

**Cumhuriyet Dönemi Millî İktisat Uygulamalarına Bir Örnek:
TRABZON LİMAN İŞLERİ İNHİSARI TÜRK ANONİM ŞİRKETİ**

*Rahmi ÇİÇEK**

ÖZ

Kurtuluş Savaşının kazanılmasından sonra, millî mücadelenin önderleri cephede kazanılan savaşın sürekliliğinin ancak ve ancak ekonomik ve eğitim alanında kazanılacak savaşlarla mümkün olacağını düşünüyorlardı. Bu makalenin konusu, millî mücadele önderlerinin “misak-ı iktisadi” olarak adlandırdıkları, ekonomik savaşın 1923-1937 döneminde Trabzon’da kurularak faaliyet gösteren “Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi” deki yansımalarını ele almaktadır. Devletin kurumları ile liman işlerini eskiden beri yürüten sandalacı esnafı ile Trabzon’un ileri gelen bazı sermayedarların katılımı ile oluşturulan şirketin, kuruluşu, faaliyetleri ve feshi konularını ele almaktadır.

Anahtar Sözcükler: Millî İktisat, Trabzon, Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, Liman

**AN EXAMPLE OF THE REPUBLICAN ERA NATIONAL
ECONOMY POLICIES: “TRABZON PORT UTILITIES
MONOPOLY INC.”**

ABSTRACT

After War of Independence, the founding leaders of the Republic, started a national struggle since the victories at the battleground should be consolidated by further economic and educational reforms. According to the leaders of national struggle, the Economic Pact in this era should be conceived as an economic war. “Trabzon Port Utilities Monopoly Turkish Joint Stock Company”

* Yrd. Doç. Dr. KTÜ Fatih Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi, TRABZON

was established in the 1923-1937 period in line with the economic war. This paper reveals how different groups such as the government agencies, the boatmen working at port for long, the leading merchants in the town and the important shareholders were brought together to establish this company and reviews the activities of the company and its eventual closure.

Keywords: Trabzon, National Economics, Port Utilities
Monopoly Turkish Joint Stock Company, Port

Giriş

1908 sonrası Osmanlı İttihat ve Terakki Partisi etrafında oluşan bir grup aydın tarafından, Alman iktisadi düşüncesi¹ ve Karl Marks'ın iktisadi teorilerinden² esinlenen "Milli İktisat" anlayışı 1913 sonrasında başta İstanbul olmak üzere, birçok Anadolu şehrinde de "Milli Anonim Şirketlerin" kurulmasına neden olmuştur. İttihat ve Terakki Partisinin ortaya koyduğu "Milli İktisat" düşüncesi 1923 İzmir İktisat Kongresi sonrasında, yeni Cumhuriyet'in 1923-1930 dönemindeki temel iktisadi yaklaşımlarından biri olacaktır.³ Anadolu'nun birçok kentinde küçük sermayedarların bir araya gelerek oluşturdukları anonim şirketler, önemli işlemlere sahip oldu. Bunlardan biri de Trabzon'da kurulan "Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi"dir.

Trabzon'da, diğer Anadolu kentlerinde olduğu gibi⁴ milli şirketlerin kuruluşları 1913 yılında çıkartılan Teşvik-i Sanayi kanunuyla birlikte başladı. Bu dönemde Trabzon'da kurulan milli şirketleri şu şekilde sıralamak mümkündür: Trabzon Milli Mensucat Fabrikası Türk Anonim Şirketi, Trabzon Tuğla ve Kiremit Anonim Şirketi ve yerli sermayeye dayandırılarak 1914 yılında Trabzon-Erzurum arasında tren yolu yapımı ile ilgili bir şimendifer heyeti oluşturulmuştur. Bu heyet, tren yolu yapımı konusunda hükümet çevrelerinde bir baskı unsuru oluşturmak ve gerekirse kendi sermayelerine dayanarak oluşturacakları bir şirket vasıtasıyla demir yolu yapımını gerçekleştirebile-

-
- 1 Zafer Toprak, *Milli İktisat- Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s.12-17.
 - 2 Muammer Sencer, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı Parvus Efendi*, May Yayınları, İstanbul 1977, s.11-24.
 - 3 Ayşe Afetinan, *İzmir İktisat Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 1-19.
 - 4 Zafer Toprak, *age.*, s.191-195 Ek:4'te Anadolu ve İstanbul'da kurulan Milli Türk Anonim Şirketlerinin bir listesini vermiştir. Fakat bu listede Trabzon'da kurulan şirketlerin isimleri mevcut değildir.

ceklerini dile getirmişlerdir.⁵ Bütün bu ve benzeri çabalar, Trabzon sermaye çevrelerine kendi imkânlarıyla iş üretebilme ve milli sermaye oluşturabilme becerisi kazandırmıştır. Trabzon'da Cumhuriyet döneminde milli şirketlerin oluşunda bu tarihsel geçmişin izlerini bulmak mümkündür.

Trabzon limanı, 19.yüzyıl başlarında uluslararası ticaretin gelişmesine bağlı olarak, yüzyılın sonlarına kadar Karadeniz bölgesinin önemli limanlarından biri haline gelmişti. Liman, bir taraftan Doğu Anadolu, diğer taraftan İran ve Kafkasya ticaretinin önemli üstlerinden biridir. Bu durum bir taraftan Trabzon şehrinin büyümesi ve gelişmesini sağlarken, diğer yandan limanla ilgili iskele yapımı, liman bağlantı yollarının yapılması gibi pek çok konuyu da beraberinde getirmiştir.⁶ Liman örgütlenmesi de bu gelişmelere bağlı olarak önem kazanmıştır. 19. Yüzyıl ve 20. Yüzyılın ilk yarısında sağlıklı bir liman inşasının gerçekleşmemesi, gemi yükleme ve boşaltma işlerinin sürekli olarak sorunlar oluşturması, 1950'li yıllara kadar devam eden bir durumdur. Zaman zaman gerek, Osmanlı döneminde gerekse, Cumhuriyet'in başlarında limanda taşımacılıkla ilgili bazı düzenlemeler yapılmasına rağmen, istenilen verimin alınmadığı bilinmektedir. Bu durum özellikle fırtınalı havalarda yükleme ve boşaltma işinin aksamasına neden olmaktadır. Deniz kazaları, tüccar malının zarar görmesi gibi şikâyetler, liman işletmeciliği problemlerini sürekli olarak gündeme gelmiştir. Ayrıca vapur ve gemi yükleme işini üstlenen motorcu, mavnacı ve kayıkçıların keyfi çalışma saatleri ile ücretlendirmelerdeki tutarsızlıklar da şikâyetler arasında yer almaktadır. 19. Yüzyılda yıllık faaliyeti 70-80 bin ton olan Trabzon limanı, 20. Yüzyıl başlarında ortaya çıkan daralmalarla Cumhuriyet döneminde 40-50 bin tonluk bir hacme sahipti. Bu emtianın yüklenmesi ve boşaltılması işleri, bireysel olarak kendi hesaplarına çalışan ve hareket eden mavnacılar ve kayıkçıların veya bunların bir kaçının oluşturduğu grupların elinde bulunuyordu.⁷

İkinci Meşrutiyet dönemi öncesinde İttihatçı örgütlenmenin Trabzon'da liman ve gümrük merkezli olarak ortaya çıkışı⁸ ve sonrasında Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan İmparatorluğu tarafından ilhak edilmesi nedeniyle

5 Hikmet Öksüz, Veysel Usta ve diğerleri, *Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi (1884-1950)*, Trabzon 2009, s. 79-81.

6 A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri(1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 45-74.

7 *Cumhuriyetin 10. Yılında İktisat Meydanında Trabzon*, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Şark Matbaası Trabzon (tarihsiz) s.29-30.

8 Kudret Emiroğlu, "Trabzon'da Jöntürkler", *Trabzon*, Trabzon, İli ve İlçeleri Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1989, s.55-64.

Avusturya bandıralı gemilere karşı yürütülen boykotajlar⁹ ile Milli Mücadele döneminde Trabzon Liman kâhyası Yahya Kaptan'ın¹⁰ bireysel tutum ve davranışları yükleme ve boşalma işini gerçekleştiren motorcu, mavnacı ve kayıkçı esnafının siyasi ve keyfi tutumlarını artıran faktörler arasında yer alır. 1923 Lozan Antlaşmasıyla kapitülasyonların kaldırılması sonrasında denizcilik işletmelerinin millileştirilmesi aşamasında Trabzon Limanında da İstanbul Limanında olduğu gibi yükleme ve boşalma işlerinin yerli milli sermaye tarafından işletilmesi konusunda adım atılacaktır.

Şirketin Kuruluşu

Lozan Antlaşması sonrası Türkiye'nin kapalı bir ekonomik modele doğru gidişi ve mevcut içyapıdaki ekonomik mirasın olumsuzlukları, Türk insanını "Misak-ı İktisadi" ilkeleri doğrultusunda kendi sermaye birikimlerini oluşturmaya sevk etmiştir. Burada kuşkunuz, Milli Mücadele önderleriyle İzmir İktisat Kongresinde alınan kararların etkisi büyüktür.

Türkiye'nin içinde bulunduğu iktisadi açmazları ortadan kaldırmak amacıyla Türk sermayedarları ve siyasetçileri, başta İstanbul olmak üzere birçok Anadolu kentinde küçük birikimleri bir araya getiren "Milli Türk Anonim Şirketleri" kurdurarak, ülkenin ekonomik gelişimine katkı sağlamaya çalışmışlardır. Trabzon'da da bu amaçla birkaç şirketin kurulduğu bilinmektedir. Bunlar arasında Trabzon Elektrik Şirketi,¹¹ Karadeniz Bankası, Trabzon Bankası gibi "Türk Anonim Şirketleri" yer alır.¹² Bu meyanda Trabzon'da kurulan şirketlerden biri de "Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi"dir. Benzer liman şirketlerinden ilki İstanbul'da kurulmuştur. Trabzon'da kurulan şirket Türkiye'de liman hizmetlerini yürüten ikinci şirkettir. Daha sonra İzmir ve Mersin'de benzer şirketler kurulmuştur.

