

SADULLAH GÜNEY
(1883-18 Haziran 1945)

*Mustafa HERGÜNER**

Cumhuriyet Tarihimizin Denizcilik Sektöründe büyük hizmetleri geçen kişilerin önde gelenlerinden birisi de “Sadullah (GÜNEY) Bey”dir. Harbiye ve Harp Akademisini Mustafa Kemal Paşa (Atatürk) ile birlikte okuyan Sadullah Bey Trablusgarp (Osmanlı-İtalyan) Savaşı (1911), Balkan Savaşı (1912-1913), I. Dünya Savaşı, (1914-1918) yıllarında Başkumandanlık (Harbiye Nezareti) Karargahında Lojistik Nakliyat ile ilgili birimlerde, Suriye Cephesinde Kolordu ve Ordularda Kurmay Başkanlığı görevlerinde Kurtuluş Savaşı (1919-1922) sırasında Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğünde, Cumhuriyet Döneminde Seyrisefain Umum Müdürlüğü, Deniz ve Hava Müsteşarlığı ile Muğla Milletvekilliği gibi çok önemli ve faal görevler almıştır. Sadullah Bey ile ilgili çalışmamız Deniz Magazin Dergisinin Ocak-Şubat 1999 sayısında yayınlanmış, Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu tarafından -dökümanlarında kullanılmak üzere- 24 Eylül 1999 gün ve 660 sayılı yazıları ile kabul edilmiştir. Yaptığımız araştırmalarda elde ettiğimiz yeni belgelerle çalışmamızı genişletme imkânını bulduk.

1883 yılında Galata (İstanbul)'da doğan, Sadullah Bey'in babası Faik Bey aslen Halepli olup memurluk görevi nedeniyle İstanbul'a yerleşmiştir, annesi Fatma Hanım'dır¹. Sadullah Bey 21 Şubat 1899'da girdiği Harbiye'yi 6 Aralık 1902'de topçu subayı (Kale Topçu Sınıfı) olarak birincilikle bitirince ertesi gün Erkanıharp Mektebi (Kara Harp Akademisi)'ne girer ve 21 Ekim 1905'de Kurmay Yüzbaşı olarak mezun olur. Harp Akademisi 1905 yılında 2 defa mezun vermiştir. Mustafa Kemal (Atatürk'ün) bulunduğu 57. Dönem 11 Ocak 1905'te mezun olurken

* Dr., Kocaeli Üniversitesi İktisadi ve Ticari İlimler Fakültesi
1 Harb Akademileri Arşivi, “1904-1905 Mezunlar Dosyası”; T.B.M.M Arşivi, VI ve VII dönem Milletvekilleri dosyası.

Sadullah Bey'in bulunduğu 58. Dönem 5 Kasım 1905'te mezun olmuştur (Bu sınıfta Kazım Karabekir 7inci, Sadullah Bey 8inci'dir)². Sadullah Bey mezun olmasıyla birlikte Erkanıharbiye Reisliği 3.Şube'ye (Sevkiyat ve Nakliyat Müdürlüğü) atandı. Üç yıl sonra 5 Nisan 1908'de Hassa Hazinesi (Padişahlık makamına ait)'ne ait Trakya Bölgesindeki yerlerin kayıtlarının incelenmesi için görevlendirildi. 20 Nisan 1908'de Kolağası rütbesine terfi eden Sadullah Bey bir yıl bu görevde çalıştıktan sonra 1 Mayıs 1909'da Yıldız Sarayına Padişah II.Abdülhamit (1876-1909)'e yaver olarak gönderildi³.

BALKAN VE I. DÜNYA SAVAŞLARI

1911 başlarında İtalya, bir Osmanlı Eyaleti olan Trablusgarp (Libya)'ı işgal etmek hazırlığı içindedir. Bu maksatla Erkanıharbiye Umumiye Reisliği Karargahı takviye edilmektedir. Bu cümleden olmak üzere 15 Ağustos 1911'de Sadullah Bey Hünkar Yaverliğinden alınarak yine Erkanıharbiye 3.Şubeye verildi. 29 Eylül 1911'de başlayan Türk - İtalyan Savaşının, Osmanlı Donanması Ege ve Akdeniz'de ve hatta Kızıldeniz 'deki mevcut "Deniz Hakimiyeti"'ni kullanamaması ve deniz gücünün tam bir çöküntü içinde olduğunun anlaşılması yönünden çok büyük anlamı vardır. Nitekim Osmanlı donanmasının, Habeşlere bile yenilen İtalyanlarla baş edememesi, asırlardır Balkanları jeostratejik yönden yapılandırma peşinde olan Rusya, Avusturya-Macaristan ve Balkan uluslarını gayrete getirir, aralarında yaptıkları çeşitli bağlaşımlarla hazırlıklarını son aşamaya getirdiler.

Osmanlı Hükümeti, Balkanlarda beliren bu tehdit üzerine 19 Eylül 1912 tarihinde Genel Seferberlik ilan etti. Esasen Seferberliğin ilanından bir buçuk ay önce yani 2 Ağustos 1912'de "Genel Karargah" (Karargahı Umumi) teşkil edilmiş Sadullah Bey bu karargahta yine nakliye ve sevkiyat işlemlerinin yürütüldüğü 3.Şubeye tayin edilmişti. İsmet (İNÖNÜ), Fahrettin (ALTAY), Refet (BELE), Asım (GÜNDÜZ), Kazım (DİRİK) gibi değerli kurmayların bulunduğu bu karargahta⁴ Sadullah Bey 6 Ekim 'de binbaşı oldu. Karadağlıların Osmanlı'ya saldırmasıyla (8

2 Harp Akademileri Arşivi 1904-1905 Mezunları Dosyası.

3 Kara Kuvvetleri Komutanlığının 20 Mayıs 1996 Tarih ve PER: 4184-597 sayılı yazısı (Sadullah Güney ile ilgili arşiv bilgileri bu yazı ile gönderilmiştir.); Emekli Sandığı Arşivi S.GÜNEY dosyası.

4 "Türk İstiklal Harbine katılan komutanlar", Genkur Yay. Ank.1972 s. 167-169. Y: Hikmet BAYUR, "Türk İnkılabı Tarihi", C.II.Kısım 2.2.b Ankara 1983, S.10.

Ekim 1912) I.Balkan Savaşı başladı. 10 gün sonra Padişah V.Mehmet Reşat (1909-1918)'ın iradesi ile 19 Ekim 1912'de çıkan 80 numaralı kanunla, Bahriye Nezareti Başkumandanlığına bağlandı⁵. 3 ay sonra 21 Ocak 1913'de yayınlanan kanunla Seyri Sefain İdaresi Harbiye Nezareti'nin emirlerine verildi.(Seyri Sefain İdaresi Kurtuluş Savaşı sonuna kadar Harbiye Nezareti emrinde kalmıştır.) Bundan üç gün sonra Harbiye Nezareti'nin 24 Ocak 1913 gün ve 2216 sayılı yazılarıyla Sadullah Bey Seyrisefain İdaresine "Askeri Müfettiş" (veya askeri komiser) olarak görevlendirildi, kendisine genel müdürlük makamının hemen yanında bir oda tahsis olundu. Sivil kıyafetle idareye gelen, Genel Müdür Yardımcısı yetkileriyle görev yapan, Genel İdare Kuruluşunun kararları paralelinde ödeme emirlerini de imzalayan Sadullah Bey bu dönemde İdareye bir bira kazandırdı⁶.

O güne kadar Leverando hanında çalışan İdare'yi önce Mumhane İskeleyi yanındaki Harins (veya Harhas) Efendi Hanına götürdü. Bu binanın yetersiz kalması üzerine limanda kıçtankara vaziyetteki Dolmabahçe vapuruna yerleşildi. Bu arada Harbiye Nezareti Sevkiyat Müdürlüğü'nün Salıpazarındaki binalarından birisini idareye tahsis ettirdi. 4 Ağustos 1913'te çıkan kanunla hem bu binanın bedelsiz olarak Seyrisefain İdaresi'ne devri gerçekleşmiş ve hemde bütçeden beşyüzonüçbin kuruş tahsisat çıkartılarak tamir için gerekli ödenek temin edilmiştir. Bu suretle Seyri Sefain İdaresi Sadullah Bey sayesinde- kurulduğu 1843 yılından 70 yıl sonra- bir binaya sahip olmuştur⁷. (Bu bina; 1957 yılına kadar aralıksız 44 yıl hizmet verdikten sonra -Tophane Rihtım inşaatı nedeniyle- yıkılır.) Sadullah Bey'in diğer önemli icraatları, askeri nakliyat yapan ticaret gemilerinin fener vergisi -ki Fenerler İdaresi Fransızların imtiyazındadır- ödemesini kaldırması, personelin disiplinsizliği ve ilgisiz davranışlarını da önleyerek idareyi verimli bir hale getirmesidir.

5 Abdülelhak Nuri, "T.C Seyri Sefain İdaresi tarihçesi", İstanbul, 1926 s.95-96 (belgelerin sureti vardır) Osmanlı döneminde tersaneler, deniz okulları, limanlar ve Seyri Sefain İdaresi Bahriye Nezaretine bağlıdır. 80 sayılı kanunla Seyrisefain İdaresinin yanında özel bir denizcilik kuruluşu olan Şirketi Hayriye'de bu dönemde Başkumandanlığına bağlanmıştır.

6 Abdülelhak Nuri, a.g.y Genelkurmay Başkanlığı, "Balkan Harbi", II.C.2. Kitap, Ankara 1993, s.53 ve devamı.

7 Orhan KIZILDEMİR, "İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi", İstanbul 1993, s.75-80; Denizcilik Müsteşarlığının 29 Mart 1996 günü 00899 sayı ve 9 Mayıs 1996 günü 01304 sayılı yazıların ekleri; (Sadullah Bey ile ilgili Ulaştırma Bakanlığındaki arşiv bilgileri bu yazının ekleri ile gönderilmiştir.) Türkiye Denizcilik İşletmelerinin Arşivi (Sadullah GÜNEY Dosyası); Emekli sandığı Sadullah GÜNEY Dosyası.

Bu sırada Seyrisefain İdaresi'nin başında Alman uyruklu Karl Leke bulunmaktadır. 19 Temmuz 1911 tarihinden beri Umum Müdürlük görevinde bulunan bu zatın önemli işlevlerinden birisi İdare gemilerinin bacalarına sarı renkte iki çipa ve ay yıldız işleterek bir "Fors" geliştirmiş olması, diğeri Seyrisefain İdaresi'nin telgraf adresini "VAPUTO" olarak belirlemesidir.(Seyrisefain İdaresi devamı olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri bu günde vapurlarının bacalarında bu forsu kullanmaktadır.) Görevini aksatan, zaman zaman hiç gelmeyen Karl Leke'nin işine Harbiye Nezareti tarafından 17 Ocak 1913'te son verilerek, aynı gün yerine Umum Müdür Vekili ünvanıyla Sadullah Bey atandı⁸. Bu görevdeyken yaptığı işlerin başında; Tuzla, Yakacık, Yörük ve Yüzbaşı Murat Bey adlı vapurların Haliç'te onarımları, Marsilya (Fransa)'da inşa edilmiş olan Kadıköy Burgaz ve Moda adlı vapurların 7 Mayıs 1913'de yurda getirilmesi gelmektedir.

Bu arada İdare'nin su ihtiyaçları için Yüzbaşı Murat Bey adlı vapuru görevlendirir. Deniz Ticaretimizde ilk su gemisi bu gemidir. Bunun yanında Osmanlı Hükümetinden aldığı imtiyazla çalışan, Fransız uyruklu "Dersaadet Su Şirketi" ile İdare'nin Vapurlarına su teminine ilişkin sözleşme imzalayarak vapurlara ucuz ve temiz su temin edilmesi sağladı⁹. Sadullah Bey'in döneminde meydana gelen en önemli olaylardan birisi de Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında Çatalca'ya kadar ilerleyen Bulgar Ordusu'nu buradan geri atmak üzere, İzmit, Bandırma, Erdek ve İstanbul'da bulunan 10.Kolordu unsurlarının, deniz yoluyla Şarköy'e getirilmesidir.

