleri doğrudan doğruya hükûmete verilmek üzere emsali navullarda azîm-i tenzilât icrâsıyla müdafaa-i milliyeye veyâhud düyûn-ı umûmiye gibi resmî bir müesseseye icara verinceye kadar her ay hükûmetin emrine bin beş yüz lira itâsını müteahhidiz. /3- İkinci vapuru dahi işletmeye başladığımız anda hasilât-ı sâfiyesinin kısm-ı mühimini yine borcumuza mukâbil hükûmete teslim eâmâdeyiz. /4- Medyun İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi'nin el-yevm beynine mukâbil müracaat olunacak başkaca malı bulunmadığından istirhâmımızın adem-i kabûlü takdirinde maalesef hükûmetin bizdeki alacağından on bin liradan fazla zarara uğraması muhakkaktır. /5- Hükûmet bizi himâye ve mahfımız demek olan elimizdeki yegâne vapuru fûruht etmediği takdirde velev te'hirle de olsa borcumuzu tamamen dahi tecviz olunduğu takdirde faizle dahi ödeyeceğimiz muhakkaktır. Buveçhle hükûmet hem alacağını tamamen almış olacak hem de yetiştirmek istediği millî bir müesseseyi mahv ve tebah olmaktan kurtarmış bulunacaktır. /6- Hükûmet bil-farz alacağından on bin lira zarara razı olsa bile çalışmak isteyen ve hüsn-ü niyetini izhâr eden müteşebbis birkaç Türkü herhâlde mahvetmek istemeyecektir ve bu nokta-i nazardan bizi himâye edecektir. Kanaatimiz bu merkezdedir. /7- Gerek eldeki Bozkurt Vapuru'nun gerek hükûmetin inâyet-i mahsûsasıyla yeni alacağımız ecnebi bandıralı vapurun hesâbâtını her ay hükûmete vermeye eâmâdeyiz. Hükûmet ister ise defterlerimizi de bir memuru vasıtasıyla - hatta ücreti tarafımızdan verilmek üzere - istediği zaman teftiş de ettirebilir. /8- Taksit ile borcumuzu ödemeliğimize buveçhle müsaade buyurulduğu takdirde alacağımız ikinci vapuru dahi Hükûmete terkine şimdiden mavaffakiyet ederiz. /9- Hükûmet mahaza Türk ticaretini inkişaf ettirmek için Seyr u Sefâ'in İdaresine azim-müzaheretler ve muâvenetler göstermekte iken aynı maksadın hâdimi olan bizler hakkında lütf ve himâyesini esirgemesine imkân tasavvur edemeyiz. Balada serd ve izâh olunan mevad dairesinde istirhâmımızın kabulüne vesatat buyurmanızı rica ederiz efendim hazretleri.”(BCA, 272/ 14.77.35.4)

Ancak hükümet kanadında yapılan tahkikat sonucunda Bozkurt'un değerinin kayıtlara kasıtlı şekilde fazla geçirildiği, en fazla 20.000 Türk Lirası değerinde olabileceği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle Eyüp Sabri Bey'in girişimleri sonuçsuz kalmasına rağmen ilerleyen zamanda İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirketi ve onun gibi usulsüz gemi alımında bulunan şirketlerin kredilerinin kurtarılması için Başvekil İsmet Paşa'nın girişimleriyle çalışma yapılmıştır. Bu şirketlerin yeniden gemi almaları için sermaye oluşturulmak istenmiştir ancak genç cumhuriyetin maliyesi elvermediği için alınan kararlar uygulanamamıştır (Arı, 2008, s. 255-256).

Hükümetin verdiği krediyi kurtarmaya yönelik politikası muhtemelen şirketin de sonunu getirmiştir. Ancak şirketin faaliyetlerini tam olarak hangi tarihte sona erdirdiği bilgisine ulaşamadık. Balkan Harbi sonrasında şirket merkezini İstanbul'a taşıdığından ve 1925 yılının Ocak ayında Sirkeci'de Meymenet Hanı 18 numarayı merkezi olarak gösterdiğinden (BCA, 272/ 14.77.35.4) aynı zamanda İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı olması da gerekiyordu. Ancak İstanbul Ticaret Odası Arşivi'nde yaptığımız araştırmalar neticesinde şirkete ait herhangi bir belge ya da kayda ulaşamadık. Hükümetin alacaklarına mahsuben şirketin yegâne gemisi Bozkurt'a el koyması 1925 yılı içerisinde İttihâd Seyru Sefâ'in Anonim Şirketi'nin de sonunu hazırlamış gibi görünmektedir. Nitekim 16 Eylül 1926'da şirketin son yöneticisi olan Eyüp Sabri Bey'in maddi zorluğa düştüğünden dolayı Mustafa Kemal Paşa'dan yardım talebinde bulunması (BCA, 30.10.4.24.24.2) bu duruma işaret etmektedir.

