

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN İLK YILLARINDA TURİZM VE TANITMA FAALİYETLERİ

Dr. Erol EVCİN*

Öz

Çağdaş anlamıyla 19. yüzyıl ortalarından itibaren dünyada yer edinmeye başlayan turizm kavramı günümüze uzanan süreç içinde siyasi, iktisadi, sosyal ve kültürel anlamda birçok ülkenin geleceğine yön veren olgulardan biri hâline gelmiştir. Sahip olduğu öneme binaen turizm faaliyetlerinin Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ilgi görmeye başladığı, ancak bu konuda yapılan ciddi çalışmaların Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarına tekabül ettiği görülmektedir. Bu dönemde Türkiye'de esaslı bir şekilde ele alınmaya başlanan turizm ve tanıtma faaliyetleri devletin yol açıcı ve yön gösterici girişimleri ve desteğiyle yürütülmüş, ayrıca kültür ve turizm menşeli cemiyetler ve hususi kesim tarafından da ilgi görmüştür. Yapılan propaganda faaliyetleri ile Türkiye'nin sahip olduğu tarihi, tabii ve kültürel değerlerin dünyaya tanıtılması, böylece başta komşu ülkeler olmak üzere uluslararası münasebetlerin geliştirilmesi, ülke içi ve ülkeler arası seyahat ve konaklama faaliyetlerinin artırılması ve bu alanda elde edilen iktisadi gelirin Türkiye'nin kalkınmasında etkin bir güç olarak kullanılması esas hedef olarak ortaya çıkmıştır. Bu münasebetle girilen altyapı çalışmalarının kısa sürede semerelerini vermeye başladığı ve gerek iç turizm gerekse dış turizm faaliyetlerinin ivme kazandığı görülmektedir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarını kapsayan 1923-1938 tarihleri arasında Türkiye'de turizm ve tanıtma faaliyetleri konuyla ilgili olarak yapılan yasal düzenlemeler başta olmak üzere seyahat, konaklama ve ulaştırma hizmetleri, uluslararası toplantılar, eğitim, matbuat ve neşriyat faaliyetleri, kültür, tarih ve arkeoloji alanında yapılan araştırma, koruma ve müzecilik çalışmaları ile bütünlük arz etmiştir. Bu yüzden söz konusu alanlarda yapılan çalışmalar makalemizin ana temasını oluşturmuştur.

Anahtar Kelimeler: Turizm, Turist, Tanıtma, Seyahat, Konaklama, Müzecilik, Türk Seyyahîn Cemiyeti, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü.

* Kültür ve Turizm Uzmanı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı,
e-posta: erol.evcin@kulturturizm.gov.tr

TOURISM AND PROMOTIONAL ACTIVITIES OF THE REPUBLIC OF TURKEY IN THE EARLY YEARS

Abstract

Concept of tourism that was began to establish a presence in the world from the midst of 19th century has become a fact that politically, economically, socially and culturally shapes the future of many countries in the course of time. Tourism activities begun to attract attention in the final periods of the Ottoman Empire by virtue of its importance, but it is seen that the serious studies on this matter have been made during the initial years of the Republic of Turkey. Tourism and promotional activities that were began to handle properly in this period, has been carried out by the leading and directing initiatives and support of the state, furthermore, the tourism activities attracted the attentions of the culture and tourism originated associations and private sector. By the propaganda activities made for this purpose, such as promoting the natural and cultural values of Turkey, developing the international relations mainly by the neighboring countries, increasing the domestic and intercountry accommodation activities and using the economic income gained from the tourism activities for the development of Turkey as an effective power have been come up as a main target. In this connection it is seen that the infrastructure works began to prove fruitful and both domestic and foreign tourism activities gained acceleration.

Tourism and promotional activities between 1923 and 1938 covering the early years of the Republic, together particularly with the legislative regulations that were made concerning the main subject, the works that were made on research, preservation and museology on travel, accommodation and transport services, international meeting, training, press and publications, culture, history and archaeology have constituted an integrity. For this reason, the works that were made on the fields in question has created the main theme of our article.

Keywords: *Tourism, Tourist, Promotion, Travel, Accommodation, Museology, Turkish Tourists Association, Touring and Automobile Club of Turkey.*

Giriş

Osmanlı topraklarında Tanzimat döneminden itibaren çağdaş anlamıyla seyahat ve konaklama faaliyetlerine yönelik girişimler ve icraatlar görülmeye başlamıştır. Bununla birlikte Avrupa Devletleri'nin emperyalist hedefleri doğrultusunda Osmanlı coğrafyasına yayılma girişimleri, bu girişimleri önlemek üzere ardı arkası kesilmeyen savaşlar ve bunların yarattığı siyasi, iktisadi ve sosyal buhranlar ülkede turizm faaliyetlerinin çağdaş anlamıyla işlerlik kazanmasını güçleştirmiş ve geciktirmiştir.

Cumhuriyet döneminde tesis edilen barış süreci ve bunun getirdiği güven politikası neticesinde turizm ve tanıtma faaliyetleri de devlet, hususi kesim ve sivil toplum kuruluşları tarafından ele alınan başlıca konular

arasında yer almıştır. Turizm ve tanıtma alanında yaşanan sorunları gidermek üzere Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren esaslı çalışmalar içine girilmiş, bu çalışmalarda devlet yol açıcı, yön gösterici olmuş, benzer şekilde hususi kesim ve sivil toplum kuruluşları da ülkede turizm faaliyetlerinin gelişmesi ve kök salması için önemli katkılarda bulunmuşlardır.

1. Seyahat Faaliyetleri ile İlgili Devlet Teşekkülleri

Osmanlı Devleti'nde taşımacılık hizmetlerinde önemli bir rol oynayan "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" Millî Hükûmet'in ülkede hâkimiyet tesis etmesiyle "Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi" adını almıştır.¹ Bu dönemde limanların, tersanelerin ve havuzların hususi kesimin elinde olması nedeniyle yolcu ve yük nakliyatı ile ücret tarifelerinin belirlenmesinde görülen keyfiyeti ve karmaşayı bertaraf etmek üzere ilk aşamada 1924'te yapılan yasal düzenleme ile Ticaret Vekâleti iç ve dış hatlarda yolcu ve eşya nakliyle mükellef Seyr-i Sefain İdaresi'nin² her türlü muamele ve hareketini teftiş ve denetleme konusunda yetkilendirilmiş,³ böylelikle liman hizmetlerinin ücretleri tarifelerle kayıt altına alınmıştır. Takiben limanlara ait bakım, onarım, emniyet, inzibat, denetim ve işletme gibi bütün işlerin icrası konusunda Hükûmet'in kontrolü doğrudan ele aldığı görülmektedir.⁴ Bu suretle, Osmanlı Devleti döneminde yabancıların idaresine geçmiş bulunan limanların önemli bir kısmının devletleştirildiği ve bunlardan İstanbul ve İzmir limanlarının İktisat Vekâleti'ne bağlı olarak devlet sermayesi ile kurulan müstakil idareler, Mersin ve Trabzon limanlarının ise sermayelerine devletin iştirakli olduğu anonim şirketler tarafından işletilmeye başlandığı anlaşılmaktadır.⁵ Böylece limanlardaki iskelelerden alınan müruriye resimleri de seyahat ve nakliyat faaliyetlerini kolaylaştırmak üzere şartlara göre %60'a varan oranlar dâhilinde tenzil edilmiş,⁶ 1928 yılı itibariyle de liman, tersane ve havuz idareleri Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlanmıştır. Söz konusu dönem itibariyle satın alınan gemilerle takviye edilen deniz filoları vasıtasıyla uzak kıyılar sayılan Trabzon, Antalya, Mersin, İzmir, Bartın, Edremit, Ayvalık hattı ile Marmara'da Mudanya, Bandırma, Karabiga, İzmit

¹ **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**, Matbaa-ı Ahmed İhsân, (y.y.), 1926, s.9-10.

² Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu (AKDITYK) Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.106.

³ "*Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesinin Suret-i İdaresine Dair Kanun*", **Resmî Gazete**, 14/4/1341, S.92, Kanun No:597.

⁴ "*Limanlar Kanunu*", **Resmî Gazete**, 20/4/1341, S.95, Kanun No: 618.

⁵ Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1973, s.309.

⁶ **Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) On Beşinci Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Halk Partisi Yayınları, Ankara, 1938, s.300.

ve çevre hattı adı altında Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada, Yassıada, Sivriada, Kaşıkadası, Sedefadası, Tavşanadası), Kadıköy, Haydarpaşa ve Anadolu hattında yolcu ve yük nakli yapan bu idarenin 1930'da İzmir-İskenderiye ve Bozcaada hatlarında da seferlere başladığı görülmektedir.⁷

Cumhuriyet'in ilk yıllarında demir yolu politikasına verilen önem ve öncelik dolayısıyla deniz yollarının demir yolu politikasını destekler nitelikte geliştirildiği ve deniz ulaşımının demir yolları ile birlikte düşünüldüğü görülmektedir. Bütün dünyada turizmi teşvik faaliyetlerinin hızlandığı söz konusu dönemde⁸ deniz ve demir yolları seyahat ve nakliyat faaliyetlerini idare etmek üzere 31 Mayıs 1927'de "Devlet Demir Yolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adı altında Nafia Vekâleti'ne bağlı bir teşkilat kurulmuş, bu idare mevcut ve yeni yapılacak devlet demir yollarını ve bunların bağlanacağı devlete ait limanları işletmek ve inşa etmekle görevlendirilmiştir.⁹ Bu teşkilat 4 Mayıs 1929 tarihinde yeniden düzenlenerek "Devlet Demir Yolları ve Limanları Umumî Müdürlüğü" adını almıştır.¹⁰ 1926-1938 yılları arasında devlet deniz yolları taşımacılığının dikkat çeken bir özelliği şilep sayısının az olması nedeniyle yük ve yolcu nakliyatının karma olarak yapılması olmuştur.¹¹ 1931'de demir yolları inşaat dairesi doğrudan Nafia Vekâleti'ne bağlanmış ve böylece bahsi geçen kuruluşun adı "Devlet Demir Yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" şeklinde değiştirilerek inşaat ve işletme işleri birbirinden ayrılmıştır.¹² Bu süreç içinde 9 Temmuz 1932 tarihi itibarıyla Türk limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, hayvan ve eşya taşımacılığı tamamen devlet tekeline alınmış, hususi kesime şilepçilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman ve körfez içi taşımacılık işleri ile devletin düzenli gemi işletemediği limanlar arasındaki taşımacılık işleri bırakılmıştır.¹³ Bununla

⁷ Tülây Duran, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s.51.

⁸ Yunus Nadi, "Turizme Biz Ne Vakit Özen Vereceğiz?", **TTOK Mecmuası**, S.14/69, 21 Nisan 1935, s.13-14.

⁹ "Devlet Demir Yolları ve Limanları İdare-i Umumiyesinin Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 31/5/1927, S.598, Kanun No:1042.

¹⁰ "Devlet Demir Yolları ve Limanları Umumî İdaresinin Teşkilat ve Vezâifine Dair 23 Mayıs 1927 Tarih ve 1042 Numaralı Kanunun Tadili Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 4/6/1929, S.1207, Kanun No:1483.

¹¹ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.9, İletişim Yayınları, 1983, s.2763.

¹² İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demir Yolları (1923-1950)**, ADTYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s.66-67.

¹³ "Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 17/7/1932, S.2151, Kabul Tarihi:9/7/1932, Kanun No:2068.

birlikte bu durumun hususi kesimin denizcilik faaliyetlerini sekteye uğratacağı, hatta tasfiye edeceği yönünde bir endişenin hâsıl olması¹⁴ nedeniyle 29 Mayıs 1933'te yapılan yeni bir yasal düzenleme ile Türkiye sahillerinde düzenli posta seferlerinin devlet elinde olması ve "Deniz Yolları İşletme Müdürlüğü" tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır.¹⁵ Bu döneme kadar sıklıkla karşılaşılan, limanlar arasında faaliyet gösteren gemilerin tarifeleri arasındaki farklı uygulamalar yapılan düzenlemelerle giderilmeye çalışılmış, gemi bilet fiyatlarında tenzilat yapılmış, aile ve halk biletleri çıkarılmış ve halihazırda uygulanan yolculuğa hangi vapur şirketinin bileti ile başlanırsa, gidilen yerden o idarenin vapuruyla dönülmesi gibi bir zorunluluk kaldırılmıştır.¹⁶ Bahsi geçen düzenleme çerçevesinde söz konusu müdürlük ile çalışma hakkına sahip "Vapurculuk Anonim Şirketi"nin kurulduğu, ancak bu şirketin devlet tekeli karşısında tutunamayıp faaliyetlerini 1935 itibarıyla sonlandırmak durumunda kaldığı anlaşılmaktadır.¹⁷ Bu tasfiye neticesinde şirkete ait gemiler bedelleri ödenmek suretiyle Denizyolları İşletme Müdürlüğü bünyesine dâhil edilmişlerdir.¹⁸ Bu süreç içinde yapılan başka bir yasal düzenlemeyle, Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesince idare edilmekte olan işlerden Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları; İstanbul ve civarı iç hatları ile Yalova; fabrika ve havuzlar işleri ayrılarak bu işlerle ayrı ayrı meşgul olmak ve her biri hükmi şahsiyeti haiz bulunmak üzere "Deniz Yolları İşletmesi", "A.K.A.Y. (Adalar-Kadıköy-Anadolu Yakası-Yalova) İşletmesi", "Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri" teşkil edilmiş ve Seyr-i Sefain İdaresi'ne bırakılmış bulunan İstanbul limanında kılavuzluk, römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de devlet inhisarına alınmıştır.¹⁹ Bu düzenlemelerle Seyr-i Sefain İdaresi kaldırılmış ve teşkil edilen yeni kurumların ticari statüleri belirlenerek daha etkin bir şekilde faaliyet göstermelerinin önü açılmıştır. Nitekim Doğu Anadolu bölgesinde yer alan Van Gölü de bu faaliyetlere paralel olarak Hükümet tarafından ele alınmış, bu göl ve çevresinin iktisadi gelişimini temin etmek üzere 1936'da yapılan

¹⁴ Serkan Tuna, "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, S.2, 2002, s.316-317.

¹⁵ "Deniz Yolları İşletme Kanunu", **Resmî Gazete**, 5/6/1933, S.2419, Kanun No:2239, Kabul Tarihi:29/5/1933.

¹⁶ Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s.453-455.

¹⁷ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, Akgün Matbaası, İstanbul, 1958, s.344.

¹⁸ Eser Tutel, **Seyrisefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, s.191-197.

¹⁹ Ayrıca bu kanunla Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesi'nin Sureti İdaresi Hakkındaki 4 Nisan 1341 Tarih ve 597 Numaralı Kanun ile bu kanunun 3'üncü maddesini tadil eden 19 Haziran 1927 tarih ve 1096 numaralı kanun ilga edilmiştir ("Deniz yolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 8/6/1933, S.2422, Kanun No:2248, Kabul Tarihi, 31/5/1933).

çalışmalarla burada tersane ve tamir atölyesi yapılmış, gemiler ve iskeleler inşa edilmiş ve bölgeye seyahat edenler için modern bir otel açılmıştır.²⁰ 1937’de ise “Denizbank” teşkil edilerek Türkiye’deki bütün liman, deniz, göl ve kanal işletme, inşa ve sanayi işleri ile turizm işlerinin denize ait kısımları söz konusu bankanın idaresine verilmiş, böylelikle liman ve deniz nakliyat işlerinin tek elden ve ahenkli bir şekilde idaresi için önemli bir adım atılmıştır.²¹ Denizbank’ın lağvedildiği 1939 yılına kadar şubeleri vasıtasıyla turistik propaganda faaliyetlerinde de bulunduğu anlaşılmaktadır.²²

Bu dönemde Türkiye’de devlet tarafından turizm ve ulaştırma altyapı çalışmaları kapsamında yürütülen bir diğer çalışma da demir yollarına yönelik olmuştur. Bu süreç içinde bir yandan mevcut demir yollarının ıslahının ve bakımının yapıldığı, diğer yandan da yeni demir yollarının inşa edildiği görülmektedir. İzmir-Aydın arasındaki Aydın demir yolları, İzmir-Kasaba temdidi yolları, Mudanya-Bursa hattı, Rumeli demir yollarının İstanbul’dan Edirne’ye uzanan kısmı, İzmit’ten başlayıp Ankara’da son bulan ve Eskişehir-Konya üzerinden Hatay’a ve Bağdat’a uzanan Anadolu-Bağdat demir yolu Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne intikal eden demiryolu ağı içinde yer almış,²³ ancak bu hatlar yabancı sermayenin elinde bulunduğu Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren bedelleri ödenerek devletleştirilmek durumunda kalmıştır.²⁴ Bu hatlara ek olarak söz konusu dönemde seyahat ve dolayısıyla turizm faaliyetlerini kolaylaştırmaya yönelik olarak Devlet Demir Yolları İşletmesi tarafından 1924-1940 yılları arasında Ankara-Sivas, Samsun-Sivas, Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri, Fevzipaşa-Diyarbakır, Irmak-Filyos-Zonguldak, Yolçatı-Elazığ, Afyon-Karakuyu, Baladız-Burdur, Bozanönü-Isparta, Sivas-Erzurum, Malatya-Çetinkaya hatlarının inşa edilerek hizmete açıldığı görülmektedir.²⁵ Anadolu’da ilk olarak 1856’da bir İngiliz şirketine verilen imtiyaz neticesinde inşa edilen İzmir-Aydın hattı ile başlayıp 1922’ye kadar gelen süreç içinde senelik inşa edilen demir yolu uzunluğu ortalama 50 km’ye tekabül ederken Cumhuriyet’in ilk yılları itibariyle bu rakamın senelik

²⁰ **Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) On Beşinci Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Halk Partisi Yayınları, Ankara, 1938, s.542.

²¹ “Denizbank Kanunu”, **Resmî Gazete**, 30/12/1927, S.3796, Kanun No:3295, Kabul Tarihi: 27/12/1937.

²² Örneğin Denizbank’ın Yalova’daki şubesinin kaplıcalarda ve Otel Termal’de ağırladığı muharrirlerin İstanbul gazetelerinde neşredilen bölge ile ilgili tanıtım yazıları hakkında bkz.; Yaşar Nabi, “*Turizm ve Propaganda*”, **TTOK Belleteni**, S.20/105, s.14-15.

²³ Eldem, **a.g.e.**, s.96 vd.

²⁴ Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933**, TTK Yayınları, Ankara, 1972, s.12.

²⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s.75 vd.

ortalama 200 km'ye çıktığı anlaşılmaktadır.²⁶ Bu şekilde demir yolu ile ulaşımın yaygınlaşması ve hızlanması Türkiye'de turizm faaliyetleri konusunda büyük kolaylıklar sağlamıştır.

Bu süreç içinde, demir yollarıyla uluslararası yolcu nakliyatına dair "Contrat de transport international ferroviairedes voyageurs" (C.I.V.) ve eşya nakliyatına dair "Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises" (C.I.M.) mukavelelerinin Roma'da 23 Kasım 1933'te kabul edilip, 30 Mart 1934'te imzalanan metinleri TBMM tarafından da kabul ve tasdik olunmuştur.²⁷ Bu mukaveleler güvenlik tedbirleri çerçevesinde yolcu ve eşya naklini kolaylaştırmayı ve hızlandırmayı amaçlamış, böylece turizmin nakliye kısmına dayanan uluslararası yükümlülükler Türk mevzuatında da yer bulmuş ve uygulamaya konulmuştur. Rusya, Macaristan, Romanya ve Yunanistan gibi ülkelerde seyahat ve turizm faaliyetleri ile ilgili olarak vekâletlere bağlı yarı müstakil müdüriyetlerin oluşturulduğu, ayrıca bütün devlet demir yolları idarelerinde turizmle doğrudan ilişkili şubelerinin açıldığı bu dönemde²⁸ söz konusu gelişmeler ışığında Türkiye'de de Devlet Demir Yolları İşletmesi tarafından özellikle tabii ve tarihi güzellikleri ile ön plana çıkan beldelere küçük çaplı seyahatler²⁹ ve yeni seferler düzenlenmeye başlanmış, bu seferleri teşvik etmek ve seyahat talebini artırmak üzere de "tenzilatlı yol tarifeleri" uygulamaları gündeme gelmiştir.³⁰ Netice olarak, mevcut demir yolu hatlarının kapasitelerinin artırılması, yeni hatların açılması ve tarifelerde yapılan tenzilat uygulamaları ile söz konusu dönem itibariyle hem yolcu hem de yük nakliyatında önemli ölçüde artış yaşandığı, böylelikle ülkede Devlet Demir Yolları İşletmesi vasıtasıyla taşınan yolcu sayısının 1923 yılı itibariyle 1.864.726 iken, 1938 yılı itibariyle 23.402.134'e çıktığı anlaşılmaktadır.³¹

²⁶ Niyazi Hüsnü, "Cumhuriyet Münakaleciliğinin Milli Cemiyetleşmedeki Rolü", **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, C.2, S.9, Birinci Teşrin 1933, s.243.