Şirket kurulmadan önce Trabzon limanında deniz işleri ile ilgili olarak genel duruma baktığımızda, limana gelen Sefr-i Sefain işletmelerine ait gemilerle diğer yerli gemilerin acenteliğini yapan 14 acente bulunuyordu. Ayrıca 7 yabancı gemi şirketine ait acente olmak üzere toplam 21 acentenin bulunduğu

9 Kudret Emiroğlu, "Trabzon'da Avusturya Boykotu", *Toplumsal Tarih*, Sayı:8, Ağustos 1994, s.17-21.

10 İsmail Akbal, *Milli Mücadele Döneminde Trabzon'da Muhalefet*, Serander Yayınları, Trabzon 2008, s.354-363.

11 Murat Küçükuşurlu, "Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2011, S:10, s.101-124

12 Hikmet Öksüz, Veysel Usta ve diğerleri, *age.*, s.118-120.

bilinmektedir¹³. Bu gemi acenteleri limana gelen ve giden gemilerin yük ve yolcu taşıma işlerini yürütmekte idiler. “Trabzon Vilayetine Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdüriyetinin Ticaret Raporu”nda Trabzon limanına gelen ve giden gemilerin taşıdıkları yolcu miktarı ile yük miktarının sağlıklı bir şekilde tespit edilemediği belirtilmektedir. Bu işlerin sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için mevcut gemi şirketlerinin acentelerinin aylık düzenli ithalat ve ihracat listeleri hazırlayarak, Ticaret Müdüriyetine takdim edilmesi halinde Trabzon’dan yapılan ithalat ve ihracatın sağlıklı bir şekilde tespit edilebileceği vurgulanmaktadır.

1924 yılında yayınlanan söz konusu rapora göre, Trabzon limanında gemilere hizmet veren deniz vasıtalarının durumu ise şöyledir. Çömlekçi’de 219 tonilatoda¹⁴ 39 mavna ve çapar, 30 tonilatoda 16 pereme kontraları, Moloz’da 102 tonilatoda 18 motor, mavna ve çapar, 30 tonilatoda 4 adet acente çaparları olmak üzere 395 tonluk taşıma kapasitesine sahip 80 deniz vasıtası bulunmaktadır.¹⁵

Trabzon Liman İşleri İnhisarı Şirketi’nin kuruluşunda yer alacak olan acente sahipleri ile motor, mavna, çapar ve sandalcı esnafının sayısal durumu, şirket kurulmadan önce hazırlanmış olan ticaret raporunda bu şekilde yansıtılmaktadır. Limanın iş yükü hakkında ise kesin olmayan sayısal veriler bulunmaktadır.¹⁶

Şirket, Bakanlar Kurulunun 30 Eylül 1925 tarihli ve 2615 sayılı kararı

13 *Yeniyol Gazetesi* 19 Eylül 1341 “Trabzon Vilayetine ait malumat-ı iktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdüriyetinin Ticaret Raporu”. Söz konusu rapordan yapılan alıntıda acentelerin isimleri şöyle sıralanmaktadır: 1- Seyrisefain ve Yerli Gemi Acenteleri: Seyrisefain vapurları Trabzon acentesi Emin Efendi, Sadıkkzade biraderler şürekası vapurları, T. A. Sadıkkzade biraderler ticarethanesi, Yılkıncızade Mahdumları vapurları, T.A. Sakızade Kemal Bey, Alemdarzedeler Vapurları, T. A. Hacı Derviş Ağazade Ruhi ve Nazım Efendiler, Kırzade Şevki ve şürekası vapurları, T.A. Hatıpzade Emin Efendi. Hilal Vapuru, T.A. Yunuszade Şefik Efendi İstanbul vapuru, T. A. Altmışdörtzade Hasan biraderler. 2-Yabancı Gemi Acentaları: Pake vapurları Trabzon Acentesi Nemlizade Mahdumları, Loyd Tristino, T. A. Rodolf Barisih, Merviçi Maritim Vapurları, T.A. Tristino Acentesi. Doyçe Levant Limiteti Alman vapurları, T.A. Hans Hoşteramir ve şürekâsı.

14 Tonilato: Gemilerin alacakları yük miktarı gösteren bir belgedir. Bir tonilato, bir tona eşit ölçü birimi olarak kullanılmaktadır. Bu metin içerisinde tonilato ifadesi kullanılmakta amaç, denizcilik sektöründe sık kullanılan bu tabirin okuyucuda, denizcilikle ilgili bir iz bırakmasıdır.

15 *Yeniyol Gazetesi* 19 Eylül 1341.

16 Murat Küçükkuşurlu, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Trabzon Ticareti”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Güz 2008, S:5, s.151-176’da Trabzon ticaretine ait çeşitli kalemlerde söz konusu rapora dayalı rakamlar vermekle birlikte, limandan giren ve çıkan malların düzgün bir istatistiğinin bulunmadığı raporda da yazılıdır.

ile kurulmuştur. Şirketin kuruluşuyla ilgili kararnamede, şirket kurucuları olarak şu isimler yer almaktadır: Pirinççizade Zekeriya, Müderriszade Süleyman Şahabeddin, Levendzade Faik, Aliyazıcızade Arslan, Arapoğlu Hacı Ahmet, Murathanzade Bahri, Ali Çavuş oğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hasan Efendiler.¹⁷

Bakanlar kurulu kararından sonra şirketin faaliyete başlaması muhtemelen 5 Kasım 1925 tarihinde olmalıdır.¹⁸ Kuruluş kararnamesinde de yer aldığı şekliyle şirketin ortakları arasında Sanayi ve Maden Bankası ile Seyr-i Sefain idaresi hissedar olarak bulunmaktadır. Şirket, 50.000 lira sermaye ve otuz yıllık imtiyazla kurulmuştu. Şirketin kuruluşunu milli mücadele döneminin önemli simalarından Hacı Kadızade Arif (Sayıl) Bey gerçekleştirmiştir. Cumhuriyet döneminin ilk Halk Partisi reisi olan Arif Bey'in başkanlığını yaptığı şirketin, başkanvekili Rüştüzade Zekeriya Bey, yönetim kurulu üyeleri ise Sofuzade Kamil Bey, Müderriszade Süleyman Bey, Murathanzade Bahri Bey, Hacı Bilalzade Bilal Bey, Genel Müdürü ise Faik Bey'dir.¹⁹ Şirket, kuruluşundan itibaren bir dâhili nizamnameye bağlı olarak işletilmektedir. Muhtemelen bu nizamname II. Meşrutiyet dönemi "Milli Anonim Şirketler" nizamnamesine dayanmaktadır.²⁰ Ayrıca şirket, kamu görevini üstlendiği için İktisat Vekâletiyle imzalamış olduğu bir imtiyaz sözleşmesi metnine ve

17 BCA 030 18 01 016 64 11.

18 *Devlet Salnamesi 1927-28*, Matbuat Müdüriyeti Umumiyesi, s.222-223. Salnamede şirketin kuruluşu 5 Kasım 1341 yılı olarak gösterilmektedir. Ayrıca şirket ismi olarak da "Trabzon Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi" geçmektedir. Devlet Salnamesinden alıntı yaparak şirketler listesi oluşturan Zafer Toprak'ın eserinin ekler kısmında ise şirketin kuruluşu 1917 olarak yer almaktadır. Bkz. Zafer Toprak, *age*, s.195. Türkiye Salon ve İlanat Gazetesinde ise şirketin kuruluş tarihi olarak 6 Kasım 1925 yılı yazılıdır. Bkz. Cemal Nadir, *Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi*, Amedi Matbaası İstanbul 1926-27, s.10. Yine şirketin kuruluşu ile ilgili olarak Kudret Emiroğlu şu bilgileri vermektedir: "Türkiye Maden Bankası ve Seyr-i Sefain İdaresi ile Reiszade Zekeriya, Müderriszade Süleyman Şahabettin, Leventzade Faik, Ali Yazıcızade Arslan, Araboğlu Hacı Ahmet, Murathanzade Bahri, Ali Çavuşoğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hüsnü Beylerin katılımıyla 50.000 lira sermayeyle 30 Eylül 1925'de kuruldu." Kudret Emiroğlu, *Oklu Dere*, Heyamola Yayınları, İstanbul 2011, s.32.

19 Hikmet Öksüz-Veyssel Usta, *age*, s. 101-102, Türkiye Salon ve İlanat Gazetesinde ise şirket idaresindeki isimler şu şekildedir: "Meclis İdare Heyeti: Reis: Tüccar-ı Muteberden Hacı Kadızade Arif Bey, Reis Vekili: Yahya Reiszade Zekeriya Bey, Azalar: Sakızade Kemal Bey, Müderriszade Süleyman Bey, Murathanzade Bahri Bey, Hacı Bilalzade Bilal Bey, Şirket müdür-i umumisi Faik Bey, Şirket muhasebecisi Hasan Kâtip Bey, Şirket kâtibi Hakkı Bey, Şirket veznedarı Mahmut Bey."

20 Şirketin daha sonraki dönemlere ait yazışmalarında dâhili bir nizamnameden bahsedilmesine karşılık, dönemim gazetelerinde ve arşiv belgeleri arasında nizamname bulunmamıştır. Ancak aynı şekilde kurulan İzmir Liman Şirketinin dâhili nizamnamesi Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi 490 01 1453 21 1 numaralı belgeler arasında yer almaktadır. Muhtemelen Trabzon'daki şirketinde benzer bir nizamnameye sahip olduğu düşünülebilir.

Limanlar İdaresi Kanununa dayanarak faaliyette bulunmaktadır. Bu sözleşmeye göre şirket, her altı ayda bir İktisat Vekâletinden, taşıma ücretleri konusunda talepte bulunmakta ve vekâletin onayı ile taşıma ücretleri belirlenmektedir.²¹ Bu nedenle İktisat Vekâleti ve Maliye Vekâleti, şirketi her yıl gelir ve giderleri açısından denetlemektedir. Böylece taşıma ücretleri üzerindeki keyfi uygulamalara izin verilmemektedir. Taşıma ücretleri belirlenirken, şirketin mali yapısı göz önünde bulundurulmaktadır.