Balkan Savaşını sona erdirmek üzere Londra'da yapılan Barış Görüşmelerinin bir sonuç vermemesi üzerine 3 Aralık 1912 tarihinden beri devam eden mütareke (Ateşkes) 4 Şubat 1913'te sona ermişti. Başkumandanlık tarafından Gelibolu'da bulunan 9. Kolordu ile İstanbul bölgesinden deniz yoluyla Çatalca'ya getirilecek 10 kolordu 'nun beraberce Bulgaristan kuvvetlerine taarruz etmesi planlanmıştı. Bu maksatla Seyrisefain İdaresinden 18 Şirketi Hayriye'den 12 ve diğeri özel denizcilik kuruluşlarından 8 Vapur, "Askeri Nakliyat" için görevlendirildi. Sadullah Bey'in de görev aldığı Vapurların yükleme- bindirilmesi ve deniz geçiş safhaları nispeten başarılıdır. Ama çıkarma plajlarının incelenmemiş olması ve hele çıkarma'nın bir gün gecikmesinden 9. Kolordu komutanlığı'nın haberdar olmaması ve dolayısı ile tek başına ve bir gün önce taarruza geçmesi hareketi tam bir başarısızlıkla

8 Abdülelhak Nuri, s.102-105; Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Arşivi, Tarihçe Dosyası.

9 Adı geçen yerler.

sonuçlandırdı¹⁰. Sonradan bu birlikler, yine aynı vapurlarla Gelibolu'ya nakledilmiştir.

Harbiye Nezareti 12 Aralık 1913'te İaşe Nazırı İsmail Paşa (Topal İsmail Paşa)'yı Seyrisefain İdaresi Umum Müdürlüğü'ne atadı. Diğer işleri nedeniyle ancak haftada bir gün gelebilen İsmail Paşa, İdarenin Komiseri durumunda ve bilfiil yönetmekte olan Sadullah Bey'i kendine vekil atadı. Harbiye Nezareti konuyu resmileştirmek üzere o'nu 11 Ocak 1914 tarihi itibari ile 3. Şubeye tayin etti, iki hafta sonra (29 Ocak 1914) Seyrisefain İdaresi Askeri Müfettişliği ve Umum Müdür Vekilliğine tayin etti¹¹. Sadullah Bey'in bu görevi üç ay yaptıktan sonra 19 Nisan 1914'te Kudüs'te bulunan 27. Fırka (Tümen) Kurmay Başkanlığı'na gönderilmiştir.

I. Dünya Savaşı sırasında, birliklerin Lojistik Desteği (İkmal, onarım, sağlık ve ulaştırma) Tümen ve yukarı seviyedeki kumandanlıkların Kurmay Başkanları tarafından yapılmıştır¹². Dolayısı ile Sadullah Bey'de savaş süresince bulunduğu görevlerde (Tümen, Kolordu ve Ordu Kurmay Başkanlıkları) sevkıyat, nakliyat gibi lojistik faaliyetlerin içinde olmuştur. Sadullah Bey I. Dünya Savaşının başlaması ile birlikte (29 Ekim 1914) Mersinli Cemal Paşa'nın kumanda ettiği 8. Kolordu Kurmay Başkanlığına tayin olundu¹³. Osmanlı İmparatorluğu'nu -büyük ümitlerle- savaşa sokan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin üç önemli kişisinden biri olan Ahmet Cemal Paşa; Bahriye Nazırlığı'na ilave olarak Suriye ve Batı Arabistan Valiliği ve 4. Ordu komutanlığına atanır¹⁴. 18 Kasım 1914 tarihinde Şam'a gelerek karargahını

10 Mithat İŞİN, "Balkan Harbi Deniz Cephesi", Deniz Basımevi ist. 1946, s. 349-352; Balkan Holding Deniz Muharebeleri, Yay. Haz. E. Yakıtıl, Dz. Bas. İst. 1981, s. 78-79; TSK tarihi Balkan Harbi Dz. Har. Genkur Bas. Ank. 1993, s. 203-207.

11 TDİ Arşivi Tarihçe Dosyası, Türk İstiklal Harbine Katılan K'lar s. 168; A. Nuri, s. 116.

12 Daha sonra 1332 (1916) Seferiye Nizamnamesi olarak yayınlanan bu talimname Kurtuluş savaşında da kullanılmıştır.

13 İsmet GÖRGÜLÜ, "On Yıllık Harbin Kadrosu" TTK. Yay. Ank. 1993 s. 138-142 Sadullah Bey'in sicil dosyasında bu tarihler açık değildir.

14 Ahmet Cemal Paşa, (1872 Midilli- 1922 Tiflis) 1890'da Harp Okulunu bitirdi, 1899 yılında Selanik'te İttihat ve Terakki Cemiyetine girerek Talat ve Enver Beylerle tanıştı. II. Meşrutiyetin ilanı (10 Temmuz 1908) ve Padişah II. Abdülhamid 'in tahtından indirilmesinde başrolde bulundu. Adana valiliği (1911) İstanbul Muhafızlığı (1913), Nafia Nazırlığı (1914) ile I. Dünya Savaşı süresince (1914-1918), Bahriye Nazırlığı ile 4. Ordu komutanı ve Suriye Valiliği yaptı. 14 Ekim 1918'de diğer İttihat ve Terakki Cemiyeti Üyeleri ile Rusya'ya geçti. 22 Temmuz 1922'de Tiflis'te Ermeni Çetecileri tarafından şehit edildi. Kurtuluş Savaşından sonra mezarı Erzurum'a getirilmiştir. (Meydan Larousse C. 4, s.98.)

kuran A. Cemal Paşa'nın bölgedeki en önemli askeri faaliyeti Mısır'ın geri alınmasına yönelik I. ve II. Kanal seferleridir.

I. Dünya Savaşında Alman Genelkurmayı'nın temel stratejilerinden birisi de Çanakkale, Süveyş gibi karışık coğrafyalarda İngiliz Kuvvetlerini uğraştırarak Avrupa Cephelerinde rahat etmektir. A. Cemal Paşa'nın kumanda ettiği IV. Ordu tarafından icra edilen "Kanal Seferleri"nin amacı İngilizlerin Süveyş'te oyalanmalarını¹⁵. Tarihlerimizde I. Kanal Seferi (14 Ocak – 5 Şubat 1915) olarak bilinen ve yan kuvvetlerle birlikte 35.000 mevcutlu birlik tarafından yapılan sefer, Kuvvei seferiye Komutanlığı adıyla 8. Kolordu Komutanı Mersinli Cemal Paşa tarafından yönetilmiştir. Birliğin Kurmay Başkanlığını Alman uyruklu Kur.Yarbay Von Kress yaparken Kur. Bnb. Sadullah Bey Kurmay heyetinde görevlendirilmiştir¹⁶. Bölgede İngilizlerin Deniz Üstünlüğü olduğundan kıyılar takip edilememişti. İç bölgeden ve çok güç şartlarda yapılan 7 günlük cebri yürüyüşüyle Sina Çölü geçilir. 2/3 Şubat gecesi Süveyş kanalının doğusuna yaklaşarak İngiliz birliklerine taarruz edilir. İngilizlerin karşı ateşi, Arap askerlerinin paniğe kapılması üzerine hareket başarıya ulaşamaz. 5 Şubat 1915 günü IV. Ordu Kumandanı A. Cemal Paşa'nın emriyle geri çekilir¹⁷. Harekattan altı ay sonra Sadullah Bey 8. kolordu'nun Kurmay Başkanlığına tayin olunur.(5 Ağustos 1915) 14 Haziran 1916 günü Yarbaylığa terfi ettirilen Sadullah Bey 8. Kolordu'daki Kurmay Başkanlığı görevini 18 Mayıs 1917 tarihine kadar devam ettirdikten sonra aynı gün A. Cemal Paşa'nın yanına IV. Ordu Menzil Müfettişi olarak gider.

II. Kanal Seferi Kur. Alb. Kres Von Kressenstein'in kumanda ettiği ve mevcudu 20.000'i bulan I. Sefer Kuvveti tarafından yapılır. 26 Temmuz – 6 Ağustos 1916 tarihleri arasında yapılan bu harekatta başarıya ulaşamaz¹⁸. Türk Kuvvetleri bu talihsiz Kanal Harekatları sonunda Sina ve Filistin Cephesindeki taarruz güçlerini kaybedecek, insiyatifi İngilizlere bırakacaklardır. İngilizler Çanakkale Bölgesinden getirdikleri kuvvetlerle Süveyş Kanalının doğusundan taarruza geçerler. Bu taarruzlarını, denizden savaş gemilerinin top atışlarıyla desteklerler ve 1916

15 Y. Hikmet BAYUR, "Türk İnkılabı Tarihi", C III, Kıs. 1 Ank. 1983, s. 402-418; Kısım 3. S. 138, 310-313, Cemal Paşa Hatıralar, Selek Yayınevi İst. 1959. S. 182-187, Genkur, Sina ve Filistin Cephesi", Kısım 1. Ank. 1979 (I ve II kanal Seferlerine ait ayrıntılar bu kitaptadır.)

16 Sadullah Bey'in kara kuvvetlerindeki sicil Dosyası, İ. GÖRGÜLÜ, s. 140.

17 İ. İNÖNÜ, "I. Dünya Savaşı Hatıraları "I. Kitap Bilgi Yay, Ank. 1992 s. 114-116 (İnönü I. Seferin ikincisi için bir tecrübe değeri taşıdığını söylemektedir)

18 ATASE 4/7302 kls 3221, Dos. H. 34 Fih. 1-33 (28 Haz. 1916)

Aralığında Sina Çölünü 19 Nisan 1917'de Gazze Şeridini teslim alırlar¹⁹. Aynı yılın Haziran ayından itibaren Savaş tamamiyle aleyhimize dönmüş, Hicaz, Yemen, Filistin gibi 400 yıllık Osmanlı Topraklarında insiyatif İngiliz Kuvvetlerine bırakılmıştır. Bu toprakları korumak üzere önce 6 ve 7, daha sonra 7 ve 8. Ordular "Yıldırım Orduları Grubu" olarak teşkil edilir. Mareşal Falkenhayn daha sonra Mareşal Liman Von Sanders 'in komuta ettiği bu kuvvetlerde Mustafa Kemal Paşa 7. Ordu komutanı olarak görev yapar²⁰. Sadullah Bey, Harp akademisinden beri tanıdığı, dostluğunu devam ettirdiği Mustafa Kemal Paşa ile münasebetini Yıldırım Ordularında yani bu bölgede devam ettirir. Sadullah Bey IV. Ordu menzil Müfettişliğini 18 Mayıs 1918 tarihine kadar devam ettirdi. Yıldırım Orduları Grubu'nun kurulması ile Ahmet Cemal Paşa'nın kumanda ettiği IV. Ordu, Suriye ve Batı Arabistan Genel Komutanlığı adıyla 30 Eylül 1917'de yeniden teşkil edilecek, Mersinli Cemal Paşa 4. Ordu Komutanlığına atanacaktır. Ahmet Cemal Paşa'nın 17 Aralık 1917'de İstanbul'a Bahriye Nazırlığı görevine dönmesiyle bu kuvvetler Yıldırım Orduları Grubuna bağlanmıştır²¹.

MONDROS MÜTAREKESİ

Sadullah Bey 5 Nisan 1918'de Büyük karargah (Başkumandanlık Karargahı-İstanbul)'a çağrılarak Başmenzil Müfettişliği Kurmay Başkanlığına atandı²². 1918 yılının son ayları Osmanlı İmparatorluğu ve o'nun müttefikleri için şanssızlıklarla doludur. Bulgarların da teslim olması ile birlikte(29 Eylül 1918) Osmanlı Devleti'nin Trakya sınırı İtilaf Devletleri Orduları'nın işgallerine açık bir duruma girdi. Bunun üzerine Osmanlı Hükümeti İtilaf Devletlerine mütareke talebinde bulundu. Bahriye Nazırı Dz. Kur. Alb. Rauf (ORBAY) Bey'in başkanlığında Kur. Alb. Reşat Hikmet ve Kur. Alb. Sadullah (GÜNEY) Beylerin oluşturduğu Heyet, Limni Adası Mondoros Limanına giderek Agemmemnon zırhlısında İngiltere'nin

19 Sina Filistin Cephesi s. 401.

20 I. Dünya Harbinde Türk Harbi 1918 faaliyetleri Genkur Basımevi, Ank. 1967.

21 İ. GÖRGÜLÜ s. 149-152.

22 2 Ağustos 1914'te ilan olunan seferberlikle birlikte "Karargahı Umumi Başkumandanlık Vekaleti" kurulmuştur. Enver Paşa 3 Ocak 1914'ten beri deruhte ettiği bu komutanlığın ana görevlerinden birisi de kuvvetlerin lojistik desteğinin sağlanmasıdır. Menzil Müfettişliği bu görevleri yürütmektedir. (TSK Tarihi "I. Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik" VII. C. Genkur Yayını, Ankara 1985)

Akdeniz Filosu Komutanı Koramiral Calthorpe ile ateşkes görüşmelerini yaptı. 30 Ekim 1918'de imzalanan "Mondros Mütarekesi" ile bir taraftan I. Dünya Savaşı sona erdirilirken diğer taraftan da Karlofça Antlaşması (1699) ile başlayan "Türk Varlığını Avrupa'dan silme" olgusunun son aşamasına gelinmiştir²³.

