



## TÜRKİYE'NİN İLK ARMATÖRLERİNDEN RIZA BEDRİ BEY VE KOCAELİ VAPUR ŞİRKETİ

Kemalettin KUZUCU\*

Osmanlı Devleti'ni dışa bağımlılıktan kurtarmak için milli ekonomi anlayışını siyasetlerinin temel ilkesi haline getiren İttihatçıların, Birinci Dünya Savaşı'nın karışık ortamından faydalanarak 1914 yılında kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmaları neticesinde Müslüman-Türk unsurunun kurduğu çok sayıda şirket ortaya çıkmıştır. Türk ekonomisine yerli unsur hâkim kılan milliyetçi iktisat sistemi, Genç Türkiye'nin kurucuları tarafından devam ettirilmiş ve "devletçilik" politikasının temelini oluşturmuştur. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecinde memleket çapında yaşanan iktisadi hareketlilikte pay sahibi olanlardan birisi de İzmitli Rıza Bedri Babila ve kurmuş olduğu vapur şirkettir.

İstanbul'un işgali sırasında bir süre Değirmendere'ye yerleşen Ahmed İhsan (Tokgöz), "İstanbul civarının bir İzmit Körfezi vardır ki dünyanın hiçbir tarafında emsâli yoktur; burası İsviçre gölleri kadar güzel ve adetâ dil-nişîn bir göldür" şeklinde başlayan uzun yazısında, körfezin birçok özelliğinin yanında, o tarihlerdeki gemicilik ve taşımacılığın durumu hakkında bilgi vermiştir. Payitahtın tükettiği meyvenin tamamıyla, odun ve kömürün bir bölümünün İzmit'ten temin edildiğini belirten yazar, Sultan Abdülaziz devrinde inşa edilen tren yolunun Konya ve Toroslara uzanmasından dolayı İzmit'in, Anadolu güzergâhının mühim bir limanı olduğuna dikkat çekmiştir. İzmit İstanbul'a deniz yoluyla dört saat mesafede olduğu halde, Fevâid-i Osmâniye'nin kurulduğu 1864 yılından beri buraya altı saatten önce ulaşabilecek bir vapur işletilememiştir. Fevâid-i Osmaniye'nin uzantısı olarak 1910'dakurulan Seyr-i Sefâin İdaresi vapurlarının seferleri bazen sekiz saate kadar uzamaktaydı. Seyr-i Sefâin, eski bir gezinti vapurundan bozma, kendisi seri fakat oturacak yeri olmayan Kırlangıç'ı işletmekteydi. Kırlangıç haftada üç defa bozulmakta, İdare'yi gülünç durumlara sokmaktaydı. Tuna düşkününü ve köhne bir vapur olan Yalova ise mecal buldukça Kırlangıç'a yardım etmekte, ama İzmit'e on saatte gitmekteydi. Öteden beri İdare'nin en büyük servet kaynağı olan İzmit Körfezi'ne, mürettebatı Rum olan Yunan ve Rus bandıralı vapurlar egemen olmuştu. Bunlar Türk gemilerine göre daha düzenli ve hızlıydı.<sup>1</sup> 20. yüzyılın başlarında İzmit'te yabancılara ait Wilkinson C. C. ve Amat A. adlı iki özel vapur şirketi bulunmaktaydı. Bölgedeki ulaşım sorununun çözümüne dönük girişim olarak 1919 yazında İzmit-Adapazarı Osmanlı Nakliyat Şirketi'nin kuruluşu zikredilebilir.

\* Prof. Dr., Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi, e-mail: kemalettin.kuzucu@marmara.edu.tr

1 Ahmed İhsan, "Zavallı İzmit Körfezi", *Servet-i Fünûn*, nr. 1436, 26 Safer 1338/20 Kasım 1919, s. 62.

Halepli Haririzâde Şefik ve ortakları tarafından kurulan ve Adapazarı'na her türlü sevkiyatı kabul eden şirketin merkezi Balıkpazarı'ndaydı. Ralli iskelesinden kalkan 30 tonilatoluk bir motor haftada üç gün İzmit'e sefer yapmaktaydı.<sup>2</sup> Basın organlarında "İzmit Tüccarlarına"<sup>3</sup> başlığıyla yayımlanan ilanlarda, deniz taşıtlarının kiraya verilebileceğinin belirtilmiş olması, İstanbul-İzmit arasındaki trafiğin hareketliliğinin göstergesi olarak yorumlanabileceği, aynı dönemde deniz nakliyatı hususunda cesur girişimcilerin ortaya çıkmış olduğunu da akla getirmektedir.

### Kocaeli Şirketi'nin Kuruluşu

Mondros Mütarekesi'nden sonra Marmara limanlarının tehdit altına girmesinden kaygılanan Rıza Bedri adlı genç girişimci, İttihad ve Terakki'nin milli iktisat politikasından da etkilenecek, ismi zaman zaman ufak değişiklikler geçiren Kocaeli Şirketi'ni kurarak deniz ticaretine soyunur. Rıza Bedri, 1897 yılında Sapanca'da doğmuştur. Babası, Babila sülalesine mensup Mehmed Tefik oğlu Hüseyin Bedreddin ise 1878 tarihinde Batum'da dünyaya gelmiştir.<sup>4</sup> 1877-1878 Osmanlı-Rus harbinden sonra Batum'un Rusların eline geçmesi üzerine aile Anadolu'ya hicret ederek Sapanca'ya yerleşmiştir. Sülale adı Cumhuriyet döneminde aileye soyadı olarak verilmiştir.

Şirketin kuruluşuna değinmeden önce, dönemin deniz ticareti politikasına kısaca göz atmak gerekir. İttihad ve Terakki'nin Müslüman-Türk eşrafı şirketleşmeye teşvik politikası çerçevesinde 1911 yılında İttihad Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmâniyesi kurulmuştu. Armatörlük dalında halka açık ilk şirket olan müessese üç yıl sonra İngiltere'ye bir gemi ısmarlamış, fakat daha gemi gelmeden Cihan Harbi'nin patlak vermesi üzerine bu girişim akamete uğramıştı.<sup>5</sup> Bununla birlikte milli iktisat politikasının bilinçli biçimde uygulandığı savaş yıllarının tam ortasında nakliyecilik alanında yeni ama başarılı bir ticari girişim örneği görmekteyiz. II. Abdülhamid döneminde servet biriktiren zenginleşen yedi eski taşra valisi, ülke içinde ve dışında malların kara ve deniz yoluyla etkin bir şekilde taşınması ve payitahtta otobüs, otomobil ve gemi taşıma hizmetlerini gerçekleştirmek amacıyla 1916 Şubat'ında Nakliyât-ı Umûmiyye Osmanlı Anonim Şirketi'ni kurdular. Şirketin hedefleri arasında, ulaşım araçlarının inşası ve tamiri için fabrikalar kurmaktan, bir iç taşıma servisi örgütlemeye, demiryolu istasyonları ve limanlarda temsilcilikler açmaya kadar uzanan geniş projeler yer almaktaydı.<sup>6</sup>

Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasından sonra Türk denizciliği yeniden hareketlendi. Esaslı bir düşüncenin veya planlamanın eseri olmayıp, şartların ve konjonktürün doğurduğu bu hareketlilik iki önemli gelişmeden kaynaklanmıştı. Türk firmalarına deniz trafiğine hâkim olma fırsatı veren bu gelişmelerden birisi muhacir ve mübadillerin taşınması meselesi, diğeri ise Lozan Antlaşmasıyla ecnebi bandırasının Türkiye'de kabotaj imtiyazını kaybetmesiydi. Mübadillerin sayısının mevcut gemilerle taşınamayacak kadar çok olması ve navlun miktarının armatörleri tatmin edecek yüksek bir seviyede bulunması üzerine girişimciler, uzun vadeli hesaplar yapmaya bile fırsat bulamadan bu sektöre yöneldiler. Gerek denizcilik gerekse başka sektörlerden ticaret erbabı hemen, büyük küçük, sağlam çürük, işe yarar yaramaz demeden her çeşit gemi satın alımına giriştiler.<sup>7</sup> Misak-ı Milli sınırları içinde milli

2 Sabahattin Özel, *Milli Mücadele'de İzmit-Adapazarı ve Atatürk*, Derin Yayınları, İstanbul 2009, s. 22-23; F. Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, İzmit 2009, s. 142-143.

3 "Elli tonluk yedi mil süratinde motorlar tüccarânın emrine âmâdedir. Gazetemiz heyet-i tahririyye müdürü-yetine mürâcaat." (Türk Dünyası, nr. 91, 22 Aralık 1919, s. 4).

4 İstanbul Ticaret Odası Arşivi (İTOA), Bedreddin H. Babila Sicil No: 27291.

5 H. Avni Şanda, "Türkiye'de İlk Müteşebbis Tacirler, Armatörler", *İstanbul Ticaret Odası Mecmuası*, Sayı 1-3, Ocak-Mart 1972, s. 66.