Şirketin kuruluşu hakkında bilgi veren Cumhuriyet Odabaşoğlu,²² kurulma gerekçelerini anlatırken şu ifadelerle yer vermektedir:

“Trabzon’da liman isminin ifade ettiği şekilde rıhtımlar, dalga kıranlar vs. inşa edilmemiş olduğundan burada yolcuyu gemilere götürüp getirme, yükleri deniz vasıtalarıyla taşıma işleri şahıslar tarafından yapılmaktaydı. Bu da zaman zaman şikâyetlere zararlılara sebep oluyordu. Bu şahısları bir çatı altında toplayarak daha düzgün hizmet alış verişini temin için hükümetin de desteği ile Trabzon Liman İnhisar Türk Anonim Şirketi isimli bir şirket kuruldu.”

Odabaşoğlu,²³ muhtemelen şirket nizamnamesinden yaptığı alıntılarda şirketin âmâcılıyla ilgili olarak da şunlara yer vermektedir:

“Trabzon limanında gemilere tatlı su vermek, yolcu ve yolcu beraberindeki eşyanın dışında gelen tüccarı ve ağır eşyaların yükleme, boşaltmaları, dalgıçlık tahliyesi vs. işleridir”.

İktisat Vekâletiyle otuz yıllık bir imtiyaz sözleşmesi imzalayan şirketin, merkezi İskele Caddesindedir. Şirket muhtemelen 1927 yılına kadar umum müdür Faik Bey tarafından yönetilmiştir. Bu tarihte şirketin en büyük ortağı ve

21 Bu şekilde düzenlenmiş 1936 ve 1937 yıllarına ait iki adet “Trabzon Liman İşletme Tarifeleri” ve “Trabzon Limanı Yükleme ve Boşaltma Tarifesi” kitapçığı bulunmaktadır.

22 Cumhuriyet Odabaşoğlu, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, İksan Matbaası Ankara (tarihsiz) s.116-117.

23 Bakanlar Kurulu Kararında ise şirketin kuruluş amacıyla ilgili olarak şunlar yazılıdır: “Limanlar kanununun sekizinci maddesine tevfikân Trabzon’un Değirmendere, Çömlekçi ve Moloz limanlarında gemilere tatlı su tevzi itası kömürde dâhil olduğu halde yolcu ağırlığı haricinde bilumum tahmil ve tahliye, kılavuzluk muamelatını icra etmek” *BCA* 030 18 01 016 64 11. Türkiye Salon ve İlanat Gazetesinde ise şirketin kuruluş maksadı şu cümlelerle ifade edilmektedir; “Trabzon’da limanda gemilere tatlı su itası, yolcu ağırlığı, haricinde bilumum tahmil ve tahliye kılavuzluk, dalgıçlık ve tahlisiye işleri, gemilere gemi amelesi itası hususlarını ifâ eylemektir.” *Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi*, s.10.

meclis-i umumi reisi olan Arif Sayıl'ın 1927 seçimlerinde milletvekili seçilmesiyle birlikte, şirketin yönetim kurulu başkanlığına Arif Sayıl'ın kar-deşi Mahmut Sayıl, Genel Müdürlüğüne ise Süleyman Mahir Durukan getirilmiştir.²⁴ Kuruluşunda şirketin muhasebeciliğini Hasan Bey, kâtipliğini Hakkı Bey ve veznedarlığını ise Mahmut Bey yürütmekte idi.²⁵

Şirket, kuruluşunun hemen sonrasında Trabzon limanında yükleme-boşatma işlerini yeniden düzenleyerek, çalıştırdığı amele ücretlerini Trabzon Ticaret Odasıyla anlaşarak yeniden düzenlemiştir. Bu düzenleme, taşıma işini gerçekleştiren amele arasında şikâyetlere neden olmuştur. Limanda çalışan ameleler adına İbrahim adında bir şahıs tarafından 12 Eylül 1926 tarihinde Dâhiliye Vekâletine çekilen bir telgrafta, limanda amele olarak çalışan kırk sekiz kişinin daha önce iki yüz elli ya da iki yüz kuruş olan gündeliklerinin seksen kuruşa indirildiğinden bahisle Liman Dairesine şikâyette bulduklarını, ancak liman idaresinin acentelerin ağzına bakarak isteklerini geri çevirdiğini ifade etmektedir.²⁶

Bu şikâyet üzerine Trabzon valiliğine yazılan 28 Eylül 1926 tarihli Trabzon Liman Reisi imzalı yazıda ücret anlaşmazlığının şirket yönetimiyle ilgili olduğu vurgulanırken, şirketin taşıma işinde kendi amelesini kullandığını ve dışarıya iş verdiklerinde de söz konusu ücret üzerinden ödeme yaptıklarını bunun kendileriyle alakalı olmadığını vurgulamaktadır.²⁷

Şirketin Yapısı

Cumhuriyet döneminde Trabzon limanı iki mıntıkağa bağlı olarak hizmet vermektedir. Bunlardan birinci mıntıka, Gümrük önü, ikinci mıntıka ise Moloz iskelesi ile Değirmendere'deki koyun ve gaz iskelesidir.²⁸ Gemiler genellikle Gümrük önü iskelesi açıklarında demir alırlardı.²⁹ Yükleme ve boşalma işleri ise Gümrük önü, Moloz ve Değirmendere iskelelerinden hareketle gerçekleştirilirdi.

24 *Trabzon'a Işık Tutan Anılar, Mustafa Kemal Sayıl'ın Trabzon Anıları(1900-1950)*, Hazırlayan Mehmet Akif Bal, İstanbul 2011 s. 28-29.

25 Odabaşoğlu, *age.*, s.116-117.

26 Mesut Çapa, Veysel Usta, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Vilayetiyle Yazışmalar*, Derya Kitapevi Yayınları, Trabzon 1997, s.103.

27 Çapa, Usta, *age.* s.101.

28 *Trabzon Liman Yükleme ve Boşaltma Tarifesi*, T.C. Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı, Ankara 1936,s.13. Ayrıca *Trabzon Liman İşletme Tarifeleri*, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı, Ankara 1937,s.9.

29 Mustafa Kemal Sayıl, *age.* s. 28-29.

Şirketin örgütlenmesi bu üç iskele esas alınarak oluşturulmuştur. Şirket, bu iskelelerden gemilere ve gemilerden iskelelere ve iskeleden gümrük binasına taşıma işlerini yürütmek amacıyla bir kara kadrosu ve birde deniz kadrosu olmak üzere ikili bir teşkilatlanma oluşturmuştur. 1932 yılında kara kadrosunda çalışanlar, görevleri ve şirketten aldıkları maaşlar şöyle sıralanmaktadır:³⁰

Kara Kadrosu		
<i>Esami</i>	<i>Vazifesi</i>	<i>Maaşı Lira</i>
Selahattin Bey	Müdürü Umumi	120
Mahmut Bey	Muhasebe Müdürü	100
Selahattin Bey	Muhasebeci Muavini	60
Mehmet Efendi	Veznedar	85
Naci Efendi	Veznedar Muavini	50
İhsan Efendi	Odacı	40
Süleyman Efendi	İskele Muamelat Memuru	100
İlyas Efendi	İskele Muamelat Memuru Muavini	85
Temel Efendi	Odacı	50
Salih Reis	İskele reisi	85
Salim Reis	İskele reisi	85
Mehmet Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	60
Mehmet Efendi	Kapıcı	70
Süleyman Reis	Kapıcı	85
Niyazi Reis	Kapıcı	60
Nuri Reis	Kapı Memuru	85
Hafız Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	60
Harun Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	40
Hasan Efendi	Ambar kâtibi	70
İsmail Efendi	Ambar Memuru	85
Ahmet Usta	Marangoz	70
İdris Reis	Marangoz	70
Mehmet Çavuş	Ambar memuru	70
Kalafat Temel		60
Osman Reis	Değirmendere İskele Reisi	85
İbrahim Reis	Değirmendere muamelat memuru	95

30 BCA 490 01 1453 21 1.

Muhittin Reis	Değirmendere İskele Reisi	95
Şükrü Reis	Değirmendere İskele Reisi	95
Hüseyin Reis	Tahsildar	85
Esat Reis	Değirmendere Odacısı	50
Aslan Reis	Kontrol Memuru	85
Yakup Reis	Mumhane önü muamelat memuru	95
Mehmet Reis	Teslim ve tesellüm memuru	50
Temel Ağa	Mumhane önü muamelat memuru	70
Hüsni Reis	Mumhane önü muamelat memuru	85
Hayri Efendi	Odacı(Mumhane önü)	40
Hamdi Reis	Odacı(Mumhane önü)	40
Mustafa Reis	İskele Reisi	80
Mesut Reis	İskele Reisi	90
Ahmet Yahya	Tahmil ve tahliye memuru	85
İsmail	Tahmil ve tahliye memuru	70
Seyfettin Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	85
Katip oğlu Süleyman	Teslim ve tesellüm memuru	50
Hakkı Bey	Meclisi İdare Katibi	70
Hamdi Salih	Teslim ve tesellüm memuru	60
Celep oğlu Mustafa	Amele Başı	85
Beheri(60) liradan Gümrük Hamalı Maaşı		720
Yekün		4100

Deniz Kadrosu			
<i>Esami</i>	<i>Maaşı Lira</i>	<i>Muavin Aylığı Lira</i>	<i>Gemici Aylıkları Beher Gemici 50 Liradan</i>
Rüstem Reis	80	60	
Mahmut “	80	60	100
Ömer “	80	00 Muavin yok	100
Ali “	70	00 Muavin yok	100
Osman “	70	60	100
Abdullah “	80	60	100
Murat “	80	60	100
Hasan “	80	60	100

Paşa “	70	60	100
Emrullah “	80	60	100
İsmail “	80	60	100
İsmail Oğlu Emrullah	80	60	100
Mustafa Reis	80	60	100
Hüsnü “	75	60	100
Salih “	80	60	100
Mehmet “	80	60	100
Kara Mehmet “	75	60	100
Osman Reis	70	60	100
Motor Reisi Halil	85	70 bir makinist	60 bir gemici
Yekûn	1475	1030	1760
Muavin Aylığı	1030		
Gemicilerin Aylığı	1760		
Yekûn Umumi	4265		

14 Nisan 1932 tarihli şirketle ilgili bir raporuna göre;³¹ Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketinin 1931 yılı bilançosunda yer alan şirketin sermaye ve mali bilançosu şu şekilde gösterilmektedir:

Türk Lirası	
50.000	Sermayesi tamamı tediye edilmiştir
3.881	1931 senesi nihayetindeki ihtiyat akçesi
5.000	Maliye hissesinin miktarı
5.000	Sanayi ve Maden Bankasının hisse miktarı
14.700	1931 senesinde temin ettiği kar miktarı
30	Beher içtima için reise verilen hakkı huzur
25	Beher içtima için Azaya verilen hakkı huzur
21.160	Mevcut kayıkların kıymeti 1931 senesi bilançosuna nazaran
2.280	Demirbaş eşyası 1931 senesi bilançosuna nazaran
39.366	Nakit ve bankalardaki hesabı cariler yekûnu 1931 senesi bilançosuna nazaran

31 Söz konusu raporun altında Trabzon Defterdarlığı Varidat Tetkik Memuru Abbas Hilmi, şirket hissedarlarından Topalzade Ali Rıza ve Vaizzade Hasan Tahir Beylerin isimleri yer almaktadır. *BCA* 490 01 1453 21 1.