Mütarekenin ana hedeflerinden birisi de 500' yıllık Osmanlı Başkentine Birleşik Donanmayla gelmektir. İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğuşmalarında 250 bin ölü vermelerine, 17 savaş gemisi (7 zırhlı, bir denizaltı, 2 muhrip, 7 nakliye gemisi) kaybetmelerine karşılık ele geçiremedikleri Saltanat ve Hilafetin başkentini denizden kontrol etmek istemektedirler. Sadullah Bey Mütarekeyle ilgili koşulların düzenlenmesine yardımcı olmak üzere Amiral Calthorpe'un yanında "İrtibat Subayı" olarak görevlendirilir, 11 Kasım 1918 tarihine kadar Mondros'ta kalır²⁴. İngilizce bilen, daha önce Seyrisefain İdaresindeki görevleri nedeniyle ülkenin – özellikle İstanbul'un- Ticari Denizciliği hakkında bilgisi olan (Donanma Haliçte enterne edilmiştir) Sadullah Bey 6 Kasım 1918'de "Boğazlar ve Trakya Kuvvetleri komutanı, General Wilson'un yanına "Genel Karargah Temsilcisi" olarak tayin olundu. Sadullah Bey bu görevini -resmi / gayri resmi olarak- Anadolu'ya geçtiği 6 Temmuz 1921 tarihine kadar devam ettirmiştir. Sadullah Bey'in Mondros limanında bulunduğu sırada İtilaf Devletleri Birleşik Donanması İstanbul'a geliş hazırlıkları içindedir. Osmanlı Hükümeti, İstanbul'a gelecek olan donanma içinde Yunan savaş gemilerinin bulunmasını istememektedir. Sadullah Bey bu konuda büyük gayret gösterir. Konu ile ilgili olarak Harbiye Nazırlığına çektiği telgrafta "Birleşik Donanmada Yunan Savaş gemilerinin bulundurulmamasına Amiral Calthorpe veya General Wilson'un güçlerinin yetmediğini, bu iş için Londra ile temas edilmesinin gerektiğini" belirtir²⁵.

9- I. Dünya Savaşının kaybedildiğinin anlaşılması ile, İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri ile birlikte Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Topal İsmail Paşa da ülkeyi terk etmiş(14 Ekim 1918) yerine Amiral Vasıf (TEMEL)²⁶ görevlendirilmişti.

23 Türk İstiklal Harbi (Cilt) c. I (Mondros Mütarekesi) Genkur Yay. Ank.1999 s. 32.

24 ATASE ¼ kls 51 Dos 17-1 F. 4-5 Sadullah Bey'in TBMM'deki Özgeçmişinde Fransızca bildiği yazılıdır. (VI. Dönem Milletvekili Dosyası.)

25 ATASE ¼ kls 51, Dos. H-2.

26 Vasıf TEMEL (1876-1958) 1892'de Deniz Harp Okulunu bitirerek Donanmaya katıldı, Washington ve Londra Ataşeliklerinde bulundu. İngiltere'de inşa edilen diğer 4 savaş gemisinin İnşaiye Başkanlığı yaptı. Balkan Savaşında Donanma Kurmay Başkanlığı, I. Dünya Savaşında Bahriye Nezareti Müsteşarlığı ve Cumhuriyet Döneminde 1923-1934 yıllarında Lozan Boğazlar Komisyonu Başkanlığı yaptı. (Dz. Müz. Def 1 s.99, Emekli Sandığı Vasıf TEMEL Dosyası)

Vasıf Paşa da I. Dünya Savaşı süresince Bahriye Nezareti Müsteşarlığı yaptığından konuyu iyi bilmektedir. Ve Sadullah Bey'le birlikte İtilaf Devletleri Birleşik Donanmanın İstanbul'a gelişini koordine etmişlerdir. 13 Kasım 1918 tarihinden itibaren 91'i savaş gemisi olmak üzere 167 gemiden oluşan İtilaf Devletleri Birleşik Donanması İstanbul'a gelir. Gemilerin gelişleri sırasında "Deniz Trafığı" durdurulur.

İtilaf Donanmasıyla ilgili olarak, Sadullah Bey İzmit'te bir Deniz Kumandanlığı kurulmasını ve bu kumandanlığın Harbiye Nezaretindeki Mütareke şubesine bağlı olarak Yabancı Savaş ve Ticaret gemilerine ait işlevleri yerine getirilmesini planlamış, ancak bu planlama daha sonra iptal olunmuştur²⁷. Aynı gün Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığından ayrılarak Harbiye Nezaretine dönen Mustafa Kemal Paşa'da Haydar Paşa'dan karşıya geçer. 13 Kasım öğleden sonra Haydarpaşa Garında yapılan karşılama töreninden sonra Harbiye Nezaretine ait stimbotla Sirkeciye giderken tekne boğazın sularına yaslanmış çelik kaleler arasından geçmektedir. Ulu Önder gözleri dalgın gemilere bakarak

-Geldikleri gibi giderler" der. Bunun üzerine yaveri Cevat Abbas

-Paşam inşallah bu vatani kurtarmak size nasip olacak demesiyle O;

-Bakalım şeklinde cevap verir²⁸.

28 Aralık 1918 Tarihinde Seyrisefain. Umum Müdürlüğüne tayin olunan Sadullah Bey'in buradaki görevi 13 Şubat 1919 tarihine kadar sürer. Bu dönemde yaptığı iş Mütareke gereğince ülkelerine dönmeleri gereken, Alman uyruklu askeri ve sivil personelin Seyrisefain İdaresi vapurlarıyla ülkelerine gönderilmesidir. Gülcemal, Gülnihal ve Mahmut Şevket Paşa vapurları bu iş için görevlendirilmiştir. 13 Şubat 1919 tarihinde Balkan Savaşından beri Harbiye Nezareti emrinde olan İdare tekrar Bahriye Nezaretine bağlanır. Bunun üzerine Bahriye Nezareti kadrosundaki Vasıf Paşa tekrar Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü olur. Kendisi tekrar Harbiye Nezaretindeki Baş Menzil Müfettişliğine döner. Bu görevde iken Mustafa Kemal Paşa'nın Bandırma Vapuru ile Samsun'a gitmesinde hizmet görür.

27 Dz. Müz. Def. 484 s. 136-138 (21 Haziran 1919); TDİ Arşivi Mütareke Dosyası.

28 Cevat Abbas GÜRER, "Atatürk'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak" Halk Basımevi İst. 1939, s. 165-166.

KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ

Mondros Mütarekesinden sonra, özellikle Karadeniz Bölgesinde meydana gelen huzursuzlukları önlemek, Rum Pontus ve Ermeni Taşnak Çetelerinin faaliyetlerini yakından takip ederek gerekli tedbirleri almak gibi görevlerle ve 9.Ordu Kıtaatı Müfettişliği yetkileri ile Samsun'a gönderilen Mustafa Kemal Paşa'nın görevlendirilmesi 29 Nisan 1919'da Padişah tarafından imza edilir. 16 Mayıs günü önce Akaretler (Beşiktaş)'de bulunan annesi ve kız kardeşine uğrayan Mustafa Kemal Paşa oradan Beşiktaş'taki Asker Yollama Müdürlüğü Binası (şimdiki Deniz Müzesi)'na gelir. Burada Sadullah Bey kendisini beklemektedir. Esasen bulunduğu makam (Baş Menzil Müfettişliği) gereği bu kuruluş Sadullah Bey'e bağlı olup Mustafa Kemal Paşayı uğurlaması gerekmektedir. 18 kişilik 9.Ordu Müfettişliği Karargahı İstanbul (Karaköy Rıhtımı)'dan Bandırma Vapuruna biner, daha sonra Kızkulesi önlerinde İngiliz Komiserliğine kontrolünü yaptıran Bandırma Vapuru "ağır yolla" Beşiktaş önlerine yaklaşır, bu sırada Büyük Kurtarıcı Asker Yoklama Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan stibot ile Bandırma'ya gider, bu sırada saat 17.⁵⁵'dir²⁹.

Sadullah Bey'in Harbiye Nezaretindeki görevi 6 Temmuz 1921 tarihine kadar sürer. Bu sırada Yunan Ordusu yeniden ve büyük bir taarruza geçerek Anadolu içlerine doğru ilerlemekte, Türk Kuvvetleri -savunma muharebeleri vererek-Sakarya Nehri'ne doğru çekilmektedir. Bir başka deyişle Sakarya mensabında büyük bir meydan savaşı yapılacaktır, ancak bunun için lojistik yığınaklanma gerekmektedir. Bu ortam içinde Sadullah Bey Ankara'nın davetine uyarak 6 Temmuz günü İstanbul'dan ayrılıp, İnebolu'ya gelir. Samsunda konuşlu ve Nurettin Paşa'nın komuta ettiği Merkez Ordusuna katılır, burada 16. Tümen Kumandanlığı'nı deruhte eder. (23 Temmuz 1921) Ancak gerçekte İnebolu – Kastamonu- Çankırı-Ankara bölgelerinden batı cephesine yönelik askeri malzeme nakliyatını yönetir. Onbeş gün sonra Batı Cephesi komutanlığı'nın Menzil Müfettişliğine atanır.(2 Ağustos 1921)³⁰ Bu sırada Büyük Millet Meclisi (BMM) 5 Ağustos 1921'de kabul

29 Sadi BORAK, "Bandırma Vapuruna Kaç Kişi Bindi?" "Rota aylık dergi Kasım 1986 İstanbul S.20; Beşiktaş Kaymakamlığı Arşivi (1919 yılı olayları); Orhan KIZILDEMİR, "19 Mayıs ve Bandırma Vapuru" ve Denizin Sesi Aylığı dergi, Mayıs 1991, S.4; Deniz Atı Mayıs Haziran 1995 sayısı (Bandırma Vapuru eki), İsmet GÖRGÜLÜ, a.g.e s.201.

30 ATASE, 1/4336, Klasör 1424, Dosya 148, F.1 Göz. Türk İstiklal Harbi C.VII. s.240-246 Türk İstiklal Harbi C.II. Batı Cephesi Ks. 3, s. 176-178, T.B.M.M Arşivinde 2 Ağustos yazmakta ise de Emekli Sandığında bulunan Dosyasında 8 Ağustos 1921 olarak bildirilmektedir. Yaptığımız araştırmalarda Sadullah Bey'in 16. Tümen komutanlığına ilişkin kayıta rastlamadık, atamanın evrak üzerinde kaldığı ve o'nun sadece lojistik işlevlerle uğraştığı anlaşılmaktadır.

ettiği 144 sayılı kanunla M. Kemal Paşa Başkumandan atanmıştır. O' nun çıkardığı ve ordunun desteklenmesine yönelik 10 maddeden oluşan "Tekalifi Milliye – Milli Yükümlülük" emirlerini yerine getirir³¹.

Kurtuluş Savaşı sırasında yapılan "Lojistik Faaliyetler", I. Dünya Savaşı sırasında tatbik edilen ve 1332 (1916) Seferiye Nizamnamesi olarak bilinen talimnameye göre icra edilmiştir. Buna göre Lojistik hizmetleri gören Menzil Müfettişleri direk olarak, ordu, cephe veya başkumandanlık Kurmay Başkanlarına bağlı birimler şeklinde çalışmışlardır. Sadullah Bey'in tüm meslek hayatında menzil yani lojistik faaliyetlerinde bulunduğundan konuya vakıftır. Ve önce Batı Cephesine daha sonrada Başkumandanlığa bağlı olarak menzil işlevlerini yürütmüştür.