²⁷ "Demir Yollar ile Beynelmîlel Eşya ve Yolcu Nakliyatına Dair Olan C. I. M., C. I. V. Mukaveleleri'nin 23 Teşrinisani 1933'te Roma'da Kabul Olunan Yeni Metinlerin Tasdiki Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 1/1/1935, S.2895 ve 3/1/1935, S.2897, Kanun No:2641, Kabul Tarihi: 22/12/1934.

²⁸ Reşit Saffet Atabinen, "Turizm", **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, C.1, S.1, Şubat 1933, s.67.

²⁹ Fehmi Köfteoğlu-Erol Karabulut, **25. Yılında TURSAB, Dünyada ve Türkiye'de Turizm ve Seyahat Acenteliğinin Gelişim Tarihi**, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği, (y.y.), 1997, s.16.

³⁰ "TTOK'nun 1933 Senesine Dair Raporu", **TTOK Mecmuası**, S.12/58, 22 Nisan 1934, s.11.

³¹ Söz konusu artış ile ilgili olarak Devlet Demir Yolları İşletmesi tarafından 1923-1938 yıllarında yapılan yolcu ve yük naklini gösteren çizelge için bkz.; Yıldırım, **a.g.e.**, s.175-176.

Bahsi geçen dönem itibariyle günden güne önemi artmakta olan kara yolları konusunda da devletin turizm ile bağlantılı olarak yaptığı çalışmalara kısaca değinmekte fayda vardır. Söz konusu dönem itibariyle turizm faaliyetlerinin imar hareketleri ile uyumlu bir şekilde yürütülmesi gereğinin ortaya çıktığı, bu anlamda Türkiye’de kara yollarına da önem atfedildiği görülmektedir.³²Nitekim Cumhuriyet’in ilk yıllarında toplamda 18.350 km uzunluğundaki önemli bir kısmı harap ve bakımsız durumdaki stabilize toprak yol ağının yapılan çalışmalar neticesinde 1938 yılı itibariyle 40.235 km’ye,³³ aynı yıllar arasında sivil ulaşımda kullanılan otomobil ve otobüs gibi motorlu kara taşıtı sayısının 7.153’ten 9.499’a çıkarıldığı anlaşılmaktadır.³⁴ Buna göre, Cumhuriyet’in ilk yılları itibariyle kara yollarının da seyahatler için tercih edilen belli başlı ulaşım vasıtalarından biri hâline geldiğini söylemek mümkündür. Ülkenin mühim merkezlerini birbirine bağlamak ve demir yollarını desteklemek üzere 1929’da çıkan “Şose ve Köprüler Kanunu”³⁵ ile takiben Nafia Vekâleti’ne bağlı olarak teşkil edilen “Şoseler, Köprüler ve Binalar Reisliği”³⁶ ülkedeki karayolu teşkilatının temelini atmış ve karayolu ağının geliştirilmesine yönelik çalışmalara hız kazandırmıştır. Bu dönemde tabii ve tarihî zenginliklere sahip Türkiye’de turizmin gelişebilmesi, dolayısıyla iktisadi kalkınmanın sağlanabilmesinin bir şekliyle mevcut yolların ıslahı, bakımı, kullanıma açılması ve yeni yolların inşası ile mümkün olabileceğini öngören devlet adamları kara yolları konusunda turizm unsurunu da göz önünde bulundurmaya başlamışlardır. Bu şekilde, Türk İstiklâl Savaşı yıllarından 1930’a kadar askerî güvenlik tedbirleri çerçevesinde bir kısmı yasak bölge olarak kalan ve ülkeyi Avrupa’ya bağlayan Edirne-İstanbul kara yolu ülkedeki turizm faaliyetlerini canlandırmak amacıyla 1930’da yeniden yapılandırılmış³⁷ ve buna göre esasen geçişlerin serbest olduğu Edirne-Çatalca arasından sonra, Çatalca-Silivri-Kumburgaz-Çekmeceler arasındaki güzergâh da trafiğe açılmıştır.³⁸ Böylece İstanbul’dan başlayan Avrupa

³² Falih Rıfki Atay, “İç ve Dış Turizm”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, s.9-10.

³³ **Karayolları Tarihi**, T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, (y.y.), Ağustos 2007, s.78 ve 84.

³⁴ **As, a.g.e.**, s.218-219.

³⁵ “Şose ve Köprüler Kanunu”, **Resmî Gazete**,12/6/1929, S.1211, Kanun No:1525.

³⁶ “Nafia Vekâleti’nin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun”, **Resmî Gazete**, 29/5/1934, S.2713, Kabul Tarihi:26/5/1934, Kanun No:2443; 14 Haziran 1935’te çıkan 2799 sayılı ek kanunla yapı işleri bu reislikten ayrılmış ve bu idari birim görevlerine “Şoseler ve Köprüler Reisliği” adı ile devam etmiştir.

³⁷ **TBMM Kavanin Mecmuası**, “Askerî Memnu Mıntıkalar Hakkındaki 1110 Numaralı Kanunun 7’nci Maddesinin Son Fıkrasının Tadiline Dair Kanunun 1, 2 ve 3’üncü Maddeler”, TBMM Matbaası, Ankara, 1930, Devre: 3, İçtima: 3, C.19-74, s.212, 271.

³⁸ Çelik Gülersoy ve diğerleri, **Ulusa Adanan Bir Cumhuriyet Anıtı Türkiye Turing Otomobil Kurumu/1923**, Ankara 2009, s.23.

turistik asfalt yolunun önemli bir kısmı tamamlanmış³⁹ ve Edirne'ye gelen yolcular önceki düzenlemeler gereği araçlarını şimendifere yükletmek zorunluluğu gibi seyahatlerini zorlaştırıcı bir uygulamadan kurtulmuşlardır.⁴⁰ İstanbul-İzmit-Ankara-Kayseri-Adana-Payas, İstanbul-Bursa-Ankara, Bursa-İzmir-Afyon-Konya, Kayseri-Sivas-Samsun, Sivas-Malatya-Diyarbakır kara yolları bu dönemde işlerlik kazanan başlıca şehirlerarası güzergâhlar arasında yer almıştır.⁴¹ Bunun yanı sıra bu dönemde doğrudan turizme hizmet etmek amacıyla "turistik yol" kavramının da gündeme geldiği görülmektedir. Bu minvalde bünyesinde arkeolojik kıymete sahip eski eserleri, kaplıcaları ve plajları barındıran turistik potansiyeli yüksek İzmir şehri ve civarı dikkate alınan ilk bölgelerden olmuştur. Bu havalide rahat ve kolay seyahat imkânı temin etmek ve bu suretle bölgeye turist çekmek amacıyla İzmir Valiliği'nin bölgede turistik yolların yapımına ve bakımına yönelik olarak başlattığı çalışmaların TBMM tarafından yapılan yasal bir düzenleme ile desteklendiği görülmektedir.⁴² Ayrıca bu dönemde, Asya içlerinden Karadeniz kıyılarına kadar uzanan tarihî nakliye yolunu canlandırmak amacıyla "Devlet Demir Yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü"ne Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Karaköse-Diyadin-Kızıldize-Tebriz-Tahran güzergâhı üzerinde otobüs, otomobil ve kamyon işletmek üzere yetki verilmiştir. Bu güzergâh üzerinde icap eden duraklarda ücretli ve aidatlı acenteliklerin ihdas edilebileceği kararlaştırılmıştır.⁴³ Böylece söz konusu güzergâh üzerinde genel tarifeye göre alınan ücret mukabilinde gerçekleştirilmeye başlanan seyahat faaliyetleri çerçevesinde haftada üç gün Trabzon'dan ve İran sınırından hareket eden otobüsler ile yolcuların eşyasını taşıyan kamyonların seyahat edenlere büyük bir rahatlık sağladığı anlaşılmaktadır. Otobüslerin Trabzon'dan kalkış ve buraya varış vakitleri vapur sefer günlerine denk getirilmiş,⁴⁴ böylece yolcular transit bir şekilde Türkiye'deki seyahatlerine devam edebilmişlerdir.⁴⁵

³⁹ Reis-i Cumhur Atatürk adına dönemin başbakanı Mahmut Celâl Bayar tarafından okunan TBMM 5. dönem 4. toplanma yılı açış konuşmasında yer alan konuya ilişkin ifade için bkz.: **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, C.I, AKDİTYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1997, s.427.

⁴⁰ Köfteoğlu ve Karabulut, **a.g.e.**, s.14.

⁴¹ **Turizm Kılavuzu**, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü, İstanbul, 1935, s.288-293.

⁴² "İzmir Vilâyeti Turistik Yollarının İnşası Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 9/7/1938, Kanun No:3477, Kabul Tarihi: 22/6/1938.

⁴³ "Devlet Demir Yolları İdaresince Trabzon-İran Yolu Üzerinde Otobüs, Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 11/5/1937, S.3601, Kanun No:3163, Kabul Tarihi:5/5/1937.

⁴⁴ **CHP On Beşinci Yıl Kitabı**, s.245-246.

⁴⁵ Süreyya Ergün, **Otelcilik ve Turizm Millî Kredisi**, Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları, (y.y.), 1944, s.151.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında sivil seyahatlerde hava yolları da önem kazanmaya başlamış, bu gelişmelerle birlikte Cumhuriyet Hükûmeti'nin desteğiyle 1925 Şubatı'nda kurulan "Türk Tayyare Cemiyeti" Türk hava yolu taşımacılığı için de yol gösterici bir kuruluş olmuştur. Ayrıca, İstanbul'da 1930'da düzenlenen "Beyne'l-Milel Turizm İttifakı Kongresi"nde tayyarelerin turizmde etkin bir şekilde kullanılması konusunda varılan görüş birliği çerçevesinde TTOK'nın Türk Tayyare Cemiyeti ile işbirliği hâlinde çalışmalarla başlayacağı yönündeki beyanatu hava yolları ile seyahatin teşviki açısından önem arz etmektedir.⁴⁶ Takiben 1933 yılı itibariyle Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak Türkiye'de hava yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak üzere "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi"nin kurulduğu,⁴⁷ bu idarenin küçük bir filo ile Ankara-Eskişehir-İstanbul hatlarında başlattığı tarifeli seferleri Eskişehir hattının kaldırılmasıyla Ankara-İstanbul-İzmir hatları üzerinden devam ettirdiği anlaşılmaktadır.⁴⁸ Türk Hava Yolları'nın temelini atan ve 1938 yılı itibariyle Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü"⁴⁹ adı ile faaliyetlerine devam eden bu idarenin söz konusu dönem itibariyle "Lufthansa", "KLM", "Air France", "Imperial Airways", "Aero Espresso" gibi önemli hava yolu şirketleri ile hemen hemen aynı zaman dilimi içinde faaliyete geçmesi Türkiye'de sivil hava taşımacılığında atılan ciddi adıma işaret etmesi bakımından önemlidir. Atatürk'ün TBMM'de: "*devlet teşkilatı içinde modern bir idare olduğuna değindiği Sivil Hava Yolları İdaresi'nin teknik şartlar ve emniyet koşulları ile büyük şehirler arasında en modern ulaşım vasıtası olarak uluslararası hatlarda da kendi vasıtalarıyla irtibat tesis etmesinin kısa zamanda beklenen önemli*

⁴⁶ **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, "*Beyne'l-Milel Turizm İttifakı İstanbul 1930 Senesi Kongresi Hakkında Türkiye Turing Klübü Resmî Raporu*", 4/7/1930, D.8026, FK.30..10.0.0, YN:80.526..6.

⁴⁷ "*Hava yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkında Kanun*", **Resmî Gazete**, 27/5/1933, S.2411, Kanun No: 2186, Kabul Tarihi: 20/5/1933; Bu kanun 1935'te çıkarılan bir kanun ile tadil edilmiş, buna göre söz konusu işletme idaresi Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştır ("*Hava yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkındaki 2186 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Kanuna Yeni Bazı Maddeler İlâvesine Dair Kanun*", **Resmî Gazete**, 5/6/1935, S.3020, Kanun No:2744, Kabul Tarihi: 30/5/1935).

⁴⁸ Söz konusu idare 1933-35 yıllarında Junkers F-13, King-Bird ve ATH-9 tiplerinde toplam 28 koltuk kapasiteli 5 uçak ile, 1935-38 yıllarında ise D-HavillandRapid, D-Havilland 86 Ekspres ve Dragon Rapid tiplerinde toplam 64 koltuk kapasiteli 8 uçak ile hizmet vermiştir. İlk yurt dışı seferi ise 1947 yılı itibariyle İstanbul üzerinden Atina'ya yapılmıştır (İlyas Albayrak, **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)**, Ankara, 1983, s.24-40 ve 66).

⁴⁹ "*Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu*", **Resmî Gazete**, 14/6/1938, S.3933, Kanun No:3424, Kabul Tarihi: 3/6/1938.

işlerden görüldüğünü” belirtmesi, söz konusu dönem itibariyle hava yolu ulaşımına verilen önemi ve desteği göstermesi bakımından dikkate değerdir.⁵⁰ Bu dönemde “Air France” adlı havayolu şirketinden devralınan İstanbul’daki Yeşilköy tesisleri ile Ankara’daki Güvercinlik tesisleri ülkedeki ilk ticari havaalanları olarak faaliyete geçmiştir.⁵¹ Ayrıca devletin ilgili idari birimleri tarafından ana ve yardımcı havameydanları tesisi için projeler hazırlanmış, bütün illerden havameydanı olarak tahsis edilebilecek arsaların krokileri talep edilmiştir.⁵² Bu gelişmeler ışığında 1933-1938 yılları arasında hava yolları vasıtasıyla toplam 3.503 yolcunun taşındığı anlaşılmaktadır.⁵³

2. Seyahat Faaliyetleri ile İlgili Hususi Teşekküller ve Cemiyetler

Devlet tarafından tanınan imtiyaz neticesinde anonim şirket olarak 1851 yılında kurularak Boğaziçi ve Marmara’da yolcu ve eşya nakli yapan az sayıdaki yerli şirketlerden “Şirket-i Hayriye İdaresi” Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne intikal eden önemli hususi deniz seyahat teşekküllerinden biri olmuştur. Filosunu takviye etmek suretiyle Cumhuriyet’in ilk yıllarında da faaliyet gösteren bu idare⁵⁴ devlet tarafından satın alınarak Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü’ne bağlandığı 1944’e kadar hususi mahiyette önemli taşımacılık hizmetlerinde bulunmuştur.⁵⁵ Şirket-i Hayriye İdaresi yolcu ve yük nakliye hizmetinin yanı sıra Boğaziçi’nin gelişmesine yardımcı olmuş ve çok sayıda denizci yetiştirmek suretiyle⁵⁶ seyahat ve turizm faaliyetlerine katkı sağlamıştır.

Yabancı denizcilik kumpanyalarının ise 1902’de “Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası” adı ile İstanbul merkezli olarak teşkilatlandıkları ve bu teşekkülün Kabotaj kanununun akabinde 15 Ocak 1928 tarihi itibariyle statü değişikliğine uğrayarak “Dersaadet Şambır Maritime de Kampani dö Navigasyon Etranger Cemiyeti”, takiben de 28 Haziran 1938 tarihli Cemiyetler Kanunu’na uyum sağlamak amacıyla “Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti” adını alarak

⁵⁰ Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, C.I, s.417.

⁵¹ Gökhan Akçura, **Türkiye Turizmde 150 Yıl**, OTI Holding Yayınları, (y.y.), (t.y.), s.50.

⁵² As, **a.g.e.**, 564.

⁵³ Albayrak, **a.g.e.**, s.24-40.

⁵⁴ Konuyla ilgili olarak bkz; **Boğaziçi Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname**, Ahmed İhsân ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1330; **Harb-i Umûmî Şirket-i Hayriye 1330-1334**, Bahriye Matbaası, İstanbul, 1337; Murat Koraltürk, **Şirket-i Hayriye (1854-1945)**, İstanbul, 2007.

⁵⁵ “*Şirket-i Hayriye’nin Satın Alınmasına Dair Olan Sözleşmenin Onanması Hakkında Kanun*”, **Resmî Gazete**, 24/01/1945, S.5913, Kabul Tarihi: 15/1/1945, Kanun No:4697.

⁵⁶ Eldem, **a.g.e.**, s.106.

faaliyetlerini devam ettirdiği görülmektedir.⁵⁷ Bu cemiyete mensup vapur şirketlerinin, Türkiye'deki turizm faaliyetlerinin artırılması konusundaki gayretlerinin TTOK tarafından da desteklenmesi söz konusu olmuştur.⁵⁸ Bunun dışında söz konusu dönem itibarıyla Avrupa ile şark ülkeleri arasında Akdeniz, Adriyatik, Adalar ve Marmara Denizleri ile Karadeniz-Kızıldeniz arasında "Llyod Tryestino", "Romanya", "Messageries Maritimes", "Laster Silbermann", "Bulgar Seyr-i Sefain", "Theodore Reppen" kumpanyaları başta olmak üzere birçok yabancı vapur kumpanyasının faaliyet gösterdiği, bunların uğradığı limanlar arasında İstanbul, İzmir ve İskenderun gibi Türk limanlarının da bulunduğu anlaşılmaktadır.⁵⁹

Hususi demir yolu ulaştırma hizmetleri konusunda ise Avrupa, Asya ve Afrika'yı birbirine bağlayan "Orient Ekspres" firmasının Türkiye'deki faaliyetleri önem arz etmektedir. 1883'te seferlerine başlayan bu firma 1895'te Ostend-Viyana Ekspres hattını, 1919'da ise Alpleri aşan Simplon yolunu kullanmak suretiyle İsviçre, İtalya, Yugoslavya ve Bulgaristan üzerinden İstanbul'a ulaşmıştır. Bu güzergâhı Anadolu'da haftada iki defa olmak üzere Haydarpaşa İstasyonu'ndan hareket eden "Toros Ekspresi" devam ettirmiştir. Ayrıca 1927 Ağustosundan itibaren de Haydarpaşa-Ankara arasında "Lüks Anadolu Ekspres" in hizmete girdiği görülmektedir.

Bu dönemde turizmin nitelik ve nicelik olarak artan önemi ile doğru orantılı olarak seyahat teşekkülleri de bilet satan sıradan yazıhaneler olmaktan çıkarak turizm organizasyon büroları hâlini almaya başlamıştır.⁶⁰ Örneğin dünyanın dört bir tarafına yayılmış teşkilatı ile yataklı ve restoran vagonlu seyahat faaliyetleri ile tanınan demir yolu seyahat acentelerinden "Wagons Lits-Cook" un sonraları tüm acentecilik hizmetlerinde bulunduğu ve 1894'te İstanbul'da acente açmakla birlikte faaliyetlerine esas olarak Cumhuriyet'in ilk yıllarında hız verdiği anlaşılmaktadır.⁶¹ İstanbul'da günlük turlar da düzenleyen şirketin rehberleri turist kabilelerini rihtımda karşılamakta, özel otomobillere bindirmekte, uzun bir kabile hâlinde İstanbul'un tarihî ve tabii güzelliklerini gezdirmekteydi.⁶² Bu dönemde seyahat faaliyetlerini desteklemek üzere çıkarılan bir yasa ile bu şirket ile "Sürat Katarları Şirketi" tarafından Türkiye dâhilinde işletilmek üzere ithal

⁵⁷ Tülay Duran, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s.18.