6 Feroz Ahmad, *İttihadçılıktan Kemalizme*, çev. F. Berktaş (Baltalı), 3. Baskı, Kaynak Yayınları, İstanbul 1999, s. 54.

7 *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından 1927 Senesi Kongresine Tevdi' Olunan Türkiye Deniz Ticaretinin*

bir ekonomi yaratma amacı güden yeni Türk devleti yönetimi ise, mübadele işini yerli şirketler ve vapurlarla gerçekleştirmek istiyordu. Hatta yapılan ihaleyi İtalyan Lloyd Tristino Company kazanmış olmasına rağmen, Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati'nin kamuoyundan gelen tepkileri de göz önüne alarak konuyu Meclis'e taşıması sonucunda ihale yürürlüğe konulmayarak, taşımanın Türk firmalarına verilmesi sağlandı. Yerli bandıralı vapurların her türlü yetersizliğine rağmen, hükümetin gemi sahiplerine sağladığı kolaylıklar ve yaptığı maddi yardımlarla Türk mübadilleri taşındı.<sup>8</sup> Sonuçta gelişigüzel bir deniz ticaret filusunun meydana geldiği bu süreçte, hayli yüksek kazançlar elde eden armatörler çıktı gibi, umduğunu bulamayan bazı firma ve şahıslar iflastan kurtulamadılar. Kocaeli Şirketi böyle bir ortamda kurulmuştu.

Liman dergisinin 1927 tarihli sayısında yayımlanan bir makalede şirketin “*Harb-i Umûmî senelerinden hemen sonra yani 335-336 senelerinde*” kurulduğu ve yedi senelik bir hayatı bulunduğu belirtilmiştir. Buna göre şirketin 1920 yılında kurulmuş olması gerekir. Şirketin kurucuları Babilazâde Rıza Bedri Bey ile ortakları Müneccimzâde Eyüp Sabri Efendi, Çilingirzâde İsmail Kemal Efendi ve Lazzâde Mehmed Lütfi Bey'dir. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'ndaki sicil kaydına göre, şirket 13 Temmuz 1341/1925 tarihinde kurulmuş ve 19 Ağustos 1925'te de sözleşme akdi kabul edilmiştir. Şirketin ticari unvanı başlangıçta “Rıza Bedri ve Şürekâsı Kolektif Şirketi” iken, daha sonra ortakların aldığı kararla “Kocaeli Kolektif Şirketi Rıza Bedri ve Şürekâsı” olarak değiştirilmiştir.<sup>9</sup> Şirket bu yönüyle, 28 Temmuz 1850 tarihli Ticaret Kanunnamesi'nde belirtildiği üzere, iki veya daha fazla kişinin aralarında sözleşmesi ve genel bir isimle ortakların tamamını içine almasıyla oluşan ve ortaklardan birinin veya ikisinin ismine nispetle isimlendirilen kolektif şirket<sup>10</sup> mantığına uygun olarak kurulmuş oluyordu.

Şirketin amacı, nakliye komisyonculuğunun yanı sıra, “*vapurculuk, vapur acenteliği ve bilumûm gümrük muâmelâtı*” olarak belirtilmiştir. Yani kendi vapurlarını işletebileceği gibi, başka şirketlerin vapurlarına acentelik yapabilecekti. Şirket Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Kazıklı ve İzmit'te acenteler açmıştı. Sözleşmenin ikinci maddesinde, daha önce kurulan şirketin, şimdi sermayesini arttırıp faaliyet alanını genişlettiğinin belirtilmiş olması, bunun 1920-1925 döneminde Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıt yaptırmadan faaliyet gösterdiğini düşündürmektedir. Nitekim 1923 yılında Dersaadet Ticaret Odası'na kayıtlı birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü sınıf tüccarlar ve şirket isimleri listesinde Rıza Bedri'nin veya şirketinin adına rastlanmamaktadır. Henüz sınıfları belirlenemeyen şirketler ve tüccarlar listesinde de kayıtları yoktur.<sup>11</sup> İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası'nın Cumhuriyet'in ilanından sonraki ilk sayısında yayımlanan bir makalede ise, özel şirketlere ve şahıslara ait gemiler listesinde Kocaeli Nakliyat Şirketi'nin sahip olduğu 50 tonluk Anadolu adlı gemi yer almaktadır.<sup>12</sup> Ancak bunun kurucusu, ortakları ve faaliyetleri hakkında malumat yoktur.

Kocaeli Kolektif Şirketi, Yemiş (Yağ) İskelesi semtinde Ahi Çelebi Mahallesi'nde Çardak Sokağı'nda 51 numaralı binada faaliyete başlamıştı. 24.778 lira, 37 kuruş sermaye ile kurulan şirketin imtiyaz süresi yirmi yıldır. Ortakların koydukları sermaye tutarları şöyleydi:

*Vaziyet-i Hâzırası ve Terakki Çareleri Hakkında Rapor*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1928, II. Kısım, s. 37, 66.

8 Onur Yıldırım, *Diplomasi ve Göç: Türk-Yunan Mübadelesinin Öteki Yüzü*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2006, s. 217-218.

9 İTOA, Rıza Bedri ve Şürekâsı Kocaeli Kolektif Şirketi, Sicil No: 4761.

10 Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001, s. 121.

11 *Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası'nda Mukayyed Banker, Tüccar ve Komisyoncuların Esâmîsi*, Matbaa-ı Osmânîye, İstanbul 1339, s. 104, 105-112.

12 Ahmed Hamdi, “Türk Ticaret-i Bahriyyesi: Mazisi, Hâli ve Vaziyeti Hakkında Tetkikât ve Mütalaât”, *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, nr. 1, Teşrinisânî 1339/Kasım 1923, s. 27.

MüneccimzâdeEyüp Sabri Bey	7.694 lira 59 kuruş 10 para
Çilingirzâde İsmail Kemal Bey	7.694 lira 59 kuruş 10 para
BabilazâdeRıza Bedri Bey	3.694 lira 59 kuruş 10 para
LazzâdeMehmed Lütfi Bey	5.694 lira 59 kuruş 10 para

Bilindiği üzere, Kocaeli Şirketi'nin kuruluşundan Cumhuriyet'in ilan edildiği tarihe kadar olan devre, Türkiye'nin iktisadi yatırımlar yapmak bir tarafa, bağımsızlığını kurtarma mücadelesi verdiği bir dönemdir. Tamamen iflas etmiş durumdaki Türk denizciliğini ihya etmek için kimsede ümit kalmamıştı. Ahmed Hamdi, dönemin psikolojik tahlilini şu ifadelerle yapmıştı: *"Anadolu'da harekât-ı milliye başladıktan sonra Türk vapurları Marmara havzasında bile seyrüsefer edemez oldular. Yunan harp gemileri, deniz üzerinde gördükleri Türk sancağını imha etmek için hainâne bir avcılığa başlamışlardı. Yunan belasını atlatabilir ise, düvel-i i'tilâfiyye harp gemilerinin, Anadolu'ya mühimmat kaçırıldığı iddiasıyla yaptıkları tazyikâta maruz kalıyorlardı. Hülâsa bir taraftan kanunen kendi sularımızda Türk vapurlarının mazhar olamadığı birçok imtiyazâta ecnebi gemilerinin nâil olması, diğer taraftan Türk ticaret-i bahriyyesini darbelemek için harp ve mütâreke vesile ittihaz edilerek tahammülsüz tazyikât icra edilmesi, harpten çok bitkin bir halde çıkan Türk gemiciliğine inkişâf etmek şöyle dursun, yaşamak imkânını bile vermemekte idi."* Bu şartlar karşısında, Anadolu'daki milli hareket için çok iyimser duygular beslense de, deniz ticaretinin geleceği hakkında hemen hiç kimse olumlu bir kanaat taşıyamıyordu.<sup>13</sup> Ancak Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanması ve yeni rejimin giriştiği iktisadi yatırımlar, müteşebbislere yeniden hayat vermişti. Türk deniz ticaretinin "vapur" sistemindeki araçlara oldukça geç kavuştuğunu ve Türk vapurculuğun son zamanlarda gelişme eğilimine girdiğini belirten Ahmed Hamdi, sektörün ülke geleceğindeki parlak yerine işaret etmişti: *"Memleketimizde inkişâfa müsait ve sermayedarlarımızla müteşebbislerimiz için pek ziyade şâyân-ı istifâde yeni bir saha açılıyor: Gemicilik!. Binlerce kilometre imtidâdında bir sahile mâlik olan ve en büyük nakil vasıtası deniz yolundan ibaret bulunan Türkiye için ticaret-i bahriye müstesnâ bir ehemmiyet kazanmaya müsta'iddir."*<sup>14</sup>

Rıza Bedri ve arkadaşlarının, pek çok çevrelerce geleceği kestirilemeyen denizcilik sahasına girerek kısa zamanda büyük başarılar elde etmeleri kamuoyunda takdirle karşılanmıştı. İdealist girişimcilere umut veren genç gruptan gelecekte daha parlak başarılar beklediği ifade edilen bir yazıda şu görüşlere yer verilmiştir: *"Kocaeli Şirketi'nin bu sütunlarda mevzû-ı bahs edilmesi sefâin adedinin ve tonajının fazlalığından veya sermayesinin çokluğundan ziyade, teşebbüsün ciddiyet ve devamındandır. Şirketin suret-i teşekkül ve ta'azzuvunu tedkik edince bu müteşebbis Türk gençlerinin tevazu ve ciddiyetle giriştikleri işlerde muvaffak oldukları ve kendilerinden yarın için çok kuvvetli işlerde muvaffakiyet beklemekte haklı olduğumuz tezahür eder."*<sup>15</sup>

### Şirketin Filosu ve Ticari Faaliyetleri

Ticaret hayatına hepsi de aynı tarihlerde atılan Rıza Bedri ve arkadaşları, işe küçük ölçekli nakliye komisyonculuğu ve gemi acenteliği ile başlamışlar, işlerin yolunda gitmesi üzerine denizcilik ve gemicilik sektörünün diğer alanlarıyla ilgilenmişlerdir. Başlangıçta gemi satın almayıp, kiraladıkları gemilerle nakliyat yapmışlar, yeterli sermayeye ulaşıncaya ve sektörün istikbalini kestirince vapur alımına girişmişlerdir. Önce "İzmit" vapurunu satın alan şirket, yaklaşık birer yıl arayla üç vapuru daha filosuna katmış, böylece 1926 yılında vapur sayısı dörde ulaşmıştır. Milli Mücadele'den sonra yabancı şirketlerin İzmit Körfezi'ni terk

13 A. Hamdi, Türk Ticaret-i Bahriyyesi, s. 22.

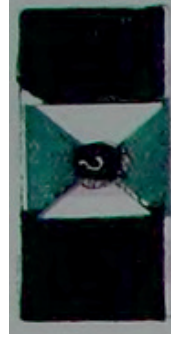
14 A. Hamdi, Türk Ticaret-i Bahriyyesi, s. 18.