10- T.B.M.M'nin teşkilini müteakip Deniz Faaliyetlerinin yürütülmesi için 10 Temmuz 1920 tarihinde "Umuru Bahriye Müdürlüğü" kurularak ve deniz nakliyatı ile deniz hak ve menfaatlerimizin korunmasına ilişkin görevler bu birim tarafından icra edildi. Ancak geçen zaman içinde hem deniz taşımacılığı ve kıyılarımızın emniyetine yönelik faaliyetler artmış, hem de büyüyen ordularımızın lojistik ihtiyaçları çoğalmıştır. Bunun yanında iskelelere gelen veya ilgili yerlere gönderilen askeri mühimmatların takip ve kontrolü ile ilgili kademelerine intikal ettirilmesi için ikinci bir birime ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaçları yerine getirmek üzere 10 Ocak 1921 tarihinde Başkumandanlığa bağlı Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü kuruldu. 15 Ekim 1921'de Kurmay Albaylığa terfi eden Sadullah Bey 29 Ekim 1921'den itibaren Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü görevine getirildi, bu göreve 28 Ekim 1922 yani savaş sonuna kadar devam etti. Bilindiği gibi Sakarya Savaşı (22 Ağustos – 13 Eylül 1921) sonrasında ordularımızın "Büyük Taarruz" için stratejik yığınaklanma yapması gerekmektedir. Sadullah Bey ordularımız bu dönemdeki Lojistik desteğini yapmıştır. Bunun yanında Büyük Taarruz ve Takip Harekatı (26 Ağustos-18 Eylül 1922) gibi Cumhuriyet Tarihimizin en kilit olaylarının yaşandığı bir dönemde ordularımıza denizden ve karadan yapılan lojistik desteği tam bir başarı ile koordine ederek Kurtuluş Savaşımızın zaferle sonuçlanmasına büyük katkıda bulunmuştur. Sadullah Bey Mudanya Mütarekesi (11 Ekim 1922)'nden onbeş gün sonra (21 Ekim 1922) Milli Müdafaa Vekaleti Müsteşar Muavinliği'ne, tayin olundu³².

31 Mustafa Kemal, "Nutuk", Milli Eğitim Basımevi İst. 1975, s. 211-214; Raşit METEL, "Atatürk'ün Silahlı Kuvvetlerle ilgili Söylev, Demeç ve Telgraflar", Deniz Basımevi, İst. 1971 s. 54-62 (Tekalifi Milliye Emirleri)

32 ATASE 4/502 Klasör 1878, Dos 8, F.39, G.4, Türk İstiklal Harbi C.V s. 95 ve devamı; Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi, Sadullah GÜNEY Dosyası; Düstur III. Tertip 4. Cilt s. 195.

Sadullah Bey bu görevde iken I.İzmir İktisat Kongresine (17 Şubat – 4 Mart 1923) katılır. Bilindiği gibi Birinci Lozan görüşmeleri (20 Kasım 1922 – 4 Şubat 1923)'nin akamete uğramasının temel sebepleri Osmanlı'nın yabancı ülkelere daha önce verdiği Ekonomik, Sosyal ve hatta İdari kapitülasyonlardır. İktisat Kongresi bir anlamda dünyaya yeni Türk Devletinin iktisat ve sosyal esaslarının bildirilmesi için toplanmıştır. Erzurum ve Sivas Kongresi felsefesinde toplanıp, 1135 delegeye benimsetilen kararlar (İktisadi Misak) ülke geneline yayımlanır. Sadullah Bey İzmir İktisat Kongresinin tüccar grubunda Seyri Sefain İdaresinin temsilcisi ve aynı zamanda İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası II. Başkanı olarak görev yaptı. Kongrede Denizcilikle ilgili alınan kararlar (Gemi inşa, Armatörlük ve Balıkçılık gibi temel konuların Devletçe desteklenmesi) bugün de geçerliliğini korumaktadır³³. Türkiye Büyük Millet Meclisi 30 Ekim 1922 günü kabul ettiği 308 sayılı kanunla Osmanlı Bahriye Nezaretini ilga eder(kaldırır)'ek, nezaretin görevleri Milli Müdafaa Vekaletine devretti. Bu suretle Seyrisefain İdaresi MMV'ne bağlanırken Sadullah Bey'de- Müsteşar Muavini olarak- bu idarenin otoritesi durumuna gelmiş oldu. 23 Ocak 1923'te İcra Vekilleri Heyeti'nin kabul ettiği 2195 sayılı kararla; "Osmanlı Seyrisefain İdaresi" Türkiye Seyrisefain İdaresi adıyla MMV'ne bağlanır". Yönetim kurulu 7 kişi olup 3'ü İstanbul Ticaret Odası, 2'si MMV, 1'i Maliye ve 1'i İktisat Vekaleti temsilcilerindedir.

CUMHURİYET DÖNEMİ

Sadullah Bey 23 Eylül 1923'te MMV Müsteşar Vekilliğine tayin edildi, bir ay sonra İcra Vekilleri Heyeti'nin 29 Kasım 1923 günü kabul ettiği 55 sayılı kararla Seyrisefain İdaresi Umum Müdürlüğü'ne tayin olundu. Aralıksız 10 yıl İdarenin başında bu görevini sürdürdü³⁴. Sadullah Bey göreve geldiğinde İdare'nin toplam tonajı 37 903 Ton olan 88 gemisi vardı, işe yaramayan 45 adet hizmet dışına ayırarak kalan 43 gemi ile (toplam tonaj 24.867 ton) ulaştırma faaliyetlerinin daha

33 İ. SOYSAL, "Türkiye nin Siyasi Antlaşmaları", C. I, Ankara 1989. s. 155... Afet İNAN, "İzmit İktisat Kongresi", TTK, Ankara 1972, s.37-39, İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Dergisi Mart 1339 (1923) sayısı (İstanbul Ticaret Odası arşivi); Gündüz ÖKÇÜN, İzmir İktisat Kongresi Ankara 1968.

34 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Kutu 6, 8
Dosya 46, 41
Evrak 15, 16

verimli olmasını sağladı³⁵. Bu dönemde önemli ulaştırma faaliyetlerinden biriside Türkiye ve Yunanistan arasında “Mübadil Göçmenlerin Taşınmasıdır”. Lozan’da Yunanistan’la 30.1.1923’te imzalanan Nüfus Mübadelesi Sözleşmesi paralelinde 13 Ekim 1923 tarihinde kurulan mübadele, İmar ve İskan Vekaleti’nin koordine ettiği bu taşımalarda 6 Vapur (Gülcehal, Akdeniz, Reşitpaşa, Gülnihal, Giresun ve Kızıllırmak) görevlendirilir. Bu maksatla yapılan Trabzon-Pire, İstanbul-Pire gibi direk posta seferleri 1925 yılına kadar devam etti. Bu taşımaların daha verimli olması için İdareye- Bakanlar Kurulu Kararıyla- zaman zaman ödeneklerde verilmiştir³⁶. İdare bu taşımalardan kazandığı paralarla Mersin ve Antalya Vapurlarını almıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin Seyrisefain Bütçesini onayladığı 20 Mart 1924 tarih ve 446 sayılı kanunun 6. Maddesi ile Seyrisefain İdaresi Ticaret Vekaleti’ne bağlandı. Cumhuriyet Döneminde Denizciliğimizde ilk sivilleşme olayı bu kanunla başlamıştır. Seyrisefain İdaresi’nin Milli Müdafaa Vekaletinden ayrılıp Ticaret Vekaletine bağlanması ile Kur. Alb. Sadullah Bey’in kadrosu bu Vekaletle geçti³⁷. Bir yıl sonra 4 Nisan 1925 günü kabul olunan 597 sayılı Kanunla İdare yeniden yapılandırılır. Seyrisefain İdaresinin daha verimli çalışmasına yönelik olarak Ticaret Vekaleti, Umum Müdürlük ve Yönetim Kurulu’nun görev ve yetkilerinin belirlendiği bu kanundan bir ay sonra 10 Mayıs 1925 günü İdare’nin Meclis ve Umum Müdürü’nün vazife ve selahiyetlerini belirleyen 1897 sayılı kararname yayınlandı. Bu suretle Sadullah Bey’in rahat çalışması için hem manevra alanı genişler, hem de sağlam zeminler üzerine oturur³⁸. 1925 ve 1926 yılları Cumhuriyet Denizciliğimiz’in yapılanma dönemidir. Osmanlı İmparatorluğu tarafından Yabancı kuruluşlara verilmiş olan imtiyazlar Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923) ile kaldırılmış ancak iki senelik bir geçiş dönemi kabul edilmiştir³⁹.

35 İstanbul Ticaret Odası, “Türkiye Deniz Ticareti Vaziyeti Hakkında Rapor” İstanbul Haziran 1928; Vedat ELDEM, “Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisi”, TTK. Yay. Ank. 1994 s. 186-187, Yaşar GÜRKÖK, “Yolcu ve Eşya Nakliyatında Özel Sektör ve Devlet Sektörü”, İst. 1970, s. 253-254.

36 İ. SOYSAL, s. 177-183, Türk- Yunan Mübadele Antlaşması’na ait uygulama 1930 yılına kadar aksaklıklarla dolu olarak- devam etmiş, nihayet Yunan Başbakanı E. K Veizelos’un Ankara’yı ziyareti sırasında çözüme kavuşmuştur. Kemal ARI, “Büyük Mübadele”, Tarih Vakfı Yayını İst. 2000, s. 37-39.

37 Düstur 3. Tertip 5.Cilt s.777, Bu suretle İdare 1913 yılından 11 yıl sonra askeri bir vekaletten ayrılmış olmaktadır.

38 14 Nisan 1925 Tarih ve 92 sayılı Resmî Gazete, Düstur 3. Tertip 6. Cilt s. 692

39 Lozan Antlaşmasının Ticaret Sözleşmesinin 9. Md. gereğince Kabotaj hakkını kullanacaktır. Ancak İngiltere, Fransa ve İtalyan delegeleri ile karşılıklı mektuplaşmalarda bu hakkını iki yıl sonra

Bu bağlamda olarak 14 Nisan 1925 günü 618 sayılı “Limanlar Kanunu” kabul olunur. Ülke'nin hükümranlığındaki sularda (Karasuları, İç sular, Körfez..) Liman Başkanlıklarının yetkili kıldığı kanun 8. Maddesi ile Limanlarda “Liman İnhisar Şirketleri” kurulmasına olanak tanınır. Bu suretle Limanlara gelen / giden gemilere yükleme/ boşaltma hizmetleri, su-kömür verme, romorkör ve tahlisiye işlevleri (gemicilik- shipping)- tamamı Türk Sermayesi olan- Anonim Şirketlere verildi⁴⁰. Bu bağlamda olarak Seyrisefain Bütçesine ait 14 Ocak 1926 tarihinde yayınlanan 719 sayılı kanun 2.Md. ile diğer limanlarda kurulacak İnhisar Şirketlerine sermaye ve araç-gereç yönünden iştirak etmek üzere İdareye yetki verilir. Seyrisefain İdaresinin ülkenin diğer limanlarına yayılarak etkinleşmesi ve büyümesinin başlangıcı bu kanunla olurken, Sadullah Bey diğer limanlardaki gemicilik (Shipping) faaliyetlerinde sorumluluk almış oldu. Sadullah Bey görev yaptığı 1923-1933 yıllarında, devamlı olarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasında Meclis üyeliğine seçilmiş, Deniz Komisyonunda görev aldığı gibi zaman zaman Başkan Vekilliği yapmıştır⁴¹.

11- Lozan Antlaşması Boğazlar Sözleşmesi gereğince Boğazlar Bölgesi ve İstanbul'da askeri birlik bulundurulmayacak, askeri fabrika/ tersanelerin çalıştırılmayacaktır. Bu nedenle Haliçte bulunan ve Bahriye Nezaretine ait olan, tersanelerde askeri gemi inşaatı ve onarımı yapılmaz. Önce Haliç (Azapkapı) Tersanesi daha sonra diğerleri Seyrisefain İdaresine devrolunur. 3 Şubat 1924 tarihinde yayınlanan 224 sayılı üçlü karamame (Cumhurbaşkanı, Başvekil, Milli Müdafaa Vekili) ile Haliç Tersanesinde İplikhane binası (eski halat fabrikası) Seyrisefain İdaresine verilir⁴². Sadullah Bey burasını büyük bir gayretle ve 30.000 lira sarf ederek onarım atölyesi haline getirecek, burada Cumhuriyet ve Mahmut Şevket Paşa Vapurlarının onarımlarını yapacaktır⁴³. 1924-1925 yıllarında kamuoyunun en ilgilendiği konulardan birisi, 1918 yılından beri seyir yapmayan onarım görmeyen dolayısı ile durduğu yerde çürüyen Yavuz zırhlısının havuzlanması ve onarımıdır. İcra Vekilleri heyetinin ve özellikle Cumhurbaşkanı

kullanmaya karar verir. İsmail SOYSAL, s. 172-173; 230-236. 23 Ağustos 1923 tarihinde yayınlanan 340, 341 ve 343 sayılı kanunlar. Düstur 3. Tertip 5.C. s. 13-314.

40 Düstur 3. Tertip 5.C. s. 312-315 Limanlar Kanunu bu gün de güncelliğini kurmaktadır

41 Düstur 3. Tertip 7.C s. 183-184. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odaları aylık dergilerin ilk sayfasında Tic. Od. Yön. Kurulu verilmektedir.

42 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi kutu 5 Dos. 51 Ev. 8.