⁵⁸ "TTOK'nın 9 Nisan 1938'de Perapalas'ta Akdolunan Senelik İçtima Zabıtı", **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, s.4.

⁵⁹ **Turizm Kılavuzu**, s.325, 412-421.

⁶⁰ Hans Haas, **Turizm Bilgisi**, Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:1, Ankara, 1939, s.52.

⁶¹ "Beyne'l-Milel Mühim Bir Müessesese Olan Vagonlu Sosyetesinin Teşkilatı ve Faaliyet Sahası", **TTOK Mecmuası**, S.15/87, 1 Nisan 1937, s.18-19.

⁶² Akçura, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, s.36 ve 44.

edilen yataklı ve yemekli vagonlar ile demirbaş eşyaları dâhil olmak üzere yük vagonları gümrük vergisinden muaf tutulmuştur.⁶³

Hususi kesim tarafından hava yolları vasıtasıyla yapılan yolcu nakline kısaca değinecek olursak bu konudaki ilk ciddi adımların da Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleştiğini söyleyebiliriz. Bu dönemde Avrupalı hava yolu şirketlerinin Avrupa-Asya arasındaki en uygun hava yolu rotası olarak görülen Türkiye'yi ara istasyon olarak kullanmak üzere Türk Hükûmeti ile görüşmelerde buldukları anlaşılmaktadır. Bu girişimlere “askerî mülahazalar” nedeniyle başlangıçta temkinli yaklaşılsa da⁶⁴ ilerleyen süreç içinde ikili anlaşmalarla hava yolu ulaşımının önünün açıldığı görülecektir. Türkiye'nin ilk ticari hava yolu sözleşmesi “Franco-Roumaine” adlı Fransız şirketi ile gerçekleşmiş, böylece 1922 Ekimi itibariyle başlayan uçuşlar ile Paris, Prag, Viyana, Budapeşte, Bükreş ve İstanbul birbirine bağlanmıştır. Söz konusu şirketin İstanbul-Ankara arasında ilk kez 1924 Nisanı itibariyle gerçekleşen keşif uçuşunu da tarifeli seferler takip etmiştir. 1925 yılı itibariyle CIDNA (Compaigne Internationale de Navigation Aérienne) adını alan şirket 1927'den itibaren Belgrad-Sofya-İstanbul seferlerine başlamıştır. CIDNA'nın da dâhil olduğu birkaç hava yolu şirketi birleşerek 1933'te “Air France” şirketini oluşturmuş, bu şirket de 1935'e kadar Paris-Bükreş-İstanbul hattında seferler düzenlemiştir. 1924'te imtiyaz alan İtalyan şirketi “Aero Espresso” ise İstanbul-Atina-Brindisi ve İstanbul-Atina-Rodos olmak üzere iki hat üzerinden deniz uçakları ile seferlere başlamıştır.⁶⁵ 1925'te Alman menşeli şirketlerden “Junkers” ile yapılan anlaşma sonucunda İstanbul-Ankara arasında yolcu, 1930'da “Deutsche Lufthansa” ile yapılan anlaşma neticesinde ise Berlin-İstanbul arasında posta seferlerinin başladığı görülmektedir. Bunu, 1932 yılı itibariyle Anadolu içi uçuşlar için “Amerikan Curtis Right Şirketi” ile yapılan anlaşma takip etmiştir.⁶⁶ Bu şirketlere ek olarak aktarmalı seferlerle kıtalararası uçuşlar yapan “Royal Neerlandaise”, “Imperial Airways” ve “Royal Dutch Air Lines” şirketlerinin söz konusu dönem itibariyle Türkiye'nin dünyaya bağlanmasını sağlayan faal hava ulaşım kumpanyalarından oldukları anlaşılmaktadır.⁶⁷

⁶³ “Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair Kanun”, **Resmî Gazete**, 29/6/1926, S.407, Kanun No:917; “Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair 8 Haziran 1926 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun”, **Resmî Gazete**, 21/5/1927, S.593, Kanun No: 1020.

⁶⁴ “Hava Yolu”, **Cumhuriyet**, 24/5/1930.

⁶⁵ Akçura, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, s.46.

⁶⁶ As, **a.g.e.**, s.559-560.

⁶⁷ **Turizm Kılavuzu**, s.327-328.

Bu dönemde Türkiye’de faaliyet gösteren ve etkinliğini artıran hususi seyahat teşekküllerinden biri de 1 Ekim 1925 tarihi itibarıyla Beyoğlu Pera Palas Oteli’nde “seyahat, tenezzüh ve nakliyata mütedair muamelat ve bunlara müteferri umur-ı sarafie ile iştilal” etmek üzere faaliyete geçen “Millî Türk Seyahât Acentalığı Ziya ve Şürekâsı” (National Turkish Tourist Agency-NATTA) olmuştur.⁶⁸ Faaliyetlerini 1940’a kadar sürdürdüğü anlaşılan bu acentenin “Şark Demir Yolları” ve “Devlet Demir Yolları” gibi idarelerin yanı sıra “United States Lines”, “American Merchant Lines”, “Cie de Navigation de Samos”, “Ballimore Mail Line”, “Ybarna yChina”, “İntourist”, “Amerikan Expres”, Mittel Europaeische Schiafvagen und Seisevagen (MITROPA)”, “Fransız-Yunan Demir Yolları”, “Macar (IBUSZ)”, “Yugoslav (PUTNIK) ve Romanya (EUROPA) Devlet Demir Yolları”, “Yugoslavenski Lloyd A.D.”, “Oesterreichisches Verkehrsbureau”, “Dean and Davson Ltd.” gibi uluslararası birçok seyahat kuruluşunun Türkiye temsilciliğini üstlendiği ve bilet satışının yanı sıra otomobil kiralama, broşür basma, rehber sağlama, iç ve dış seyahatler düzenleme gibi faaliyetlerde de bulunduğu görülmektedir. Cumhuriyet’in ilk yıllarında yurt dışına yapılan en önemli seyahatlerin söz konusu şirket tarafından düzenlendiği anlaşılmaktadır.⁶⁹ Bu dönemdeki diğer bir yerli seyahat acentesi 1927’de “Emniyet Seyahât Şirketi” adıyla faaliyete geçen kuruluş olmuştur. Bu şirket Türk turizmine önemli katkılar sağlayan Türk Seyyahîn Cemiyeti ile iyi ilişkiler içinde bulunmuş ve ortak organizasyonlar düzenlemiştir. Takiben “Millî Türk Seyahât Şirketi” (*PASSRAPIDE*) adını alan ve faaliyetlerini 1937’ye kadar sürdüren bu şirketin pasaport ve seyahat işlemleri, rehberlik hizmetleri, otel ve pansiyon kiralama, vapur ve tren biletleri satma, İstanbul ve çevresinde tur düzenleme gibi etkinliklerde bulunduğu anlaşılmaktadır.⁷⁰ Bu seyahat şirketlerine ek olarak çok uzun ömürlü olmadıkları anlaşılmakla birlikte “Turkish Travelling&Tourist Agency” (TUTTA), “Le Globe Vapur ve Seyyahîn Acentalığı”, “Buleks” (İstanbul Ekspres), “İstanbul Travel Agency” (ITA) ve “Nihad ve Şevki Seyahat Acentesi” de söz konusu dönem itibarıyla Anadolu sathında seyahat,

⁶⁸ “Millî Türk Seyahât Acentalığı Ziya ve Şürekâsı Şirketi”nin “Türk Seyahat Yazıhanesi” ile “Türk Seyahat Acenteliği” adlı şirketlerin birleşmesi suretiyle oluştuğu anlaşılmaktadır (Nazmi Kozak ve diğerleri, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008).

⁶⁹ Gökhan Akçura, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Seyahat Acenteciliği”, **TÜRSAB Aylık Dergisi**, S.35, Ağustos 1985, s.11-13; Mevcut bilgilere göre bunlardan sadece Paris Fuarı’na giden Türk vatandaşlarının sayısının 8.000’e ulaştığı ve bu sergiyi toplamda 1 milyon civarında ilgilinin ziyaret ettiği anlaşılmaktadır (“Türkiye Turing ve Otomobil Klübünün 1937 Senesi Raporu”, **TTOK Belleteni**, S.18/98, Nisan 1938, s.8).

⁷⁰ 1937’de kapanan şirketin 1931 yılı itibarıyla İstanbul Ticaret Odası’ndaki kayıtlı adının “Mehmet Hayri ve Sait Beyler Emniyet Şirketi” olduğu bilinmektedir.

konaklama ve turist rehberliği hizmetlerinde bulunmak üzere faaliyet gösteren acenteler arasında yer almıştır.⁷¹ Bu dönemde yabancı ülkelere seyahat düzenleyebilmeleri için Hükümet tarafından Türk seyahat acentelerine tanınan “döviz izni”⁷² nin yurt dışı seyahat organizasyonları konusunda ciddi kolaylıklar temin ettiği anlaşılmaktadır.

Söz konusu zaman dilimi içinde yabancı turistleri Anadolu'ya çekmek gayretlerinin yanı sıra Türk turistleri yurt dışına çekmek amacıyla gerçekleştirilen tanıtım faaliyetleri de dikkat çekmektedir. Örneğin Sovyetler Birliği'nin resmî seyahat acentesi “Intourist” tanıtım ve seyahat faaliyetlerinde bulunmak üzere 1932'de Galata Çinili Rıhtım Han'da İstanbul temsilciliğini açmıştır.⁷³ Bu dönemde Intourist ve Wagons Lits-Cook gibi seyahat acenteleri ve bazı ülkelerdeki resmî idareler tarafından Sovyetler Birliği, Romanya, Macaristan ve Bulgaristan gibi ülkelere Türk turistleri çekmek üzere hususi reklam kampanyalarının yapıldığı da görülmektedir.⁷⁴

Türk turizm tarihinin de teşekkül tarihi, faaliyetleri, üstlendiği görev ve sorumluluklar açısından bir dönüm noktası teşkil eden kuruluş “Türk Seyyahîn Cemiyeti”⁷⁵ olmuştur. İdare Merkezi İstanbul'da bulunan Türk Seyyahîn Cemiyeti 6 Kasım 1923'te Mülga Şura-yı Devlet Azasından Reşit Saffet (Atabinen),⁷⁶ Mülga Meclis-i Kebir Maarif Azasından Mehmet Ziya

⁷¹ Köfteoğlu ve Karabulut, **a.g.e.**, s.14.

⁷² **Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı**, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1935, s.11.

⁷³ Akçura, **Türkiye Turizmde 150 Yıl**, s.42.

⁷⁴ Bu konuda yapılan çalışmalara örnek olmak üzere söz konusu dönem itibariyle: “*Macarlar Türk kardeşlerini memleketlerini görmeye davet ederler.*” ibaresi ile yayınlanan “Türk-Macar Kılavuzu” dikkat çekici bir tanıtım materyali olmuştur (**Türk-Macar Kılavuzu: Macaristan ve Budapeşte**, Macar Turizm İşleri Müşavirliği, (y.y.), 1933).

⁷⁵ Kulübün yurt dışında tanıtım ve reklam broşürlerinde adı Fransızca olarak “*Touring Club Turc*” şeklinde geçmekte idi.

⁷⁶ Reşit Saffet Atabinen (1884-1965), Paris Siyasi İlimler Mektebi'ni tamamlayarak önemli devlet hizmetlerinde bulunmuş, TBMM 3. ve 4. dönemlerinde Kocaeli milletvekilliği yapmıştır. Türk Ocakları Hars Heyeti Umûmî Kâtipliği, Uluslararası Olimpiyat Komitesi üyeliği ve Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti kurucu üyeliği gibi görevler ifa etmiş, bu süreç içinde ülkedeki tarihî eserlerin korunması konusunda dikkate değer çalışmaları olmuştur. Kurduğu Türk Seyyahîn Cemiyeti, kaleme aldığı çoğu Fransızca olmak üzere 50 civarında eser, katıldığı uluslararası toplantılar, yurt dışında verdiği konferanslar ile Türkiye'nin yurt dışında tanıtımı, Türkiye'de turizm anlayışının yerleşmesi ve gelişmesi konusunda önemli katkılar sağlamıştır (**TBMM Albümü (1920-1950)**, C.1, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2010, s.159; Semavi Eyice, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965)*”, **TTOK Belleteni**, S.276/79, İstanbul, Ocak-Nisan 1965, s.4-5; Fethi Erden, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965)*”, **TTOK Belleteni**, S.276/79, İstanbul, Ocak-Nisan 1965, s.8-9; Ayrıca bkz.; Ahmet Altıntaş-Feyza Kurnaz Şahin, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve*

ve (Damat) Osman Hami Beyler tarafından kurulmuştur. İstanbul Valiliği tarafından 5 Aralık 1923 tarihinde tasdik edilen “Türk Seyyahın Cemiyeti’nin Nizâmnâme-i Esâsî”ne göre maksat ve gayesi: “*Büyük seyahâter tertibi ile kıymettar İstanbulumuzu ve Bursa gibi mühim şehirlerimizi ve buralardaki âsâr-ı eslâfi ve Türklük fezâilini ecânibe ve mütekebilen memâlik-i mütemeddine-i saireyi Türk vatandaşlarımıza hakayık ve an’anatiyle tanıtmak*” olarak belirtilmiştir.⁷⁷ Cemiyetin daha ilk yıllarından itibaren ülkeye gelen turist sayısında artış sağlanmasında etkin bir rol oynadığı anlaşılmaktadır.⁷⁸ 1926’dan itibaren “Turing Kulübü” adını alan kurumun ilerleyen süreç içinde genişleyen faaliyet alanı mevcut nizamnamesinin değişmesini gerektirmiş, bu suretle Hükümet tarafından 23 Mart 1931 tarihli ilmühaberle onaylanarak yürürlüğe giren yeni nizamname ile kurumun adı “Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü” (TTOK) olarak değişmiştir. Kurumun hedeflerinin ve üstlendiği sorumlulukların daha kapsamlı ve belirgin bir şekilde belirtildiği yeni nizamnamesinde vurgulandığı üzere kulübün temel maksadı: “*Türkiye’de gerek karada, gerek denizde ve havada her vasıta ile turizmin inkişafı*” olmuştur.⁷⁹ Söz konusu nizamnamede belirtilen bu maksadı temin üzere Hükümet daireleri, hususi idareler, belediyeler ile turizm konusunda temaslarda bulunmak ve işbirliği yapmak kurumun temel vazifeleri arasında yer almıştır. 1923 ve 1931 nizamnamelerinin yüklediği görev ve sorumluluklar çerçevesinde söz konusu kulübün bir devlet organı, hatta bugünkü manasıyla bir Turizm Bakanlığı gibi çalıştığını söylemek mümkündür.

TTOK’nın Türkiye’de İstanbul, Ankara, İzmir, Edirne, Bursa, Konya, Adapazarı, Eskişehir, Mersin, Samsun ve Yozgat gibi önemli merkezlerde

Türk Turizmine Katkıları”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, C.26, S.22, 2007).

⁷⁷ **Türk Seyyahın Cemiyeti Nizâmnâme-i Esâsî**, İstanbul, 1923, s.2-3 ve 5-7.

⁷⁸ Konu ile ilgili olarak Şehremini Operatör Emin Bey’in İstanbul’a 1924’te gelen turist sayısının 17.000 iken cemiyetin çalışmaları neticesinde bu sayının 1925’te 40.000’e çıktığını belirten beyanati için bkz.; “*Cemiyet-i Belediye İctima’ Etti*”, *Milliyet*, 22/10/1925.

⁷⁹ **Türkiye Turing ve Otomobil Klübü İstanbul Vilayeti’nin 23 Mart 1931 Tarihli ve 299 Numaralı İlmühaberile Musaddak, Tadil Olunmuş Nizâmnâmesi**, İstanbul, 1931; Kurumun adına otomobil ibaresinin eklenmesi; uluslararası triptik işlemleri yetkisini “1926 Paris Mukavelenamesi” çerçevesinde 1930 Mayısı itibariyle uhdesine almasıyla ve Avrupa’da emsali kulüp ve kurumların aynı zamanda otomobil yarışları gibi sportif faaliyetler icra etmeleri, seyahat ve turizm organizasyonları düzenlemeleri gibi nedenlerle olmuştur (Ümit Durgu, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu’nun Türk İmajı İle Batılılaşmaya Verdiği Destek ve Türkiye’ye Kazandırdıkları (1923-1942)**, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s.36-37).

şubeleri, yurt dışında Londra, Berlin, Atina, Korfu, Viyana, Clermont-Ferrand, İskenderiye, Marsilya, Milano, Moskova, Nice, Paris, Roma ve Vichy gibi şehirlerde ise mümessilleri bulunmakta idi.⁸⁰ Faaliyetlerini maddi sıkıntılar içinde sürdürmeye çalışan kulübün çalışmalarını etkin bir şekilde devam ettirebilmek üzere devlet erkinin desteğine ihtiyaç duyduğu müşahede edilmektedir.⁸¹ Nitekim Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in Turing Kulübü'nün faaliyetleri ile ilgilendiği ve bu kulübü himayesi altına alma lütfunda bulunduğu anlaşılmaktadır.⁸² Kulübün bu dönemdeki faaliyet raporunda: "*Ulu Gazi ile Hükümet-i Cumhuriyenin lütfu müzaheret ve muaveneti*"nden bahsedilmektedir. Çalışmaları takdir edilen cemiyete devlet tarafından diğer bir önemli destek cemiyetin 2 Nisan 1930'da İcra Vekilleri Hey'eti'nce "*menafi-i umumiyyeye hadim cemiyet*" statüsü ile kabul edilmesi münasebetiyle olmuştur.⁸³ Nitekim İcra Vekilleri Hey'eti'nin 15 Aralık 1932 tarihli kararnameğine göre: "*Tahlisiye İdaresi 932 bütçesinin II. maddesine konulan tahsisattan 2.000 liranın memleket için hayırlı işler yapan Turing Kulübü'ne verilmesi*" kararlaştırılmıştır.⁸⁴

3. Seyahat Faaliyetlerini Teşvik Edici Çalışmalar ve Düzenlemeler

Cumhuriyet'in ilk yılları itibariyle gerek iç turizm gerekse dış turizm bağlamında Türkiye'deki seyahat faaliyetlerini kolaylaştırmaya ve hızlandırmaya yönelik önemli çalışmalar içine girildiği görülmektedir.

Söz konusu dönem itibariyle Türkiye'yi ziyaret etmek isteyen turistlerin birçoğunun ülkede uygulanan vize ve gümrük işlemleri gibi yasal süreçler hakkında yeterli bilgiye sahip olamamalarının birtakım sorunlarla karşı karşıya kalmalarına yol açabildiği, bu konuyla ilgili esaslı problemlerin de ilgili dönemde daha çok tercih edilen deniz yolu seyahatlerinde belirginleştiği görülmektedir. Bu nedenle Türkiye'ye deniz yolu ile gelen turist kabilelerinin İstanbul Limanı'na geldikten sonra vize ve giriş işlemleri için saatlerce beklemelerini ve mağdur olmalarını önlemek üzere, turistleri taşıyan vapurlara Türkiye Seyyahîn Cemiyeti'nin üyeleri ile ülkeye giriş işlemlerini yapacak polis memurları Dâhiliye Vekâleti'nden aldıkları yetki çerçevesinde Çanakkale'den itibaren eşlik etmeye başlamışlardır. Bu suretle

⁸⁰ **Turizm Kılavuzu**, s.20-21.

⁸¹ "*Perapalas'ta Dünkü İctima, Seyyahîn Cemiyeti Hükümet'ten Yardım İstemeğe Karar Verdi*", **İkdam**, 30/12/1929.

⁸² "*Turing Kulübü*", **Cumhuriyet**, 3/4/1930.

⁸³ **BCA**, 15/12/1932, FK.30..18.1.2, YN. 9.17.19; "*Türkiye Turing Kulübünün Menafi-i Umumiyyeye Hadim Cemiyetler Meyanına İthali Hakkında Kararname*", **Resmî Gazete**,15/7/1930 S.1546, Kararname No:9069.