15 "Milli Vapur Kumpanyalarımız-3: Kocaeli Vapur Şirketi", *Liman*, Sayı 7, Teşrinisânî 1927, s. 9.

etmesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin iktisat politikasının müteşebbisleri cesaretlendirmesi üzerine Kocaeli Şirketi'nin de büyümeye başladığı görülüyor. Şirketin İzmit'ten sonra satın aldığı ilk vapur, daha önce Hüseyin Bedreddin tarafından oğlu Rıza Bedri'ye kiralanın Kırlangıç'tır. Ardından Sürat ve Yenidünya vapurları kadroya katılmıştır. 1926 tarihli Türk Deniz Ticareti Yılığında şirketin kimlik bilgilerinin yanı sıra "hususî forsu" ve vapurların "baca alâmeti" renkli olarak yayımlanmıştır.<sup>16</sup>



RESİM I: Kocaeli Şirketi'nin Forsu



RESİM II: Vapurların Baca Forsu

Şirketin faaliyeti "İzmit Körfezi dâhilindeki iskelelerle İstanbul arasında muntazaman yolcu ve eşya-yı ticâriyye nakleder" şeklinde özetlenmiştir. Kırlangıç dışındaki hepsi ahşap olan ve benzinle çalışan<sup>17</sup> vapurlar kampavunt özelliğine sahipti. Vapurların dördü de Avrupa mamulü olup en eskisi Kırlangıç'tır. 1887 yılında İngiltere'de inşa edilen Kırlangıç hacim olarak da vapurların en büyüğü idi. Tonajı 58 olan Kırlangıç'la 300 yolcu, 500 baş hayvan ve 100 ton eşya taşınabilmekteydi.<sup>18</sup> İktisat Vekâleti'nin 1929 yılında yayımladığı 50 rüsum tonilatosundan büyük buharlı gemiler listesinde Kocaeli Şirketi'ni sadece bu vapur temsil etmiştir. Demir malzemedir inşa edilmiş olan Kırlangıç 225 beygir gücündeydi. Uzunluğu 47, genişliği 6,4, derinliği de 2,4 metre; safi tonajı 58, gayrisafi tonajı da 84'tü.<sup>19</sup> Şirket sözleşmesinin dördüncü ve beşinci maddelerinde belirtildiğine göre, Kırlangıç'ın dörtte bir hissesi İzmit eşrafından Babilazâde Hüseyin Bedreddin Bey'e, geriye kalan üç hissesi ise şirketin diğer ortakları Eyüp Sabri, İsmail Kemal ve Mehmed Lütfi beylere aitti. Hüseyin Bedreddin kendi hissesini ayrı bir sözleşme ile oğlu Rıza Bedri Bey'e kiralamıştı. Rıza Bedri bu hisseyi şirket hesabına çalıştırmayı ve diğer ortaklar da söz konusu hisseye ait bütün masrafların şirket tarafından karşılanacağını taahhüt etmişlerdi.

Şirket vapurların en hızlısı, saatte 13 mil yol kat eden Sürat'ti. Şirketin ilk vapuru olan İtalyan yapımı İzmit, sürati ve tonajı bakımından en küçüğü idi. Şirketin Yemiş İskelesi'ndeki bürosunda 7 kişi çalışırken, vapurlarda ise kaptan ve diğer personelle birlikte 35 kişi görev yapmaktaydı. Böylelikle 42 aile geçimini Kocaeli Şirketi vasıtasıyla temin etmiş oluyordu.

16 Yıllık: Türk Deniz Ticareti, T. C. Ticaret Vekâleti Neşriyatı, İstanbul 1926, s. 257.

17 Mustafa Hergüner, Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcilliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930), İstanbul 2002, s. 146.

18 Vapurların tonajları ile ilgili olarak 1927'de yayımlanan bir raporda yer alan bilgiler buradakilerle örtüşmektedir (Türkiye Deniz Ticaretinin Vaziyet-i Hâzırası ve Terakki Çareleri, II. Kısım, s. 4). Aynı bilgilerin tekrar edildiği bir başka kaynak için bk. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, nr. 1, Kânûnisânî 1928, s. 27. Fakat yine aynı tarihte yayımlanan Liman dergisinde Kırlangıç ile Sürat'in 100'er, İzmit ve Yenidünya'nın ise 50'er tonaja sahip olduğu; Kırlangıç ve Sürat'in 200 yolcu, 100 ton eşya ve 500 hayvan taşıyabildiği kaydedilmiştir (Liman, Sayı 7, 7 Teşrînisânî 1927, s. 9).

19 T.C. İktisat Vekâleti, Türk Ticaret Gemileri, İstanbul 1929, s. 36-37.

TABLO I: Kocaeli Şirketi Vapurları

VAPUR ADI	İstiâbı			Havvan (Adet)	İnşa Edildiği Yer	İnşa Tarihi	Makinesi	Sürati (Mil)	ESKİ ADI
	Safi ton tosu	Yolcu (adet)	Eşya (Ton)						
KIRLANGIÇ	58	300	100	500	İngiltere	1887	Kampavunt	11	Anastasia
SÜRAT	46	200	70	400	İngiltere	-	Kampavunt	13	Mudanya
İZMİT	10	100	30	300	İtalya	-	Kampavunt	9	Antuvan
YENİ DÜNYA	19	100	25	200	Fransa	-	Kampavunt	11	Verdon

Ahmed Süheyl Ünver, 17 Eylül 1926 tarihli İzmit gezisiyle ilgili notları arasında, şirket ismi zikretmeksizin seyahatini denizyoluyla gerçekleştirdiğini belirtmiş, ancak vapurlardan memnun kalmadığını ifade etmiştir: “Buraya işleyen vapurlar o kadar mükemmel değil. Rahatı da düzgün olmasa gerek. Süratleri de yok. Hep geç geliyorlar.”<sup>20</sup> İhsan Haydar ise, bundan bir yıl sonraki makalesinde ulaşım araçlarının yetersizliğine ve birtakım sorunlara rağmen İzmit Limanı'nın hareketli bir trafiğe sahne olduğunu dile getirmiş, limanın ve taşımacılığın modernleştirilmesi için yapılması gereken hususlara dikkat çekmiştir. Buna göre, İstanbul-İzmit ulaşımı iki şirketin uhdesindeydi ve “gerek Seyr-i Sefâin ve gerek Kocaili Şirketi'nin vapurları muayyen günlerde körfezin muhtelif iskelelerine uğramak suretiyle münakalât-ı bahriyyeyi temin ve tanzim etmişler”di. Bununla birlikte, iskeleler arası nakliyat sandallara terk edilmiş olduğundan özellikle kış aylarında ulaşım güçleşmekte, yolcular birtakım sıkıntılara maruz kalmaktaydı.<sup>21</sup>

1927 ve 1928’li yıllarda İstanbul-İzmit hattı olarak adlandırılan güzergâhta Yalova, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Kazıklı ve İzmit iskeleleri bulunmaktaydı. İstanbul’dan hareket eden Kocaili Şirketi'nin vapurları bu iskelelerden Yalova dışındakilere, ayrıca Darıca iskelesine uğramaktaydı. İstanbul’dan İzmit’e haftanın dört günü sefer yapılmaktaydı. Bu günler, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin seferinin olmadığı<sup>22</sup>

Cuma, Cumartesi, Pazartesi ve Çarşamba günleriydi. Vapurlar körfez iskelelerine de uğramak şartıyla seferlerini 6 saatte ikmâl etmekte, hareket günlerinin ertesi günü geri dönmekte idiler.