Bilanço'ya göre, şirketin 1926 yılından beri hissedarları arasında Sanayi ve Maden Bankası ile Maliye Vekâleti³² yer almaktadır. Şirketin kuruluşuna kayık ve motorlarının biçilen kıymeti ile dâhil olan kayıkçı ve mavnacı esnafının demirbaş eşya listesine kayıtlı 74 kayık, iki motor bulunmakta idi. 1931 bilançosu hazırlanırken demirbaş listesinde yer alan kayık ve motorların durumu hakkında yerinde yapılan incelemede şu rakamlar verilmektedir. 50 faal çapar, iki motor, 4 adet mavna, 15 kotranın faal hizmet verdiği belirtilmektedir. Bunların dışında 12 kontra, 4 mavna ve 3 çaparmın iş göremez durumda olduğu belirtilmektedir.³³ Yukarıda bilançoda yer alan 21.160 değerindeki hisse miktarı olarak yer alan ve şirketin en büyük hissesi oluşturan kısmı, sözünü ettiğimiz kayık ve motorların sahipleri oluşturmaktadır.

Şirketin bilanço rakamları arasında yer alan demirbaş eşyası arasında gösterilen 2.280 liranın, 796 lira 26 kuruşluk kısmını şirkete ait dekovil hatları oluşturmaktadır. Muhtemelen 1916 yılında Ruslar tarafından Çömlekçi iskelesi ile Değirmendere gaz iskelesi gazhane arasına döşenmiş olan hattın,³⁴ Rusların çekilmesinden sonra kayıkçı esnafının kontrolüne verildiği anlaşılmaktadır. Bu hat şirketin kuruluşu ile birlikte şirketin demirbaşları arasına dâhil edilmiştir. Bu hattın başka bir de şirket tarafından kullanılan ve tamiratları yapılan, gümrük idaresine ait Trabzon iskelesinde bulunan hat bulunmaktadır.

1932 yılı şirket genel kurulu sırasında şirketin işletilmesiyle ilgili olarak, 1931 yılına ait hesaplarda bazı usulsüzlüklerin tespit edildiği görülmektedir. Bu usulsüzlükler 14. 04. 1932 tarihli raporda 9 madde de toplanmaktadır. Bunlar sırasıyla;

1-Tahsil edilemeyen bazı alacakların, şirket yönetimince tahsil edilmiş olarak gösterilmesi.

2-Memurlara verilen avanslarda faiz hesaplaması usulsüzlükleri.

3-Şirketin motor ve kayıkların tamiri için aldığı kereste ve diğer bazı malzemeleri parasını ödemediği halde bu malzemelerin tesliminin yapılmadığı.

4-Şirket ambarında mevcut eşyaların, kayık ve motorların bedelinde fatura tutarlarındaki uygunsuzluklar.

5-Şirket tarafından kullanılan dekovil hatlarının kıymet bedellerinin tespiti, tamir ve bakımındaki usulsüzlükler.

6-Kar ve zarar hesaplarında işletme, kiralama, kırtasiye gibi alanlarda

32 Maliye hissesi olarak yer alan hisseler, şirketin kuruluşunda yer alan Seyr-i Sefain hisseleridir.

33 BCA 490 01 1453 21 1.

34 Hikmet Öksüz, Veysel Usta, *Mustafa Reşit Tarakçıoğlu Hayatı, Hatıratı ve Trabzon'un Yakın Tarihi*, Serander Yayınları, Trabzon 2008, s.142.

tasarrufa gidildiğinin belirtilmesine karşılık, bunun yapılmadığı.

7-Yönetim Kurulu üyelerine katılmadıkları toplantılar için usulsüz “huzur hakkı” ödemelerinin yapılması.

8-Banka hesabı adı altında bilançoya kayıt edilen para miktarı ile banka hesaplarının birbirini tutmadığı.

9-Şirket yöneticileri ile görevlilerine ödenen harcırahlardaki tutarsızlıklar.

Bu durum şirketin yaklaşık 7-8 yıllık bir dönemde idari açıdan nasıl yönetildiğini bize göstermektedir. Her ne kadar 1931 ve sonraki şirket hesapları, şirket genel kongresi tarafından onaylansa da şirketin yönetiminden kaynaklanan sorunlar zaman zaman Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından da dile getirilmiştir.³⁵ 1929 yılı Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Kongresinde limanla ilgili şikâyetler ve istekler arasında Liman Şirketinin, İktisat Vekâletiyle birlikte kararlaştırdıkları liman işletme ücretlerin yüksek oluşundan şikâyetle bunun, şirketin işletilmesinden kaynaklandığı tespitinde bulunmaktadır.

İsmet İnönü'nün 1935 yılında³⁶ Trabzon'u ziyareti sırasında, “Trabzon İlinin Genel Durunu Gösterir Rapordur” başlığı altında 50 sayfadan oluşan raporda liman şirketi ile ilgili 38. ve 39. sayfalarda v bilgi verilmektedir. Burada yer alan bilgilere göre 1935 yılında şirketi elinde günde 200 ton eşya taşıma kapasitesine sahip 3 motor ve her biri 10 tondan 15 tona kadar yük taşıma kapasitesine sahip 48 çapar bulunmakta olduğu belirtilmektedir. Ayrıca şirketin çapar ve diğer deniz araçlarını onaracak ve yeniden imal edecek bir atölyesinin bulunduğu belirtilmektedir. Şirket çalışanlarının sayısı ise 117 olarak verilmektedir.³⁷

Şirketin Hizmet Alanları

Trabzon Liman İşletmeleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin faaliyet alanı İktisat Vekâletiyle yapmış olduğu protokol antlaşması ile çizilmiştir.

35 *Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Kongre Kararları*, İkbâl Matbaası, Trabzon (tarihsiz) s.15-21.

36 *Halk Gazetesi*, 25 Temmuz 1935 Perşembe günü yayınlanan sayısında “Sayın Başbakanımız Bugün Şehrimize Geliyor” başlığı ile haberi vermektedir. 30 Temmuz 1935 sayısında ise “Sayın Başbakanımız Halkın Candan Sevgi ve Saygılarıyla Karşılandı ve Uğurlandı” başlığı altında İsmet İnönü'nün Trabzon'daki temasları hakkında bilgi verilmiştir.

37 *BCA*, 030 10 65 433 4. Raporun tümü hakkında bir değerlendirme için bkz. Fatma İnce, “Başbakan İsmet İnönü'ye Sunulan Rapora ve İnönü'nün Tespitlerine Göre 1935 yılında Trabzon'un Durumu”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2010, Sayı:8, s. 133-152.

Maalesef elimizde şirketle İktisat Vekâleti arasında yapılan protokol anlaşması bulunmamaktadır. Bununla birlikte her altı ayda bir oluşturulan ücret tarifesiyle hareketle şirketin Trabzon limanında yürüttüğü ticari faaliyeti ortaya koymak mümkündür.

“Trabzon Liman İşletme Tarifeleri”nden³⁸ hareketle şirketin limanda yaptığı işler 8 ayrı başlıkta toplanmaktadır.

1-Ticaret Eşyası Yükleme ve Boşalma İşleri: Şirket İktisat Vekâleti tarafından düzenlenen tarifeye göre ticaret eşyasının taşınmasıyla ilgili olarak 17 başlıkta ifade edilen durumla ilgili ücrete bağlı işler yapılmaktadır. Bunlar sırasıyla 1-Ticaret eşyasının sınıf, kısım ve grupları. Buna göre ticaret eşyası A, B, C, şeklinde üç sınıfa ayrılarak ücretlendirilmektedir. 2-Mıntıka farkı ücreti. Trabzon’da bulunan üç farklı iskele için ayrı ayrı mintika farkı ücreti oluşturulmuştur. 3-Yükleme ve boşalma ücretlerinin peşin ödenmesi. Eşyanın teslimiyle birlikte ödenmesi ilkesi getirilmiştir. Şirket eşyayı limanda veya vapurda teslim ettiğinde taşıma ücretini peşin olarak tahsil edecektir. 4-Yükleme ve boşaltmanın iki safhaları. Birinci safha yüklemede, sahilde deniz vasıtasında başlayıp, gemi bordada sapana vurmakla, boşaltmada sapandan başlayıp sahile varışta biten nakit hizmeti. İkinci safhada ise yükleme sapandan alınıp ambarlarda istif ile boşaltmada, istiftten alınarak sapana vurup vasıtaya vermekle biten ambar hizmeti ifade edilmektedir. 5-Nakil ücretlerine dâhil ücretler. Burada da devlet, belediye, hususi idare ve resmi harçlar dışında kalan malın istenilen yere taşınmasında kullanılan amele ve vasıta hizmetleri kastedilmektedir. 6-İşletmenin hizmet taleplerini karşılaması. Vapur kaptan ve acentelerinden gelen özel hizmet talepleri yer almaktadır. 7-İskelenin hizmete salih(güvenli) olması. Özellikle kış şartlarında deniz güvenliği nedeniyle oluşan tehlikeli durumlardaki taşıma faaliyetlerinin askıya alınması durumuna yer yerilmektedir. 8-Mal sahibinin tehir(erteleme) talebi. Mal sahibinin özel hizmetle ücretlendirilmesini ön görmektedir. 9-Eşyanın teslimi. Şirket vapurlara yüklenerek eşyayı liman işletmesi tarafından vasıtada sahibinden ve vapurlardan çıkartılacak eşyayı bordada kaptandan teslim alır.10-Manifesto. Gemi kaptanı veya acentesi mal yüklenecekse, yüklemeyi takiben ve çıkartılacaksa, tahliye