⁸⁴ **BCA**, 15/12/1932, S.13562, D.183-31, FK.30..18.1.2., YN.32.74..18.

hem söz konusu dönem itibariyle komşu ülkeler tarafından Türkiye'ye gelen turistlere sıklıkla yapılan Türkiye aleyhindeki propagandaların etkilerini gidermek üzere yetkililer tarafından genç Türkiye Cumhuriyeti, Türk tarihi, hukuku, kültürü, sosyal hayatı ile ülkenin tarihî ve turistik yerleri hakkında çeşitli lisanlarda aydınlatıcı konuşmalar yapılıyor hem de vize işlemlerine yönelik ön bilgiler veriliyordu.⁸⁵ Benzer şekilde Posta İdaresi'nin çalışmaları ile turist vapurlarında pul satmak, adi ve taahhütlü mektup muamelesi yapmak üzere memur bulundurulmaya başlanması da turistlere seyahatleri sırasında iletişim ihtiyaçlarını gidermek üzere kolaylık sağlamakta idi.⁸⁶

Bu dönemde İstanbul Şehremaneti, TTOK, Şirket-i Hayriye ve Seyr-i Sefain idarelerinin işbirliği ile turistlerin rıhtıma küçük vapurlarla taşınmaları sağlanmış, turistleri ve eşyalarını taşımak üzere taksi, kayık ve hamal tarifeleri hazırlanmış ve bunlar çoğaltılarak iskelelere, gümrüklere ve turistik bölgelere dağıtılmıştır.⁸⁷ İstanbul Liman İdaresi tarafından alınan tedbirler neticesinde hudutlarda ve gümrüklerde olduğu gibi turist taşıyan vapurlarda da lisan bilen memurların görevlendirilmeye başlandığı ve otomobillerin zarar görmeden tahmil ve tahliyesi için rıhtımda Avrupa'daki örneklerinden hareketle modern bir asansör yaptırıldığı görülmektedir.⁸⁸ Ayrıca temin edilen modern bir merdivenin vapura yanaştırılmak suretiyle yolcuların rıhtıma doğrudan ve rahat bir şekilde inmelerinin, hamalların yolcu eşyalarını lastikli taşıma arabalarıyla taşımalarının, yolcuların temizlenmiş limandan düzenli ve rahat bir şekilde gümrük salonuna geçebilmelerinin, buradaki resmî işlemlerin nazikçe, intizam içinde ve hızlı bir şekilde tamamlanmasının sağlandığı anlaşılmaktadır.⁸⁹ Alınan bu tedbirler münasebetiyle önceki yıllarda turistlerin vapur ile rıhtım arasında karşılaştıkları belirsizliklerin, düzensizliklerin ve kargaşanın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu döneme kadar uygulamada olan, İstanbul'dan transit olarak geçen yabancı yolcuların geceyi şehirde geçirmelerinin kabul edilmemesi ve gece 24'e kadar vapurlarına dönmeye mecbur tutulmaları gibi uygulamalar kaldırılmış,⁹⁰ böylece turistleri seyahatleri sırasında huzursuz eden bir sorun daha çözülmüştür. Kurvaziyer vapurlarının Türk kıyılarında Akdeniz'e kıyısı olan Avrupa ülkelerine,

⁸⁵ **Türkiye Turing Kulübü Ne Yaptı**, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1935, s.8.

⁸⁶ "*Türkiye Turing ve Otomobil Kulübünün 1936 Senesi Raporu*", **TTOK Belleteni**, S.15/87, 1 Nisan 1937,s.7-8.

⁸⁷ Gülersoy ve diğerleri, **a.g.e.**, s.20.

⁸⁸ **Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü'nün Umumî Heyetine Takdim Edilen Mesai Raporu**, Uray Basımevi, İstanbul, 1936, s.6.

⁸⁹ "*Seyyah Celbine Doğru Atılan ilk Adımlar*", **Cumhuriyet**,12/10/1936.

⁹⁰ "*TTOK'nın 1936 Senesi Raporu*", **a.g.d.**,s.7.

özellikle de komşu ülke Yunanistan'a göre daha yüksek rüsuma tabi olması nedeniyle Türkiye'ye turist akışı konusunda yaşanan olumsuz etkiler ise yapılan yasal düzenlemelerle bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Buna göre Türkiye limanlarına gelen hususi yatlar, özellikle turist nakledip başka bir ticari muamelede bulunmayan turist gemileri ve ilmî amaçlar doğrultusunda kullanılan gemiler hususi kanun ve nizamlarına göre vermek durumunda oldukları vize, müruriye, demir ve şamandıra resimleri ile kılavuz ve römorkör ücretlerinden muaf tutulmuşlardır.⁹¹ Böylece yabancı vapurların Türkiye'ye de uğramaları teşvik edilmiştir. Ayrıca, turist gemileri ile yatlardan alınarak devlet hazinesine aktarılan sıhhiye, rıhtım ve fener rüsumlarında %50 oranında tenzilat yapıldığı,⁹² bu seyahat vasıtalarından Karadeniz Boğazı'ndan çıktıkları zaman ton başına alınan 5 kuruş tahlisiye rüsumunun da turistlere seyahat kolaylığı sağlamak üzere kaldırıldığı anlaşılmaktadır.⁹³ 1938'de çıkarılan bir kararname ile de ticaret ve turist gemilerinin gündüz gelmek ve mevcut kurallara uymak koşuluyla harp limanlarına girişleri, yabancı gemilerin giriş ve çıkışlarını kontrol edecek gümrük ve polis teşkilatına sahip limanlara gece ve gündüz yanaşmaları ve yolcu çıkarmaları serbest bırakılmış, liman zabıta hizmetlerinin geceleri de vazife görebilecek şekilde tanzim ve takviye edilmesi, hususi yatların da benzer özellikler göstermeleri koşuluyla yolcu ve turist gemileri gibi muamele görmesi sağlanmıştır.⁹⁴ Transit geçiş vizesiyle veya vapur ve şimendiferler arasında aktarma yapmak suretiyle seyahatlerini devam ettiren turistlerin ülke sınırında beyan ettikleri dövizlerden harcamadıkları kısmının yurt dışına çıkarılması konusundaki kambiyo denetim ve vizesinin Maliye Vekâleti tarafından kaldırılması,⁹⁵ ayrıca yurt dışına tahsil ve araştırma nedeniyle, sıhhi, ticari veya zaruri sebeplerle çıkanlara belirli miktarda kambiyo müsaadesi tanınması⁹⁶ bu dönemde turistlere sağlanan seyahat kolaylıkları arasında yer almıştır. Turistlerin seyahatleri sırasında ihtiyaçlarını gidermek üzere kambiyo işlemlerini güvenli bir şekilde yapmalarını temin etmek amacıyla Wagons Lits-Cook İdaresi gibi bazı seyahat acentelerine ve otellere döviz bozma yetkisinin verilmesi ve "şanj muameleleri" için turist vapurlarında Merkez Bankası tarafından memur görevlendirilmeye başlanması⁹⁷ da dönemin dikkat çeken turizm faaliyetleri

⁹¹ "Turist Gemilerinden Alınan resimlerden Bazılarının Affına ve Bazılarının İndirilmesine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 18/12/1935, S.3185, Kanun No: 2864, Kabul Tarihi:13/12/1935.

⁹² **TTOK'nın Umumî Heyetine...**, s.4.

⁹³ **Türkiye Turing Klübü...**, s.11.

⁹⁴ **BCA**, 14/9/1938, S.96352, D.69, FK.30..18.1.2, YN.84.84..14.

⁹⁵ **BCA**, 1/10/1934, S.13392, FK.30.18..1.2, YN.48.66..17.

⁹⁶ **Turizm Kılavuzu**, s.276-280.

⁹⁷ "TTOK'nın 1934 Senesine Dair Raporu", **a.g.d.**, s.9.

arasında bulunmaktadır. Bu faaliyetler neticesinde turistler için Türkiye'ye deniz yolu ile ulaşmanın birçok Avrupa ülkesine ulaşmak kadar kolay hâle geldiğini söylemek mümkün görünmektedir.⁹⁸

Bütün bu faaliyetlere ek olarak burada özellikle belirtmeliyiz ki Cumhuriyet'in ilk yıllarında deniz ulaştırıcılığı ile ilgili belki de en önemli adım 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen kanun ile kullanılmaya başlanan "kabotaj hakkı" ve buna göre Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yolcu ve emtia alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya arasında kılavuzluk ve liman hizmetlerinde bulunmak yetkisinin yalnız Türk bayrağı taşıyan gemilere ve mürettebatına bırakılması olmuştur. Böylece kara suları dâhilinde dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, ayrıca Türk deniz taşımacılığı kapsamında kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık, amelelik, deniz esnafılığı, iskele ve rıhtım hamallığı icrası Türk halkına münhasır kılınmıştır.⁹⁹ Buna ek olarak, 1927 tarihli Teşvik-i Sanayi Kanunu'nda yer alan hükümler gereğince Türk armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri ve devlet ile eşit rekabet şartları sağlanmış, böylece müteşebbisler Türk deniz filosuna yeni gemiler katabilmiş ve netice olarak hususi kesim deniz taşımacılığında hızlı bir şekilde yer edinmeye başlamıştır.¹⁰⁰ Bu şekilde Türk sularında faaliyet gösterecek Türk gemi ve işletmecilerini desteklemek üzere, Türkler ve Türk şirketleri tarafından satın alınacak buharlı ve motorlu gemiler ile ülkede yapılacak bu türden gemiler için getirilecek eşyanın gümrük resminden muaf tutulması yönünde bir uygulamaya gidildiği görülmektedir.¹⁰¹ Bu gelişmeler hem deniz ulaştırıcılığı alanında faaliyet göstermek üzere Türk müteşebbisleri için bir teşvik unsuru olmuş hem de yerli halkın ulaştırma ve turizm faaliyetlerindeki iş gücünün ve bilgisinin artmasına vesile olmuştur.

⁹⁸ Akçura, "Cumhuriyet'in İlk Yılları...", a.g.d., s.7.

⁹⁹ "Türk Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, Kanun No: 815, Kabul Tarihi: 29/4/1926, S.359.

¹⁰⁰ İlgili kanun için bkz.; "Teşvik-i Sanayi Kanunu", **Resmî Gazete**, 15/6/1927, S.608, Kanun No:1055.

¹⁰¹ "Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştira Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", **Resmî Gazete**, Kanun No:418, Kabul Tarihi: 20/2/1924; "Buharlı Sefinelerin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 17/6/1930, S.1522, Kanun No:1699; "Devlet Müesseseleriyle Türkler veya Türk Sermayesiyle Müteşekkil Şirketler Tarafından Satın Alınan Buharlı Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 30/6/1936, S.3335, Kabul Tarihi: 12/6/1936, Kanun No:3044; "Hariçten Satın Alınan Buharlı ve Motorlu Gemilerle Memlekette Yapılan Mümasilleri İçin Getirilecek Eşyanın Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 28/3/1938, S.3867, Kabul Tarihi: 21/3/1938, Kanun No:3339.

Bu dönemde özellikle İstanbul ve Ankara'daki hususi otomobillerin sayısının hızla arttığı, bunların kazalara karşı olduğu gibi triptik taahhütlerine karşı da mecburi sigortaya tabi tutulmaları yönünde TTOK yetkililerince Paris'teki "Union Şirketi" ve İstanbul'daki millî sigorta şirketleriyle görüşmelerde bulunulduğu görülmektedir.¹⁰² Bu gelişmelerle birlikte otomobillerin uluslararası yolculuklarını düzenleyen 24 Nisan 1926 tarihli "Paris Mukavelenamesi" 14 Ocak 1933 tarihi itibarıyla TBMM tarafından kabul edilmiş, böylece "Arsıulusal Otomobil Kullanma Ehliyetnamesi", "Beyne'l-Milel Otomobil Şahadetname ve Plakaları" Türkiye'de resmen geçerli hâle gelmiş,¹⁰³ bunları düzenleme yetkisi de 1930 yılı itibarıyla TTOK'ya verilmiştir.¹⁰⁴ Buna istinaden Avrupa'ya otomobilleri ile seyahat eden Türk vatandaşları da TTOK'nın herhangi bir yabancı kulüpten tedarik etmek durumunda kaldığı vesikalar ve yabancı plakalarla yapmak müşkülâtında kaldıkları seyahatlerini TTOK tarafından basılan ve onaylanan millî vesikalar ile uluslararası geçerliği olan "TR harfli plakalar" ile yapma imkânına kavuşmuşlardır.¹⁰⁵ Söz konusu dönem itibarıyla yürürlükte olan ve yabancı turistler ve araçları için olduğu kadar yerli turistler için de bir kısım yorucu bürokratik işlemler silsilesini ve maddi yükümlülükleri barındıran 11 Nisan 1918 tarihli "Gümrük Kanunu",¹⁰⁶ 1930 ve 1934 yıllarında yapılan düzenlemelerle değiştirilmiş, böylece kara yoluyla gelen turistlerin ve yolcuların memlekete resimsiz girecek nakil vasıtalarından nakit ve senet teminatı alınması uygulaması yerine TTOK'nın triptiği ve bu kulübün veya onun kefalet ettiği yabancı kulüplerin vereceği "Beyne'l-Milel Turizm ve Otomobil İttihadı"nın gümrüklerden geçiş karnesi (carnet de passages en douganes) geçerli hâle gelmiştir.¹⁰⁷ Ayrıca bu dönemde ülkeden transit geçen yolculardan vize istenmesi uygulamasına son verilmiş, Türk plakalı taşıtların yurtdışına çıkışlarında alınan "Muamele Vergisi" kaldırılmış ve yurtdışındaki sınır kapılarında da TTOK'nın düzenlediği "Dâhili Triptik Belgeleri" kabul edilmiştir. Buna ek olarak,

¹⁰² TTOK'nın Umumi Heyetine..., s.8.

¹⁰³ "24 Nisan 1926 Tarihinde Paris'te İmzalanan Otomobil Seyrüseferine Dair Beynelmilel Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 26/1/1933, S.2314, Kanun No:2095, Kabul Tarihi: 14/1/1933.

¹⁰⁴ TTOK'nın Tadil Olunmuş Nizâmnâmesi, s.13.

¹⁰⁵ "Türkiye Turing ve Otomobil Klübünün 1933 Senesine Dair Raporu", **TTOK Mecmuası**, S.12/58, 22 Nisan 1934, s.9.

¹⁰⁶ "Gümrük Kanunu", **Düstur**, 11/4/1334, Referans No:3522, Tertip:2, C.10, s.459.

¹⁰⁷ "Gümrük Tarifesi Kanununa Müzeyyel Kanun", **Resmî Gazete**, 7/5/1930, S.1490, Kanun No:1605; "Gümrük Tarifesi Kanununa Eklenen 1605 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 22/12/1934, S.2886, Kanun No:2608, Kabul Tarihi: 13/12/1934; Sonraki dönemlerde yürürlüğe giren yeni muafiyetlerle ilgili olarak bkz. *Düstur*, 3. Tertip, (Teşrinisani 1936-Teşrinisani 1937), C. 18, Başvekalet Matbaası, Ankara 1937, s. 504-507.

maliye memurları tarafından ülkede birkaç günden fazla kalacak turistlerden alınan “tedrisat vergisi” ve “pul parası” gibi ücretler, altı aydan az kalacak olanlardan vergi alınmaması yönündeki karar ile kaldırılmıştır.¹⁰⁸ Avrupa’dan gelen yolcuların Türkiye sınırından girişte genellikle geceye tesadüf eden gümrük muayene işlemlerinin yarattığı güçlüklerin ise İstanbul Gümrük Başmüdürlüğü’nün girişimleri ile söz konusu işlemlerin İstanbul’a yakın yerlerde, dolayısıyla sabah vakitlerinde yapılmasının temin edilmesi neticesinde büyük ölçüde çözüldüğü anlaşılmaktadır.¹⁰⁹ Edirne-İstanbul arasındaki yolun yasaklanmış bölgelerinde turist otomobillerine gözetim için bir jandarma eri bindirilmesi ve triptik ile giriş yapan otomobillerden alınan %1’lik resim gibi uygulamalar kaldırılmıştır.¹¹⁰ Ayrıca, turistlerin 50 lirayı geçmemek koşuluyla özel eşyalarını gümrük resminden muaf olarak ithal edilebilmelerine imkân tanınması ve zatlarına mahsus, açık şişelerde bulunan kolonya, içki ve lavanta gibi eşyalardan gümrük vergisi alınmaması gibi uygulamaların¹¹¹ seyahatlerde önemli kolaylıklar sağladığı anlaşılmaktadır.

30 Mart 1931’de Cenevre’de imzalanan yol işaretlerinin birleştirilmesi yönündeki mukavelename ile ulusal ve uluslararası ulaşımın kolaylaştırılması ve yol güvenliğini temin için yeknesak yol işaretleri sisteminin kabulü söz konusu olmuştur.¹¹² Böylece gelişmiş ülkelerde olduğu gibi uluslararası yol işaretleri konusunun devletin ilgili mercileri ile belediyeler tarafından ele alındığı ve bu şekilde uluslararası yol işaretlerinin önemli yol ve caddelerde yer almaya başladığı görülmektedir. Ayrıca otomobillerin uluslararası geçişlerini kolaylaştırmak amacıyla mukavelenameyi imzalayan taraf ülkelerde ücret karşılığında yolcu ve ticari eşya naklinde kullanılan araçlar hariç olmak üzere turistler otomobillerine malikiyet ile seyahat vergi ve rüsumundan muaf tutulmuşlardır.¹¹³ 1937’de gümrük tarifesi hakkında çıkarılan ek kanunla; turistlerin gümrük kapılarından geçiş yaptıkları süreden itibaren Türkiye’de triptik ve geçiş karneleri ile nakil vasıtalarını kullanabilme süreleri altı aydan bir yıla çıkarılmıştır. Bunların kaza geçirmeleri veya çalınmaları hâlinde tabi

¹⁰⁸ Gülersoy ve diğerleri, **a.g.e.**, s.13 ve 23.

¹⁰⁹ “*TOK’nun 1933 Senesine Dair Raporu*”, s.11; Konu ile ilgili olarak ayrıca bkz.; “Simplon Ekspresinde Gümrük Muamelesi”, *Cumhuriyet*, 26/12/1936.

¹¹⁰ **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumunun 50 Yılı (1923-1973)**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, 1973, s.55.

¹¹¹ Köfteoğlu ve Karabulut, **a.g.e.**, s.9-10.

¹¹² “*30 Mart 1931 Tarihinde Cenevre’de İmzalanan Yol İşaretlerinin Tevhidi Hakkındaki Mukavelenamenin Tasdikine Dair Kanun*”, **Resmî Gazete**, 24/4/1934, S.2683, Kanun No:2409, Kabul Tarihi: 14/4/1934.

¹¹³ “*30 Mart 1931 Tarihinde Cenevre’de İmzalanan Ecnebi Otomobil Arabalarının Tâbi Olacakları Malî Mükellefiyet Hakkındaki Mukavelenin Tasdikine Dair Kanun*”, **Resmî Gazete**, 12/5/1934, S.2698, Kanun No: 2424, Kabul Tarihi: 3/5/1934.

olacakları muamele tespit edilmiş, taşıtların sahiplerinden önce veya sonra getirilebileceğine dair bir hüküm konulmuştur.¹¹⁴ Böylece uluslararası gümrüklerden geçiş karnesine dair mevzuat ve uygulamalar Avrupa ülkelerindeki mevzuat ile uyumlu hâle getirilmiştir.

Bu dönemde seyahatlerinde kara yollarını tercih eden turistler için kabul edilen TTOK'nın triptiği gibi hava yolunu tercih eden turistler ve yolcular için de Türk Tayyare Cemiyeti ile "Uluslararası Hava Federasyonu"nun ve bu federasyona mensup olup Türk Tayyare Cemiyeti'nin gümrük geçiş karnesini tanımış olan uluslararası hava kulüplerinin gümrük geçiş karneleri kabul edilmiştir.¹¹⁵ Böylece yabancı ülkelerden Türkiye'ye hava yolu vasıtasıyla gerçekleşen turizm taleplerini karşılamak, seyahat faaliyetlerini kolaylaştırmak ve teşvik etmek konusunda önemli bir aşama kaydedildiği anlaşılmaktadır.