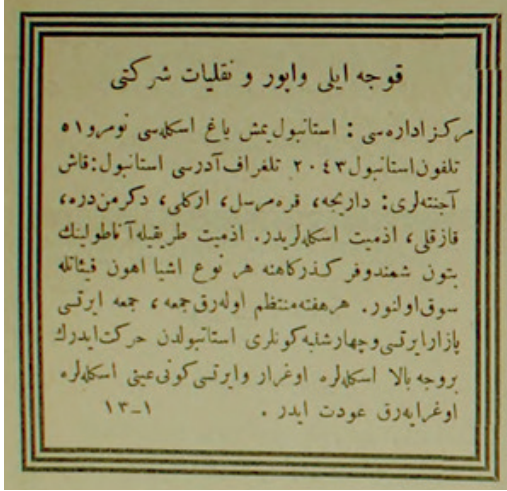
Şirketin yük taşımacılığında elde ettiği gelirin büyük bir bölümünü İstanbul’dan Anadolu’ya yapılan transit eşyası oluşturuyordu. Transit ticaretinde en büyük payı oluşturan şekerin oranı ise yüzde 80’i geçmekteydi. Şeker ve diğer transit eşyası İzmit’e getirildikten sonra buradan yine şirketin kendi vasıtalarıyla Ankara ve Konya gibi merkezlere sevk edilmekteydi. Transit eşyanın her bir tonu 3 liraya taşınmaktaydı. Muameleleri şirket tarafından yapılan eşyadan ayrıca işlem masrafı ve komisyon alınmaktaydı.

20 Ahmed Neziğ Galitekin, *Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver’in Defter ve Dosyalarında Kocaeli-İzmit-Gebze*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul 2010, s. 71.

21 Problemlerin ortadan kalkması için kısa ve uzun vadeli çözüm önerilerini sıralayan yazara göre, iskeleler arasında 10-15 tonluk motor postaları kurulması, liman görevlileri ve bahriye mensuplarının mesleki birlikler çatısı altında örgütlenmesi, İzmit’e seyrüsefer eden vapurların Bahçecik civarına hitap eden ve İzmit’e 3 mil mesafede bulunan Seymen iskelesine de uğramaları; Kazıklı ve Seymen’de muntazam vapur iskeleleri inşa edilmesi ve özellikle İzmit iskelesinin betonarmeye dönüştürülmesi gerekiyordu (İhsan Haydar, “İzmit Limanı”, *Liman*, Sayı 7, Teşrînisâni 1927, s. 4).

22 Kocaeli Şirketi'nin kurulduğu tarihlerde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Pazar, Salı ve Perşembe günleri olmak üzere haftanın üç günü çalışan İzmit vapurları sabah 10:30’da Galata iskelesinden hareket etmekteydi (*Akşam*, nr. 2374, 22 Mayıs 1925). Seferler yıl sonunda saat 9:00’ açılmıştı. Vapurlar Yalova, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Kazıklı ve İzmit iskelelerine gidip dönmekteydi (*Vakit*, nr. 2799, 15 Teşrînievvel 1925). Şirketin İzmit seferleri 1928 yılı sonlarında da değişmemişti (*Servet-i Fünûn*, nr. 1685-211, 29 Teşrînisâni 1928).





### Kocaeli Vapur ve Nakliyat Şirketi

*Merkez-i İdaresi: Dersaadet Yemiş*

*Yağ İskelesi Numero 51*

*Telefon: İstanbul 2043*

*Telgraf Adresi: İstanbul KAŞ*

*Acenteleri: Darıca, Karamürsel, Ereğli,*

*Değirmendere, Kazıklı, İzmit iskeleleridir.*

*İzmit tarihiyle Anadolu'nun bütün şimendifer*

*güzergâhına her nev' eşya ehven fiyatla sevk*

*olunur. Her hafta muntazam olarak Cuma,*

*Cumartesi, Pazartesi ve Çarşamba günleri*

*İstanbul'dan hareket ederek ber-vech-i*

*bâlâ iskelelere ve ertesi günü aynı iskelelere*

*uğrayarak avdet eder.*

Kemalettin  
KUZUCU

### RESİM III: Kocaeli Şirketi'nin İlanı<sup>23</sup>

Kocaeli Şirketi'nin yolcu tarifesine gelince, biletleri birinci ve ikinci mevki olarak sınıflandırılmış olup, birinci mevki ücreti Darıca için 140, diğer iskeleler için ise 200 kuruştur. İkinci mevki ücretleri bu değerlerin yarısı kadardır. Aynı tarihte, devlet kuruluşu olan Seyr-i Sefâin İdaresi birinci mevki yolcularını Darıca'ya 200, diğer iskelelere 250 kuruşa; ikinci mevki yolcularını ise Darıca'ya 150, diğer iskelelere 175 kuruşa taşımaktaydı.<sup>24</sup> Kocaeli Şirketi, belirli günlerde yolcuları için indirim uygulamaktaydı. Örneğin tatil günlerinde öğretmenler ve öğrenciler ile subaylar ve malul gaziler dâhil bütün askerî personel bu fiyatların yarısını ödemekteydi. Resmî görevli olarak seyahat eden askerî sınıf ise ücretlerin sadece üçte birine taşınmaktaydı. Şirketin ücretlendirme anlayışına bakılırsa, Kocaeli Şirketi, resmî vapurlara göre daha düşük ücretlerle taşıma imkânı sunmaktaydı.

Günümüzde olduğu gibi geçmişte de toplu ulaşım araçları uzak mesafelere düşük ücretle yolcu taşıma kolaylığı sağlamaktaydı. Şehirlerarası seyahatin şehir içi ulaşım oranla daha hesaplı oluşu, "İki Bavulla İzmit Seyahati" başlıklı ve 1923 tarihli mizahi bir yazıya konu edilmişti: "İzmit'e gideceksiniz. Zannederek biraz kalacaksınız da... Beşiktaş'tan Üsküdar'a, ahbap ziyaretine gider gibi elleriniz bomboş yola çıkamazsınız ya. En lüzumlu eşyanızı iki adet bavulcuğa sıkıştırırsınız. Evinizden Köprü'ye yarım saatlik araba bedeli bir buçuk lira. Köprü'den beş adım ötedeki vapura 2 lira hammaliye. Vapur parası azdır. Haydarpaşa'da vapurdan on adım ötedeki istasyona 2 lira. Etti 7,5 lira. İzmit'e kadar tren şöyle böyle 2 lira. Yani şehir dâhilinde 9 kilometrelik yol masrafı şehir haricinde 90 kilometrelik yolun iki buçuk misli. İşte bu da bizim seyr ü sefer mantığımız!"<sup>25</sup> Bu tenkidin yayımlanmasının üzerinden beş yıl geçtiği halde, İstanbul-İzmit arası taşıma ücreti en iyi şartlarda 2 lirayı bulan Kocaeli Şirketi'nin sunmuş olduğu hizmetin değeri daha iyi anlaşılmalı gerek. Müşteri memnuniyetini arttırmak için şirketin vapurlarını periyodik bakımdan geçirerek eskiyen ya da hasar gören kısımlarını tamir ettirdiğini ve vapurlarda daima disiplin ve hijyenin korunduğunu da belirtmek gerekir.

Şirketin en hızlı vapuru olan Sürat, açık deniz römorkörcülüğünde çalıştırılmakta, tahlisiye işinde kullanılmaktaydı. Örneğin Alemdarzâdelerin Karadeniz Ereğlisi'nde karaya oturan Bartın ve Nusret vapurlarının kurtarılmasında Sürat vapuru büyük katkı sağlamıştır.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, nr. 6, Haziran 1926.

<sup>24</sup> Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, 1927, İkinci Sene, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1927, s. 31; Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi, 1928, Üçüncü Sene, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1928, s. 53.

<sup>25</sup> Resimli Gazete, nr. 4, 29 Eylül 1339/1923, s. 7.

<sup>26</sup> Milli Vapur Kumpanyalarımız Kocaeli Vapur Şirketi, s. 10.

Kocaeli Şirketi 1930 yılına girerken Kırlangıç ve Sürat vapurlarını işletmeye devam etmekteydi. Şirket daha sonra Sürat vapurunu satarak yerine Uğur isimli bir gemi satın aldı. Kırlangıç'ın kaptanı Mehmet bu vapurda görevlendirilirken, Hamdi Kaptan da Kırlangıç'ın idaresine geçti. Bu iki vapur, İzmit İttihadspor Kulübü'nün futbolcularını deplasman maçlarına götürmekte ya da İzmit'e gelen rakip takım oyuncularını taşımakta kullanılmıştır. Örneğin 29 Temmuz 1928 tarihinde İzmit'te oynanan ve İttihadspor'un 4-3 kazandığı karşılaşmadaki rakibi Galatasaray'ın futbolcuları Kırlangıç'la getirilip götürülmüştü. Kocaeli Vapur Şirketi'nin 1929 yılında dört ortağın uhdesinde faaliyetine devam ettiği görülmektedir. Yavuz Ulugün'ün yayınladığı antetli kağıda göre, şirketin İzmit acenteliğini Rıza Bedri'nin babası Babilazâde Hüseyin Bedreddin<sup>27</sup> ile Mehmed Lütfi'nin babası Ahmet Şerif (Ulusoy) yapmaktaydı.<sup>28</sup> 1930 yılı ortalarında Adapazarı Türk Ticaret Bankası'nın Karamürsel şubesinin açılışı münasebetiyle İzmit Valisi Mehmed Eşref ve banka genel müdürü Asım beylerle birlikte Yenidünya vapuru ile buraya giden Ahmed İhsan Tokgöz, 29 Haziran 1930 tarihli yazısında şirketin hizmet anlayışı ve vapurların özellikleri hakkında değerlendirmeler yapmıştır: *"Kırlangıç ismindeki bu vapur, küçük kardeşi Yenidünya vapuru gibi çok iyi gün görmüş, rahat gezmiş, saltanat sürmüş, süs ve ziynet eşyası içinde yaşamış, fakat ahir vaktinde düşkünlüğe uğramış denizin emektarlarından. Tezgahtan indikleri zaman denizin talih kuşu bu iki vapurun başına konup onları Avrupa'da tantanalı 'tenezzüh yatı' sırasına geçirtmiş idi; tenezzüh yatı olmak rütbesinden düşünce Yunan adalarında ufak kabotajda çalışmış idi; dört seneden beri de İstanbul ile İzmit arasında haftada iki defa posta yaparlar, hiç durmaz çalışırlar. Kocaeli Vapur Şirketi'nin sahipleri bu iki sabık tenezzüh yatına ellerinden geldiği kadar iyi bakarlar. Hele Kırlangıç İzmit'ten Değirmendere ve Karamürsel üstünden İstanbul'a gidip gelenlerin çok sevgilisidir. Nasıl sevmesinler? Dünya güzeli İzmit Körfezi'nden İstanbul'a gitmek için bundan başka binilecek iyi bir vasıtası yoktur."*<sup>29</sup>