38 *Trabzon Liman Yükleme ve Boşaltma Tarifesi*, T.C. Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı, Ankara 1936,s.4-14. *Trabzon Liman İşletme Tarifeleri*, T.C. İktisat Vekâleti Neşriyatı, Ankara 1937, s. 15-29.

başlamadan önce malların okunaklı ve acentece yazılmış üç nüsha manifestosunu liman işletmesine verme mecburiyeti.11-YanlıŞ Beyan. Ön görülen ve yazılan beyanın %5'lik kısmına müsamaha gösterilmesi, daha fazlası için ise normal ücretin üç misli ile ücretlendirilmesini ön görmektedir. 12-Çeşitli malların beyanında esas. Konşimentoda yer alan muhtelif malların ücretlendirilmesi mal cinsi üzerinden yapılmakta olup, beyan harici ya da yanlıŞ beyanla mallar konşimentoda yer alıyorsa, bunların ücretlendirilmesi en yüksek mal ücretlendirilmesi üzerinden yapılmasını ifade edilmektedir. 13-Bir kap içinde muhtelif eşya. Bir kap içerisinde ayrı ayrı ücretlendirmeye tabi eşya bulunuyorsa, bunların ücretlendirilmesi en yüksek tarifeye tabi olanın ücreti üzerinden yapılması. 14-Nakilde asgari parti ücreti. Bir malın miktarı ne kadar az olursa olsun bu malın ücretlendirilmesi asgari yükleme ve boşaltma ücreti üzerinden yapılacağı. 15-Nakil işinde gece zammı olmadığı. Çalışma gün ve saatleri dışında yapılan hizmet için ayrı bir ücretlendirmenin yapılamayacağı. 16-İşletmenin hizmeti geçmeyen yükleme ve boşalmalar. Dökme olarak getirilip liman şirketine ait olmayan hususi araçlarla vapurdan mahalline boşaltılan gaz ve benzin gibi malların yükleme ve boşaltmasında şirket hizmet vermedikçe ücret alamaz. 17-Nakil işinde bekleme müddeti. Şirket nakil işinde bir gün bekleme süresi kullanabilir.

2- Vapurlarda Ambar Hizmeti: Gemilerdeki ambar hizmetleri ücretlendirilirken 6 başlıkta toplanmıştır. 1- Ambar hizmeti ve tarifesi. Yükleme ve boşaltma tarifesinden ayrı olarak vinç ile ambara indirilmiş malın sapanan çözülerek ambarda istiflenmesi, boşaltmada malın ambardan istiftten alınarak sapanan vurulması hizmetlerini ifade etmektedir. 2-Hayvanların ambar hizmetleri. İskele kurulmak suretiyle canlı hayvanların büyük ve küçükbaş olarak ambara alınması ve boşaltılması ücretini ifade etmektedir. 3-Amele postalarının miktarı. Bir ambarda dört vinç olup sancak ve iskele aynı zamanda çalışması mümkün olan vapurlarda ambar için ayrıca iki vinçin bulunması durumunda, vapurların her ambarına talep gelmesi halinde, iki posta dışında istenecek fazla amele postaları için ayrı ücretlendirme yapılması. 4-Ambar hizmeti ücretinin kime ait olduğu. Ambar hizmetleri ücretlerinin şartlara bağlı olarak genel hizmetlerin şirkete, özel hizmetlerin ise ayrı bir ücretlendirmeye yine şirket tarafından yapılacağı ifade edilmektedir. 5- Cumhuriyet bayramı zammı. Cumhuriyet bayramında şirket tarafından yükleme ve boşaltma işlemi yapılması halinde bunun %100 zamlı yapılacağı ifade edilmektedir. 6-Ambar hizmetlerinde asgari parti ücreti. Bir konşimento içeriğinde ne yazılı olursa

olsun, ambar hizmeti olarak asgari ücretlendirmenin yapılacağı belirtiliyor.

3. Aktarma İşleri: Vapurlarda mal aktarma işleriyle ilgili olarak 6 farklı başlıkta ücretlendirme yapılmıştır. 1-Aktarma tarifi ve tarifesi. Türk limanlarından gelip yabancı ülke limanlarına, Yabancı ülke limanlarından gelip Türk limanlarına, Türk limanlarından gelip Türk limanlarına, Yabancı ülke limanlarından gelip Yabancı ülke limanlarına giden malların karaya çıkarılmadan denizde vasıta ile vapurdan alınıp diğer vapura aktarılması hizmetidir. 2-Yabancı ülke mallarının aktarılmasında şart. Bu malların gümrük kanunlarına göre aktarma muamelesine tabi tutulmasıdır. 3- Aktarma ücretlerine dâhil hizmetler. Aktarma ücretlerinden, ambar hizmeti ücreti hariç olmak üzere vasıta, bekçi, muşamba ve römorkör ücretleriyle birlikte vasıtada istif ve sapana vurma aşamaları ve gecikme süresi dâhildir. 4-Aktarma bekleme müddeti. Aktarma da bekleme müddeti bir gündür. 5-Gemi içinde aktarma. Bir geminin aynı ambarı içinde bir taraftan diğer tarafa aktarma, bir ambardan diğerine aktarma ayrı ücrete tabidir.6- Aktarmada asgari parti ücreti. Her türlü aktarmada mal miktarı 6 tondan aşağı olsa da alınacak ücret asgari ücret olacaktır.

4. Tatlı Su Verilmesi İşleri: Gemilere tatlı su verilmesiyle ilgili şir-ketin ücretli faaliyetleri 6 grupta toplanmaktadır. 1- Su tarifesi. Su verilmesiyle ilgili olarak mntikalara suyun ton cinsi üzerinden ücretlendirilmesi öngörülmektedir. 2-Su hortumları. Suyun verilmesinde kullanılan hortumların şirkete ait olduğu belirtilmektedir. 3-Alıcının kontrolü. Su verilirken alan geminin görevlileri su saatlerini kontrol edecek aksi takdirde itirazlar kabul edilmeyecekti.4-Suda gece zammı olmadığı. Su gece ve tatil günlerinde ayrı bir tarife uygulamayacaktır. 5- Su idaresince yapılacak tenzilat. Su idaresince yapılacak herhangi bir indirim aynen gemilere verilen su tarifesine yansıtılacaktır. 6-Suda asgari parti. Deniz üzerinde verilecek suyun miktarının az olmasına bakılmadan asgari ücret uygulanacaktır.

5. Kömür İşleri: Tarifede gemilere kömür verilmesiyle ilgili olarak 6 nokta üzerinden şirkete ücretlendirme yapılmaktadır. 1-Kömür tarifesi. Kömürün yükleme, boşaltma ve aktarma aşamalarıyla ilgili olarak her ton için mntikalara ve depoların vaziyetine göre ücretlendirme yapılmaktadır. 2-Kömür işlerinde kullanılan aletler. Kömürün yüklenmesi ve boşaltılmasında kullanılacak araçlar ve aletler ücretin içerisinde yer almaktadır. 3-Depoların derinliği zammı. Kömürün taşınmaya başlandığı mevki 40 metreden uzak

olması durumunda, her yirmi metre için ayrı ücret tarifesi uygulanmaktadır. 4-Kömürde bekleme müddeti. Kömür taşımada gecikme müddetinin bir gün olduğu belirtilmektedir. 5-Kömürde gece zammı. Cumhuriyet bayramında yapılan talep %100 zamma tabidir. Ayrıca gece açıkta bulunan gemilerin kömür talebinin de ayrı ücretlendirmeye bağlı olduğu belirtilmektedir. 6-Kömür işlerinde asgari parti. Yüklenecek veya boşaltılacak kömürün miktarı 15 tondan az olması durumunda asgari taşıma ücreti tarifinin uygulanacağı belirtilmektedir.

6. Ambar ve Antrepo İşleri: Tarifede ambar ve antrepoların kullanımıyla ilgili olarak 4 farklı durumdan söz edilerek ücretlendirme yapılacağı yazılıdır. 1-Ardiye tarifesi. Her türlü malın ambar ve antrepolarda muhafazasının ücrete tabi olduğu belirtiliyor. 2-Ardiye ücretinin hesabındaki esas. Ardıye ücreti malın ambara girdiği andan itibaren bir gün hesabıyla başladığı ifade edilmektedir. 3-Muamelesi biten malların kaldırılması. Gümrük ve sair muamelesi biten malın 24 saat zarfında kaldırılmaması durumunda her gün için iki kat ücret uygulanacağı yer almaktadır. 4-Gece çıkan malların fazla masrafı. Gece ve tatil günlerinde çıkan malların bir misli fazlasıyla ardıye ücreti alınacağı belirtilmektedir.

7. Gümrük Hamal İşleri: Gümrük hamal işlerine ait ücretlendirmeler 2 madde toplanmaktadır. 1-Hamal tarifesi. Her türlü gümrükle ilgili hamaliyenin tarife belirtilen ücrete tabi olduğu belirtiliyor. 2-Hamaliye ücretine dâhil hizmetler. Bu hizmetler 4 grupta toplanmaktadır. A) Vapurdan veya bir vasıttan eşyanın alınıp rıhtım üzerine veya rıhtım üzerindeki bir araca konması. B) Rıhtımdan ambar veya antrepoya taşınması. C) Ambar veya antrepo dâhilinde istif edilmesi, açılması veya nakli. D) Ambar veya antrepoların kapısındaki veya iskelelerdeki vasıtaya konulması.

8. Salon İşleri: Rıhtımda bulunan salonlarda şirket tarafından yapılan işler üç grupta ifade edilmemektedir. 1-Salon tarifesi. Salondaki her türlü taşımanın ücrete tabi olduğu ifade edilmektedir. 2-Salon hamaliye hizmetleri. Yolcu salonları hamallarının taşıyacakları yüklere ait ücret vesaiti nakliyeden itibaren vapurun güverte ve kamarasına kadar ve vapurun güverte ve kamarasından da araba ve otomobile kadar olan hizmetleri kapsamaktadır. 3-Hamalların sandal ücreti. Hamalların gemiye götürülmesi ve gemiden rıhtıma çıkartılma ücretleri yolcudan tahsil edilmektedir.