Türkiye'ye gelen turistlerin yaşadığı en büyük sorunlardan birini de pasaport ile seyahat ve ikamet işlemleri teşkil etmekte idi.¹¹⁶ Bu sorunları asgari düzeye çekebilmek amacıyla 1938 yılı itibariyle yenilenen "Pasaport Kanunu"na göre Türk vatandaşlarının ve yabancıların ancak Hükûmetçe tayin olunan yerlerden, usulüne uygun ve muteber pasaport veya vesikalarla Türkiye'ye girip çıkabilecekleri belirtilmiş; pasaport ve vesikalarının cinsleri, verilmiş işlemleri, müddetleri, vizeleri, harçları ve ceza hükümleri çağdaş esaslar dâhilinde güncellenmiştir.¹¹⁷ Böylece pasaport işlemlerinde kolaylık ve şeffaflık temin edilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.

4. Konaklama Tesisleri ile İlgili Faaliyet ve Düzenlemeler

Anadolu'da konaklama amacına hizmet etmek üzere modern turizm tesislerinin ortaya çıkışı 19. yüzyılın ortalarından itibaren olmuş¹¹⁸ ve bu faaliyetler özellikle İstanbul'da yoğunlaşmıştır.¹¹⁹ Bunların başında 1841'de

¹¹⁴ "Gümrük Tarifesi Hakkındaki 1499 Sayılı Kanuna Ek Kanun", **Resmî Gazete**, 20/4/1937, S.3585, Kanun No:3152, Kabul Tarihi: 9/4/1937.

¹¹⁵ "Gümrük Tarifesi Kanununa Eklenen 1605 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 22/12/1934, S.2886, Kanun No:2608, Kabul Tarihi: 13/12/1934; Ayrıca bkz.; "Gümrük Tarifesi Hakkındaki 1499 Sayılı Kanuna Ek Kanun", **Resmî Gazete**, 20/4/1937, S.3585, Kanun No: 3152, Kabul Tarihi:9/4/1937.

¹¹⁶ "Bizim Memlekette de Turizm Sanayii Olabilmek İçin", **Cumhuriyet**, 14/9/1934.

¹¹⁷ "Pasaport Kanunu", **Resmî Gazete**, 15/7/1938, S.3960, Kanun No: 3519, Kabul Tarihi:28/6/1938.

¹¹⁸ Şenol Çavuş ve diğerleri, **Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim**, İçinde Şenol Çavuş ve Melek Ece Öncüler, "Türkiye'de Konaklama Sektörünün Gelişimi", Ankara, 2009, s.91.

¹¹⁹ İstanbul'daki otel ve lokantaların 1860'lardan itibaren görülen reklam faaliyetleri ile ilgili olarak bkz.; Zafer Toprak, "İstanbul'da Turizm çabaları: Eğlence

açılan “Otel d’Angleterre”,¹²⁰ 1892’de açılan “Büyük Londra Otel”, 1894’te açılan “Tokatlıyan Otel”, “Orient Ekspres”in konuklarını ağırlamak üzere 1895’te açılan “Pera Palas” ve aynı dönemde Tarabya’da açılan “Summer Palace” gelmektedir.

Bu süreç içinde İstanbul’da faaliyete geçen “Grand Hotel Français”, “Hotel de Rome”, “Bristol”, “Kroeker Otelleri”, “Kontinental”, “Novotni”, “Alp Otel”, “Emperyal Otel”, “Turing Palas”,¹²¹ Beyoğlu “Özipek Palas”¹²² ile Sadrazam Tevfik Paşa’nın oğulları tarafından 1928’de işletmeye açılan “Park Otel”¹²³ in de konfor ve kalitesiyle itibar gören konaklama tesisleri arasında yer aldığı görülmektedir. Ayrıca İstanbul açıklarındaki adaların en büyüğü durumunda olan Büyükkada’da “Splendid Palas”, “Kalipso Otel/Akasya”, “Büyük Emperyal Otel”, “Hotel Des Etrangers/Sümer Palas”, “Hotel Giacomo”, “Hotel des Princes” ve “Haklı Palas” gibi itibar edilen konaklama tesisleri bulunmakta idi.¹²⁴ Türkiye Cumhuriyeti’nin başkenti olması hasebiyle nüfusu ve ziyaretçisi hızla artan Ankara’da ilk büyük ve modern otel ise 1928’de “Ankara Palas” adıyla faaliyete geçmiştir. Bunun yanı sıra “Taşhan Palas”, “Lozan Palas”, “Belvü Palas”, “Yeni Otel”, “Meydan Palas” ve “İstanbul Palas” başkentin diğer önemli otelleri arasında yer almaktaydı.¹²⁵ Bu dönemde İzmir Bergama’da hususi idare tarafından inşa ve tefriş edilen “İlmevi”, Gölcük ve Kozak yaylalarındaki,¹²⁶ pasaport bölgesindeki oteller, “İzmir Palas”, “Hacı Hasan Otel”, “Merkez Otel”,

Kültürü”, http://www.obarsiv.com/etkinlik_vct_0304_zafert_turizm.html, (Erişim Tarihi: 3/4/2014).

¹²⁰ Çelik Gülersoy, “Türkiye’nin İlk Otel Hotel d’Angleterre”, **TTOK Belleteni**, S.61/340, Şubat 1978, s.2-8.

¹²¹ Ragıp Kulat, “İstanbul’daki Başlıca Otellerin Durumu ve Islah Tedbirleri”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, s.133,135.

¹²² “Türkiye Turing ve Otomobil Klübünün 1937 Senesi Raporu”, **TTOK Belleteni**, S.18/98, Nisan 1938, s.5, 7.

¹²³ Hüsnü Sadık Durukal, “İstanbul’un Eski Meşhur Otelleri: Park Otel’e Ait Hatıralar”, **İktisadi Yürüyüş**, S.384, 30 Nisan 1960, s.17.

¹²⁴ Akçura, **Türkiye Turizmde 150 Yıl**, s.54; Müşterilerinin çoğunu yabancıların oluşturduğu bu otellerin 1929’dan itibaren dünyada baş gösteren iktisadi buhran neticesinde vuku bulan kontrol ve döviz kısıtlaması gibi tedbirler nedeniyle talep kaybına uğradıkları anlaşılmaktadır. Bununla birlikte bu otellerin söz konusu dönem itibarıyla İstanbul’da turistlerin yine öncelikli olarak talep ettikleri konaklama tesisleri arasında yer aldıkları görülmektedir.

¹²⁵ “Ankara’nın Otelleri ve Lokantaları Tarihçesi”, **TÜRSAB Aylık Yayın Organı**, S.45, Haziran 1986, s. 30-32.

¹²⁶ Fazlı Güleç ve Cemal Ziya Ardal, “Otel Meselesi”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, s.129.

“Ferah Oteli”, Selçuk’ta “Efes Oteli” ile Çeşme’de “Rasim Palas”¹²⁷ Batı Anadolu’da rağbet gören konaklama tesisleri arasında yer almaktaydı.

Türkiye’de ilk turistik bölge olarak belirlenen, bu suretle girişilen imar ve inşa hareketleri ile hızlı bir gelişim gösteren Marmara havzasında İstanbul’dan sonra ikinci bir şehir olarak Bursa’nın ön plana çıktığı anlaşılmaktadır. Bursa’nın Çekirge semtindeki turistik oteller arasında yer alan, Atatürk’ün talimatı ve Vali Şefik Soyer’in gayretleriyle inşa edilerek 1935’te açılışı yapılan “Çelik Palas Otel”¹²⁸ ile Yalova’da hususi idare tarafından inşası ve tefrişatı 1938 itibariyle tamamlanan “Otel Termal” tarihî ılıcaları ile meşhur olan bölgede kapsamlı istirahat vasıtalarıyla misafir ağırlayan dinlenme tesislerinden olmuşlardır.¹²⁹ Bu bölgede tabii güzelliklerinin yanı sıra şifalı kaplıcaları ile de gündeme gelen ve Atatürk’ün talimatıyla imarına başlanan Yalova ülke insanı kadar Avrupalı turistler tarafından da itibar gören bir turizm beldesi olarak gelişim göstermeye başlamıştır. 1926 yılı itibariyle sıcak ve soğuk maden suları imtiyazının Maadin İdaresi Heyet-i Fenniyesi tarafından belirlenecek hudutlar dâhilinde keşfedilmiş madenler statüsüyle ihale yolu ile işletilmesinin teşvik edilmesi ve bu suretle imtiyaz sahibine kurduğu işletme için yurt dışından ithal edeceği inşa ve tesis levazımı için Ticaret Vekâleti’nin onayı ile beş sene gümrük, vücuda getirilen tesisat için on sene müsakkafat ve beş sene müddetle de kazanç vergisinden muafiyet hakkı tanınması¹³⁰ kaplıca ve ılıcaların turizme açılması ve otelcilik sektöründe kullanılması konusunda kısmî bir destek sağlamıştır. Yine bu dönemde Antalya’da “Antalya Palas”, “Cumhuriyet Oteli” ve “İzmir Oteli”; Konya’da “Selçuk Palas” ve “Viktorya Oteli”; Edirne’de “Avrupa Oteli”; Bolu’da “Hacı Dahri Mehmed Oteli”, Çanakkale’de “Bahr-i Sefid Oteli” ve “Safa Oteli”nin yanı sıra Anadolu’nun dört bir yanında iç ve dış turizme hizmet etmek üzere birçok otelin faaliyet gösterdiği görülmektedir.¹³¹

Bu yıllarda konaklama sektöründe çağdaş turizm anlayışına uygun teşkilatlanma çabaları da dikkat çekmektedir. Nitekim 1923’te memleketteki

¹²⁷ **Turizm Kılavuzu**, s.306, 312 ve 314.

¹²⁸ Süreyya Ergün, “*Turizm Bakımından Bursa Bölgesi Hakkında Notlar*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, s.48.

¹²⁹ “*TTOK’nın 1937 Senesi Raporu*”, **a.g.d.**, s.5 ve 7.

¹³⁰ “*Sıcak ve Soğuk Maden Sularının İstismarı ile Kaplıcalar Tesisatı Hakkında Kanun*”, **Resmî Gazete**, 30/06/1926, S.408, Kanun No:927; Bu dönemde sağlık turizmi açısından teşkil edilecek müesseselerin idari ve şekli yapısını düzenleyen bir diğer kanun için bkz.; “*Radyoloji, Radyom ve Elektrikle Tedavi ve Diğer Fizyoterapi Müesseseleri Hakkında Kanun*”, **Resmî Gazete**, 28/4/1937, S.3591, Kabul Tarihi: 19/04/1937, Kanun No:3153.

¹³¹ **Turizm Kılavuzu**, s.296-316.

otelciliğin menfaat ve ihtiyaçlarını düşünmek ve sorunlarını gidermek amacıyla İstanbul'daki şehir otelcileri tarafından kurulduğu anlaşılan "İstanbul Otelciler ve Hancılar Cemiyeti"¹³² ve sonrasında teşkil edilen "Otelcilik Komitesi" gibi sivil toplum kuruluşları konu ile ilgili yapılacak çalışmalar için bir başlangıç teşkil etmiştir. Ayrıca, Avrupa'daki millî ve uluslararası otelcilik cemiyetlerinin nizamnamelerinin incelendiği ve Türk otelciliğinin profesyonel anlamda menfaatlerini savunmak ve bu mesleğin gelişim göstermesini temin etmek üzere "Millî Otelciler Cemiyeti"nin kurulması yönünde çalışmalara girildiği, yine bu kapsamda merkezi Londra olmak üzere 22 ülkenin üye olduğu, otelcilik ile ilgili konuları incelemek ve bu konuda uluslararası standartları tesis ile konaklama sektörünün gelişmesine hizmet etmek üzere faaliyet gösteren "Beyne'l-Milel Otelcilik İttihadı"¹³³ ile yakın ilişkilerde bulunulduğu görülmektedir. 1937'de İstanbul Belediyesi ile TTOK'nın çalışmaları ile bir araya getirilen İstanbul otelcileri bir "Otelciler Birliği"nin teşkili konusunda mutabakata varmışlar, böylece Avrupa'daki örneklerinden hareketle Türkiye'de çağdaş standartlara uyan otelleri birliğe dâhil etmek suretiyle ülkeye turist celbi konusunda ortak çalışmalarda bulunmayı öngörmüşlerdir.¹³⁴

Bu dönemde yapılan resmî nitelikli çalışmalarla konaklama tesislerinde güvenli ve huzurlu bir ortam yaratılmak istendiği anlaşılmaktadır. Örneğin 1930'da yapılan bir yasal düzenleme ile han, pansiyon, otel ve bekâr odalarını işletenler, bu yerlerde herhangi bir suretle oturanlardan ve çalışanlardan imzalı hüviyet varakası almak ve bunu 24 saat içinde ilgili mahalle göndermek, buralardan ayrılanları haber vermek, buralarda ikamet eden ve çalışanlar da kendilerine verilecek hüviyet varakalarını doldurup imza etmekle yükümlü tutulmuşlardır.¹³⁵ Ayrıca, Birinci Dünya Savaşı'nın koşulları içinde yürürlüğe giren yabancıların Türkiye'deki seyahat ve ikametleri hakkındaki 15 Mart 1915 tarihli geçici kanunun değiştirilerek, barış dönemi koşullarına göre yeniden düzenlendiği, ancak bu düzenlemede yaklaşan İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı güvenlik sorunlarının da dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Bu konuda bahsi geçen kanuna ek olarak çıkarılan 1937 tarihli kanun gereğince, Türkiye'ye müşterek pasaportla grup hâlinde, triptik vesikasıyla veya konferanslara, sergilere, uluslararası kongrelere, millî bayramlara ve sportif faaliyetlere katılmak üzere gelen turistlere ülkede

¹³² **İstanbul Otelciler ve Hancılar Cemiyeti**, Tan Matbaası, İstanbul, 1937, s.7.

¹³³ Şükrü Ali Bey, "Otelcilik Sanayii", **TTOK Belleteni**, S.16/89, Haziran 1937, s.11-12.

¹³⁴ "Memlekete Seyyah Getirmek İçin", **Cumhuriyet**, 23/3/1937.

¹³⁵ "Otel, Pansiyon, Ticarethane ve sair Umumî Müesseselerde Oturan ve Çalışanların Hüviyet Varakası Vermeleri Mecburiyetine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 19/6/1930, S.1524, Kanun No:1704.

iki ay süreyle ikamet tezkeresi almaksızın kalabilme izni verilmiştir.¹³⁶1938 tarihli “Ecnabilerin Türkiye’de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun”da ise bu izinlere ek olarak, turistlerin Türkiye’ye gelişlerinde kaldıkları ilk yerleşim birimlerinde en yakın polis, bu bulunmazsa jandarma karakoluna 24 saat içinde müracaat ederek kendilerinin ve beraberindekilerin kimliklerini belirten bir beyanda bulunmak mecburiyetinde oldukları, geçiş vizesi almak suretiyle durmaksızın yollarına devam eden yabancıların ülke giriş ve çıkışlarında doldurarak polise verdikleri kontrol fişlerinin de bahsi geçen beyannamenin yerini tutabileceği belirtilmiştir. Bu beyanlardan hiçbir surette harç ve resim alınmayacaktı. Ayrıca bu kanunla, Türk mekteplerinde okuyan talebeler, resmî bir makam tavsiyesi ile sırf ilmî araştırma ve çalışmalarda bulunmak maksadı ile ikamet edenler, menşe itibariyle Türk olanlar, özellikle gazete muhabirliği için gelenler ve Hükümet, hususi idareler veya belediyeler tarafından istihdam edilecek mütehasşısalar için bir senelik ikamet tezkereleri harçsız olarak verilmeye başlanmıştır.¹³⁷ Bu iki yasal düzenleme çerçevesinde yüksek ve kurumsal katılımlı turizm hareketlerinin desteklendiği, turistlerin konaklamaları ve ikametleri konusunda ise ciddi bir kontrol mekânizmasının oluşturulduğu görülmektedir.

Turizm faaliyetlerinin Hükümet tarafından bir plan dâhilinde uygulanmaya başladığı bu dönemde otelcilik konusu ile ilgili olarak 1938 yılı itibariyle İktisat Vekâleti tarafından valiliklere gönderilen bir tamimle mevcut tesislerin çağdaş esaslar dâhilinde işletilmesi ve gelecekte yapılacak tesislerin modern ihtiyaçları karşılayacak şekilde inşa ve teçhiz edilmesi konusuna temas edildiği anlaşılmaktadır. Mevcut otel ve hanların denetim ve teftişi konusunda ise bizzat mülki idare amirlerinin ve belediye reislerinin vazifelendirildiği görülmektedir.¹³⁸Bu dönem itibariyle TTOK’nın girişimleri sonucu gerek tertibatları, gerekse turistleri kabul tarzları konusunda kalite anlayışını yüksek tutan vilayetlerdeki otellere işletmecilerinin talebi hâlinde “turing adı ile işaretli plakalar” verilmiş,¹³⁹ bu da konaklama tesislerinde kalite standardını desteklemek ve teşvik etmek üzere önemli rol oynayan bir unsur olmuştur.

1937’de İktisat Vekâleti tarafından yapılan otel anketi verileri de dikkate alındığında Cumhuriyet döneminde konaklama sektöründe önemli

¹³⁶ “Ecnabilerin Seyahat ve İkametleri Hakkındaki 2 Mart 1331 Tarihli Muvakkat Kanuna Ek Kanun”, **Resmî Gazete**, 28/5/1937, S.3616, Kanun No:3177, Kabul Tarihi:20/5/1937.

¹³⁷ “Ecnabilerin Türkiye’de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun”, **Resmî Gazete**,16/7/1938, S.3961, Kanun No:3529, Kabul Tarihi: 29/6/1938.

¹³⁸ Güleç ve Ardal, **a.g.m.**, s.131.

¹³⁹ **Türkiye Turing Klübü...**,s.12.

icraatlar yapılmış olduğu anlaşılmalı beraber yeni kurulan devletin içinde bulunduğu iktisadi şartlar ve konjonktürel sorunlar nedeniyle bu çalışmaların yeterli düzeye ulaştığını söylemek pek de mümkün görünmemektedir. Bu verilere göre söz konusu dönemde Türkiye’de 1.127 otel ve 1.495 han mevcut olup, bunların yarısına yakını Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa gibi tarihî ve turistik özellikleri ile tanınmış şehirlerde toplanmıştı. Diğer şehirlerdeki konaklama tesisleri genel anlamıyla otel olarak inşa edilmemiş eski yapılar şeklinde olup, sıcak sulu ve banyolu odası, alafrağa tuvaleti olan otellerin sayısı oldukça azdı. Otellerin çoğu elektrikle aydınlanmakla birlikte umumi telefon, oda telefonu, asansör ve kalorifer tesisatı konularında yetersizlik göze çarpıyordu. Yine otellerin büyük bir kısmında lokanta bulunmuyor ve kahvaltı verilmiyordu.¹⁴⁰ Örneğin Trakya Umûmî Müfettişi Kâzım Dirik tarafından Başvekâlet makamına gönderilen 1938 tarihli bir yazıda Avrupa hattı üzerinde bulunan tarihî Edirne şehrine gelen turistlerin mevcut otellerin yetersizliğinden dolayı yaşadıkları sıkıntılar dile getirilmiş, buna göre otel bulamayınca otomobillerinin içinde yatıp kalkanların bile olduğu belirtilmiştir.¹⁴¹ Bu örnek bazı turistik bölgelerdeki mevcut konaklama tesislerinin artan turizm talebi karşısında yetersiz hâle düştüğünü göstermektedir.