Kırlangıç Vapuru 1933 yılının başlarında Ramazan Bayramı sebebiyle tarifesinde değişiklik yapmış, seferlerin karşılıklı olarak bir gün yapılamayacağını ilan etmiştir.<sup>30</sup> Şirketin İzmit seferleri bu yıl içerisinde Çarşamba, Cuma ve Pazar olmak üzere haftada üç güne indirilmişti. Kırlangıç vapuru aynı yılın sonlarında Galata rıhtımından saat 9:00'da hareket ederek İzmit seferlerini sürdürmekteydi.<sup>31</sup>

### Şirketin Milli Mücadele'deki Yeri

Kocaeli Şirketi, asli amacı olan nakliyecilik yoluyla ticari faaliyette bulunmanın dışında, siyasi gelişmelere de bigâne kalmamış, sahip olduğu sorumluluk bilinciyle İstiklal Harbi sırasında büyük riskler alarak vatan savunmasına hizmet etmiştir. Bilindiği üzere Milli Mücadele döneminde İzmit hem işgalciler, hem de Milliciler açısından önem taşıyan merkezlerden birisi haline gelmişti. Payitahta yakınlığı ve İstanbul-Anadolu güzergâhının en mühim geçiş noktasında yer alması şehre stratejik değer kazandırdığı için İtilaf devletleri İzmit'in işgaline özellikle önem vermekteydiler. Nitekim İngilizler daha 19 Mayıs 1919'da denizden İzmit'e asker çıkarmışlardır.<sup>32</sup> Milliciler ise, haberleşme ve ulaşım açısından önemli bir merkez olan İzmit'i öteden beri bir hareket üssü haline getirmeyi planlamakta idiler. Zira Kuvâ-yı Milliye'nin ihtiyacı olan silah ve cephane İstanbul'dan sonra en fazla

27 Rıza Bedri Bey'in babası Hüseyin Bedreddin Babila 1920'li yılların sonlarında İzmit Ticaret Odası'nın başkanlığını yapmıştır. 1 Ocak 1942 tarihinde toptan ve perakende olarak "zahire, yağlı maddeler ve dahilî her nev' ticaret" yapmak üzere kendi adıyla yeni bir ticarethane kurmuş; adres olarak Çağaloğlu'nda Yerebatan Caddesi'ndeki ikametgâhını göstermiştir (İTOA, Bedrettin H. Babila, Sicil No: 27291).

28 F. Y. Ulugün, Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi, s. 143-144.

29 Ahmed İhsan, "Adapazarı Bankasının Şubesi Açılırken", *Resimli Uyanış*, nr. 1768-83, 3 Temmuz 1930, s. 66.

30 "Kocaeli Vapur Şirketinden: Bayramın birinci Cuma günü İstanbul'dan ve ikinci Cumartesi günü İzmit'ten vapur hareket ettirilmeyeceği ilan olunur." (Cumhuriyet, 24-25 Kânûnîsânî 1933).

31 *Cumhuriyet*, 30 Kasım 1933.

32 Şaban Ortak, *Milli Mücadelede İzmit Mutasarrıfı Ali Suad Bey ve Faaliyetleri*, Atatürk Üniversitesi AlİT Enstitüsü, Yayınlanmamış YLT, Erzurum 1998, s. 72.



İzmit'te bulunuyordu. İstanbul'un işgali üzerine buradan kaçarak Ankara'ya gitmek isteyen kadrolar için iki yol vardı. Karayolunu tercih edenler İzmit-Adapazarı güzergâhını kullanmak zorundaydı. İkinci yol ise İnebolu'ya ulaşım sağlayan denizyoluydu. Bunun için de Şile'ye kadar uzanan karayolunu kullanmak gerekiyordu. İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan demiryolu da aynı güzergâhı izliyordu. İstanbul'daki silah ve cephanenin Anadolu'ya kaçırılabilmesi için Kocaeli Yarımadası'nın veya denizden olduğu takdirde yarımadanın kıyılarının aşılması gerekiyordu. Karamürsel, İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan ve İstanbul'dan Anadolu'ya silah sevkinin sağladığı Marmara'nın yegâne iskelesiydi.<sup>33</sup>

Mustafa Kemal'in Samsun'a çıktığı tarihlerde İstanbul'un yanı sıra Anadolu limanları ve İzmit limanı İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan işgali altında olduğundan Türk denizciliği tamamen çökmüş vaziyetteydi. Mondros Mütarekesi hükümleri uyarınca mevcut savaş gemileri de silahlarından arındırılarak Haliç'e hapsedilmiş olduğundan denizle ulaşım imkânı ortadan kalkmıştı.<sup>34</sup> İngilizlerin engellemeleri karşısında İstanbul'dan Anadolu'ya geçmek isteyen milliciler genellikle karayoluyla taşınmış olmakla birlikte, bütün imkânsızlıklara rağmen, savaş süresince deniz yolu da kullanılmıştır. İzmit'e vapurla gelen bazı subay ve erler burada tümen komutanı Albay Âşır Bey'den birer izin tezkeresi aldıktan sonra trenle Anadolu'ya devam etmişlerdir.<sup>35</sup>

Güç şartlara rağmen Kuva-yı Milliye birliklerin bir taraftan Karamürsel'de deniz vasıtalarına sahip olmuşlar, diğer taraftan Yarımca sahillerine kadar inerek telgraf haberleşmesini sekteye uğratmışlardı. Böylelikle körfezin iki yakasını kontrol altına almayı başaran Milliciler arasındaki işbirliğinden endişeye kapılan Sadrazam Ferid Paşa, İngiliz İrtibat Subaylığı'na başvurarak, bu işbirliğine engel olunmasını istemiştir. Millicilerin körfeze hâkim olmaları, İstanbul hükümetinin Kuva-yı Milliye ile mücadele etmesi için kurduğu Kuva-yı İnzibatiyye'yi de güç duruma düşürmüştür. Örneğin İzmit ve Havâlisi Fevkalâde Kumandanı Süleyman Şefik Paşa, İstanbul'dan İzmit'e yapılan malzeme ve personel sevkiyatı milli kuvvetlerin kontrolünde olan Karamürsel'e de uğrayan posta vapurları ile yapıldığından, asker ve cephanenin artık posta vapuruyla gönderilmemesi için İstanbul'u uyarmıştır. Şefik Paşa ayrıca, millicilerin Karamürsel iskelesindeki dört motorla istedikleri yere kuvvet çıkartabilecekleri tehlikesini işaret etmiştir.<sup>36</sup>

Nitekim işgal nedeniyle Milli Mücadele yıllarında Karadeniz ve Marmara hatlarına posta vapurları gönderilememiştir. İtilaf devletlerinin İstanbul'daki askerî temsilcileri, kaptanları ve diplomatları Seyr-i Sefâin gemilerinin Anadolu'ya her türlü yardımı yaptıklarını bildikleri için gemi trafiği sıkı kontrol altına alınmıştı. Nihayet 18 Mayıs-22 Ekim 1922 tarihleri arasında İdare'nin seferleri tamamen yasaklanmıştı.<sup>37</sup> İtilaf devletlerinin her biri İstanbul limanlarında ayrı ayrı amirler görevlendirmişti ve bu amirlere İngiliz temsilcisi riyaset etmekteydi. Bu şartlar altında, Seyr-i Sefâin çalışanlarının olağanüstü gayretleri neticesinde, gece karanlığından faydalanılarak Anadolu'nun ihtiyaç duyduğu her şey gizli biçimde sevk edilmiş, hatta dört-beş liman reisinin bulunduğu İstanbul Limanı'ndan yüzlerce düşman gemisi arasından Alemdar Vapuru kaçırılıp TBMM emrine verilmiştir.<sup>38</sup>

33 S. Özel, Milli Mücadele'de İzmit-Adapazarı, s. 19.

34 Erol Mütercimler, *Kurtuluş Savaşına Denizden Gelen Destek*, Yaprak Yayınları, İstanbul 1992, s. 75.

35 Adnan Sofuoğlu, *Millî Mücadele Döneminde Kocaeli*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006, s. 80. İstiklal Savaşında 10. Süvari Alay Kumandanı olarak görev yapan Yüzbaşı Şerif Bey, 10 Mart 1920 günü Köprü'de Adalar iskelesinde vapura bindiklerini, İzmit'te altı gece kaldıktan sonra, Albay Âşır'ın kendi tümeninin subaylarına verdiği tezkereyi alarak, İstanbul'un resmen işgal edildiği 16 Mart günü son trenle Afyonkarahisar'a hareket ettiklerini anlatır (Şerif Güralp, *İstiklal Savaşının İç Yüzü*, İstanbul 1958, s. 23-27).