43 15 Ağustos 1926 tarihli Cumhuriyet; ” Seyrisefain İdaresi Rehberi”, Ahmet İhsan Mat. İst. 1926 s.43 ve dev. (gemilerin onarımlarına ait geniş bilgi ve resimler vardır)

Mustafa Kemal Paşa'nın büyük güvenini sağlamış olan Sadullah Bey, 28 Haziran 1925 günü yayınlanan 1822 sayılı kararname ile Armstrong ve Vickers Şirketlerinin İstanbul'daki görüşmelerinde Türkiye adına bilirkişi olarak görevlendirilmiştir⁴⁴.

Yine Lozan Antlaşması paralelinde 29 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen 815 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti'nin hükümrancılığındaki tüm sularda (karasuları, nehirler, göller..) "Her türlü Deniz Ticareti Hakkı Türk Sermayesi ve Türk Vatandaşına verilir." 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe giren ve "Kabotaj Kanunu" olarak bilinen bu yasanın yürürlüğe girdiği gün Sadullah Bey İdareye kutlama mesajı yayınlar. Mesajın en belirgin özelliği Kabotaj Kanununun, her yıl Bayram olarak kutlanmasını istemesidir⁴⁵. Kabotaj Kanununun kabul edildiği 1926 yılında Sadullah Bey'in iki önemli atılımı olmuştur. Bunlardan birincisi "Türkiye Seyrisefain İdaresi Rehberi" adıyla bir kitap yayınlamasıdır. 1932 yılına kadar devam eden idare ile ilgili yönetmelikler, hizmetler ve her yıla ait istatistiki bilgiler verilmektedir. Aynı yıl (1926) Seyrisefain İdaresinin arşiv memurlarından Abdülehad Nuri Bey'e yazdırılan "Türkiye Seyrisefain İdaresi Tarihçesi" bu rehberin tamamlayıcısı olmuştur. Bu gün deniz ticaretimizle ilgili yapılan araştırmaların temel kaynağını bu dökümanlar teşkil etmektedir⁴⁶. Sadullah Bey'in ikinci atılımı ise Karadeniz vapurunu "Yüzer Sergi" olarak dış limanlara göndermesidir. Ulu Önder Atatürk'ün teşvikleri ve kendisinin de büyük gayretleri ile Karadeniz Vapuru Yüzer sergi olarak, 14 Haziran-5 Eylül 1926 tarihleri arasında Akdeniz ve Baltık kıyılarında 13 ülkeye ait 16 limanı ziyaret eder⁴⁷. Haliç Tersanesinde onarımı ve yenileştirilmesi tamamlanan Karadeniz Vapuru Lütfi Kaptan'ın İdaresinde olarak Haydarpaşa önüne demirler. Gezide bir taraftan ülkedeki ham ve mamul maddeleri ziyaret edilen limanlarda tanıtılırken diğer taraftan da ülkeye ait gelişim grafikleri, ziyaretçilere gösterilecek bu arada, Cumhurbaşkanlığı Orkestrası ve Donanma Bandosu modern müziğe ait konserler verecek gemide bulunan -o dönemin ünlü kişileri- yapılacak davetlerle "Modern Türkiye'yi" tanıtacaktırlar. Sadullah Bey her türlü hazırlığını tamamlamış olarak

44 Başbakanlık C. Arş. Kutu 13 Dos. 24 Ev. 15; "TBMM'de Yavuz Zırhlısı'nın Tamiri için Müzakerata ait Vesikalar" TBMM Yay. Ank. 1926. (İst. Tic. Od. Kitaplığı No: 226, konuyla ilgili yazışmalar 10 Mayıs 1341-1924'te başlamıştır.)

45 1 Temmuz 1926 Tarihli Cumhuriyet. (1935 yılından itibaren Kabotaj Bayramı resmen kutlanmıştır)

46 Adı geçen dökümanlar TDİ Arşivinde mevcuttur.

47 TDİ Arşivi, Karadeniz Vapuru Dosya, .Süreyya GÜRSU (Karadeniz II. K), "1926 senesinde yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları", Deniz Mecmuası, Nisan 1935- Mayıs 1938 sayıları; O. KIZILDEMİR, "İlk Yüzer Türk Sergisi" Yıllar boyu Tarih Nisan sayısı İst. 1979, Oktay SÖNMEZ, "Anılarda Gemiler", İş Bankası yayını İst. 2001 s. 51-58.

Karadeniz vapuru ile 12 Haziran günü Mudanya'ya gider, burada Söğüt yatıyla gelen Cumhurbaşkanı M. Kemal Paşa'yı karşılar. Bandırma'ya kadar birlikte seyir yaparlar, bir anlamda gemi denetlenir. Mustafa Kemal Paşa yaptığı denetlemeden duyduğu memnuniyeti Karadeniz Vapuru'nun Hatıra Defterine yazdığı şu cümlelerle belirtir:

“Sergi başarılı olmuş bir eser'dir, bende gayet iyi izlenimler meydana getirdi. Gösteriş (teşhir) biçimi çok iyidir. Hazırlayanları takdir ve tebrik ederim.”

13-06-1926

Gazi M. Kemal

Gemide iki daire / reyon hazırlanır. Baş taraftaki ambar “Satış Dairesi” olarak hazırlanır, burada tütün, şekerleme, kumaş, Beykoz ayakkabıları, el halısı, taş işlemler gibi malların satışı yapılır. Kıç taraftaki ambar ise “Numune Dairesi” olarak hazırlanır. Burada da yün, pamuk, hububat, deri, maden, çini gibi ülkeye ait ham maddelerin tanıtımı yapılır. Karadeniz vapurunda Şekerci Hacı Bekir, Şair Kemalettin Kamu, İstiklal Marşı Şairi Alb.Zeki Güngör, Celal Bayar'ın gelini Zekiye Hanım gibi o dönemin karizma sahibi kişileri bulunmaktadır. (gemide 120'si tayfa toplam 285 kişi vardır.) Karadeniz Vapuru seyir sırasında 16 yabancı limana (Bona / Cezayir, Barsenola / İspanya, Havr ve Marsilya / Fransa, Londra / İngiltere, Amsterdam / Hollanda, Hamburg / Almanya, Stokhom / İsveç, Helsinki / Finlandiya, Leningrad / Rusya, Danzig / Almanya- Polonya ⁴⁸ Gıdanya / Polonya, Kopenhag / Danimarka, Anvers / Belçika Cenova, Napoli / İtalya) ziyareti yapmıştır. Her limanda ortalama 2500 kişi tarafından ziyaret edilmiş olmaları tertip olunan balolarda Cumhurbaşkanlığı Orkestrası, Alaturka Saz Takımı ve Bahriye Orkestrası konserler vermiştir. Yaptığı satışlarda ancak masrafın amorti edildiği Karadeniz Vapuru'nun bu gezisi Genç Türkiye Cumhuriyeti'ni ve denizciliğini tanıtım yönünden büyük yararı olmuştur.

48 Danzig Versailles Ant. (28.6.1919)gereğince Almanya- Polonya arasında serbest limandır.

CUMHURBAŞKANI'NIN İSTANBUL'A GELİŞLERİ

Mustafa Kemal Paşa, 16 Mayıs 1919 günü İstanbul'dan Bandırma vapuruyla ayrıldığı tarihten 5 yıl sonra İstanbul Boğazından geçmiştir. Tarihlerimizde "Hamidiye Gezisi" olarak bilinen ve O'nun Karadeniz Limanlarını ziyaret ettiği Hamidiye kruvazörü ile 12 Eylül 1924 günü saat 10: 00'da İstanbul Boğazına giriş yapar. Saat 11: 00 civarında boğaz çıkışında yavaşlayan Hamidiye'ye Sadullah Bey'in organizesinde Ankara vapuru ile karşılama yapılır, Latife Gazi Mustafa Kemal'e denizciler adına çiçek verilir⁴⁹. Ulu Önder, İstanbul'u ilk kez 1 Temmuz 1927 günü onurlandırır. 16 Mart 1919'da – Ulusal Savaş için- ayrıldığı İstanbul'a 8 yıl sonra "Tam Bağımsız Bir ülkenin Cumhurbaşkanı" sıfatıyla gelmektedir. Sadullah Bey Donanma Komutanı Yb. Fahri (TÜMBİLEN) ile birlikte O'na Ertuğrul Yatında refakat etmektedir. Gölcükten itibaren İstanbul'a kadar Hamidiye kruvazörü ve 5 muhribin eskortladığı (koruyucu destek) Ertuğrul Yatını Adalardan itibaren Seyrisefain ve Şirketi Hayriye Vapurları karşılar⁵⁰. Atatürk bu törenden son derece onur duymaktadır ve geçmişi hatırlayarak, Sadullah Bey'e Bandırma Vapurunu sorar. Oysa vapur iki yıl önce İlhami Söker'e satılmış, Fenerde (Haliç) parçalanmıştır. Sadullah Bey dönüşünde Ülgen Vapuru'nun adı Bandırma olarak değiştirilirken eski Bandırma'nın köprüüstü aksamı (Dümen, Pusula, Makine Telgrafı)'nı bu gemiye taktırır⁵¹.

Cumhurbaşkanı 1928 yılı yaz çalışmaları için İstanbul'a 4 Haziran'da gelir. 9 Haziran 1928 günü Dolmabahçe Sarayı önünde ve onun huzurunda Hollanda'da yaptırılan I. ve II. İnönü denizaltılarının donanmaya katılma (bayrak çekme) törenleri yapılır. Törene diğer askeri ve mülki erkanın yanında Sadullah Bey'da katılmıştır⁵². Mustafa Kemal Paşa'nın bu günlerde en büyük uğraşı "Harf İnkılabı"dır⁵³. Sadullah Bey yanında olduğu halde Ertuğrul yatı ile Çanakkale,

49 Hamidiye Gezisi için bkz. Raşit METEL, "Atatürk ve Donanma", Dz Bas. İst, 1964, s. 52-86, Afif BÜYÜKTUĞRUL, "Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği", Ank. 1969 s. 85, Nuri ONAT, "Cumhurbaşkanı Gazi M. Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri" İst. 1984 s. 73-74

50 R. METEL, s.108-121 (Gezi ile ilgili detaylar bu kitaptadır); Tevfik SARGUT, "Atatürk'ün İstiklal Savaşından sonra İstanbul'a ilk gelişi", Dz. K. Dergisi sayı 514. Ank. 1981 s.29-31; Dz. K'leri Lalahan Arşivi 27 Haziran 1927 gün 1545 sayılı, 28 Haziran 1927 gün 1554 sayılı emirler.

51 TDİ Arşivi Bandırma ve Ülgen Vapurları Dosyası.

52 Raşit METEL, "Türk Denizaltıcılık Tarihi "Dz. Bas. İst. 1960. S. 37, 10 Haziran 1928 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi.

53 Harf İnkılabı Kanunu (Kanun No 1353) 3 Kasım 1928 günü 1030 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak aynı gün yürürlüğe girmiştir.)

Gelibolu, Tekirdağ gibi kıyı kentlerini gezerek halkın nabzını yoklar. 1 Eylül 1928 günü Tekirdağ açıklarında iken Anadolu Ajansı tarafından kendisine Yunan donanmasının Kuzey Ege'de Çanakkale'ye yakın sularda tatbikat yaptığı bildirilir. Cumhurbaşkanı aynı gününü gecesi (2 Eylül 00: 45- 21: 45 saatleri arasında) Başkumandan sıfatı ile donanmaya Gelibolu açıklarında fiili tatbikat yaptırır. Tatbikat sırasında Seyrisefain İdaresine ait vapurlarda askeri nakliyat için görevlendirilir. Ertuğrul yatında ve Atatürk'ün yanında bulunan Sadullah Bey idareye ait gemilerin görevlendirilmesini yapar⁵⁴. Cumhurbaşkanı 14 – 18 Eylül 1928 tarihleri arasında İzmir Vapuru ile yaptığı Karadeniz Gezisi sırasında Sinop, Samsun ve Amasra limanlarını ziyaret eder⁵⁵. İzmir Vapuru'nun Hatıra Defterine yazdığı şu satırlar O'nun geziden dolayısı ile Sadullah Bey'den memnuniyetini ifade etmektedir.

“Seyrisefain İdaresi'nin intizam ve mükemmeliyetini her fırsatta, her yerde gördüm. Bu defa bana, İstanbul'dan Samsun'a kadar pek güzel ve rahat bir seyahat temini eden “İzmir” vapuru da bunun takdire sayan bir numunesidir.”