Belediyelerin, turizm faaliyetleri ile doğru orantılı olarak artan otel ihtiyacının karşılanması konusunda yetersiz kalması, bu işin Hükûmet tarafından geniş çaplı olarak ele alınması hususundaki gerekliliği gün yüzüne çıkarmıştır.¹⁴² Bütün bu sorunları gidermek ve her kasabada rahat edilir bir otel bulunmasını temin etmek üzere 1938 yılı itibarıyla Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya tarafından vilayetlere ve umumi müfettişliklere gönderilen tamim önem arz etmektedir. Bu tamimde; istasyonlarda, iskelelerde ve belediye teşkilatı olan her yerde misafirhane ve otel odalarının boyalı, haşerattan arındırılmış olması; bu odalardaki karyolaların belediyeler tarafından hazırlatılarak yatak, yastık, yorgan, çarşaf ve örtülerinin yıkanmış, ütülenmiş hâlde üzer takım olarak bulundurulması; han, otel, lokanta ve gazino gibi umuma ait yerlerdeki helâların ıslahı ve buralarda temiz bir el yüz yıkama yerinin teşkili talep edilmiştir. Tamimde, yapılacak çalışmaların mülkî idare amirlerinin ve belediye reislerinin temsil ettikleri şehir ve kasaba halklarının seviyelerine de bir gösterge olacağına ve takibine vurguda bulunulması da¹⁴³ bu konuya gösterilen ihtimama işaret etmiştir.

¹⁴⁰ Süreyya Ergün, **Otelcilik ve Turizm Millî Kredisi**, Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları, (y.y.), 1944, s.143-144.

¹⁴¹ **BCA**, 9/6/1938, D.77D65, FK.30..10.0.0, YN.73.480..8.

¹⁴² “Mühim Memleket İşlerinden Otel, Han Meselesi”, **Cumhuriyet**, 10/12/1936.

¹⁴³ “Dâhiliye Vekâleti’nin Mühim Bir Tamimi”, **Belediyeler Dergisi**, S.32, Nisan 1938, s.6.

5. Turist Rehberliği ve Turizm Eğitimi Alanında Yapılan Çalışmalar

Türkiye'ye gelen turistlere rehberlik edecek tercümanlar ve rehberler ile ilgili önemli bir hukuki düzenleme 1925 yılında Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in imzasıyla çıkan ve 1895 tarihli tercüman nizamnamesini¹⁴⁴ fesheden kararname ve ekindeki talimatname ile yapılmıştır. Bu talimatnamede seyahat veya diğer amaçlarla Türkiye'de yabancılara rehberlik ve tercümanlık etmek isteyenler şehir emanetleri ve belediyelerden “tercümanlık vesikası” almakla yükümlü tutulmuşlardır. Bu vesikayı almak isteyenlerin Ankara ve İstanbul'da şehir emanetlerine, diğer mahallerde ise vilayet belediye riyasetlerine dilekçe ile başvurmaları gerektiği belirtilmiş, başvuruda bulunanların adli sicillerinin temiz olması ve Türkçe'ye mükemmel derecede vâkıf olmalarının yanı sıra yabancı bir lisanı, ülkenin tarihini, abidelerini ve bunların buldukları mahalleri iyi bilmeleri ve bunları turistlere tarif etmek ve anlatmak konusunda yetkin olmaları şartı aranmıştır. Bunları tespit etmek üzere tercüman adaylarına yapılan imtihanların şehir emanetince veya belediye meclislerince seçilen bir “hey'et-i imtihaniyye” tarafından icra edileceği, yeterliliğini ispat edenlerin “tercümanlık vesikası” almaya hak kazanacağı, vesikaların ancak verilmiş oldukları emanet ve belediyelerin sınırları içinde geçerli olacağı, rehberlerin ve tercümanların görev yerlerinin ve günlük ücretlerinin belirlenmesi konusunda şehir emanetleri ile belediyelerin yetkili olduğu ifade edilmiştir. Resmî makamlarca belirlenen kurallara riayet etmeyen vapur ve turizm acenteleri ile millî haysiyete aykırı hareket ederek turistleri yanlış bilgilendiren rehberlerin ve tercümanların belediye ahkâmı çerçevesinde vesikalarının geçici veya sürekli olarak iptal edilebileceği vurgulanmıştır.¹⁴⁵

İstanbul Şehremaneti, bahsi geçen talimatnamenin hükümlerine dayanarak rehber ve tercüman yetiştirme yetkisini 22 Şubat 1925 tarihi itibarıyla Türkiye Seyyahîn Cemiyeti'ne vermiştir. Cemiyet böylece şehremanetinde kurslar açmak, bu kurslarda tarihçi ve arkeolog mütehasısların ders vermesini sağlamak ve konferanslar tertip etmek suretiyle ülkenin ihtiyacı doğrultusunda rehber ve tercüman yetiştirmeye başlamıştır. Kurslardan yetişenlere belge ve bröve verilmiş, böylece rehberlik ve tercümanlık mesleği teşvik edilmiştir. Bu münasebetle

¹⁴⁴ “Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmnâme”, **Düstur**, 27 Şubat 1310/11 Mart 1895, R.2232, Tertip.1, C.M, s.188; “Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmnâme”, **Düstur**, 29 Teşrinievvel 1306/10 Kasım 1890, R.1158, Tertip.1, C.6, s.784.

¹⁴⁵ “Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname”, **Düstur**, 3. Tertip, C.7, 4. Teşrinisani 1341-27 Teşrinievvel 1926, Türk Ocakları Merkez Heyeti Matbaası, 1927.

Türkiye'ye gelen yabancıların en çok temas hâlinde buldukları meslek grubunu teşkil eden rehberlerin ve tercümanların bilgilerini ve iş imkânlarını artırmak ve meslekte profesyonelleşmeyi temin etmek üzere sayılarını sınırlamak amacıyla şehremanetince Galatasaray Lisesi'nin İsviçreli öğretmenlerinden, TTOK'nın şeref üyesi Ernest Mamboury'e bir kurs açtırılmıştır. Bu kursun nihayetinde yapılan imtihan çerçevesinde başarılı bulunan ve polis tahkikatı neticesinde herhangi bir asayiş sorunu bulunmadığı tespit edilen kursiyerlere "tercüman vesikası" verildiği, şehremanetince yakalarına bu yetkinliği belirten bir rozet takıldığı anlaşılmaktadır.¹⁴⁶ 1928 yılı aralık ayında ise İstanbul İktisat Müdürlüğü'nün, geçici tercümanlar ile mesleğe yeni başlayanlar için bir kurs açtığı, bu kursun nihayetinde başarılı olan 50 kişinin vesika aldığı, bunu 1935 yılı itibariyle açılan ve 53 kişinin mezun olmaya hak kazandığı ikinci kursun takip ettiği görülmektedir.¹⁴⁷ Söz konusu dönem itibariyle Türkçeyi iyi konuşan yabancı uyruklu kişilerin de turistlere tercümanlık ve rehberlik yapabildikleri bilinmekte, ancak bahsi geçen mesleğin ülke menfaatlerine uygun ve profesyonel olarak sürdürülmesini temin etmek amacıyla 1932 yılı itibariyle bu duruma son verildiği anlaşılmaktadır.¹⁴⁸

Bu dönemde turist rehberliğinin yanı sıra turizm sektörünün diğer alanlarında da nitelikli personel ihtiyacının belirginleştiği anlaşılmaktadır. Öyleki 1935 umumi nüfus sayımı sonucunda ortaya çıkan meslek dağılımı verilerine göre Türkiye'de otelcilik, han, pansiyon, gazino, kahve ve bar işletmelerinde 25.680 erkek, 532 kadın çalışmakta,¹⁴⁹ bu da turizmi geliştirmekte olan ülke için yetersiz bir sayıya işaret etmekte idi. Nitekim özellikle İstanbul'daki konaklama tesislerinin nitelikli personel ihtiyacını gidermek ve bu alanda hizmet vermek üzere groom, vale, garson, famdöşambır, metrdotel, konsiyerj, terzi, berber, otel kapıcısı, aşçı, pastacı, çocuk dadısı, mürebbiye gibi personeli yetiştirmek üzere ilk veya ortaokul mezunu, ahlak ve ahvali düzgün, beden yapısı uygun gençlerin öğretmenler tarafından teorik ve pratik eğitime tabi tutulması ve mezun olanların otellerde görev almasını temini yönündeki talepler Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü'nün raporlarına da yansımıştır. Buna ek olarak konaklama tesislerinde eksikliği hissedilen görevliler arasında otel ve lokanta müdürlüğü, muhasipliği ve kâtipliği yapabilecek personel de bulunmaktaydı.¹⁵⁰ Buna karşılık TTOK tarafından 1930'da bir "Otelcilik

¹⁴⁶ "TTOK'nın 1934 Senesine Dair Raporu", a.g.d., s.9.

¹⁴⁷ Şenol Çavuş ve diğerleri, a.g.e., s.169.

¹⁴⁸ "Türkiye'deki Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 16/6/1932, S.2126; Kanun No:2007, Kabul Tarihi: 11/6/1932.

¹⁴⁹ "İç Turizm İşleri ve Otelcilik Endüstrisi", **Belediyeler Dergisi**, S.32, Nisan 1938, s.9.

¹⁵⁰ Ragıp Kulat, "İstanbul'daki Başlıca Otellerin Durumu ve İslah Tedbirleri", **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939,

Mektebi” açılması için Maarif Nezareti nezdinde girişimde bulunulması¹⁵¹ bu tür sorunları gidermek üzere yapılan ilk teşebbüsler arasında yer almıştır.

6. Türkiye’de Düzenlenen Turizm Temalı İlk Uluslararası Toplantılar

Türkiye’de turizm temasıyla düzenlenen uluslararası toplantılardan ilki 1930 tarihli “Beyne’l-Milel Turizm İttifakı Kongresi” (Alliance Internationale de Tourisme/AIT), ikincisi ise 1931 tarihli “Balkan Devletleri Turizm İttifakı Konferansı” olmuştur. Bu toplantılar Türkiye’nin turizm faaliyetlerine verdiği öneme ve uluslararası turizm örgütleri içindeki ağırlığına işaret etmesi bakımından önem arz etmektedir.

Bu dönemde turizm faaliyetlerini geliştirmeye yönelik olarak dünya sathında faaliyet gösteren, geniş çaplı faaliyet alanına ve beş milyonu aşkın üye sayısına sahip Brüksel merkezli uluslararası sivil toplum kuruluşu “Beyne’l-Milel Turizm İttifakı”nın 31 Mayıs-5 Haziran 1930 tarihleri arasında düzenleyeceği olağan toplantısı için İstanbul’u tercih ettiği görülmektedir. Bu kararda ittifakın 1929’daki Münih Kongresi’ne Türkiye temsilcisi olarak iştirak eden TTOK Reisi Reşit Saffet (Atabinen) Bey’in öneri ve teşebbüslerinin etkili olduğu anlaşılmaktadır. Dünyadaki turizm faaliyetlerini desteklemek, koordine etmek, ortaya çıkan sorunlara çözüm bulmak üzere birliğe dâhil kuruluşlardan 24’ünün temsilcileri bu toplantıya iştirak etmiştir. Yeni Türkiye’deki gelişmeleri ve ülkenin turistik potansiyellerini tanıtmak arzusu ile devletin geniş ölçüde destek verdiği bu uluslararası kongre için Reis-i Cumhuriyet Mustafa Kemal’in tevecühü ile Dolmabahçe Sarayı tahsis edilmiştir.¹⁵² Dönemin Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, Gazi Mustafa Kemal’in tebriğini ileten telgrafi okumak suretiyle kongreyi açmış ve konuşmasında milletlerin birbirine yaklaşması, birleşmesi, birbirini daha iyi anlaması ve anlaşması konusunda önemli bir rol üstlenen turizmin: “*bu suretle müşterek hayatın inkişafı ve milletler arasında uhuvvet ve ittihadın teessüsü, sulhün mukaddes davası için birinci derecede amil teşkil ettiğini*” vurgulayarak Türkiye’nin turizm anlayışı ile politikasına temas etmiştir.¹⁵³ Toplantıda muhtelif turizm birliklerinin teklifleri ve

s.141-142; Raufi Manyas, “*Otelcilik Mektepleri*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü Yayınları No:2, Ankara, 1939, 147-152.

¹⁵¹ **Türkiye Turing Klübü’nün 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu**, Türkiye Turing ve Otomobil Klübü, İstanbul, 1931, s.16.

¹⁵² **BCA**, “*Beyne’l-Milel Turizm İttifakı İstanbul 1930 Senesi Kongresi Hakkında Türkiye Turing Klübü Resmî Raporu*”, 4/7/1930, D.8026, FK.30..10.0.0, YN:80.526..6.

¹⁵³ **BCA**, “*Beyne’l-Milel Turizm Merkezi Meclisi 7. Heyet-i Umumiye İçtimainın Açılması Münasebetiyle Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya İrat Edilen Nutuk*”, 31/5/1930, D:41214, FK.30..10.0.0, YN.229.543..14.

bunların ortak karar hâline getirilmesi, uluslararası turizm istatistiklerinin tanzimi, pasaport ve gümrük meseleleri, nakliyat ve toplu seyahatler hakkındaki kolaylıklar, seyahat izinleri ve rehberlerin ücretsiz seyahatlerine dair ahkâmın birleştirilmesi, uluslararası yollar ve nakil vasıtaları, tayyare ile turizmin teşviki ve ittihada bağlı kulüplerin hazırlayacakları yol haritalarının yeknesak hâle getirilmesi gibi ciddi konular ele alınmıştır. Ayrıca İngiltere “Otomobil Association”ın teklifi, Türk ve Macar Turing Kulüpleri’nin de bu teklife desteğiyle, önemli bir transit limanı olan Fransa’nın kuzeyindeki Calais’ten başlayan ve İstanbul’a gelerek Avrupa’yı baştanbaşa kat eden bir yolun inşası temennisi kongre üyelerince paylaşılmış, bu temenninin gerçekleşmesi için bir çalışma planı yapılmıştır.¹⁵⁴ Türkiye’de triptik usulünün kabulü ve tatbiki, turistlerin askerî yasak mntikalardan geçişleri ve pasaport işlemleri konusunda sağlanan kolaylıklar ile ilgili olarak TTOK’nın sarf ettiği mesai ve elde ettiği başarılı neticeler kongrece takdir edilmiştir. TTOK Reisi Reşit Saffet (Atabinen) Bey’in “Beyne’l-Milel Turizm İttihadı İdare Meclisi Azalığı”na seçildiği¹⁵⁵ toplantıyı İstanbul’un muhtelif yerleri ile Adalar’a ve Yalova’ya yapılan tanıtım gezileri izlemiş, böylece konferansa iştirak eden delegeler Türkiye’nin tarihî ve tabii güzellikleri hakkında fikir edinme fırsatı bulmuşlardır. Toplantı sonucunda TTOK tarafından ittifaka bağlı turing kulüplerine gönderilen tamimde Türk İnkılâbı’na ve Türkiye’nin Gazi Mustafa Kemal’in idaresi altında terakki yolunda hızlı adımlarla ilerlemekte olduğuna temas edilmiş, takiben turizm alanında yapılan çalışmalar kapsamında seyahati güçleştiren engellerin kaldırıldığı ve Türkiye’ye seyahatin artık Fransa ve Almanya’ya yapılan seyahatler kadar kolay hâle geldiği bildirilmiştir.¹⁵⁶ İttifakın 17 Haziran 1930 tarihli bildirisinde ise İstanbul kongresinin katılımcıların memnuniyetini celp ettiği ve bu toplantının o güne kadarki ittifak kongrelerinin en başarılısı olduğu ifade edilmiştir.¹⁵⁷

Bu dönemde Türkiye için önem arz eden uluslararası turizm toplantılarından bir diğeri de 25-28 Nisan 1931 tarihleri arasında yine İstanbul’da toplanan “Balkan Devletleri Turizm İttihadı Konferansı” olmuştur. Bu konferansın önceki ayağı olan 1930 tarihli Atina Konferansı’na Türkiye delegesi olarak iştirak eden TTOK Reisi Reşit Saffet (Atabinen) Bey’in söz konusu ittihadın başkanlığına seçilmesinin 1931’deki toplantının

¹⁵⁴ Nitekim “*London-Calcutta İtinereri*” adı ile anılacak olan bu yolun açılması Avrupa’da uluslararası yolları önem sırası ile ele almak ve geliştirmek fikrinin başlangıcı olmuş, böylece Türkiye’yi batı-doğu doğrultusunda kateden bu günkü D 100 (E-5) yolunun temelleri atılmıştır.

¹⁵⁵ **TTOK’nın 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu**, s.10.

¹⁵⁶ **Türkiye Turing Klübü...**,s. 20.

¹⁵⁷ Gülersoy ve diğerleri, **a,g,e**,s.27-32.

İstanbul'da düzenlenmesi kararında etkili olduğu görülmektedir. Konferansın siyasi açıdan Balkan ittifakı çalışmalarının bir ayağını teşkil etmesi münasebetiyle Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal, Başvekil İsmet (İnönü), Hariciye Vekili Tevfik Rüştü (Aras) Beyler tarafından desteklendiği ve ilgiyle takip edildiği anlaşılmaktadır. Türk delegasyonunu Reşit Saffet (Atabinen), Cevdet ve Ekrem Besim Beyler'in oluşturduğu toplantı İstanbul Yıldız Sarayı Merasim Köşkü'nde Vali Muhittin (Üstündağ) Bey'in nutkuyla açılmıştır. Balkan Konferansı himayesindeki Balkan Devletleri Turizm İttihadı'nın söz konusu coğrafyada turizm konusunda yaşanan sorunları ele aldığı müşahede edilmiştir. İttihadın statüsünün kesin olarak kabul edildiği bu konferansta netice olarak; teşkil edilen icra komitesine delege gönderilmesi ve "Beyne'l-Milel Turizm İttifakı"na intisap yönünde kararlar alındığı anlaşılmaktadır. İlk üç yıllık dönem için çalışma merkezinin İstanbul olarak belirlendiği ittifadın başkanlığına TTOK Reisi Reşit Saffet (Atabinen) Bey, ikinci başkanlığa ise Yunan Milli Turizm Bürosu İkinci Başkanı M.Agapitos kabul edilmiştir. Ayrıca konferansta alınan kararlar gereği Paris'te müşterek bir turizm bürosunun kurulması hususunda gerekli şartları yerinde incelemek üzere teşkil edilen heyette Reşit Saffet (Atabinen) Bey'in de görevlendirilmesi söz konusu olmuştur. Londra-İstanbul transit yolunun geçtiği ülkelerin heyetlerinden bu yolun kendi sınırları içerisinde kalan kısımları hakkında bir rapor düzenleyerek komiteye sunmaları istenmiş ve Balkan ülkeleri arasındaki yolların ıslahına ilişkin tekliflerin incelenmesi için özel bir kurul seçilmiştir. Bundan böyle Balkan Konferansları'nın turistik ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak, irtibat ve ulaşım sorunlarını da ele alacağı hususunda mutabakata varılmıştır.¹⁵⁸ Alman bu kararların ilgili ülkelerde tatbik edilmesi konusunda gösterilen hassasiyet neticesinde turizm faaliyetleri Balkan ülkeleri arasında yalnızca bir alışveriş işi olmaktan çıkmış ve bu ülkeler arasındaki birlik anlayışını pekiştiren bir barış vasıtası hâline gelmiştir.¹⁵⁹

Bütün dünyanın yakın ilgi ile takip ettiği Balkan Turizm İttihadı Konferansı'na Türkiye'nin başkanlık etmesi söz konusu dönem için önemli bir hadise olmuştur. Balkanlarda yakın tarihte yapılan savaşlardan sonra böyle bir birliktelik ve dostluk sürecinin hayata geçirilmesi Türk Devleti'nin istikrarlı, kararlı ve başarılı dış politikasına işaret etmiştir.

7. Tanıtma Faaliyetleri ve Sosyal Etkinlikler

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarından itibaren ülkenin doğal ve tarihî güzelliklerini yurt içinde ve yurt dışında etkin ve kapsamlı bir şekilde

¹⁵⁸ TTOK'nın 50 Yılı..., s.29-36.