### **Sonuç**

İkinci Meşrutiyet'in ilanı sonrasında İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin hedefleri arasında Osmanlı Devleti'ni ekonomik alanda bağımsızlığa kavuşturmak da yer almıştır. İttihatçıların millî iktisat politikası çerçevesinde değerlendirdiği bu hedefi gerçekleştirebilmeleri için ülkenin hızla kalkındırılması gerekmektedir. Liberal ekonomi politikası takip eden İttihatçılar kalkınmayı özel müteşebbisler eliyle gerçekleştirmeyi planlamışlardır. Ancak sanayileşmenin gerçekleştirilebilmesi, şirketlerin kurulabilmesi ve yatırımların hayata geçirilebilmesi oldukça zorlu bir süreçte de işaret etmektedir. Öncelikle yatırımların gerçekleştirilmesi ve şirketlerin kurulabilmesi için yeterli sermaye birikimi Osmanlı Devleti'nde oluşmamıştır. Ayrıca kurulması planlanan millî şirketler, yabancı şirketler karşısında kendilerini koruyabilecek hukuki düzenlemeler ve denetim mekanizmasından yoksundur. Bütün bu zorlukların yanında İkinci Meşrutiyet Dönemi'nin Girit Meselesi, Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan İmparatorluğu tarafından ilhakı, Trablusgarp ve Balkan Savaşları ile Birinci Dünya Savaşı gibi dış meseleler yanında Yemen ve Arnavutluk isyanları gibi iç meselelerin yaşandığı bir dönem olması İttihatçıların işini daha da zorlaştırmıştır. Bütün olumsuzluklara rağmen İttihat ve Terakki Cemiyeti ekonomi ile ilgili meseleleri gündemine almayı başarabilmiştir. Kapitülasyonların kaldırılmasına yönelik girişimler yapılmış ve vergi reformu ile temettü vergisinin yabancılara da uygulanması kararlaştırılmıştır. Bu sayede yabancılara mükellefiyetleri arttırılmak istenmiş ve yeni anonim şirketlerinin nasıl ve hangi şartlarda kurulacağını belirlenmesi için de hukuki düzenlemelere gidilmiştir. Bu sayede kurulması planlanan Osmanlı şirketlerinin denizlerde de yabancılarla rekabet edebilmesi ve deniz ticaretinin büyük bir kısmının yerli şirketler yoluyla devletin elinin altında tutulması amaçlanmıştır. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin bu çabasının bir neticesi olarak ortaya çıkmıştır. İyi niyetlerle kurulan şirket, Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği olumsuz şartlardan etkilenmiştir. Selanik merkezli kurulmuş olmasına rağmen, Balkan Savaşları sonrasında merkezini İstanbul'a taşımak zorunda kalmıştır. Şirketin ilk vapuru İttihad, Balkan Harbi'nde Yunanistan tarafından ele geçirilmiş, ancak savaş sonrasında geri alınabilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda İttihad vapuru Karadeniz'de Rus donanması tarafından ele geçirilmiş, uzun

süre battığı zannedilmiştir. Rusya'nın savaştan çekilmesi sonrasında Odesa Limanı'nda bulunduğu anlaşılmış, ancak şirketin tüm girişimlerine rağmen geri alınamamıştır. Bütün olumsuzluklara rağmen yeni kurulan cumhuriyeti, yeniden faaliyete geçmek için fırsat olarak gören şirket, mübadillerin Yunanistan'dan taşınmasında aktif olarak rol üstlenmiş, hükümetten sağladığı kredi ile Bozkurt vapurunu almıştır. Ancak beklenen gerçekleşmemiş, kısa süre içerisinde şirket faaliyetlerine son vermek zorunda kalmıştır.