16 Eylül 1927

Gazi Mustafa Kemal

21 Ekim 1928'de Kurmay Albaylıktan emekliye ayrılan Sadullah Bey 28.5.1928 günü yürürlüğe giren (Ordu ve Jandarma kadroları haricinde devlete hizmet eden ordu mensubu subay ve memurların çalışma koşulları) 1281 sayılı kanun ile bulunduğu Seyrisefain Umum Md.'lüğü görevine devam eder⁵⁶. Aynı yıl Cumhurbaşkanlığına ait olan Ertuğrul ve Söğütlü Yatları, 16 Mayıs 1928 günü çıkartılan 6630 sayılı üçlü kararname ile Seyrisefain İdaresine teslim edilirken bir hafta sonra 22 Mayıs 1928 günü kabul edilen 1306 sayılı kanunla İdareye Havuz ve Fabrika işletme masrafı olarak 100.000 lira ödenek verilir⁵⁷. Sadullah Bey,

54 R. METEL “Atatürk ve Donanma” s. 120-124, A. BÜYÜKTUĞURUL “Cumhuriyet Donanması” s.47.

55 Utkan KOCATÜRK, “Atatürk ve TC Tarihi Kronolojisi. Ank. 1983, s. 469-519; R. METEL, Atatürk ve Donanma Dz. Bas. İst. 1964, s.121-140. 14-19 Eylül 1928 Tarihli Cumhuriyet Gazeteleri.

56 28.5.1928 gün yayınlanan 900 sayılı Res. Gaz.

57 BCA, Kutu 19, Dos.31 Ev.6

18 Aralık 1928 Tarihli Cumhuriyet

Atatürk'ün Ankara'da olmasını fırsat bilerek 1928 Ekiminden itibaren, Ertuğrul ve Söğütlü yatlarının onarımlarını yaptırır ve 1929 yılı Mayıs ayının ikinci haftasında gemiler faal hale getirtir.

Osmanlı Döneminde Bahriye Nezaretine ait olan Tophanedeki (şimdiki Salıpazarı rıhtımında) antrepolar 30 Mayıs 1926 günü yayınlanan 3704 sayılı kararname ile Seyrisefain İdaresine verilmişti.⁵⁸ İngiliz uyruklu Ford Motor Company bu alanı kendisine motor parkı ve onarım / montaj atölyesi olarak kiralamak için idareye talepte bulunur. İdareye gelir sağlamak, bölgede meydana gelecek iş yerinde istihdam sağlamak üzere Sadullah Bey konuyu benimser. İcra Vekilleri Heyetine yaptığı girişimlerle Tophane Antrepolarının 10 yıllığına Ford Şirketine kiralaması için gerekli müsaadeyi alır⁵⁹. 9 Şubat 1923 günü imzalanan sözleşme ile Seyrisefain İdaresi burasını İngiliz Şirketine teslim ederken antrepolardaki malzemeleri Kuruçeşme'deki depolarına taşır⁶⁰. Sadullah Bey İstanbul'dan antrepo sıkıntısı çeken İstanbul Rıhtım Şirketine (Osmanlı'dan aldığı imtiyazla çalışan Fransız Şirkettir.) Haliç'te bulunan ambarları kiralamıştır⁶¹.

Mustafa Kemal Paşa 1929 yılı yaz çalışmaları için 6 Ağustos' ta İstanbul'a gelir, 9 Ağustos günü Ertuğrul yatı ile ve yanında Sadullah Bey olduğu halde eski başbakanlardan Ali Fethi (OKYAR) Bey'i Büyükdere' deki yalısında ziyaret eder. Kendisini pek çok İstanbullu görmek istemektedir. Orada Ulu Önder şu tarihi konuşmayı yapar.

“Beni görmek demek behemehal yüzümü görmek değildir. Benim fikirlerimi benim duygularımı anlıyorsanız ve hissediyorsanız bu yeterlidir”.

Yemek sonrası Ertuğrul yatı ile boğaz gezisi sırasında İstanbul Radyosundan Üsküdar Musiki Cemiyeti O'nun sevdiği şarkıları icra etmektedir. Sadullah Bey

58 BCA. kutu, 29 Dos.31 Ev. 6.

Düster III. Ter. 5.C. s. 969

59 19 Aralık 1958 Tarihli Cumhuriyet.

BCA: Kutu 1, Dos. 8, Ev. 10 (Sözleşme taslağının kabulü, 2-12-1928 tarih ve 7404 sayılı kararname)

Kutu 1, Dos. 10, Ev. 37 (Antrepoların kiralanması, 26-12-1928 tarih ve 7487 sayılı kararname)

60 10 Şubat 1929 Tarihli Cumhuriyet

8 Şubat 1929 Tarihli Cumhuriyet

61 29 Temmuz 1929 Tarihli Cumhuriyet

2 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet.

gemi telsizinden Seyrisefain Telsizine verdiği direktif ile İstanbul Radyosundan müzik faslı yayınının sabaha kadar devam etmesini sağlar⁶².

Mustafa Kemal Paşa'nın Ağustos'un ikinci haftasından itibaren gezileri Yalova yönünde olmuştur.

YALOVA'NIN İMARI

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa, Yalova'ya ilk defa 19 Ağustos 1929 günü Ertuğrul yatı ile gider. Termal Kaplıcalarını dolaşan ve Baltacı Çiftliğindeki mübadil göçmenleri gören, gerekli emir ve direktifleri veren Atatürk, ertesi gün yine Yalova'ya gelir, incelemelerine devam eder⁶³. 24 Ağustostaki gelişinde yanında Başvekil İsmet (İNÖNÜ) Paşa ile Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey vardır⁶⁴. Bu tarihten itibaren Yalova'nın imarına başlanır. Atatürk yaz çalışmalarının bir kısmını yaptığı Yalova'da Türk Dil Kurumu, Türk Tarih Kurumu ile Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kuruluşlarına ait önemli kararları almıştır. Yalova'nın gelişmesinde ve Cumhurbaşkanının burasını sevmesinde Sadullah Bey'in emeği ve rolü büyük olmuştur.

Bu tarihlerde Termal, Bölgesi (Üvezpınar, Gökçedere köyleri) ormandan farksız yaban hayvanları (domuz, ayı, kurt..) etrafta tehlike yaratmaktadır. Seyrisefain İdaresi'nin diğer imkanlarının yanında 200 civarındaki amelesini bölgeye gönderen Sadullah Bey buralarını temizletip, yeni yollar yaptırırken Termal'de "Atatürk Köşkü"nü İnşasına başlanır. Köşk iki ayda bitirilerek, 8 Aralık'ta bölgeye gelen Mustafa Kemal Paşa'nın burada kalması sağlanmıştır⁶⁵. Sadullah Bey kaplıcaları İşleticisi Tevfik Efendiden satın alarak 30 Eylül 1929 tarihinden itibaren bu tesislerin Seyrisefain İdaresi tarafından işletilmesini sağlar⁶⁶.

62 İdaresi'nin Telsiz İstasyonu 29 Haziran 1924 Tarih, 656 sayılı kararname ile kurulmuştur.

10 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet

11 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet

63 21 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet

64 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet Ahmet AKYOL, "Atatürk ve Yalova", Yalova Tic. Ve San. Od. Yalova, 1998 s. 10

65 25 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet,

26 Ağustos 1929 Tarihli Cumhuriyet, (Bu günlerde Heybeliada'da Deniz Mektepleri ve Kursları Talebeleri Deniz yarışları tertiplenmiş, bu münasebetle İsmet Paşa Heybeliada'da bulunmaktadır.)

66 4 Ekim 1929 Tarihli Cumhuriyet (İsmet Paşa'nın Yalova'ya gidişi)

12 Şubat 1930 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti tarafından yayınlanan 8865 sayılı kararname ile Yalova Kaplıcaları, kaynak ve membaları ile etrafındaki arazilerin ve binaların kullanılması, işletilmesi Seyrisefain İdaresine verilir⁶⁷. 4 Ekim’de Yalova’ya gelerek çalışmalarını yerinde izleyen Başvekil İsmet Paşa Sadullah Bey’e gerekli desteği verir. Mustafa Kemal Paşa, bu çalışmalardan ve Sadullah Bey’den olan memnuniyetini 1 Kasım 1929 günü TBMM açılışı nedeniyle vermiş olduğu Nutuk’ta dile getirmiştir⁶⁸.

“Deniz Ticaretimizin bilhassa Seyri Sefain İdaresi’nin gelişmelerine haz (memnuniyet) ile zikrederim. Seyri Sefain İdaresi; gerek deniz vasıtaları, gerek tersaneleri ile geniş mikyasta (ölçüde) kuvvetlendirilmesi lazımdır. Bu lüzumu (gereği) dikkat ve alakanıza arz etmek isterim. “

Karamürsel’in nahiyesi olan Yalova 2 Aralık 1929 günü kabul edilen 1533 sayılı kanunla İstanbul’a bağlı kaza olur⁶⁹. 8 Aralık günü Derince’den Marmara Vapuru ile Yalova’ya gelen Gazi Mustafa Kemal Paşa, İnşaatı bitirilmiş olan Termal köşkünde bir hafta kalırken Yalova’nın kaza olması nedeniyle İdari yapılanmasını yerinde izlemiştir. Seyrisefain İdaresinin vapur programına göre, Yalova daha önce Sevahili Karibe (Yakın Sahiller) Hattına dahildi ve haftada üç gün İstanbul – Yalova- Karamürsel- Ereğli- Değirmendere- Kavaklı- İzmit iskelelerine bağlı olarak posta seferleri yapıyordu.

Sadullah Bey Yalova’yı 10 Aralıktan itibaren Sevahili Mütacevere (Komşu Sahiller) hattına dahil ederek İstanbul İskelelerine bağlı olarak her gün vapur seferleri yapılmasını sağlamıştır⁷⁰. 16 Aralık günü yine Marmara vapuru ile Yalova’dan Derince’ye giden Atatürk’ü –iki hafta yanından ayrılmayan- Sadullah Bey uğurlar. Sadullah Bey’in 1929-1931 yıllarındaki mesaisinin büyük bir kısmı

2 Kasım 1929 Tarihli Cumhuriyet “Gazi’nin Nutku”

67 A. AKYOL, s. 12-13;

23 Eylül 1929 Tarihli Cumhuriyet

68 30 Eylül 1929 Tarihli Cumhuriyet

69 8 Aralık 1929 Tarihli Cumhuriyet

10 Aralık 1929 Tarihli Cumhuriyet

16 Aralık 1929 Tarihli Cumhuriyet.

70 Seyrisefain İdaresi’nin Vapur Seferleri üçe ayrılır.

Sevahili Baide – Uzak Sahiller (Akdeniz, Ege, Karadeniz) Seferler.

Sevahili Karibe – Yakın Sahiller (Marmara; İzmit, Mudanya, Bandırma) Seferleri.

Sevahili Mütacevere – Komşu sahiller (İstanbul İçi) Seferleri.

Yalova'da geçecektir. Hatta her yıl yayınlanan Seyrisefain İdaresi Rehberide 1930 ve 1931 yıllarına ait olanlarında Yalova büyük yer tutacak, bu husus gazetelerde konu olacaktır⁷¹.

Yalova'nın imarı için 1929 yılında Seyrisefain İdaresi Bütçesinde "Yalova Kaplıcaları ve plajları İşletme masrafı adı ile ayrı bir kısım (10. Fasıl) açılır, bu suretle idare mali yönden güçlendirilmek istenir. 17 Haziran 1930 tarihinde kabul edilen 1590 sayılı kanunun (Seyrisefain Bütçesi) 3Md. ile bu fasla 15.000 lira ayrılırken, Cumhurbaşkanlığı Köşkü inşaatı için 230.000 lira "Tahsisatı Fevkalade" yine Seyrisefain bütçesine verilir. 24 Mayıs 1930'da 1642 sayılı kanunla yine Yalova kaplıcaları ve plajları inşaatı için Seyrisefain İdaresinin 1929 Bütçesine ait olmak üzere 170.000 lira ödenek ayrılır⁷². Bu suretle Sadullah Bey Yalova'daki çalışmalarını ve harcamalarını yaparken daha geniş bir manevra sahası bulmuş olmaktadır. Ancak buna rağmen yapılan harcamalar eleştiri konusu olur. Harcamaların bir kısmının gemi / iskele malzemesi olarak gösterilmesi, çalışanların aralarında İdareye ait işçiler / gemicilerin bulunması Maliye Vekaleti'ne ait müfettişlerin burasını teftiş etmesine neden olur. Sadullah Beyi teftiş eden iki Maliye Müfettişi, gemiler / iskeleler için alınan malzeme ve Yalova'da çalıştırılan personel ile ilgili işlemleri usulsüz bulurlar. Umum Müdür (Sadullah Bey)'in mahkemeye verilmesini teklif ederler. Atatürk bunu duyunca müfettişleri Çankaya'ya çağırır;⁷³

"Yalova Kaplıcalarını gördünüz mü" Fena mı, İyi mi olmuş? Burada kendi cebine para indiren var mı?" diye sorar.