36 Yusuf Çam, *Millî Mücadele'de İzmit Sancağı*, İzmit Rotary Kulübü Yayınları, İzmit 1993, s. 104-106.

37 Abdülhad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihiçesi*, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1926, s. 136.

38 A. Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi*, s. 143-144.

Daha iş hayatına adımlarını atar atmaz Mondros Mütarekesi'nin ve özellikle Yunan işgalinin yol açtığı güçlüklerle karşı karşıya gelen Rıza Bedri ve arkadaşları da ticari kaygıları bir tarafa bırakarak bu tehlikeli süreçte Millicilere destek vermişlerdir. Türk sancağı taşıyan gemilerin Türk sularında Türk limanları arasında seyrüseferlerinin tamamen yasaklandığı, öğrendikleri her türlü haberi işgalcilere derhal ulaştırmayı vazife edinmiş olan bazı Ermeni ve Rum casusların Türk gemilerini ihbar ettikleri ortamda Rıza Bey ve arkadaşları, gemilere İtilaf devletlerinin bayrağını asarak, Millicilerin ihtiyaç duydukları silah ve diğer malzemeleri İstanbul'dan Anadolu'ya nakletmişlerdir. Zira Yunanlılar İtalyan, İngiliz ve Fransız bandırasıyla seyrüsefer eden gemilere ilişemiyorlardı.<sup>39</sup>

### Şirketin ve Rıza Bedri'nin Son Yılları

Bu tarihten sonra Kırlangıç ve diğer vapurların şirketin elinden çıktığı, bunların yerine Uğur ve İkbâl<sup>40</sup> adlı iki buharlı gemiye sahip olduğu görülmektedir. Yolcu taşımacılığında devlet tekelinin başlaması üzerine şirket sadece yük taşımacılığıyla yetinmek zorunda kalmış, ancak zarara uğramıştır. Devlet şirketin gemilerini para karşılığında kamulaştırmayı teklif edince, ortaklar hiçbir ücret almadan varlığını devlete hibe etmiştir. Rıza Bedri Babila, vapurculuk şirketinden sonra İkbâl Ambarı adlı şirketle birleşerek Kocaeli İkbâl Ambarı adlı şirketi kurar. Yemiş İskelesi'ndeki merkezini yanı sıra İzmit'te de bürosu bulunan bu nakliye şirketi, ticari malları İstanbul'dan İzmit'e motorlarla taşımış, buradan da trenle ait olduğu bölgelere sevk etmiştir.<sup>41</sup> Rıza Babila 15 Mart 1935 tarihinde nakliye komisyonculuğu yapmak üzere Kocaeli Nakliyat Ambarı'nı kurdu. Merkezî bürosu yine Yemiş İskelesi'ndeydi. Rıza Babila 31 Aralık 1936 tarihinde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na başvurarak ticareti bıraktığını belirtir ve talebi 27 Ocak 1937 tarihinde odaca tescil edilir. Rıza Babila 25 Eylül 1943 tarihinde "*umûm dahilî ticaret ve taahhüt işleri*"yle meşgul olmak üzere kendi adını taşıyan unvanla yeniden ticarete başlar. Gıda maddeleri dışında her türlü malın toptan ticaretiyle uğraşan Babila'nın bürosu Galata'da Perşembe Pazarı'ndaki Yoğurtçu Hanı'ndadır. Yeni işinde beşinci yılına girmek üzereyken 1 Ocak 1948 tarihinde yaptığı başvuru ile ticareti bıraktığını açıklar.<sup>42</sup> Rıza Babila 1 Mayıs 1951 tarihinde 30.000 lira sermaye ile "*İthalat, ihracat, toptan ve perakende ticaret, devâir-i resmîyeye karşı bilumum taahhüt işleri*"yle meşgul olmak üzere yeniden ticarete başlar. Babila'nın bürosu bu defa Eminönü'nde Tütüngümürük Meydanı'ndadır. Ortağı bulunmayan Babila'ya damadı Cemal Nevrolcu, Kerim Kerimzâde ve Teknik Kolektif Şirketi referans olmuş, başvurusu bir gün sonra tescil edilmiştir. Ancak Rıza Babila bu tarihten dokuz ay sonra 4 Nisan 1952 tarihinde ölmüştür. Babası Hüseyin Bedreddin Bey'in odaya müracaatı üzerine 17 Mayıs 1952 tarihinde ticaret kaydı silinmiştir.<sup>43</sup>

39 Milli Vapur Kumpanyalarımız Kocaeli Vapur Şirketi, s. 9.TBMM hükümeti, tamamen yok edilmiş bulunan Türk denizciliğini yeniden örgütleyip Milli Mücadele'ye seferber etmek için 10 Temmuz 1920'de Umûr-ı Bahriye Müdürlüğü'nü kurmuştu. Ocak 1921'de kadrosu genişletilerek Bahriye Dairesi adıyla iş görmeye başlayan bu kurum, milli ordunun ihtiyaç duyduğu araç-gereci sağlamak ve deniz sınırlarını korumak gibi büyük ve zor bir görev üstlenmişti (E. Mütercimler, Kurtuluş Savaşına Denizden Gelen Destek, s. 85-86). Öte yandan, Karakol Cemiyeti'nin Kocaeli Yarımadası'nda milli örgütlenmeyi sağlamasından sonra, hem buradaki teşkilatın ihtiyaçlarını karşılamak hem de İstanbul'dan Anadolu'yla gizlice şahıs, silah ve mühimmat geçirmek amacıyla Menzil Teşkilatı kurulmuştu. İstanbul Boğazi'nin her iki yakasında gözetim altında tutulan askeri depo ve ambarlardan çeşitli yollarla alınan silah ve cephanenin yanı sıra, kaputluk, Amerikan bezi, iç çamaşırı, elektrik ve telefon kablosu, mermi ve bomba gibi maddelerin Anadolu'daki milli kuvvetlere sevki Menzil Teşkilatı vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Anadolu'ya yapılan sevkiyatta karayolunun yanı sıra denizyolu da kullanılmıştır (A. Sofuoğlu, Milli Mücadele Döneminde Kocaeli, s. 70-72).

40 İktisat Vekâleti'nin yayımladığı listede İkbâl vapurunun 1929 yılında Barzılay ve Benjamen Şirketi'ne ait olduğu görülmektedir. 1900 yılında İngiltere'de imal edilmiş ve çelikten yapılmış olan İkbâl, 124X17X9 ebadındaydı. Safi tonilatosu 2.189, gayrisafi tonilatosu 3.722 idi (Türk Ticaret Gemileri, s. 36-37). Listede Uğur vapuru zikredilmediğine göre bunun rüsum tonilatosu 50'den küçük olmalıdır.

41 F. Y. Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, s. 145.

42 İTOA, Babilâ Rıza, Sicil No: 30793.

43 İTOA, Rıza Babila Kocaeli Nakliyat Anbarı, Sicil No: 20884.

Babila'nın "Acı Bir Ölüm" başlığıyla ve yandan çekilmiş bir portresiyle birlikte yayımlanan ilan metni şöyleydi: "İzmit Ticaret Odası eski reisi Hüseyin Bedreddin Bey'in oğlu, ecza tüccarı Cemal Nevrolcu'nun kayınbiraderi, İkbâl Kocaeli Şirketi sahiplerinden Rıza Babila tutulduğu hastalığa çare bulunamıyarak beklenmedik bir yaşta Allah'ın rahmetine kavuşmuştur. Cenazesi 5/3/1952 Cumartesi günü saat on birde Cağaloğlu Yerebatan Caddesi'nde Neşe Apartmanı'ndan alınarak Beyazid Camii'nde öğleyi müteakip namazı kılındıktan sonra Edirnekapı Şehitliği'ne defnedilecektir. Çelenk gönderilmemesi rica olunur. İsrar ve arzu edenler merhumun ruhu için Topkapı Fıkaraperver Cemiyeti'ne veya Verem Mücadele Derneği'ne teberru edebilirler."<sup>44</sup>

Sonuç itibarıyla kısa bir değerlendirme yapmak gerekirse, Kafkasya kökenli muhacir bir ailenin ferdi olarak genç yaşına ve Türkiye'nin içinde bulunduğu son derece olumsuz ekonomik şartlara rağmen deniz ticareti gibi istikbali meçhul bir sahada ticari faaliyete başlayan Rıza Bedri Babila, gerek sahip olduğu özgüveni ve gerekse yöneticilerin teşviklerinden aldığı güçle, giderek yükselen bir grafik çizmiş ve Türkiye'nin ilk armatörleri arasında yer almıştır. İttihad ve Terakki'nin milli iktisat politikasının Müslüman-Türk girişimcilere aşıladığı cesaret ve güven ortamında komisyonculukla iş hayatına atılmış; aynı anlayışı sürdüren Cumhuriyet'in telkin ve teşviklerinden yararlanarak yükselişini sürdürmüştür. Rıza Bedri Babila lise mezunuydu. Yoğun ticaret hayatı ve girişimciliğinin yanında 1939 yılında tasfiye edilen Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'nin idare meclisi azalığında bulunmuştu. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin kurulup yolcu taşıma tekelinin devlet eline geçmesi sürecinde bu sahadan çekilerek gemilerini de devlete bağışlamıştır. Milli Mücadele sırasındaki fedakârlığının yanı sıra, ölümünden sonra gazetelere verilen ilanda çelenk göndermek isteyenlerin insanî amaçlarla kurulmuş dernek ve vakıflara bağışta bulunmalarının istenmesi, Babila ailesinin ticari kaygılardan uzak, milli menfaatleri gözetten bir dünya görüşüne sahip olduğunu akla getirmektedir.