İttihad ve Terakki Cemiyeti'nin himayesinde kurulan, denizlerde yabancı hâkimiyetini ortadan kaldırmaya yönelik olarak Osmanlı Devleti'nde armatörlük dalında halka açık ilk müessese olan İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi, kurulduğu dönemin iç dış olaylarından etkilenmiş, 1911 yılından muhtemelen 1925 yılı başlarına kadar arada kesintiler olmakla birlikte faaliyetlerine devam etmiştir. Bu çalışmayı hazırlarken İstanbul Ticaret Odası arşivlerine müracaat edilmiş, ancak şirkete ait kayda rastlanamamıştır. Bu nedenle şirketin kesin olarak hangi tarihte faaliyetlerini sona erdirdiği tespit edilememiştir.

#### **KAYNAKÇA**

- AHMAD, F. (1984). *İttihat ve Terakki 1908-1914*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- AHMED HAMDİ (1339). "Türk Ticaret-i Bahriyyesi: Mazisi, Hâli ve Vaziyeti Hakkında Tetkikât ve Mütalaât". *İstanbul Ticaret ve Sanayii Odası Mecmuası*. I: 18-28.
- AKYILDIZ, A. (2001). *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*. İstanbul: Türk Ekonomi Bankası A.Ş. Yayınları.
- ARI, K. (1991). "Mübadele Göçmenlerinin Türkiye'ye Taşınma Sorunu". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*. I/1: 13-46.
- ARI, K. (2008). *İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja*. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- ARSLAN, O. (2008). "I. Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihat ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri". *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi*. X/I: 261-278.
- AYGIN, M. C. (2019). *Osmanlı Devleti'nde Kazancın Vergilendirilmesi Teşebbüsleri (1907-1914)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- BALCI, R. – İ. SIRMA (2012). *Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketi*. İstanbul: İTO Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları.
- C. S. (8 Şubat 1331). "Ticaret ve Ziraat Nazırıyla Mülakat". *İktisadiyat Mecmuası*. I/1: 6-10.
- CEBESOY, A. F. (1997). *Sınıf Arkadaşım Atatürk – 2*. İstanbul: Cumhuriyet.
- ÇETİN, A. (2012). "Kıbrıslı Kâmil Paşa". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları. XXV: 392-394.
- DEMİRTAŞ, R. A. (2019). *Ganaim-i Bahriye Mahkemesinin Kuruluşu Teşkilatı ve Yargılama Usulü*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- DÖNMEZ, G. - C. ÖZTÜRK (2018). "İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Siyasi İktidar Anlayışı: İttihat ve Terakki Cemiyeti Bonapartist miydi?". *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*. XIII/1: 201-217.