Müfettişler:

"Paşam, iyi olmuş, harcamalar yerinde, kimse şahsi çıkarına çalışmamış, yalnız mevzuata aykırı harcamalar var." derler.

Atatürk, raporu müfettişlerin elinden alarak yırtıp atar.

"Mevzuatla beraber yapılan esere ve işe de bakınız. Sizin görüşünüzle memleket kalkınmaz. Her işe bir kanun yapılamayacağına göre memleket için iyi işler durur. Memleket için çok iyi çalışanları kırmayalım." der ve olayı tatlıya bağlar.

71 11 Ocak 1930 Tarihli Cumhuriyet

72 26 Nisan 1930 Tarih ve 1480 sayılı Resmi Gazete Düstur. III. T. 11.C. s. 1220.

73 Fikret EKİMERİ, "Atatürk Yalova'da", 2C. (Yayınlanmadı) (Yalova Kitaplığı) s. 6-8.

DİĞER FAALİYETLERİ

Mahmut Muhtar Paşa, Bahriye Nazırlığı (1912) sırasında İngiltere'ye üç vapur ismarlamış, vapurların ilk taksidi olan 20.000 altını ödemişti. Gemi inşaa Şirketinin iflas etmesi üzerine gemiler yapılmadığı gibi, verilen paralar da geri alınamaz. Mahmut Muhtar Paşa'nın buradaki en büyük hatası parayı herhangi bir teminat almadan ve kendi inisiyatifi ile vermiş olmasıdır. Dolayısı ile hukuki bir dayanak olmadığından para geri alınamamıştır. 1914 yılından itibaren konu ile ilgili soruşturmalar yapılırsa da araya giren savaş ve mütarekeler Mahmut Muhtar Paşa'yı kurtarır. Ancak her yıl Meclis-i Mebusan'ına onaylatılan Seyrisefain İdaresi Bütçesinde bu alacak kayıtlıdır.

Sadullah Bey 1924 yılından itibaren takip ettiği yasal soruşturma sonunda Mahmut Muhtar Paşa'nın bu borcunu (22.000 Altın olarak) ödemesini temin eder. Bu cümleden olmak üzere M. Muhtar Paşa'nın İstanbul'da bulunan 45 parçalık emvaline (taşınmazlarına) haciz koydurur⁷⁴. (M. Muhtar Paşa'nın taşınmazları satılmayacak onların iki yıllık kirası bu borcu ödeyecektir.)

Sadullah Beyi'nin en fazla uğraş verdiği konulardan birisi de özel sektör gemileri ile rekabet mecburiyetidir. Ülke coğrafyası, karayolu yapımını pahalıya mal ederken, mevcut karayolları hem yetersiz hem de güvensizdi⁷⁵. Kabotaj kanunuyla 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren Türk sermayesi ve vatandaşına geçen deniz ticareti, yeni armatörlerin doğmasına imkan tanımıştı. Ancak Seyrisefain İdaresinin köklü yapısı, disiplinli çalışması özel vapurculuk kuruluşlarının kazançlarını olumsuz yönde etkilemiş, onların şikayetlerine neden olmuştur⁷⁶. Deniz taşımacılığını daha ekonomik yapmak üzere 4 Ocak 1930 tarihinde Milli Vapurcular Birliği "Kooperatif" şeklinde faaliyet gösterirken yine vergilerden şikayet eder⁷⁷.

74 26 Mart 1929 Tarihli Cumhuriyet

28 Mayıs 1929 Tarihli Cumhuriyet

26 Aralık 1929 Tarihli Cumhuriyet. Daha geniş bilgi için bkz. Türk Parlamento Tarihi TBMM- III. Dönem (1927-1931) I. C. Ank. 1995 s. 317-335. Hasan ASLANTÜRK, "Bir Osmanlı Paşası'nın Oğlu", Askeri tarih bülteni sayı 50. Ank. Şubat 2001. S. 159-230

75 Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, Akbank Yay. İst. 1980, s. 276-277.

76 5 Temmuz 1929 Tarihli Cumhuriyet

77 5 Ocak 1930 Tarihli Cumhuriyet

4 Şubat 1930 Tarihli Cumhuriyet

Öte yandan 1930 yılında bütün dünyayı saran “Ekonomik Buhan” Türkiye’de ve denizcilikte de etkisini göstermiş, taşımacılıkta düşüştür. Hatta İzmit Körfezi’ne sefer yapan vapurlar meyva taşıma durumunda kalmışlardır. 6 Nisan günü Ankara’ya giden Milli Vapurcular Birliği Başkanı Sadıkkade Şevket Bey iki teklif ortaya atar⁷⁸.

- Milli Vapur İdareleri aralarında birleşmeli.
- Eğer karşılıklı rekabet devam edecekse vapurlar Seyrisefain İdaresi tarafından satın alınmalıdır.

10 Nisan 1930’da hükümet tarafından yayınlanan İktisadi programın 2. Md. ile Liman ve Seyrisefain ücretlerinin indirilmesi Vapurcular Birliğine ilave bir darbe olacaktır⁷⁹. Vapurcular Birliği Seyrisefain İdaresi ile 10 Ağustos 1930’da rekabetin en fazla olduğu Karadeniz Hattında, 30 Ağustos 1930’da Mudanya Hattında anlaşma sağlayarak sefer programlarını, yolcu ve yük standartları ile ücretlerini bir düzene koyarlar. Ancak mevcut Ekonomik Buhan, maliyet masrafları armatörleri sıkıntıya sokmaktadır⁸⁰. 12 Şubat 1931 günü İstanbul Liman İnhisarı Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Bey’in başkanlığında “Türkiye Vapurları Meni Rekabet Komisyonu” adı ile toplantı yapılır. Gemilerin ücret, yük ve seferlerle ilgili olarak ortak biçimde hareket etmesi kararlaştırılır⁸¹. Ancak bütün bu çabalar boşa gidecek 9 Temmuz 1932 günü çıkartılan 2068 sayılı kanunla Türkiye’nin İskele ve Limanları Arasındaki Posta seferleri hizmeti Devlet İdaresine (Seyrisefain İdaresi) bırakılarak bu rekabet sona erdirilecektir⁸².

Ülke ekonomisinin gelişmesi için 4 Nisan 1929 tarihinden itibaren yerli malları haftası düzenlendi. Sadullah Bey bu stratejiyi benimseyerek gemilerinde kullanılan makine ve diğer aksamın yerli malı olmasına büyük özen göstermiştir. Bunun için gemilerde ve idarede ülkede üretilen malların listesine ait katalog bulundurmıştır.

78 22 Şubat 1930 Tarihli Cumhuriyet

6 Nisan 1930 Tarihli Cumhuriyet

79 12 Nisan 1930 Tarihli Cumhuriyet

80 10 Ağustos 1930 Tarihli Cumhuriyet

30 Ağustos 1930 Tarihli Cumhuriyet

81 12 Şubat 1931 Tarihli Cumhuriyet

82 Düstur II. Ter. 13.C s. 1225; BCA Kutu 32, Dos 74 Ev. 15.

12-18 Ocak 1930 tarihlerinde Tophane Merkez K.'lığı binasında açılan Yerli Malları Sergisinde büyük emek vermiştir⁸³.

16 Ekim 1922'de kurulan "İzmir Körfez Vapurculuk Şirketi" aynı zamanda İzmir Belediye Başkanı olan Uşakizade Muammer Bey'in idaresine verilmişti. Kurum 1925 yılına kadar bu şekilde faaliyet gösterdi. Limanlar kanununun 8. md.'sine göre 5 Ağustos 1925'te kurulan "İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş" bölgedeki denizcilik faaliyetlerini Muammer Bey'den devir aldı. Şirketin %45 payına sahip olan Seyrisefain İdaresi Körfezdeki denizcilik faaliyetlerinin sorumlusu durumuna geldi⁸⁴. Sadullah Bey zaman zaman bölgeye gelerek çalışmalarını kontrol etmiş kurum için I. Kordonda bir idare binası inşa ettirerek 2 Haziran 1929'da açılışını yapmıştır⁸⁵.

Sadullah Bey, idarenin gelirini artırmak üzere İstanbul- İzmir- İskenderiye (Mısır) seferini planladı. 12 Temmuz 1930 tarihinden itibaren İzmir vapuru ile başlanan seferler yaz aylarında Yalova'ya kadar uzatılarak Bursa ve Termal Bölgelerine Turistik Turlar tertiplendi. Mısır Hidiv Ailesi'nin nostaljik bir duyguyla rağbet ettiği, Bursa veya Termal Bölgelerindeki otellerde dinlendikleri bu etkinlik, idarenin gelirini artırmıştır⁸⁶. 16 Ağustos 1930'da 5250 tonluk 1909 Hollanda yapımı Ege vapurunun gelmesi ile Mısır seferi (İzmir ve Ege vapurları ile) daha da zenginleşti⁸⁷. Öte yandan Türk- Yunan yakınlaşmasını sağlayan, Yunan Başvekili E. Venezilos'un 29 Ekim- 3 Kasım 1930 tarihlerindeki Ankara ziyaretinden iki hafta sonra 14 Kasım 1930'da İstanbul - İzmir- İskenderiye hattına Pire limanını da ilave edildi⁸⁸. Bu suretle Seyrisefain İdaresi ülke siyasetine yardımcı olmuştur.

83 20 Ocak 1930 Tarihli Cumhuriyet Ayrıca 1928'den sonra yayınlanan Seyrisefain İdaresi Rehberinin ilk sayfaları bu konuya ayrılmıştır.

84 BCA Kutu 7 Dos. 24 Ev. 18 (Körfez Vapurculuk Şirketinin Kuruluşuna ait 2597 sayılı kararname) Kutu 13 Dos. 24 Ev. 10 (İnhisar Şirketinin Kuruluşuna ait 1616 sayılı kararname)

85 3 Haziran 1929 tarihli "Bizim Anadolu" (İzmir) gazetesi.

86 Abidin Daver 21 Nisan 1930 Tarihli Cumhuriyet Gazetesindeki Baş Yazı' da İstanbul Ticaret Odası'nın Raporu'na dayanarak Seyresifain İdaresinin Mısır, Suriye gibi dış Limanlara seferler açmasının gereğini ve faydasını yazar.

87 İzmir Vapuru'da 4.900 tonluk 1907 Hollanda Yapımı olup 1927'de alınmıştır. (TDİ Arşivi İzmir Vapuru dosyası)

88 Lozan Görüşmelerinde İlk yapılan antlaşmalardan biri 30 Ocak 1923 tarihli Türk- Yunan Nüfus Mübadele Antlaşmasıdır. Ancak iki ülke arasındaki sorunlar Elefteros Venizelos'un Ankara'yı Ziyareti (27 Ekim- 3 Kasım 1930) ile çözümlenecek ve 30 Ekim 1930'da Türkiye- Yunanistan arasında Dostluk, tarafsızlık Antlaşması imzalanacaktı. İsmail SOYSAL, Türkiye'nin siyasi

29 Mayıs 1933 günü kabul edilen 2239 sayılı kanun ile Seyrisefain İdaresi'nin faaliyetleri üç ayrı kuruluş'a devredilir⁸⁹.

- İstanbul ve civarı iç hatları ile Yalova Kaplıcaları- AKAY (Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova) İşletmesi
- Marmara, Karadeniz, Akdeniz ve dış hatlar- Denizyolları İşletmesi.
- Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü,

20 Mayıs 1933 tarihinde Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olarak Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi" kuruldu. Bu birim 180.000 liralık bütçesi, 24 kişilik personeli ile Türk Hava Yollarının çekirdeğini oluşturmaktadır, Sadullah Bey 1 Temmuz 1933 tarihi itibarı ile Münakalat Vekaleti (Ulaştırma Bakanlığı) Deniz ve Hava Müsteşarlığına tayin olundu⁹⁰. Müsteşarlığı sırasında Türkiye Cumhuriyeti'nin 1930'lu yıllarda ekonomik yönden önemli atılımlarından biri olan Beş Yıllık Sanayi Planlarının çalışmaları bulundu.