¹⁵⁹ A. Şükrü Esmer, "Turizmin İlerlemesi", TTOK Mecmuası, S.14/69, 21 Nisan 1935, s.15.

tanıtılabilmek amacıyla basın, yayın, tanıtım, reklam ve propaganda faaliyetlerine girildiği görülmektedir. Anlaşılan odur ki bu alanda görülen eksiklik yüksek bir potansiyele sahip olmasına rağmen Türk turizmini olumsuz yönde etkileyen başlıca faktörler arasında yer almakta idi.¹⁶⁰

Bu dönemde yapılan yasal düzenlemeler neticesinde turizmi teşvik maksadı ile dış ülkelerde yaptırılarak ücretsiz olarak dağıtılacak artistik propaganda ilânları, risaleler, duvar takvimleri, rozetler, mükâfat kupa ve şiltlerigibi turizm tanıtım malzemeleri, otomobil ve otel plaka ve matbu bayrakları, gündüz ve geceye mahsus yol işaretleri gibi seyahat araçlarını, güzergâhını ve konaklama mekânlarını tanıtıcı materyaller ile resmî ve yarı resmî yabancı turizm teşekkülleri tarafından ticarî maksat gözetilmemek ve ücretsiz dağıtılmak üzere TTOK namına gönderilecek yabancı turizm propaganda afiş, risale, resimli kitap, rehber ve takvimleri müteakabiliyet şartıyla gümrük resminden muaf tutulmuştur.¹⁶¹Bu şekilde tanıtım faaliyetlerinde kullanılmak üzere oluşturulan tanıtım materyallerinin tedariki konusunda devlet tarafından önemli bir kolaylık sağlanmış, böylece hazırlanan Türkiye'yi tanıtıcı materyallerin dünya sathında dağıtımı yapılmıştır.

Bilgiye ve ihtisasa dayalı propaganda ve reklam faaliyetlerinin dünya sathında önem kazandığı ve bu yöndeki faaliyetlerin Türkiye'de de bir ihtiyaç hâline geldiği bu dönemde¹⁶² turizme artan ilginin değerlendirilebilmesi, turistlerin gittikleri yerler hakkında doğru ve güvenilir bilgi edinebilmelerinin ve Türkiye'yi ve Türkleri en doğru şekliyle tanıyabilmelerinin sağlanması amacıyla İstanbul, İzmir, Bursa, Edirne ve Konya¹⁶³ gibi şehirleri tarihî ve tabii güzelliklerinden halk kültürü özelliklerine kadar geniş çaplı olarak ele alan rehber eserlerin yayınlandığı görülmektedir. Bu şekilde söz konusu dönemde yabancı ülkelerde yayınlanan ve Türkiye ve Türkler hakkında yanlış veya eksik bilgiler

¹⁶⁰ “Seyyah Her şeyden Evvel Kolaylık İster!”, **Cumhuriyet**, 23/10/1936.

¹⁶¹ “Gümrük Tarife Kanununa Müzeyyel Kanun”, **Resmî Gazete**, Kabul Tarihi: 07/5/1930, Resmî Gazete Tarihi: 07/5/1930, No: 1490; “Gümrük Tarife Kanununa Müzeyyel Kanun”, **TTOK Dergisi**, No.12/58, İstanbul 1934, s.9; “Gümrük Tarifesi Hakkındaki 1499 Sayılı Kanuna Ek Kanun”, **Resmî Gazete**, 20/4/1937, S.3585, Kanun No:3152, Kabul Tarihi: 9/4/1937.

¹⁶² “Ecnebi Celbi”, **Cumhuriyet**, 24/8/1929.

¹⁶³ Konuyla ilgili birkaç örnek için bkz.; Necib, **İstanbul Rehberi**, İstanbul Şehremaneti, 1924; Ernest Mambory, **İstanbul Rehber-i Seyyahîn**, İstanbul, 1925; **İzmir Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1934; Bernard C. Haussoullier, **Bergama Tarihi ve Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1929; **Bursa Rehberi**, İstanbul, 1923; Osman Şevki Uludağ, **Bursa ve Uludağ Seyyahlara Rehber**, Türk Seyyahîn Cemiyeti Yayınları, İstanbul, 1928; **Seyyahlara Bursa Rehberi**, Bursa Vilayet Matbaası, Bursa, 1931; **Konya ve Rehberi**, İstanbul, 1923.

barındıran bir kısım rehberlere alternatif bir yayın hareketi başlamıştır. Yine bu dönemde doğrudan söz konusu şehirlerdeki müzelere ve kültürel varlıklara dair bilgiler içeren rehberlerin yayınlandığı da görülmektedir.¹⁶⁴ Bu minvalde örneğin İzmir'de faaliyet gösteren Asar-ı Atika Muhibleri Cemiyeti tarafından TTOK İzmir Şubesi'nin de desteğiyle 1934 yılı itibarıyla Fransızca, İngilizce ve Türkçe olarak bastırılan İzmir ve Efes, tarihî yerleşkelerinin resimli rehberlerinin yurt dışında turizmle ilgili kurum ve kuruluşlara dağıtıldığı anlaşılmaktadır.¹⁶⁵ Yine TTOK tarafından Fransızca olarak basılan "Türkiye'de Otomobil ile Seyahat Rehberi" adlı eser de burada zikredilmesi gereken önemli çalışmalar arasında yer almaktadır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren girilen çalışmalar neticesinde basılan ve dağıtım yapılan sirküler ve prospektüsler,* afiş ve broşürler, şehir haritaları ve turistik bölge planları, renkli kartpostallar, katılım sağlanan uluslararası kongre ve toplantılara dair hatıra pulları, yaka rozetleri, ajandalar, cep, masa ve duvar takvimleri Türkiye'de iç ve dış turizmi geliştirmek, ülkenin tanıtımını yapmak ve turistleri Türkiye'ye seyahate teşvik etmek üzere kullanılan tanıtım materyalleri olmuşlardır.¹⁶⁶ Bu tür tanıtım materyallerinin yurt dışında da belli başlı seyahat acentelerine, otellere düzenli olarak dağıtımının yapıldığı ve bu konuda özellikle Wagons Lits-Cook İdaresi'nin dünya çapında yaygınlık gösteren teşkilatının destekleyici bir rol oynadığı anlaşılmaktadır.¹⁶⁷ Buna ek olarak NATTA ve PASSRAPİD gibi yerli seyahat acentelerinin de tanıtım neşriyatı ile ülkenin propaganda faaliyetleri içinde yer aldıkları görülmektedir.¹⁶⁸ Beyoğlu'nda

¹⁶⁴ Söz konusu dönemde belli başlı müzeleri tanıtmaya yönelik olarak hazırlanan rehberlere olmak üzere bkz.; **Topkapı Sarayı Muhtasar Rehberi**, Matbaa-ı Amire, İstanbul, 1341; **İzmir Âsâr-ı Atika Müzesi Rehberi**, İzmir ve Havalisi, İzmir, 1927; **İzmir Müzesi Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atika Muhibleri Cemiyeti, İstanbul, 1932; **İzmir Enternasyonal Fuarı ve İzmir Rehberi**, İzmir Enternasyonal Fuarı, İzmir, 1937; Yusuf Mehmet, **Konya Âsâr-ı Atika Müzesi Rehberi**, İstanbul, 1930.

¹⁶⁵ "TTOK'nun 1934 Senesine Dair Raporu", **a.g.d.**, s.11; Bu dönemde Efes ile ilgili olarak hazırlanan rehber için bkz.; Aziz (Oğan), **Efesos-Ayasuluğ Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atika Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1927.

* "Prospektüs" kavramı Fransızca "Prospectus" kelimesinden Türkçe'ye geçmiş olup, tanıtım anlamında kullanılmaktadır.

¹⁶⁶ "TTOK'nun 1937 Senesi Raporu", **a.g.d.**, s.3.

¹⁶⁷ "TTOK'nun 1936 Senesine Dair Raporu", **a.g.d.**, s.6.

¹⁶⁸ Buna örnek olmak üzere, genç Türkiye Cumhuriyeti'ni ve gerçekleştirdiği inkılapları dünyaya tanıtmak amacıyla NATTA tarafından Almanca ve İngilizce bastırılan risalelere de değinen bir ilan için bkz.; "Seyahat Etmek İsteyenler İçin Millî Türk Seyahat Acenteliğinin Büyük Bir Teşebbüsü", **Vakit**, 14/11/1929; Benzer şekilde PASSRAPİD'in de ülke turizmine hizmet etmek üzere reklam amacıyla Fransızca, İngilizce, Yunanca ve Romence broşürler dağıttığına dair bir bilgi için bkz.; Gökhan Akçura, **Turizm Yıl Sıfır**, Om Yayınevi, İstanbul, 2002, s.56.

bir stüdyosu bulunan fotoğrafçı Jeanne Weinberg'e İstanbul hakkında turistik bilgileri ve sokakların isimlerini içeren harita ve İstanbul rehberi tanzim ettirilmesi ve bunların turist getiren vapurlara dağıtılması,¹⁶⁹ Türkiye hakkında konferans vermek, mecmua, risale, takvim neşretmek, makale yazmak, prospektüs hazırlamak isteyenlere Türkiye'nin güzelliklerini, abidelerini ve eski eserlerini gösteren fotoğraflar gönderilmesi bu dönemin önemli tanıtma faaliyetleri arasında yer almıştır.

TTOK ile Beyne'l-Milel Turizm İttifakı tarafından birkaç lisanda yayımlanan ve 1930'da İstanbul'da düzenlenen kongrede takdirle yâd edilen "Seyyahine Mahsus Konuşma Lügatçesi"¹⁷⁰ ve bizzat TTOK tarafından hazırlatılan, Türkiye'ye gelen yabancılar için Türkçe, Fransızca, Almanca, İngilizce, İtalyanca ve İspanyolca pratik konuşma kitapları ile Türkçe'de günlük dilde sıkça kullanılan kelimelerin söz konusu dillerdeki karşılıklarını içeren sözlükler¹⁷¹ turistlerin Türkiye'deki seyahatleri sırasında ülke insanı ile iletişimini kolaylaştırmaya yönelik önemli faaliyetler arasında yer almıştır. Hariciye Vekâleti ile koordineli olarak yürütülen çalışmalar neticesinde ise vize ve gümrük işlemleri ile ilgili mevzuatı, yurt dışındaki Türk Konsoloslukları'nın, Türkiye'deki yabancı sefaretnamelerin, orta elçiliklerin ve konsoloshanelerin irtibat bilgilerini, ülke içine ve dışına yapılacak yolculuklar için seyahat ve iletişim vasıta ve şartlarını içeren bir müracaat kitabının "Turizm Kılavuzu" adıyla bastırıldığı ve bunların diplomatik misyonlara, turing kulüplerine, şimendifer ve vapur şirketlerine dağıtımının yapıldığı anlaşılmaktadır.¹⁷²

Türkiye'ye gelen yolcuların ve turistlerin pasaport işlemlerine dair kısa bilgileri içeren kitapçıklar, kayıkçı ve hamal tarifeleri, beyne'l-milel otomobil kullanma ehliyetnameleri ve araba cüzdanları, taşıtlar için plaka rozetleri, levhalar, otel listeleri ve rehberleri de TTOK'ya verilen yasal yetkiler çerçevesinde bu dönemde onaylanan, basılan ve dağıtılan seyahat belgeleri ve tanıtım materyalleri arasında yer almıştır. Bütün bu çalışmaların etkinliğinin ve ulaşacağı turist sayısının artırılması amacıyla Türkçenin yanı sıra Fransızca, Almanca, İngilizce ve İtalyanca gibi dünyada yaygın olarak kullanılan dillerde basımın yapıldığı da burada belirtilmesi gereken hususlar arasındadır.

¹⁶⁹ TTOK'nın 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu, s.16.

¹⁷⁰ BCA, "Beyne'l-Milel Turizm İttifakı İstanbul 1930 Senesi Kongresi Hakkında Türkiye Turing Klübü Resmî Raporu", 4/7/1930, D.8026, FK.30..10.0.0, YN:80.526..6, s.6.

¹⁷¹ Bu konuda yayımlanan ilk çalışmalardan biri olması münasebetiyle şu esere bkz.;"**Turistler İçin Konuşma Kitabı**, Türkiye Turing Klübü Yayını, İstanbul, 1930, s.1-72.

¹⁷² **Turizm Kılavuzu**,s.306, 312 ve 314.

Bu dönemde turizm konulu matbuat ve neşriyat işlerinde de bir artış söz konusu olmuştur. Türkiye'nin tarihî, tabii özelliklerini tanıtmak ve turizm ile ilgili konuları ve sorunları ele almak üzere TTOK tarafından 1 Ağustos 1930 tarihinden itibaren "Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası" adıyla Fransızca bir dergi çıkarılmaya başlanmış, bu dergi 1932 Şubatı'ndan itibaren Fransızca ve Türkçe olarak yayın hayatına devam etmiştir.¹⁷³ Benzer şekilde Matbuat Umum Müdürlüğü'nün çalışmalarıyla 1933'ten itibaren Fransızca olarak yayınlanan, ayrıca Almanca ve İngilizce makalelere de yer vermek suretiyle Türkiye'nin tarihine, kültürüne, sanatına ve turistik özelliklerine dair konuları ihtiva eden "La Turquie Kemaliste" adlı süreli yayın başta olmak üzere "La Turquie Contemporaine" adlı neşriyat¹⁷⁴ ve Almanya'da bastırılarak yurt dışında ve yurt içinde dağıtımı yapılan "La Turquie en Images" adlı sanatsal albüm Türkiye'nin dünya sahninde tanıtım ve propaganda faaliyetlerine katkı sağlayan önemli eserler arasında yer almıştır.¹⁷⁵ Türkiye'deki turizm faaliyetlerine ilişkin yabancı ülkelerdeki matbuata gönderilen makaleler, resimler ve yurtdışından ülke turizmüne dair bilgi almak üzere gönderilen mektuplara verilen cevabî yazılar da bu konudaki esaslı çalışmalar arasındadır.¹⁷⁶ Türkiye'de çıkan matbuattan "Hâkimiyet-i Milliye", "Milliyet", "Cumhuriyet", "Vakit", "Akşam", "Son Posta", "Journal d'Orient", "Stamboul", "Mesagero degli İtaliani", "Turkische Post" gazetelerinin de bu dönemde sayfalarında sık sık turizmi teşvik mahiyetinde makalelere ve havadislere yer vermek suretiyle ülke

¹⁷³ Türkiye'nin en eski süreli yayınları arasında yer alan bu dergi 1 Ağustos 1930'da Fransızca yayınlanmaya başlamış, 1932-1955 yılları arasında Fransızca ve Türkçe olarak yayınlanmış, bu dillere 1966'dan itibaren İngilizce ve Almanca da eklenmiş ve 1978'den itibaren ise "Turing" adını alarak günümüze kadar yayın hayatını sürdürmüştür.

¹⁷⁴ "TTOK'nun 1937 Senesi Raporu", a.g.d., s.3; Dönemin Washington Büyükelçisi Münir Ertegün'ün "La Turquie Kemaliste" dergisi için: "siyasi itibarımı artıran eser" şeklinde bahsetmesi söz konusu mecmuanın önemine işaret etmektedir (Akçura, **Turizm Yıl Sıfır**, s.202); Bu dönemde, Türkiye'ye karşı ilgi gösteren iki İspanyol bayan öğretmenin çocuklara derslerde göstermek üzere Türk Büyükelçiliği'nden Türkiye'nin şehirlerini, tabii manzaralarını, millî mahsullerini ve kıyafetlerini içeren resimli propaganda ve broşür koleksiyonları talep ettikleri, bu talebin "La Turquie Contemporaine" adlı eser ile benzer şekildeki tanıtım materyallerinin gönderilmek suretiyle karşılandığı, yinesöz konusu zaman dilimi içinde Berlin Türk Ticaret Odası'nın talebi üzerine gönderilen Türkiye'ye ait fotoğrafların Alman matbuatında büyük ilgi gördüğü ve gazetelerde neşredildiği, Avrupa'daki Türk öğrencilere de Ulus gazetesi ile Ülkü dergisi gönderilmek suretiyle Türkiye'nin tanıtım ve propaganda faaliyetlerine katkı sağlandığı anlaşılmaktadır (BCA, 20/4/1936, D.8.Büro, FK.490..1.0.0, YN.1294.296..2).

¹⁷⁵ "La Turquie en Images/Fotoğraflarla Türkiye" adlı albümün basım ve yayını ile ilgili olarak bkz; BCA, 20/9/1937, S.74202, FK.30..18.1.2, YN.79.81..9.

¹⁷⁶ TTOK'nun Umumi Heyetine..., s.2-3.

turizmine hizmette buldukları anlaşılmaktadır.¹⁷⁷ Ülke içinde turizm bilincini geliştirmek amacıyla Falih Rıfkı Atay, Yunus Nadi Abaloğlu, Burhan Felek ve Abidin Daver gibi muharrirlerin turizm konusunda halkı aydınlatan makaleleri bu neşriyat içinde yer almaya başlamıştır.¹⁷⁸

Belgesellerin ve tanıtım filmlerinin turizm faaliyetleri için dünya sathında etkin bir propaganda malzemesi olarak kullanıldığı bu dönemde Amerikan film şirketi “Fox” ile anlaşma yapılması neticesinde 1930 yılı itibariyle İstanbul ve Ankara manzaralarından oluşan film şeritlerinin çekiminin yapıldığı ve bunların Avrupa’da gösteriminin sağlandığı anlaşılmaktadır.¹⁷⁹ Bu minvaldeki propaganda neşriyatı arasında İpekçiler Şirketi tarafından yaptırılmış olan “İstanbul” adlı filmi de zikredebiliriz.¹⁸⁰

Bu dönemde gerçekleşen en önemli faaliyetlerden biri de TTOK’nin çalışmalarıyla dış ticarete turizme dair faaliyette bulunmak üzere Türkiye-Almanya, Avusturya, İtalya, Fransa, Hollanda, Polonya, Macaristan, Yunanistan, Romanya ve Mısır Turizm Komiteleri’nin teşkil edilmesi olmuştur.¹⁸¹ Bu komiteler hem İstanbul’da hem de ilgili ülkelerde faaliyet göstermek suretiyle uluslararası alanda turizm ilişkilerinin gelişmesi yolundaki çalışmalara hız kazandırmış, böylece propaganda faaliyetlerinin etkinliğinin artması ve genişlemesi yolunda önemli adımların atılmasına vesile olmuşlardır.

Tanıtım faaliyetleri kapsamında dönemin diğer bir önemli turizm etkinliği de 1927’de “9 Eylül Fuarı/Panayırı” adıyla açılan, 1930’dan itibaren uluslararası bir mahiyet alarak “Arsulusal İzmir Panayırı”* adı ile faaliyet gösteren etkinlik olmuştur.¹⁸² Benzer şekilde turistik potansiyeli ile dikkat çeken İzmir’in Bergama ve Ödemiş ilçeleri ile Aydın’ın Kuşadası

¹⁷⁷ “TTOK’nın 1933 Senesine Dair Raporu”, a.g.d., s.8.

¹⁷⁸ “TTOK’nın 1937 Senesi Raporu”, a.g.d., s.3.

¹⁷⁹ Burak İnan, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2009, s.90.

¹⁸⁰ “TTOK’nın 1937 Senesi Raporu”, a.g.d.,s.4.

¹⁸¹ “TTOK’nın 1933 Senesine Dair Raporu”, a.g.d., s.8.