- ERDAL, İ. (2003). "Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi". *Atatürk Yolu*. VIII/31-32: 313-328.
- ERĞİN, K. (2017). "İttihat ve Terakki Döneminde Milli İktisat Anlayışı (1913-1918)". *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. I/1: 114-127.
- ERSAYDI, A. (2010). "Bozkurt-Lotus Davasında Genç Türkiye'nin Hukuksal Yetkinliği". *Tarih Okulu*. VI: 33-43.
- GEDİZ, D. (2013). *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- GÜRSOY, B. (1984), "100. Yılında Düyun-u Umumiye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme". *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*. XL/1-4: 17- 59.
- GÜZEL, H. T. (2017). "'Hasta Adam' Osmanlı Devleti Karşısında Başarılı Bir İtalyan Diploması Örneği: Trablusgarp Savaşı". *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*. II/1: 78-118.
- İttihâd Seyr-i Sefâ'in Anonim Şirketi Osmâniyesi Nizamname-i Dâhilîsi* (1327). Selanik: Rumeli Matbaası.
- KİŞİ, Ş. S. (2018). "Bozkurt-Lotus Deniz Kazası, Bozkurt-Lotus Davası ve Adliye Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) Bey'in Uluslararası Hukuktaki Büyük Zaferi". *Çaka Bey'den Günümüze Kuşadası ve Çevresinde Türk Tarihi*. (ed. Mustafa Yıldırım-Kemal Ramazan Haykıran). Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Yayınları: 240-289.
- KURAT, A. N. (1967). "Brest-Litovsk Müzakereleri ve Barışı (20 Aralık 1917- 3Mart 1918)". *Bellekten*. XXXI/123: 375-413.
- KUZUCU, K. (2015). "'Türkiye'nin İlk Armatörlerinden Rıza Bedri Bey ve Kocaeli Vapur Şirketi". *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları: 1067-1081.
- KÜÇÜK, C. (1989). "Ali Rıza Paşa". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları. II: 440-441.
- LEWİS, B. (2014). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. (çev. Boğaç Babür Tuna). Ankara: Arkadaş Yayınları.
- MERAY, S. L. (1973). *Lozan Barış Konferansı - Tutanaklar Belgeler*. II/II. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Yayınları.
- SOYSAL, İ. (1989). *Tarihçeleri ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları*. I. Ankara: TTK Basımevi.
- ŞAHİN, H. (2013). "Osmanlı Vergi Sisteminde Reform ve Temettü Vergisi". *CÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. XXXVII/1: 45-57.
- ŞIVGIN, H. (1989). *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- TEMEL, M. (2005). "Balkan Savaşı'nda Yunanistan'ın El Koyduğu Osmanlı Gemileri ve Alınan Karşı Önlemler". *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*. 7: 107-116.
- TEZCAN, D. (1994-1995). "Bozkurt-Lotus Davasının Uluslararası Hukuktaki Önemi ve Yeri". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*. II/4-5: 267-274.
- TOPRAK, Z. (1995), *Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950) Milli İktisat-Milli Burjuvazi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- TUNAYA, T. Z. (1988). *Türkiye'de Siyasal Partiler - İkinci Meşrutiyet Dönemi*. I. İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları.
- TUNAYA, T. Z. (1989). *Türkiye'de Siyasal Partiler - İttihat ve Terakki Bir Çağın Bir Kuşağın Bir Partinin Tarihi*. III. İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları.
- UÇAROL, R. (2013). "Gazi Ahmed Muhtar Paşa". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları. XIII: 445-448.
- YILDIZ, Ö. (2012a). *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908- 1914)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- YILDIZ, Ö. (2012b). "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*. XII/24: 27-46.

### **Sürelî Yayınlar**

Hikmet  
İktisadiyat Mecmuası  
İttihad ve Terakki  
Sabah  
Tanin  
Vakit

### **Arşiv Belgeleri**

#### **T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA)**

*Hariciye Nezareti – Siyasi*: BOA, HR.SYS. 01959.00015; BOA, HR.SYS. 02424.00006; BOA, HR.SYS. 02197.00056; BOA, HR.SYS. 02424.00006; BOA, HR.SYS. 0257.00030; BOA, HR.SYS. 02462.00048; BOA, HR.SYS. 2099.9.15.

*Hariciye Nezareti - İstanbul Murahhaslığı*: BOA, HR.İM. 00123.00031; BOA, HR.İM. 00126.00087.

*Hariciye Nezareti - Sofya Sefareti*: BOA, HR.SFR.04.00652.00017.

*Bab-ı Ali Evrak Odası*: BOA, BEO. 004520.338978; BOA, BEO. 004520.338978; BOA, BEO. 004526.339415; BOA, BEO. 004528.339582.

*Şura-yı Devlet*: BOA, ŞD. 01233.00016; BOA, ŞD. 00016.00038.

*Meclis-i Vükela Mazbataları*: BOA, MV.00177.25.

*İrade - Dosya Usulü*: BOA, İ..DUİT. 00067.59.

*İrade - Meclis-i Mahsus*: BOA, İ.MMS.00140/1.

*Sadaret – Mukavelenamerler*: BOA, A.}DVN.MKL. 52/4.

#### **T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

BCA, 272/14.77.35.4; BCA, 272/14.77.34.4.3; BCA, 30/ 10.4.24.24.2.

Resmî Yayınlar

Düstûr (1928).Tertip 2, C. 7, İstanbul: Evkaf Matbaası, 868-872.

Düstûr (1931). Tertip 3, C. 5, İstanbul: Necmi İstikbal Matbaası, 205-219.

EKLER



Ek 1. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi ambleminin yer aldığı antetli belge (BOA, HR.SYS. 02462.00048.004)





Ek 2. İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi'nin 22 Haziran 1911 tarihli, her biri 1 lira değerinde iki hisselik hâmiline ait hisse senedi (Akyıldız, 2001, s. 422).