Bu işlerden bir kısmı tenzilatlı olarak yapılmaktadır. Ücret tarifelerinde oranları ve mahiyeti değişmekle birlikte tenzilatlı hükümler 10 kalem hizmetti ön görmektedir. Bu on kalem hizmet şunlardan oluşmaktadır; 1-Askeri eşya tenzilatı. 2-İran transit eşyası tenzilatı. 3-Sergi eşyası tenzilatı. 4-Turist otomobilleri tenzilatı. 5-Harp gemilerine verilen su tenzilatı. 6-Ardıye resminden muaf olan eşya. 7-Ardıye resminde muafiyet müddetini aşan ihraç ve ithalat malları tenzilatı. 8-Salon hamaliyesinde tenzilat(zabit, talebe ve muhacirler). 9-Römorkör ücreti tenzilatı. 10-Dökme hububat tenzilatı.

Bu hizmet dışında şirketin kuruluş gerekçesine yazılan balıkadamlığı, dalgıçlık ve kılavuz konularında ne gibi hizmetler yürüdüğüne dair bir basına yansıyan ya da ücret tarifelerinde bir bilgi bulunmamaktadır.

Şirketin kuşkusuz faaliyetlerinden önemli ölçüde etkilenen ve refah seviyesi değişen kesimlerinden biri, şirkete sandal, mavna, çapar ve motorlarıyla katılan ve hissedar olan esnaf kesimi idi. Bu insanlar bir taraftan şirketin çalışanı sıfatıyla düzenli birer gelir kaynağına kavuşmuşlardı. Diğer taraftan da şirketin elimizdeki bulunan bilanço rakamlarına göre sürekli kar ettiği düşünülürken, bu kardan hissedar olarak paylarını aldıkları görülür. Sandalcı esnafının hayat seviyesinde meydana gelen değişim ve taşımacılık hizmetlerindeki faaliyetlerine ilişkin gözlerinde Mustafa Kemal Sayıl, o günlerin liman görüntüsünü şu şekilde çizmektedir:³⁹

“Çömlekçi’den ilerledikçe, sağ tarafa sahile gelirdik. Geldiğimiz bu sahil, Gümrüğün önünden uzanan mendirekte, puhtinin bir taraftan kapan-masıyla oluşan mıntıka idi. Vaktiyle vapurların en fazla, açıklarda olmak kaydıyla, yanaştıkları yahut demir attıkları deniz burasıydı. İlerledikçe motorların yoğunluğu görülür. Motorların sahiplerinin hali vakti, Çömlekçi’deki diğer vatandaşlara göre daha yüksekti. Motorlar, üstü açık, içeride oturacak yeri olan araçlardı. Bu motorlar, yolcu taşıma dışında, yük taşıyan mavnaların çaparların çekilmesi fonksiyonunu da gösterirler. Diyelim, Moloz’dan fındık ürünleri büyük mavnalara konulur, ya vapura ya da Gümrüğe doğru yol alırdı.

Mavnaları çeken üstü kapalı motorlar, motorların büyükleriydi. Bu motorlar, denizdeki vapurun yükünü de Gümrüğe ya da Moloz’a çekerlerdi. Yolcu kapasiteleri 25-30 kişiydi. Fakat her vapur gelişinde münavebe ile vapuru karşılardı. Devletleştirmeden sonra bunların daha kuvvetlileri alınmıştı. Her vapurun yolcu kapasitesi vapurları doldur-mazdı. Bu bakımdan aralarında münavebeyle bir

39 Mustafa Kemal Sayıl, *age.*, s.307-308

usul takip ederlerdi. Motorlar denizden çekilirken, kendi eksenleri etrafında döner çarklarla denizden çıkarlardı. Bu arada motorların altına felek denilen kaygan, özel yapılmış keresteler konulurdu. Motorlar, havayı anlar anlamaz sahile çekilirdi. Feleklerin, kızakların üzerine konular, sahile çekilirdi. Bunda etkili olan, emniyet ve denizin aniden patlayan havasıydı. Epeyce motor vardı. Fakat vapur geldiğinde hepsi denize inmezdi.”

Şirketin Feshi

Şirket oluşturulurken, asıl amacı Trabzon limanında dağılık olan yükleme-boşaltma işlerini düzene sokarak, bu işleri yürüten sandalcı ve motorcu esnafını bir araya getirmektir.⁴⁰ Bunu önemli ölçüde sağlamasına karşılık şirketin yürüttüğü işlerle ilgi şikâyetler devam etti. Özellikle İktisat Vekâletiyle yapmış olduğu imtiyaz sözleşmesindeki bazı hükümleri aradan uzun zaman geçmesine rağmen şirketin, yerine getiremediği görülür. Bunun dışında liman hizmetlerinden faydalanan tüccarların, liman taşıma ücretlerinin yüksekliğinden şikâyetleri devam edecektir.

Bu nedenle şirketin feshine giden gelişmelerden biri işletme sorunlarına dayalı şikâyetler ve düzensizlikler olurken, diğer bir gelişme ise Türkiye’de 1933 sonrası başlayan devletçilik uygulamalarıyla birlikte 1923-1930’larda kurulmuş olan milli şirketlerin devletleştirilmesine doğru adımlar atılmasıdır.

Feshin gerçekleşmesinde yer alan biri nedenle ilgili olarak 1932 tarihinde şirketin hissedarlarından biri olan Maliye Vekâleti tarafından yazılan raporda; şirketin işleyişindeki temel sorunlar üç madde toplanmaktadır:

1-“Liman Şirketinin imtiyaz mukavelesinin 2’inci maddesinde aynen (Şirketin gemilerin tamir ve boyanması için tamirat ve tezgâhlar ve kalafat mahalleri vücuda getireceği) yazılıdır. Liman Şirketi kuruluşu esnasında yani 1925 senesinde kendisine devren intikal eden eski çaparlarla bugün liman dâhilinde yükleme ve boşaltma işini yapmaktadır. Şimdiye kadar nakliye vesaitinde hiçbir yenilik yapmamış ve hatta mevcut köhne çaparları tamir ve boyama için esaslı bir tezgâh ve kalafat mahalli de vücuda getirmemiştir. Sekiz sene zarfında yaptığı yegâne iş cer için kullanılan iki tonluk küçük bir motor almaktan ibaret kalmıştır.

2-Mukavelenamenin 4’üncü maddesinde yine aynen(Şirket Tüccar ve kumpanyaların gece ve gündüz ihtiyaçları için amele ve vesaiti temin ve irasına mecburdur) kaydı vardır. Hâlbuki Şirket halen Liman dâhilinde ancak

40 Mustafa Kemal Sayıl, *age.*,s. 304-305

13-14 çapar istimal etmekte ve vesait gemilerin tahmil ve tahliyesine kâfi gelmediğinden tüccar eşyası gemilerde ve yahut iskele üzerinde saatlerce ve bazen de günlerce kalmaktadır. Kezalik amele yevmiyesinden tasarruf etmek için gemi ambarlarında ve çapar dâhilinde çalıştırdığı amele miktarını da asgari dereceye indirmiştir. Son hadise olarak 1 Kânunusani tarihinde gemilere yükleme yapmak üzere iskele üzerine getirilen tüccar eşyası çapar miktarının azlığından O gece saat yirmi dörde kadar iskele üzerinde kalmış ve yağın yağmurdan pastırma, fasulye ve sair gibi mallar bozularak tüccar külliyetli zarara uğramıştır. Filhakika Şirketin elinde 17 çapar mevcut ise de ameleden tasarruf etmek için bunları çalıştırmamaktadır. İran transitinin Trabzon'dan Batum'a intikal etmesi sebeplerinden biri de bu şirkettir denilmektedir.

3-Yükleme ve boşaltma tarifeleri yüksektir. Şirket yeni tarifeler tanzim olunurken her defasında komisyona senelik bilançolarını ibraz ederek ya pek az temettü temin ettiğini veya zararda olduğunu iddia etmiştir. Hâlbuki Şirket Heyeti umumisince tasdik edilmiş olan bu bilançolarda birçok fuzuli masraflar vardır. İdare heyeti azalarına bol keseden her içtima için 25-30 lira huzur ücreti verilmiştir. Tarifelerin atiyen tenzili esbabının ihzarı için hakkı huzur miktarının makul bir hadde indirilmesi İktisat Vekâleti Celilesi tarafından resmen tavsiye edildiği halde Şirket yine bir şey yapmamış yalnız evvelce idare heyeti azalarına maktuen vermekte olduğu şehri yüzer lira yerine her içtima için yirmi beşer lira hakkı huzur tayin ve haftada dört kere de heyeti içtima ettirerek evvelce verdiği yüz lirayı bu suretle azalar vermekte devam etmiştir.

Maliye Vekâleti Celilesinden verilen emir üzerine Trabzon Defterdarlığınca Şirket defatir ve kuyudatında tetkikat yapılmış ise de bu işten de henüz bir netice çıkmamıştır.

İmtiyaz mukavelenamesiyle dâhili nizamname ahkâmına muhalif yaptığı işlerden dolayı İktisat Vekâleti Celilesince 14.3.928 ve 12.8.1930 tarihlerinde şirkete iki kere ihtaratta bulunulmuş olunduğundan bu kere yeniden ihtarat icrasına hacet kalmaksızın mezkûr nizamnamenin 46'ıncı ve imtiyaz maddelerine tevfikân hükümetçe Şirketin ruhsatnamesinin istirdadı ve imtiyaz mukavelenamesinin feshi cihetine gidilebilir."⁴¹

Bu rapordan da anlaşılacağı üzere, şirketin işletilmesinden kaynaklanan sorunlar, kuruluştan itibaren varlığını sürdürmüştür. Bu şikâyetlere 1936 yılına gelindiğinde bir deniz kazası eklendi. Şirkete bağlı bir mavna, fırtınalı

41 *BCA* 490 01 1453 21 1.

bir günde vapurdan yolcuları aldıktan sonra, alabora olarak battı ve kazada 9 yolcu boğuldu.⁴² Benzer bir kaza kış aylarında Karadeniz Ereğlisi'nde yaşandı.⁴³

Trabzon'da meydana gelen kaza ile ilgili olarak Üçüncü Umumi Müfettiş Tahsin Uzer tarafından yazılan raporda;⁴⁴ Trabzon limanında meydana gelen kazada mühendis Arslan ve yedi vatandaşın boğulmaları olayı ile ilgili olarak liman idaresinin kusuru konusunda Kurmay Yarbay Ahmet Cevat başkanlığında bir komisyonun oluşturulduğunu, bu komisyonun deniz kazalarında tecrübeli bir elemana ihtiyaç duyduğunu dile getirmektedir. Komisyonun söz konusu uzman şahsın gönderilmesinden sonra bir sonuca varabileceğini ifade

42 *Halk Gazetesi*, 14 Şubat 1936.