44 Cumhuriyet, 5 Nisan 1952.

## KAYNAKÇA

### 1. İstanbul Ticaret Odası Arşivi (İTOA)

- Sicil No: 4761, 20884, 27291, 30793.

### 2. Araştırma Eserler ve İncelemeler

- Abdülhad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi*, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1926.
- Ahmad, Feroz, *İttihadçılıktan Kemalizme*, çev. F. Berktaş (Baltalı), 3. Baskı, Kaynak Yayınları, İstanbul 1999.
- Ahmed Hamdi, "Türk Ticaret-i Bahriyyesi: Mazisi, Hâli ve Vaziyeti Hakkında Tetkikât ve Mütalaât", *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, nr. 1, Teşrînisânî 1339/Kasım 1923, s. 18-28.
- Ahmed İhsan, "Zavallı İzmit Körfezi", *Servet-i Fünûn*, nr. 1436, 26 Safer 1338/20 Kasım 1919, s. 62-63.
- \_\_\_\_\_, "Adapazarı Bankasının Şûbesi Açılırken", *Resimli Uyanış*, nr. 1768-83, 3 Temmuz 1930, s. 66-67.
- Akyıldız, Ali, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001.
- Çam, Yusuf, *Millî Mücadele'de İzmit Sancağı*, İzmit Rotary Kulübü Yayınları, İzmit 1993, s. 104-106.
- *Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası'nda Mukayyed Banker, Tüccar ve Komisyoncuların Esâmîsi*, Matbaa-yı Osmâniye, İstanbul 1339.
- Galitekin, Ahmed Nezih, *Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver'in Defter ve Dosyalarında Kocaeli-İzmit-Gebze*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayını, İstanbul 2010.
- Güralp, Şerif, *İstiklal Savaşının İç Yüzü*, İstanbul 1958.
- Hergüner, Mustafa, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcilliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul 2002.
- İhsan Haydar, "İzmit Limanı", *Liman*, Sayı 7, Teşrînisânî 1927, s. 3-5.
- *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından 1927 Senesi Kongresine Tevdi' Olunan Türkiye Deniz Ticaretinin Vaziyet-i Hâzırası ve Terakki Çareleri Hakkında Rapor*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1928.
- "Milli Vapur Kumpanyalarımız-3: Kocaeli Vapur Şirketi", *Liman*, Sayı 7, Teşrînisânî 1927, s. 9-10.
- Mütercimler, Erol, *Kurtuluş Savaşına Denizden Gelen Destek*, Yaprak Yayınları, İstanbul 1992.
- Ortak, Şaban, *Millî Mücadelede İzmit Mutasarrıfı Ali Suad Bey ve Faaliyetleri*, Atatürk Üniversitesi AİİT Enstitüsü, Yayınlanmamış YLT, Erzurum 1998.
- Özel, Sabahattin, *Millî Mücadele'de İzmit-Adapazarı ve Atatürk*, Derin Yayınları, İstanbul 2009.
- Sofuoğlu, Adnan, *Millî Mücadele Döneminde Kocaeli*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006.
- Şanda, H. Avni, "Türkiye'de İlk Müteşebbis Tacirler, Armatörler", *İstanbul Ticaret Odası Mecmuası*, Sayı 1-3, Ocak-Mart 1972, s. 59-66.
- T.C. İktisat Vekâleti, *Türk Ticaret Gemileri*, İstanbul 1929.
- *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi*, 1927, İkinci Sene, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1927.
- *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Rehberi*, 1928, Üçüncü Sene, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1928.
- Ulugün, F. Yavuz, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, İzmit 2009.
- Yıldırım, Onur, *Diplomasi ve Göç: Türk-Yunan Mübadelesinin Öteki Yüzü*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2006.

### 3. Süreli Yayınlar

- *Akşam*
- *Cumhuriyet*
- *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*
- *Liman*
- *Resimli Gazete*
- *Servet-i Fünûn/Resimli Uyanış*
- *Türk Dünyası*
- *Yıllık: Türk Deniz Ticareti, T. C. Ticaret Vekaleti Neşriyatı, İstanbul 1926*
- *Vakit*

## EK: Kocaili Kolektif Şirketi'nin Sözleşmesi

Sicill-i Ticaret Dairesi'nden:

İstanbul vilayetinde Yemiş İskelesi semtinde Ahi Çelebi Mahallesi'nde Çardak Sokağı'nda 51 numarolu mahalli ikametgâh-ı ticarî ittihaz ederek vapurculuk, acentelik ve bilumum gümrük muamelâtı işi ile iştigal eden ve Birinci Ticaret Mahkemesi Sicill-i Ticaret dairesinde 4761 sicil numerosunda mukayyed bulunan ve İstanbul'da Divanyolu'nda Mahmudiye Caddesi'nde 18 numarolu hanede mukîm Babilazâde Rıza Bedri ve Boğaziçi'nde Arnavud Köyü'nde Arnavud Çeşmesi Caddesi'nde Seyfi Paşa Sokağı'nda 7 numeroda Çilingir-zâde İsmail Kemal ve Şehzadebaşı'nda Polis Merkezi civarında 5 numarolu Sami Paşa Konağı'nda Mehmed Lütfi ve Küçükpazar'da Mehmed Paşa Yokuşu'nda Hoca Şemseddin Mahallesi'nde 19 numeroda Eyüb Sabri beylerden müteşekkil olan ve "Kocaili Kolektif Şirketi Rıza Bedri ve Şürekâsı" unvan-ı ticarîsini hâiz kolektif şirketin unvan-ı ticarisıyla mukavelenamesinin ve zeyl-i mukavelenin ve unvan-ı şirket imzasının şekliyle şirketi temsîlen vaz'-ı imzaya mezun şürekânın tatbik imzalarının kanun-ı ticaretin ahkâm ve mevâdd-ı mahsûsasına tevfikân sicill-i ticaret bürosunca, dairede mahfuz vesaike müsteniden 12-8-928 tarihinde tescil edilmiş olduğu ilan olunur.

İlan Numerosu:4654

### Şirket Mukavelenâmesi

İstanbul'da Haliç'te Yağ İskelesinde daire-i mahsûsunda vapurculukla iştigal eden biz zîrde vaz'-ı l-imza Türkiye Cumhuriyeti tebaasından Eyüp Sabri, İsmail Kemal, Rıza Bedri ve Mehmed Lütfi beyler esfâr-ı karîbe ve ba'îdeye gerek müstakilen ve gerek eşhâs-ı sâlile ile müştereken vapur işletmek ve başkalarına ait vapurlara acentelik yapmak ve muâmelât-ı ticârîyye ve rusûmiyyede bulunmak ve naliyât-ı umûmiyyeicrâ etmek üzere ber-vech-i zîr şerâit dairesinde beynimizde kolektif bir şirket akdolanmıştır. Şöyle ki:

1. Şirketin unvanı Kocaili Şirketi'dir Şirket işbu unvanı ya bu suretle veyahut ism-i musavveri olan KAŞ isti'mâl edebilecektir.

2. Şirketin müddeti yirmi senedir. Her ne kadar işbu şirket mukaddemâ teşekkül etmiş ve faaliyette bulunmakta idiyse de bu kere unvan ve sermayesini tebdîlen ve tezyîden ve muamelâtını tevsi'an yeni esas dairesinde teşkil edildiğinden mebd'e'-i teşekkülü 13 Temmuz 1341 olarak tespit edilmiştir.

3. Şirketin sermayesi yirmi dört bin yedi yüz yetmiş sekiz lira otuz yedi kuruş Türk evrak-ı nakdiyyesidir. Sermaye-i mezkûrenin kısm-ı a'zamı iştirâ olunan üç vapura verilmiş ve şu suretle 'aynemuhavvel etmiş olup ber-mûcib-i sened-i bahrî şürekânın hisse-i muayyeneleriyle nakdî sermaye mecmûu üzerinden bi'l-hesâb yekdiğerine gayr-i müsâvî olmak üzere hisseleri ber-vech-i âtidir.

#### Lira Krş Para

Eyüp Sabri Bey'in sermaye-i mevzû'ası	7694 59 10
İsmail Kemal Bey'in sermaye-i mevzû'ası	7694 59 10
Rıza Bedri Bey'in sermaye-i mevzû'ası	3694 59 10
Mehmed Lütfi Bey'in sermaye-i mevzû'ası	<u>5694 59 10</u>
	24778 37 00

4. İzmit eşrafından Babilazâde Hüseyin Bedreddin Bey'in rub' hissesine mutasarrif bulunduğu ve mütebaki üç hissesi şürekâdan Eyüp Sabri, İsmail Kemal ve Mehmed Lütfi beylere ait bulunan Kırlangıç vapurunun mezkûr bir hissesi mutasarrif-ı mûmâ-ileyh



Hüseyin Bedreddin Bey tarafından ayrıca bir mukavelenâme ile şürekâdan Rıza Bedri Bey'e icâr edilmiş olmakla Rıza Bedri Bey dahi mezkûr hisseyi şirket hesabına çalıştırmayı ve şürekâ-yı saire ise mezkûr hisseye ait bilcümle masarifâtı şirket hesabına icrâsını taahhüd eyler.