1930 yılında meydana gelen "Dünya Ekonomik Buhranı" Türkiye'deki İktisadi Dengeleri olumsuz yönde etkilemiştir. Liberalizmin zararlarını gören ve Kapitalizme olan inancını kaybeden dünyanın belli başlı devletleri (Amerika, İngiltere, Almanya, İtalya..), Devletin ekonomiye ve hatta sosyal hayata müdahalesini gerekli görmüşlerdir⁹¹. Ancak bu görüş, zaman içinde "Devletçilik" İdeolojisinin değişik türevleriyle istismar edilmesine neden olacaktır. Atatürk bu düşünce akımlarının ülkeyi olumsuz biçimde etkileyebileceğini değerlendirerek, 5 yıllık sanayi planları yaptırır. Bu suretle, ülke ekonomisini akademik ve analitik biçimde kontrol altına almayı hedefler⁹². Bu cümleden olmak üzere 1933 yılında I.Beş Yıllık Sanayi Planı,

Antlaşması 26 Ekim- 15 Kasım Tarihleri arasındaki Cumhuriyet Gazetelerinde ayrıntılı bilgiler, E. Venizelos'un Hayat Hikayesi (Muharrem Fevzi İmzası ile) vardır. 19 Kasım 1930 Tarihli Cumhuriyet (Pire Seferleri)

89 TDİ Arşivi, Seyrisefain Tarihçe Dosyası, Haldun DERİN, "Türkiye'de Devletçilik İst. 1940, s. 138- 140; 5 Hazine 1933 Tarihli Resmi Gazete.

90 Emekli Sandığı Sadullah Bey Dosyası.

91 M. YAŞA, "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi" Akbank. yay. İst. 1980 s. 82-86; Yahya S. TEZEL, "Cumhuriyet Döneminin Siyasi Tarihi", 2.b, Yurt Yay. Ank. 1986 s.251-256.

92 Devletçilik İlkesi 10 Mayıs 1931'de CHP programına, 5 Şubat 1937'de TC. Anayasasına (6 ilke'nin ikincisi)girmiştir. Atatürk'ün Devletçilik ilkesi'ne ait görüşleri için bkz. A. İNAN, "Medeni Bilgiler", TTK Yay. Ank. 1969 s. 384-411; A. İNAN "I. Sanayi Planı", TTK Yay. Ank. 1972 s. 19-25.

1936 yılında II.Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanır. Birinci plan daha ziyade mevcut durumun kayıtlara geçmesi, yapılması gereken / planlanan faaliyetlerinin global olarak belirtilmesini içeren bir belge olmasına karşılık ikincisi daha analitik ve akademiktir. Genel anlamıyla bu planları, "Kamu Kesimine Ait Yatırım Programları" olarak değerlendirmek, daha gerçekçi bir yaklaşım olur. Sadullah Bey her iki planda deniz işleri ile ilgili çalışmalarda bulunmuş, İktisat Vekaleti temsilcisi olarak görev almıştır⁹³.

Sadullah Bey 21 Haziran 1934 günü kabul olunan 2525 sayılı kanunla GÜNEY soyadını aldı. İktisat Vekaleti Müsteşarı olarak bir başka hizmeti de Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin görüşmelerine katılmasıdır. Asya'ya hakim olmak isteyen Japonya'nın Mançurya'yı işgali (1933), Hitler Almanyası'nın Versaillies (Versay) Antlaşması (7 Mayıs 1919)'na aykırı olarak silahlanmaya başlaması (1934) ve Mussolini İtalyası'nın 1935'te Habeşistan'a saldırması ile birlikte Türkiye, Boğazlarına -savunmasız- durumunu gündeme getirdi⁹⁴. 17 Nisan 1935'te toplanan Milletler Cemiyetinde Dışişleri Bakanı Dr. T. Rüşti Aras "Türkiye'nin güvenliği ve her devlet gibi iki kıyısı kendine ait olan Boğazlarda kendisine savunma hakkının tanınması" 'nı dolayısıyla Boğazların askerleştirilmesini istedi. Yapılan temaslar sonucu Türkiye Cumhuriyeti, sözleşmeye taraf ülkelere 11 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndererek mevcut Boğazlar Rejiminin günün koşullarına uymadığını ve değiştirilmesi için konferans talep etti⁹⁵.

İsviçre 'nin Montreux kasabasında toplanan Boğazlarla ilgili Konferansa, Türkiye'yi Dışişleri Bakanı Dr. Tevfik Rüşti ARAS 'ın başkanlığında ve aralarında Londra Büyükelçisi A. Fethi OKYAR ile Genelkurmay ikinci Başkanı Orgeneral Asım GÜNDÜZ'ün bulunduğu 30 kişilik ekip temsil etmiştir. Sadullah GÜNEY, bu

93 A. İNAN "Türkiye Cumhuriyeti'nin II. Sanayi planı. TTK Yay. Ank. 1989 s.18.(A.g.yazarın I. Ve II. Sanayi Planları adlı eserlerinde konuyla ilgili geniş açıklamalar mevcuttur.)

94 Mehmet GÖNLÜBOL, "Olaylarla Türk Dış Politikası", Cl. A.Ü. Yayını (509), 1982; s. 125-127 Ferudun Cemal ERKİN, "Dış İşlerinde 34 yıl", IC. Ank. 1987 s.60-67 14 Kasım 1935-25 Mart 1936 tarihlerinde toplanan "Deniz Konferansı" ile Kara Suları Boğazlarla İlgili Hukuki Statüler saptanmaktadır. Türkiye bu konferansa katıldığı gibi konferansta alınan kararlardan Boğazlar Sözleşmesi yönünde yararlanmıştı. Ayın tarihi Aralık 1935; Nisan 1936.

95 Ayın Tarihi, Nisan 1936, s.126..Dışişleri Bakanlığı "Türkiye'nin Dış Politikasında 50. Yıl, Montreux ve Savaş Öncesi Yıllar" (1935-1936), Ankara 11973 s. 21-150; Dışişleri Bakanlığı, "Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler ", Ank. 1994, s. 26-48; Seha MERAY - Osman OLCAY "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanakları", Ankara 1976, s. 2-3 Ayın Tarihi Haziran 1936, s. 495-497.

ekipte İktisat Vekaletinin deniz temsilcisi sıfatıyla görev yaptı⁹⁶. (Montreux Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da imzalanmıştır.)

Atatürk'ün son günlerini geçirdiği Savarona yatının alınışında Sadullah GÜNEY'in rolü olmuştur. Amerikalı Mrs. Richard M. COLDWALER tarafından Hamburg'ta inşa edilerek 28 Şubat 1931 tarihinde denize indirilen 6130 GRT'luk ve 136 m boyunda Savarona Yatı, gümrük vergisinin çok yüksek olması nedeniyle Amerika'ya giremez. Aynı zamanda bir Atatürk hayranı olan Amerikalı sahibesi gemiye ilgi gösteren Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine uygun fiyata vermeyi kabul eder. 1938 Martında satın alınmasına karar verilen yatın görülmesi, teslim alınması ve Kaptan Sait ÖZEĞE tarafından Southamton'dan Hamburg ve İstanbul'a getirilmesi işlemlerinde İktisat Vekaleti Deniz ve Hava Müsteşarı Sadullah GÜNEY etkin bir görev içindedir ve 24 Mart 1938'de İngiltere'de yapılan devir teslim törenlerinde İngiltere Büyükelçisi A. Fethi OKYAR ve diğer yetkililerle birlikte O da bulunur (ne çareki Ulu Önder bu gemide sadece elli gün kalabilecektir)⁹⁷.

Sadullah Bey 1939'dan itibaren BMM'ne girer. Nuri TUNA'nın ölümüyle boşalan Muğla Milletvekilliğine seçilir 31 Aralık 1938 tarihli seçim tutanağının 6 Ocak 1939 tarihinde onaylanması ile -resmen- milletvekili olur. Vefat ettiği 18 Haziran 1945 tarihine kadar TBMM VI ve VII dönem Muğla milletvekili (sicil numarası 1009) olarak görev yapar. Bilindiği gibi o'nun milletvekili olduğu yıllar Türkiye'nin II. Dünya Savaşı (1939-1945) nedeniyle en güç koşulları yaşadığı dönemdir. Sadullah GÜNEY'in TBMM'de Muğla Milletvekili olarak bulunduğu 1939-1945 yıllarında Meclisin tüm oturumlarına katıldığı o döneme ait tutanaklarından anlaşılmaktadır. Ancak önemli bir konuşmasına tesadüf edilememiştir⁹⁸. II.Dünya Savaşı yıllarında Türkiye savaşan taraflar arasında bir denge unsuru olabilmek için tüm gayretlerini kullanmış, özellikle 600 yıldır büyük bir tarihi sorumluluk içinde hükümranlığını kullandığı Türk Boğazlarında tam bir

96 M. S. B. Arş. Montreux Boğazlar Söz. Dosyaları, No 1-23 (Bilgisayar kas. CD. No 20; Ayın Tarihi Haz. 1936 s. 40-76, Ağus. 1936 s. 29-117.

97 Abidin DAVER, Savaşına ve Ertuğrul, 27.12.1947 tarihli Cumhuriyet gazetesi R. METEL, "Atatürk ve Donanma". s. 163, Oktay SÖNMEZ "Anılarda Gemiler" İş Bankası Yay. İst. 2001. S.89-90.(Atatürk 1930'lu yıllarda Ege vapuru ile çok gezdiğinden Kap. Sait Bey'in soyadını ÖZEĞE olarak kendisi vermiştir.)

98 T.B.M.M Arşivi; Meclis Tutanakları, ü XII, İctima (1943-1946) Cilt 8, 98, 101, (Meclis Tutanaklarına ait ve ciltlerde Sadullah GÜNEY tüm oturumlara katıldığı anlaşılmakla beraber, herhangi bir konuşması zabıtlarda görülmemiştir.)

tarafsız tutum izlemiştir. Türkiye'nin II. Dünya Savaşı boyunca kullandığı "Boğazlar Deniz Trafiği Nizamnamesi" Montreux Sözleşmesini müteakip 15 Ağustosta yayınlanan ve Sadullah GÜNEY tarafından hazırlanan yönetmeliktir. Sadullah GÜNEY General İzzettin ÇALIŞLAR ile beraber (Muğla Milletvekili olarak) Mecliste tüm oturumlarda bulunurken, İzzettin Paşa ile birlikte görevlendirildiği Milli Müdafaa Vekilliği Komisyonunda da çalışmalarını sürdürmüştür.

Sadullah GÜNEY 15 Mayıs 1945'te aşırı tansiyon nedeniyle Gülhane Askeri Hastanesine yatırıldı, 18 Haziran gecesi vefat etti. Mezarı Ankara Cebeci Mezarlığında⁹⁹. Hiç evlenmeyen, 62 yıllık ömrünün son 40 yılını-fasılâsız biçimde- devlet görevinde harcayan Sadullah GÜNEY 1911-1945 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde yaşanan "İnanılmaz Tarihi Olaylar" içinde denizciliğimize büyük hizmetler vermiş bir devlet adamımızdır.

99 19 Haziran 1945 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, gazete Sadullah Bey için verdiği bilgilerde bugüne-yenileştirilerek- kullanılan Deniz Mevzuatı adlı ve tüm denizle ilgili düzenlemelerin bulunduğu doküman'ın onun tarafından hazırlandığını yazmaktadır.

ÖZET

Bu çalışmada, Türk denizcilik sektörüne büyük hizmetler veren Sadullah Güney'in hayatı ve faaliyetlerine değinilmektedir. 1883 yılında İstanbul'da doğan Sadullah Bey, 1905 yılında Kara Harp Akademisi'nden mezun olmuş ve Balkan ve I. Dünya Savaşları'nda görev yapmıştır. Mondros Mütarekesi'nin ardından, 13 Şubat 1919'a kadar Seyrisefain Umum Müdürlüğü görevini yürüten Sadullah Bey, Kurtuluş Savaşı sırasında aldığı çeşitli görevlerle, "lojistik" çalışmalarda bulunmuştur. Kurtuluş Savaşı'nın ardından 23 Eylül 1923'te Milli Müdafaa Vekaleti Müsteşar Vekilliği'ne tayin olunan ve aralıksız on yıl bu görevi yürüten Sadullah Güney, Türk donanmacılığının gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. 1939-1945 yılları arasında milletvekili olarak hizmetlerini devam ettiren Sadullah Güney 15 Mayıs 1945'te vefat etmiştir.

ABSTRACT

This article is about the life and activities of an outstanding person who did a lot for the development of modern Turkish Navy and Maritime: Sadullah Güney. He was born in İstanbul in 1883, graduated from War Academy in 1905 and took part both in Balkan and World War I. After Mondros Treaty, worked as general director of Maritime Administration until 13 February 1919. During the War of Independence he gave logistic support to the struggle. In 23 September 1923 he has started his new position in National Defence Ministry as chief consultant where he spend about 10 years. He made important contributions to the development of Turkish Navy. Sadullah Güney also served as Member of Parliament from 1939 to 1945. He died in 15 May 1945.