43 Kasım 1935 yılında Gazal vapuru kayalıklara çarparak iki kişinin ölümüne yol açmıştı. Ben hadiseler 1935-36'lı yıllarda İzmir limanında ve İstanbul limanında da meydana gelmiştir. Bu durum 4 Nisan 1936 tarihli Dahiliye Vekaletinden Limanı bulunan vilayetlere yazılan bir yazının da temel konusunu oluşturmaktadır. Yazıda yer alan ifadeler şu şekildedir. “Büyük şehirlerin ve bilhassa dış ticarete ve toptan ticarete merkez olan limanlarımızda, eşya nakliyatı eski iptidai halini hala muhafaza etmekte ve insan sırtıyla yapılmaktadır. Hamallık, nihayet bir kül olan nakliyat işinin kademelerinden biridir. İnsan gücü ile insan sırtının yalnız ve doğrudan doğruya bir nakil vasıtası olarak kullanıldığı devirlerden bir bakıyedir. Sıhhat bakımından bütün gününü ağır yükler altında geçiren güçlü bir insanın sağlamda olsa, bu işe uzun müddet dayanamayacağı aşikârdır. Nitekim yük altında sakat olan ve ölenlerin sayısı az değildir. Bu zorlu işin şahıs üzerinde olduğu gibi nesil üzerine de kötü tesirler yaptığımıza şüphe yoktur. Ağır yükler altında iki büklüm edilerek geçen hamalların hali, vaziyeti, vatandaş gurur ve şefkatini zedeleyen bir manzaradır. Eşya nakliyatı, hayvan ve makinelerin tahammül kuvvetleri nazarı itibara alınarak hayvan veya makineye havale edilmelidir. Binaenaleyh, bu işe hemen müdahale edilmesine, hiçbir mülahaza mani olmamalıdır. Yalnız, yapılacak müdahaleler, iyi düşünülmeli ve nakliyat işini sekteye uğratmamalıdır. Bir kere, liman idaresi reislerle, belediyecilerin ve ticaret odaları gibi alakadar teşkilatın mensupları bir araya gelerek şehrin bütün nakliyat işlerini mahalli şartlar tetkik edilerek, gözden geçirmeli ve yapılacak ıslahatı bir plan dahilinde ve kademe kademe tahakkuk ettirmelidir. Bu hususta hatıra, tahmil ve tahliye işlerinde yeni vasıtaların kullanılması, hamalların tensiki ve el arabaları ile teçhizi, bazı eşya nakliyatının (Ev eşyası) gece ve kamyonlarla yapılması ev eşyası nakliye şirketlerinin tesisi ve sırtta taşınacak yükün asgari bir hadde indirilmesi gibi şeyler gelebilir. Kanuni müeyyidelere de ihtiyaç yoktur. İslahatın, bidayette bir takım vatandaşların ilk adımda işsiz kalmalarını icap ettireceği hatıra gelebilir. Zaruri de olsa, bu netice kısmıdır ve geçicidir. Aynı vatandaşlar, ıslah edilecek nakliyat işlerinde iş bulabilecekleri gibi nihayet birkaç vatandaşın memleketlerine avdet ederek toprakta çalışmalarının temin edilmesi, kendileri için ve devlet için büyük bir külfet ve fedakârlık teşkil etmez. Bittabi, alınacak tedbirler sıhhi ve içtimai bakımdan olduğu kadar, ekonomik bakımdan da müspet neticeler vermelidir. Yani nakliyat fiyatları, bu yüzden ucuzlanmış olmalıdır. Bütün bu noktalar göz önünde bulundurularak bu hususta verilecek kararların ve varit olan mütalaaların vekaletle bildirilmesini rica ederim. Umumi Müfettişliklere, vilayetlere yazılmış Başvekâlet sıhhat ve içtimai muavenet ve İktisat Vekâletine sunulmuştur. Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya BCA. 490 01 1453 21 1.

44 Tahsin Uzer'in Trabzon'dan 19.02. 1936 tarihinde yazdığı rapor, BCA. 71-464-17-6-7.

etmektedir.

Uzer, söz konusu raporunda Trabzon limanının durumu ile ilgili olarak şu tespitlerde bulunmaktadır:

1-Liman idaresinde kazalara karşı hiçbir kurtarma vasıtası bulunmamaktadır.

2-Trabzon elektrikle aydınlatılma imkanına sahip olmasına karşın, limanda projektör, uzak ve yakın mesafeyi aydınlatacak kuvvetli lamba mevcut değildir.

3-Taşıma işinin eskitme ve artırma usulü ile müteahhide ihale edilmesi limanda güvenliği ikinci plana itmektedir.

Bu genel tespitlerden sonra raporda, müteahhitte çalışma usulüne eleştiriler getirilerek şu noktalara işaret edilmektedir:

“Ayda yüz yirmi liraya bu büyük işi deruhte eden müteahhit hiç değilse en az ziyan etmek için vapur geldikçe kundura boyacılarından, fırıncı çıraklarından kürek çekebilecek acemi adamları yirmi, yirmi beş kuruş ücretle tutarak vazifesini görmek yolu itiyat mecburiyetindedir.

İşte bu biri birine bağlı sebepler devrilen kayık içinde sekiz kişiyi kurtarmaya mani olmuştur.

Bu kadar mühim posta işinin artırma-eksiltme kanunuyla hesabı çıkmayan bir ücretle gelişi güzel bir müteahhide verilmesi baştan aşağı yanlış ve hiç şüphesiz hesapsız bir harekettir. Tabiidir ki, böyle bir müteahhit aylıklı ve işinde erbab dört beş kürekçi ve ona göre nakliye vesaiti tedarik edemez.

Trabzonlular diyorlar ki; fırtına ne kadar şiddetli olursa olsun tanıdığımız usta kürekçiler iş başında bulunsaydı bu kaza vukua gelmezdi.”

Trabzon ve Ereğli’de meydana gelen bu kazalar üzerine İktisat Vekâleti limanlarda alınması gereken tedbirleri bir taraftan artırmaya çalışırken diğer taraftan da liman işletmelerinde meydana gelen kazalar göz önünde bulundurularak, işletmelerin kurulacak olan Deniz Bank’a aktarılmasının gerekçeleri hazırlanmış oldu.

Bu nedenle şirketin feshine neden olan ikinci gelişme Deniz Bank’ın kuruluşu olduğu anlaşılmaktadır. Deniz Bank’ın kuruluşuna giden yol Celal Bayar’ın İktisat Vekili olmasıyla başlayan bir süreçtir. 9 Temmuz 1932 tarihinde çıkartılan ve denizlik işletmelerinin devletleştirilmesinde önemli adım gibi görülen kanun, 29 Mayıs 1933 yılında çıkartılan Denizyolları İşletme Kanunu ile değiştirilecektir. Yeni çıkan kanun özel deniz işletmeciliğini korumayı amaçlamaktadır. Ancak kanun, amaçlarının tam tersi sonuçlar ortaya çıkaracaktır. Bu yasadan sonra 31 Mayıs 1933’te Denizyolları ve Akay

İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Hakkında kanun kabul edilecektir. Yeni yasa Seyr-i Sefain Müdürlüğünü ortadan kaldırmaktaydı.

Bu yasaları, 18 Mayıs 1934 tarihli Liman İşletmelerinin Hükümetçe İdaresine Dair Kanun takip etti. Arkasından 10 Haziran 1936 tarihinde İstanbul ve İzmir Limanlarının Sureti İdaresi Hakkında Kanun yayınlanarak denizyolları ile ilgili devletleştirme girişimleri hızlandı. 1937 yılında bu girişimler, Celal Bayar hükümetinin kuruluşundan iki ay sonra 27 Aralık 1937 tarihinde Deniz Bank'ın kuruluşuyla noktalandı.⁴⁵

Yukarıda sıraladığımız denizyollarının devletleştirilmesi ve özelleştirilmesi tartışmalarının yaşandığı merkez siyasetine bağlı olarak “Trabzon Limanı İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi” de merkez siyasetinin etkisi altında feshe doğru yol aldı.

Şirket, fesih öncesi normal genel kurul toplantısını 8 Nisan 1936 yılında yaptı.⁴⁶ Bu genel kuruldun sonra Haziran 1936'da İstanbul ve İzmir limanlarının İktisat Vekâletine devrine dair kararın alınması, şirketin geleceğini belirleyen önemli bir adım oldu.⁴⁷ Bu süreçle birlikte Trabzon liman idaresinin, İstanbul liman idaresine bağlanması konusunda adımlar atılmaya başlandı.

Bir yıl sonra 1937 yılı Haziran'ında İstanbul Liman Şirketi Umum müdür muavini Hamit Saraçoğlu, Trabzon'a gelerek şirketin satın alınmasıyla ilgili işlemleri başlatmıştır. Buna göre, tüm hissedarların hisseleri İstanbul Liman İşletmeleri adına satın alınacaktır.⁴⁸ 29 Haziran 1937 tarihinde basına, şirketin devriyle ilgili açıklamalarda bulunan Saraçoğlu, o zamana kadar gelinen noktayı şu şekilde açıklamaktadır:

“İzmir ve İstanbul liman işletme idarelerinin teşkilatında Mersin'in İzmir'e, Trabzon'un da hisselerini mubayaa suretiyle İstanbul limanına raptı kesbi kanuniyet etmişti.