5. Kâr ve zarar şürekâ beyinde müsavâten taksim edilecektir. Rıza Bey'in taht-ı isticarında bulunan Kırlangıç Vapuru'nun bir hissesinden dolayı ayrıca Rıza Bedri Bey'e hisse-i temettü ifrâz olunmayacaktır.

6. Şürekâ şirketin bilcümle muamelâtını mevâdd-ı âtiyedeki salahiyet dairesinde ifa ile mükellef olup ancak kasa hesabından ve defter tutmak hususâtından dolayı cümlesi müştereken mes'ûldürler. Fakat muamelâtın te'mîn-i selameti için kasa hesabâtını şürekâ münâvebe ile veya beynlerinde tespit edecekleri şerik vasıtasıyla idare edeceklerdir. Bununla beraber herhangi bir şerik zaman-ı idaresindeki adem-i dikkat ve noksanî muameleden mütevellid mes'ûliyet-i nakdiyyeden vâreste kalamaz.

7. Şürekâ yekdiğerinin vekili olmak hasebiyle sekizinci maddedeki salahiyet dairesinde her biri şirketi şahsen temsil edebilirlerse de şirket namına ahz ve kabz ve sulh ve ibrâ, ikraz, istikraz-ı terhin ve irtihân-ı icar ve istihbar ve eşhâs-ı sâlise ile mukavele akdi vapurların tamir ve fûruhtu ve vapur mubayaası kaptan çarhçivezâifine acente kâtib muakkib ve sair müstahdemînin nasb ve azli ile bilcümle banka muamelâtında ve şirket namına emre muharrer senet ve çek ve poliçe itâsı ve cirosu ve mesuliyet-i nakdiyyeyi mûcib her nev' evraka ve senedâta imza vaz'ı ve sipariş ahz u itâsı posta ve telgraf havalesi itâsı gibi hususâtta iki şerikin imzası makbul ve muteber olup aksi takdirde mesuliyet mumzîlerine aittir.

8. Şirketin leh ve aleyhinde ikame olunmuş veya idame olunacak deavî veya hususât-ı sâireden dolayı devâir veya mecâlis-i devlet ve müessesât-ı resmiyyede ve mahâkimin her bir kısım ve derecesinde her nev' sıfat ve tariklerle muhakeme ve muhâsame ve mürâfaaya ve tebliğ tebellüğe ve işhâd ve iştihâda ve tahlif ve istihlâfa ve redd-i yemine ve protesto keşide ve cevap itâsına ve ehl-i vukuf ve hibre ve hüküm ve sendik ve mümeyyiz ve muhâsibnasb ve azline ve konkordato akdine ve taleb-i iflasa ve devâir-i icrâiyede takib-i muamele ve hacz vaz' ve fekkine tetkik-i hat ve hâtıme ve istiknâha, iştikâ' 'an'il-hükkâm ve redd-i azaya konkordato aleyhine itiraza ve redd-i iflasa ve her nev' evrakı kendi imzasıyla bi't-tanzim takdime ve mukarrerât ve ilâmât-ı muhassalanın hükmünü talep ve tenfize ve işbu salahiyetlerin bir kısmı veya küllîsi ileâher veya âherlerini münferiden ve müctemian ifâ-yı vekalet etmek üzere tevkil ve azle velhâsıl bu gibi hususâtta iktiza eden umûrun kâffesini ifâya mezun olmak üzere yekdiğerimizi vekâlet-i âmme-i mutlaka ve sıhhiyye ve şer'iyye ile vekîl-i mutlak ve müfeyvez nasb ve tayin ettik. Herhangi bir şerik iktizâ-yı halde işbu maddenin bahşeylediği salahiyet dairesinde ifâ-yı muamele edebilir.

9. Her sene Kânûnisâni ibtidâsında ve nihayet üç gün zarfında o senenin bilançoları beş nüsha olarak tanzim ve şürekâ imza eyledikten sonra dört nüshası beynlerinde teati ve bir nüshası kasada hifzedilecektir.

10. Mezkûr bilanço da tahakkuk edecek senelik temettüât-ı sâfiyyenin yüzde onu ihtiyat akçesi olarak bi't-tefrîk bir bankaya tevdi edilecek ve ihtiyat akçesinin tezyîdi ve sarfı üç şerîkin muvafakatiyle olacaktır.

11. Hiçbir şerik düğer şürekânın muvafakati olmadıkça uhdesindeki vapur hissesini eşhâs-ı sâliseye satamaz şerike satabilir. Ve herhangi bir şerik şirketten infikâk etmek isterse tarih-i infikâkine kadar hâsıl olan hisse-i temettü'den yüzde yirmisini şirkette kalan şürekâyâ tazminat akçesi olarak bi't-terk mevcut sermayesini şirketten ahzederek alakasını kat' eder ve uhdesindeki vapur hissesini de şirkette kalan şürekâyâ müsavi hisselerle devr ve ferağa mecburdur. Bu takdirde şirkette kalan şürekâ tanzim edecekleri zeyl-i mukâvele

ile sermayeleri miktarını tespit edeceklerdir.

12. Herhangi bir şerik uhdesindeki vapur hissesini eşhâs-ı sâliseye ferağ eylerse mezkûr hissenin şirket defterine nazaran kıymetinin nisfını diğer şürekâya tazminat akçesi olarak itâya mecburdur.

13. Şürekâdan üç kişinin ittifakı halinde şirket feshedilerek tasfiyeye tabi tutulabilir.

14. Şürekâ beyninde tahaddüs edecek ihtilafâtın nev'ine göre mensubîn-i bahriyyeden veya ticaret odasına mukayyed tüccarlardan intihâb olunacak dört müstakil ve bir müşterek ki cem'an beş hakem marifetiyle mevcut ihtilaf halledilecektir. Beşinci hakemin intihabında ittifak edilemezse de mezkûr hakem diğer dört hakem tarafından bi'l-ittifak tayin edilir. Bu takdirde dahi meselenin halli kâbil olmazsa merci-i dava İstanbul ticaret mahkemeleridir.

15. On beş maddeden ibaret olan işbu mukavelenâme beş nüsha olarak tanzim ve zîri tarafımızdan bi'l-imza İstanbul Dördüncü Kâtib-i Adllığı'ndan bi'tasdik beynimizde teâtî edildi.

13 Ağustos 1341

Süleyman Safi – Eyüb Sabri – İsmail Kemal – Mehmed Lütfi – Rıza

Haliç'te Yağ İskelesi'nde daire-i mahsûsasında Kocaili Şirketi müessisleri Eyüb Sabri Bey bin Salih Efendi, İsmail Kemal Bey bin Said Ahmed Efendi, Rıza Bedri bey bin Hüseyin Bedreddin Bey, Mehmed Lütfi Bey bin Ahmed Şerif Efendi.

Dairede tefhim kılınan işbu mukavelenâme zîrine mevzu' imzalar şahsı ve hüviyetleri ma'rûf mûmâ-ileyhim Eyüb Sabri, İsmail Kemal, Mehmed Lütfi, Rıza Bedri beylerin olup münderecâtını tamamen bi'l-kabul ikrar eyledikten sonra muvâcehemizde bizzat vaz'-ı imza eylemiş olduklarını beyan ve tasdik eyleriz.

İmzalar:

Galata'da Mehmed Ali Paşa Hanı'nda 51 numeroda mukim Muhami Safi Bey bin Hacı Emin Efendi.

İstanbul Bahçekapı Yıldız Hamamı Sokağı'nda Ramazan-zâde Hacı Cemal Efendi Ecza Deposunda Süleyman Efendi bin Rıza Efendi.

On dokuz Ağustos sene bin üç yüz kırk bir tarihinde müverrah işbu mukavelenâme zîrdemevzû' imzalar mûmâ-ileyhim Eyüb Sabri, İsmail Kemal, Rıza Bedri ve Mehmed Lütfi beylerin olduğu isim ve hüviyetleri bâlâda muharrer ma'rûfların ifade ve tasdiklerinden anlaşılmağa aynen defter-i mahsusuna bi'l-kayd kâtib-i adl kanununun 67nci maddesine tevfikân tasdik kılındı.

19 Ağustos 1341 Çarşamba günü – İstanbul Dördüncü Kâtib-i Adl Dairesi

İşbu suretin dairede defter-i mahsusunda mukayyed ve müseccel 19 Ağustos 341 tarih ve 332-10795 numarolu kayd-ı resmîsine mutâbakatı tasdik olunur.

İstanbul Dördüncü Kâtib-i Adli Ali Murtaza

Beyanname

Zîrde vâzi'u'l-imza Yemiş'de Yağ İskelesi'nde 51 numarolu mağazada mevcut Eyüb Sabri, İsmail Kemal, Rıza Bedri ve Mehmed Lütfi beyler İstanbul Dördüncü Kâtib-i Adllığı'ndan musaddak 19 Ağustos 341 tarih ve 332-10795 numarolu şirket mukâvelenâmesinin birinci maddesindeki unvan-ı şirket Kocaili Kolektif Şirketi diye muharrer ise de bu kere Kocaili Kolektif Şirketi Rıza Bedri ve Şürekâsı unvanını kabul eylediğimizi te'yîden beyan eyleriz.

13 Ağustos 1928