Bu kere Kamutayın verdiği bir kararla bu mubayaa işine memur edildim. “Orada hazır bulunan idare meclisi reisi B. S. Mahir Durukan'la azadan B. Celal Pulathaneli'yi göstererek” arkadaşların muzaheretiyile ve eski hissedarları memnun etmek suretiyle hisseleri tamamen satın aldık. Tasfiye ilanı için hazırlık yapıyoruz. Önümüzdeki teşkilat, kadro ve bütçelerini tanzim ediyoruz. Bugün telgraf bekliyorum. Eğer teşkilatı, kadroyu bitir derlerse bir müddet daha

45 Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi(1938-1945)*, C. I, İletişim Yayınları, İstanbul 1996, s.89-91.

46 *Halk Gazetesi*, 23 Nisan 1936.

47 *Halk Gazetesi*, 11 Haziran 1936.

48 *Halk Gazetesi*, 25 Haziran 1937.

kalıp işi ikmal edeceğim. Gel derlerse yarın (bugün) gideceğim, bir ay sonra yine geleceğim.

Şu cihet mühimdir. Bilhassa yazımız: Bu günkü şirket kadro ve idarecilerini aynen bırakacağız. Şimdiye kadar kimseyi mağdur etmemeğe çok dikkat ettik ve ehemmiyet veriyoruz. Şirketi bugüne kadar idare edenler muvaffak olmuşlardır. Kendilerini takdir ettik ve işin başında yine onlar bulunacaktır. Eğer onlar isterlerse teknik işleri için bir iki mütehasıs getirilecektir. Şirketin ilerisi parlaktır, yakında yarım milyon, bir milyon-luk bir kudret alacaktır.

Öyle bazıların tahmini gibi bir sürü memur kayırlacak değildir. Bugünkü şirketi çevirenlere yine idareyi bırakmayı isabetli görüyoruz”.

14 Ağustos 1937 tarihinde şirketin feshi konusunda bir adım daha atılmıştır. Şirketin tasfiyesi için çalışmalarını sürdüren İstanbul Liman İşletmeleri Umum Müdür Muavini Hamit Saraçoğlu ve altı kişilik bir heyet ile Trabzon Liman İşletmelerinin yeni teşkilatını oluşturmak üzere Temmuz’dan beri İstanbul’da bulunan Trabzon Liman Şirketinin idare heyeti başkanı olan Süleyman Mahir Durukan⁴⁹ çalışmalarını tamamlayarak, Trabzon’a dönmüştü. Fesih yolunda ilk toplantı 14 Ağustos’ta söz konusu heyetlerin katılımıyla gerçekleşti. Süleyman Mahir Durukan yeni işletmenin müdürlüğüne tayin olundu.⁵⁰ Söz konusu fesih toplantısında şirketin 1 Ekim 1937 tarihinde devrinin gerçekleşmesi için 17 Eylül 1937 tarihinde genel kurul toplantısının yapılarak fesih işleminin tamamlanmasına karar verildi.⁵¹

49 Süleyman Mahir Durukan, 1898-1953 (1314 R.) de Trabzon’da doğdu. Babası Trabzon Müftüsü Ahmet Mahir Bey’dir. Hâtûniyye İptidaisi’ni bitirdikten sonra, Zağanos Rüştüyesi’ne devam ederek diploma aldı. Bir yıl kadar Sultani’ye devam etti, özel araştırma ve çalışmalarıyla kendisini yetiştirdi. Edebiyata heves besleyen ve aruz veznini seven Süleyman Mahir, ilk önce Trabzon’da yayımlanan “İğne” Mecmuası’nda şiirler yazdı. Birinci Dünya Savaşı’nda Trabzon’dan göç ederek ailece buldukları Ordu, Samsun ve Merzifon’da iptidai öğretmenliği, aşar kâtipliği, ziraat memurluğu gibi hizmetlerde bulundu. Trabzon’a dönüşte mağaza açtı ve sonra da askerlik hizmetini Trabzon’da yaptı. 1922-1923 yıllarında Ali Becil’in çıkardığı *Halk ve Güzel Trabzon* gazetesinin yazı kurulunda bulundu. Nihayet Müdafaa-i Hukuk Heyeti’ne, ondan sonra da Halk Fırkası Kâtipliği’ne, 1925’de ek olarak Merkez Kaza Heyeti üyeliğine atandı. Halk Fırkası Tayyare Cemiyeti üyelikleriyle parti kâtipliklerinde bulundu. Bir ara Trabzon Liman Şirketi İdare Meclisi Başkanlığı görevini de yaptı. [http:// www.trabzonsanat.com/v2/488/Suleyman-Mahir-Durukan](http://www.trabzonsanat.com/v2/488/Suleyman-Mahir-Durukan) (15.01.2012 tarihinde alınan bilgi.)

50 *Halk Gazetesi*, 13 Ağustos 1937.

51 *Halk Gazetesi*, 17 Ağustos 1937 sayılı nüshasında şirketin feshiyle ilgili toplantı haberinde şu bilgilere yer vermektedir: “Trabzon Liman Şirketi heyet-i umumisi fevkalade olarak geçtiğimiz Cumartesi günü öğleden evvel şirket binasında hükümet komiseri Trabzon mektupçusu Bay Faik Pulat huzuruyla içtima akit edilmiştir. Şimdiye kadar yapılan

17 Eylül 1937 tarihinde yapılan şirketin fesih toplantısı, Trabzon vilayeti mektupçusu Faik Pulat'ın hükümet komiseri olarak dâhil bulunduğu, limandaki şirket binasında gerçekleşmiştir. Toplantıda alınan kararlar hisselerin devri ve şirketin hesap, demirbaş ve benzeri mülkiyeti ile taşınır mallarının devri konusunda yetkiler verilerek fesih işlemi tamamlanmıştır.⁵²

Yeni oluşturulan Trabzon Liman İşletmelerinin göreve başlaması münasebetiyle ilgili olarak İstanbul Liman İşletme Müdürü Rauf Manyas tarafından 1 Kasım 1937 tarihinde Trabzon'un ileri gelenleri ile şirketin eski ve yeni yönetiminden oluşan 40 kişiye bir akşam yemeği verilmiştir. Bu yemekte Rauf Manyas tarafından yapılan konuşmada yeni işletmenin limanın gelişmesini sağlayarak liman hizmetlerinin ucuzlayacağını dile getirmiştir.⁵³

Sonuç

II. Meşrutiyet dönemiyle başlayan "Milli İktisat" uygulamalarından biri olarak, 1925 yılında kurulan "Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi", yeni kurulan devletin zor ekonomik koşulları içerisinde milli sermayeye dayalı özel şirketçiliğin Trabzon misyonunu oluşturmuştur.

Şirket, sandalci esnafının elinde bulunan kayık, motor, mavnalı, çapar, kotra gibi deniz taşıma araçlarını bir araya getirerek sermaye oluşumuna katkı sağlamıştır. Fakat bu katkının yetersizliği devlet işletmelerini de devreye sokarak, şirketin kuruluşundan itibaren devlet-özel sermaye oluşumlu bir yapı meydana getirilmiştir. Bu durum Türkiye'nin "Millileştirme" politikalarının

İçtimalarda yüzü müteceviz hissedar adedi, hisselerin İstanbul Liman Şirketi tarafından satın alınması üzerine on iki kişiye tenezzül eylemişti. Maliye Vekâletinin İstanbul Liman İşletmelerindeki murakıby Bay Cemal Tekeli İstanbul Liman işletmelerini de mezkur işletme umum müdür muavini Bay Hamit Saraçoğlu temsil ediyorlardı. Yapılan içtimada şirketin fesih ve tasfiye memurluklarına Trabzon İş Bankası muamelat emini Adnan Ahıska ile İstanbul Liman İşletmesi memurlarından Süheyl Açman ve tasfiye murakıplığına şirketin Kemal Habip intihap olunmuşlardır. Evvelce yazdığımız veçhile Bay Süleyman Mahir Durukan Şirket müdürlüğüne ve Bay Celal Pulathaneli de münhal bulunan muhasebeciliğe tayin olunmuşlardır. 17 Eylül 1937 tarihinde tekrar ikinci bir fevkalade heyeti umumiye içtima yapılacak ve 1 Teşrinievvel 1937'den itibaren yeni idare faaliyete geçecektir. Gelen heyetin murakıby Bay Cemal Tekeli Pazar günü Ankara vapuruyla İstanbul'a gitmiştir. İstanbul Liman işletmesi umum müdür muavini Bay Hamit Saraçoğlu ile Hukuk müşaviri Bay Esat Çevgen bugün limanımızdan kalkacak olan Güneysu vapuru ile İstanbul'a gideceklerdir. İşletme müdürü Bay Zihni Ergi ile muhasebe şef muavini Bay Asaf Bozok Antrepolar şef muavini Şahap Efe yeni teşkilat hakkında tetkikatta bulunmak üzere bir müddet şehrimizde kalacaktır".

52 Fesih işlemine ait Trabzon Ticaret Mahkemesi tutanağı 18 Ekim 1937 tarihli Halk Gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

53 *Halk Gazetesi*, 2 Kasım 1937.

sürdüdüğü 1923-1932 dönemini içerisine alır.

1932 sonrası devletleştirme ve “Devletçilik” uygulamalarının devreye girmesiyle şirket, kendisini yeni politikanın çarkları arasında gelişen yapıya uygun olarak, 1937 yılında fesih etmiştir. Türkiye’nin dört liman kentinde kurulan benzer şirketler, önce devlet işletmesine dönüştürme daha sonra da Deniz Bank’ın kuruluşuyla, o tarihe kadar oynadıkları rollerini tamamlamışlardır.

Benzer durum Trabzon’da 1923-1930 döneminde kurulan “milli şirketlerin” başına geldiği gibi, birçok Anadolu kentlerinde kurulan şirketlerin de başına gelmiştir. Yani bu durum Trabzon’a özgü de değildir. Temel olarak devletin yürüttüğü genel iktisadi politikalarla bağlantılıdır. Bu çerçeveden baktığımız da dünyadaki iktisadi yaklaşımlar ve uygulamalarla, milli devletlerin iktisadi uygulamaları yerel sermaye oluşum ve yapılarını önemli ölçüde etkilemektedir. Milli şirketlerin kuruluşu, her ne kadar milli devletlerin uluslar arası rekabetle başa çıkma çapaları olsa da, 1929 dünya ekonomik krizi sonrası gelişmeler bu yapının devlet müdahalesiyle sonuçlanmasına neden olmuştur.