¹⁸² Konu ile ilgili bilgi ve bazı haberler için bkz.; “9 Eylül Panayırı, Trenler ve Vapurlar Hâlâ Ziyaretçi Taşıyorlar”, **Cumhuriyet**, 2/9/1934; “İzmir Panayırı’ndan Dönüş”, **Cumhuriyet**, 3/9/1936; “1937 İzmir Enternasyonal Fuarı”, **TTOK Belleteni**, S.17/92, Ağustos 1937, s.9; “İzmir Fuarı”, **TTOK Belleteni**, S.20/105, Ağustos 1938, s.17-18; İzmir Panayırı’na 1935’te 311.000, 1936’da 364.000 (“İzmir Panayırı’nın Temin Ettiği Faydalar”, **Cumhuriyet**, 25/9/1936), 1938’de ise 727.000 yerli ve yabancı ziyaretçinin katılması (Gökhan Akçura, **Türkiye Sergicilik ve Fuarçılık Tarihi**, Tarih Vakfı Yayınları, (y.y.), Mart 2009, s.91.) bu etkinliğin turizm açısından önemine temas eden önemli bir veri olarak karşımıza çıkmaktadır.

beldesinde de her yıl olağan olarak kısa süreli kermeslerin düzenlendiği ve bu kermeslere özellikle yerli halkın büyük ilgi gösterdiği anlaşılmaktadır.¹⁸³ Bu dönemde turizmi hareketlendirmek amacıyla gerçekleştirilen dikkat çekici sosyal faaliyetlerden biri de İstanbul Şehremaneti tarafından 1935 yılı itibariyle ilk defa düzenlenerek İstanbul'da turistik açıdan önemli bir eğlence etkinliğinin temellerini atan ve takip eden yıllarda düzenli olarak organize edilen "İstanbul Festivali" olmuştur. Bu etkinliğin 1936'da Balkan Festivali ile bir arada yürütüldüğü anlaşılmaktadır.¹⁸⁴

Turistler arasında bulunan gazeteci, muharrir, edip, mebus gibi etkin propaganda imkân ve vasıtalarına sahip olan şahıslar bizzat TTOK yetkilileri tarafından ağırlandırlardır. Yabancı yüksekokullardan veya üniversitelerden gelen öğrenciler İstanbul Üniversitesi'nde tesis edilen "Ağırlama ve Gezi Bürosu" vasıtasıyla misafir edilmişler ve ülke sathında yapabilecekleri turistik faaliyetler ile ilgili olarak bilgilendirilmişlerdir. 1937'de Prag, Çek ve Polonya Üniversiteleri'nden gelen kalabalık öğrenci grupları buna güzel bir örnek teşkil etmektedir.¹⁸⁵ Ayrıca söz konusu büronun üniversite öğrencilerine yönelik gezi programları düzenlediği, örneğin bu şekilde 1936'da Paris ve İzmir'e düzenlenen gezi programlarının rağbet gördüğü anlaşılmaktadır. Bu tür seyahatlerde öğrencilere seyahatleri sırasında birçok kolaylık gösterildiği görülmüştür.¹⁸⁶ Yine 1934 yılı itibariyle İzmir'e gelerek Milli Müze'yi, kütüphaneyi, Ayasuluk-Efes, Bergama gibi tarihî ve turistik bölgeleri ziyaret eden ve 9 Eylül Fuarı'nı gezen Oxford Üniversitesi ve Almanya'nın Dresd şehri öğrencileri ile İskenderiye Genç Müslümanlar Cemiyeti izcileri için de seyahat kolaylıkları sağlanmıştır.¹⁸⁷ Benzer şekilde yurt dışına giden Türk öğrencilere ilgili ülkelerdeki Turing Kulüpleri vasıtasıyla yardımcı olunduğu anlaşılmaktadır.¹⁸⁸

Bu süreç içinde turizm propaganda etkinliklerinin İktisat Vekâleti'nin isteği üzerine serbest döviz piyasası uygulanan, Türkiye ile komşu veya yakın tarihî bağları bulunan ve turizm şartları Türkiye'nin mevcut durumuna uygunluk gösteren Mısır başta olmak üzere Suriye, Irak ve Filistin gibi ülkelere yöneltildiği anlaşılmaktadır. Bu şekilde başlatılan propaganda

¹⁸³ "TTOK İzmir Şubesi 1937 Senesi Raporu", **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, s.5; "TTOK İzmir Şubesi 1938 Senesi Raporu", **TTOK Belleteni**, S.23/129, Nisan 1939, s.14-15.

¹⁸⁴ "Balkan Festivali Başladı", **Cumhuriyet**, 30/8/1936.

¹⁸⁵ "Çek ve Lehli Talebeler", **TTOK Mecmuası**, S.17/92, Ağustos 1937, s.14; "TTOK'nun 1937 Senesi Raporu", **a.g.d.**, s.7.

¹⁸⁶ "TTOK'nun 1936 Senesi Raporu", **a.g.d.**, s.14.

¹⁸⁷ "TTOK'nun 1934 Senesine Dair Raporu", **a.g.d.**, s.11.

¹⁸⁸ Köfteoğlu ve Karabulut, **a.g.e.**, s.21.

faaliyetlerinin merkezi Kahire olmuş, bu münasebetle Arapça olarak ve sıcak ülke insanların özellikleri göz önünde bulundurularak hazırlanan İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Yalova prospektüs ve afişleri Türkiye'nin tanıtım faaliyetlerinde kullanılmak üzere başta seyahat acenteleri olmak üzere ilgili yerlere dağıtılmıştır.¹⁸⁹ 1933 yılı itibarıyla Kahire şehrinde İş Bankası'nın "Publicité" kısmında Türk turizm malzemelerinin dağıtımını için bir memur görevlendirildiği ve yine bu süreç içinde Mısır'da propaganda yapmak amacıyla Kahire'de idarehanesi bulunan bir delegelik ihdas edildiği anlaşılmaktadır.¹⁹⁰ Bunun yanı sıra bahsi geçen şehirde Abdullah Bey adlı bir işletmeci ve ortağı tarafından işletilen seyahat acentesine verilen muhabirlik vasıtasıyla Mısır matbuatında Türkiye'ye turist celbi için propaganda yaptırıldığı görülmektedir.¹⁹¹

8. Tarihî, Kültürel ve Arkeolojik Değerlerin Turizme Kazandırılması

TBMM'nin açılışı ile Maarif Vekâleti bünyesinde "Türk Âsâr-ı Atıkası Müdürlüğü"nin teşkil edilmesi, bu müdürlüğün takiben "Hars ve Kültür Dairesi Müdürlüğü" adını alarak "*âsâr-ı atıkayı tescil ve muhafaza etmek*" görev ve sorumluluğunu üstlenmesi¹⁹² Türkiye'de tarihî eserlerin korunması ve teşhir edilmesi konusunda önemli bir adım olmuştur. Bu birim 1933'te "Müzeler Müdürlüğü" adı ile: "*tarihî ve bedî kıymeti haiz eserlere mahsus müzelerin idare, tesis ve idameleri, tarihî âbidelerin muhafaza ve tamiri işleri ile iştiğal, arkeolojik hafriyat için vaki müracaatleri tetkik ve hafriyata nezaret etmek*" vazifesi ile görevlendirilmiş,¹⁹³ 1935'te adı "Öntükler ve Müzeler Direktörlüğü" olarak değiştirilmiştir.¹⁹⁴

Bu dönemde millî abide ve eserleri muhafazaya, tamire ve müzelerde koruma altına almaya odaklanan çalışmaların devletin kısıtlı bütçe imkânları ile halledilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.¹⁹⁵ Tarihî eserlerin korunması konusunda devlet teşkilatındaki hassasiyet bir dizi yasal düzenlemeyi

¹⁸⁹ Gülersoy ve diğerleri, **a.g.e.**, s.43.

¹⁹⁰ Köfteoğlu ve Karabulut, **a.g.e.**, s.19 ve 23.

¹⁹¹ **TTOK'nın Umumî Heyetine...**, s.2-3.

¹⁹² Selâhaddin Çoruh, **Herkes İçin Turizm Bilgisi**, Doğu Matbaası, Ankara, 1954, s.144-145.

¹⁹³ "*Maarif Vekâleti Merkez Teşkilatı ve Vazifeleri Hakkında Kanun*", **Resmî Gazete**, 22/6/1933, S.2434, Kabul Tarihi: 10/6/133, Kanun No: 2287.

¹⁹⁴ "*Kültür Bakanlığı Merkez Örgütleri ve Ödevleri Hakkındaki 2287 Numaralı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bazı Maddelerin Eklenmesine İlişkin Kanun*", **Resmî Gazete** 15/6/1935, S.3029, Kabul Tarihi: 10/6/1935, Kanun No: 2773.

¹⁹⁵ Abdülhak Şinasi, "*Tarihî ve Millî Abidelerimiz*", **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.6, C.1, Temmuz 1933, S.472.

beraberinde getirmiştir. Böylece 1926 tarihli “Türk Medeni Kanunu” define olarak addedilen ve ilmî kıymete sahip olan eşyalar konusunda devletin tasarruf hakkının saklı olduğunu, kimsenin mülkü olmayıp, mühim ve ilmî kıymete sahip bulunan nadir eşyalar ile antikaların hazinenin mülkü olacağını ve gayrimenkulünde bu gibi eşya bulunan kimselerin gerekli hafriyat çalışmalarına izin vermekle yükümlü tutulacağını hüküm altına almıştır.¹⁹⁶ 1926 tarihli “Ceza Kanunu”nda ise ibadethanelerdeki abideleri, eserleri veya kabristanlardaki mahkûkâtı bozmak veya mezarları tahrip etmek hapis cezasını gerektiren bir davranış olarak yer bulmuştur.¹⁹⁷ Nitekim bu dönemde benzer yöndeki çalışmaları desteklemek üzere 1924’te “Şehitlikleri İmar Komisyonu” teşkil edilmiş ve bu komisyon 1926’dan itibaren “Şehitlikleri İmar Cemiyeti” olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.¹⁹⁸ Bu gönüllü kuruluş vatan ve istiklâl uğruna hayatını kaybeden şehitlerin mezarlarını tanzim ve imar ile şehitlikler ve abideler teşkil etmek, bu şekilde şehitlerin kahramanlık ve yiğitlik hatırlarını gelecek nesillerin dikkatine ve ilgisine sunmak, şehitlikleri halkın yurtseverlik duygularını artıracak bir ders mahalli hâline getirmek gibi amaçlar doğrultusunda faaliyet göstermiştir. Bu cemiyetin ilk olarak ele aldığı işler arasında Edirnekapı, Karacaahmet, Kırklareli ve Çanakkale şehitliklerinin imarı ve tanzimi ve Türklerin kahramanlık ve zafer abidesi durumunda olan Çanakkale Şehitliği’ne yapılan ziyaret seyahatlerini geleneksel hâle getirmek yer almıştır. Yabancı ülkelerdeki şehitlikler de Millî Müdafâ Vekâleti bütçesine konulan tahsisat ile imar ve ikmale başlanmış, bu konuda da söz konusu cemiyetin önemli katkıları olmuştur.¹⁹⁹ 1930 tarihli “Belediye Kanunu”nda ise kapalı çarşı, bedesten, arasta, büyük han ve benzeri yapılar yapılan tebligata rağmen tasarruf sahipleri tarafından tamir edilmediği takdirde bu işin ilgili belediye tarafından üstlenileceği ve yıkılmış kale ve surların metruk arsaları ile enkazının tasarruf hakkının belediyelere devrolunacağı belirtilmiştir.²⁰⁰ Maarif Vekâleti Âsâr-ı Atika Dairesi tarafından valiliklere gönderilen 1933 yılına ait tamim ile de: “*tarihî, bedîi, etnografik kıymete sahip mezar taşlarının müzesi olan yerlerde müzelere, olmayan yerlerde âsâr-ı atika deposu oluşturulması mümkün olan medrese ve tekke gibi yapılar ile mekteplerde menşelerine ait bilgiler belirtmek suretiyle toplanması*” talep edilmiştir.²⁰¹ Aynı yıl yürürlüğe giren “Belediye ve Yapı Yolları

¹⁹⁶ “Türk Kanunu Medenisi”, **Resmî Gazete**, 4/4/1926, S.339, Kabul Tarihi:17/02/1926.

¹⁹⁷ “Türk Ceza Kanunu”, **Resmî Gazete**, 13/3/1926, S.320, Kabul Tarihi: 1/3/1926, Kanun No:765.

¹⁹⁸ Utkan Kocatürk, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938)**, AKDYYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s.459.

¹⁹⁹ **Şehitlikleri İmar Cemiyeti**, Devlet Basımevi, İstanbul, 1938, s.7-11.

²⁰⁰ “Belediye Kanunu”, **Resmî Gazete**, 14/4/1930, S.1471, Kanun No:1580.

²⁰¹ **BCA**,26/6/1933, D.1, FK.490.1.0.0, YN.2023.1.1.

Kanunu”nda muhafaza edilecek abide ve mabetlerin çevresinin en az 10 metre açık bulundurulacağı yönünde bir ibare bulunmuştur.²⁰² 1939’da yapılan yasal bir düzenleme ile: “*Âbidelerin esaslı tamirine ve bunların harimlerinde eşhasın temellük ve tasarrufunda bulunan gayrimenkullerin istimlakine ve yeni hayrat inşasına sarf edilmek üzere vakıf paralar idaresinden 600.000 liraya kadar istikraz akdine Vakıflar Umum Müdürlüğü’nün salâhiyettar olduğu*” belirtilmiştir.²⁰³ Cumhuriyet’in ilk yıllarında yürürlüğe giren ve tarihî eserlerin tamiri, tadili, muhafazası ve teşhiri konusunda devletin desteğine işaret eden bu yasal düzenlemelerin kültür varlıklarının turizmde kullanılması konusunda da etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Bu yasal değişikliklerle birlikte 1931’de “Türk Tarihini Tetkik Cemiyeti”nin, 1934’te İstanbul Üniversitesi’ne bağlı “Türk Arkeoloji Enstitüsü”nün, iki yıl sonra da Ankara’da “Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi”nin kurulması ile arkeolojik çalışmalar ve tarihî araştırmalar hız kazanmış, bu bilim kurumlarından yetişen uzmanların bir kısmı da müzelerde istihdam edilmek suretiyle turizm faaliyetlerine iştirak etmişlerdir. 1932 yılı itibariyle açılan Halkevlerinin bir şubesinin de “Tarih ve Müze Kolu” olarak faaliyet gösterdiği ve bu kolun halkın tarih kültürünü ve bilgisini artırmak suretiyle Anadolu topraklarındaki eserleri ortaya çıkarmak, korumak, folklorik ve etnografik malzemeleri araştırmak, toplamak ve yayınlamak, eski eserleri tanıtmak üzere sergiler ve müzeler açmak gibi²⁰⁴ ülke turizmine de hizmet eden görevlerinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Bütün bu gelişmeler ışığında Maarif Vekâleti ile Türk Tarih Kurumu’nun işbirliğiyle Anadolu medeniyet tarihini aydınlatmak üzere girişilen hafriyat ve istikşaf çalışmaları neticesinde²⁰⁵ ortaya çıkarılan eserler teşkil edilen müzelerde sergilenmek suretiyle turizm ve tanıtma faaliyetleri içinde yer almıştır.

Kültür Bakanlığı tarafından 1933 yılı bütçesine abidelerin tadili, tanzimi, tescili, rölöve, stampaj, mulaj ve fotoğraflarının hazırlanması, bunlar hakkında bilimsel yayınlar yapılması, tarihî sit alanlarının ve

²⁰² “Belediye Yapı ve Yollar Kanunu”, **Resmî Gazete**, Kabul Tarihi: 17/05/1933, Kanun No:2290, Resmî Gazete Tarihi: 21/06/1933, S.2433; Halit Çal, **Türkiye’nin Cumhuriyet Dönemi Eski Eser Politikası**, C.I, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1990.

²⁰³ “*Âbidelerin Esaslı Tamiri İçin Vakıf Paralar İdaresinden İstikraz Akdi Hakkında Kanun*”, **Resmî Gazete**, Resmî Gazete Tarihi: 24/5/1939, S.4214, Kabul Tarihi: 17/5/1939, Kanun No:3609.

²⁰⁴ Tevfik Çandar, “*Halkevleri*”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.4, İletişim Yayınları, 1983, s.881.

²⁰⁵ **CHP On Beşinci Yıl Kitabı**, s.571-572.

müzelerin ziyaretine yönelik turist kuruluşlarıyla ortak çalışmalar yapılması amacıyla 50.000 TL'lik ödenek tahsis edilmesi²⁰⁶ kültür varlıklarının korunması ve turizm vasıtasıyla tanıtılması konusunda söz konusu dönemin dikkate değer girişimleri arasında yer almıştır. Yine bu dönem itibariyle Müzeler Dairesi'ne bağlı olarak "Abideleri Muhafaza Heyeti"²⁰⁷ Ankititeler ve Müzeler Müdürlüğü'ne bağlı olarak da "Rölöve Bürosu"²⁰⁸ nun kurulması tarihî yapıların korunması konusunda önemli birer adım olmuştur. Netice itibariyle 1923-1938 yılları arasında abidelerin tamir ve inşaatına sarf edilen meblağın toplamda 2.917.564 TL'ye ulaştığı anlaşılmaktadır.²⁰⁹ Bu dönemde Edirne'de tarihî eserlerin üzerlerine bu eserleri ve mimarlarını tanıtıcı levhaların asılması uygulaması²¹⁰ ülke sathında gittikçe yaygınlaşan bir çalışma için önemli bir başlangıç olmuştur. Turizm alanında devlet tarafından yapılan çalışmalara TTOK'nın yanı sıra Edirne'de ve İzmir'de teşkil edilen "Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyetleri" gibi sosyal teşekküllerin de katkı sağladığı görülmektedir.

Türkiye'de turizm faaliyetlerinin esaslı bir şekilde ele alınmaya başlamasıyla ülkenin tarihî, arkeolojik ve etnografik değerlerini sistemli ve cazip bir biçimde tanıtmaya imkânına sahip müzecilik anlayışı da önemli gelişmeler kaydetmiştir.²¹¹ Ankara'daki "Kurşunlu Han" ve "Mahmut Paşa Bedesteni" Maarif Vekâleti tarafından tadil edilerek 1923 itibariyle "Ankara Arkeoloji Müzesi" olarak faaliyete geçmiş, Cumhuriyet döneminde inşa edilen ilk müze binası olarak 1930'da ziyarete açılan "Ankara Etnografya Müzesi"²¹² ise Türk folklor ürünlerinin turizmde kullanılması bağlamında yeni fikirlere kapı açan önemli bir adım olmuştur.²¹³ İstanbul'da bulunan Evkaf-ı İslamiye Müzesi'nin 1926 itibariyle dönüştürüldüğü "Türk-İslam Eserleri Müzesi"²¹⁴ Anadolu'daki eski medeniyetlere ve Osmanlı dönemine

²⁰⁶ Remzi Oğuz Arık, **Türk Müzeciliğine Bir Bakış**, Milli Eğitim Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İstanbul, 1953, s.35.

²⁰⁷ İcra Vekilleri Heyeti'nin 28/6/1933 tarihli kararı için bkz.; **Türkiye Cumhuriyeti Maarifi (1923-1943)**, Maarif Vekâleti, Ankara, 1944, s.140.

²⁰⁸ İcra Vekilleri Heyeti'nin ilgili kararı için bkz.; **BCA**, 15/9/1936, S.53262, D.143-164, FK.30.18.1.2, YN68.76..5.

²⁰⁹ **CHP On Beşinci Yıl Kitabı**, s.204, 485-486.

²¹⁰ "TTOK Edirne Şubesi'nin 1938 Yılı Faaliyetini Gösteren Raporu", **TTOK Mecmuası**, S.23/129, Nisan 1939, s.13.

²¹¹ Remzi Oğuz, "Tarih-Arkeoloji-Müzeler-Turizm", **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.19, 1934, s.36.

²¹² Hamit Zübeyr Koşay, **Etnografya Müzesi Kılavuzu**, Maarif Basımevi, Ankara, 1956, s.4.

²¹³ Ziyaeddin Fahri, "Folklor ve Turizm", **TTOK Belleteni**, S.21/112, 29 Birinci Teşrin 1938, s.17-18.

²¹⁴ Çoruh, **Herkes İçin Turizm...**, s.144-145; Evkaf-ı İslamiye Müzesi'nin 1925 yılı itibariyle idari olarak İstanbul Âsâr-ı Atîka Müzeleri İdaresi'ne bağlandığı anlaşılmaktadır (Konu ile ilgili olarak bkz.; **BCA**, 3/6/1925, S.2130, Dosya: 149-18, FK.30..18.1.1, YN.14.40..2).

ait tarihî ve arkeolojik eserleri ihtiva eden “İstanbul Arkeoloji Müzeleri” bu dönemin dikkat çeken tarihî ve turistik mekânları arasında yer almıştır.²¹⁵ Tekke, türbe ve zaviyelerin kapatılması ile buralardaki taşınabilir tarihî ve sanatsal eserlerin tespit edilerek Müzeler Müdüriyeti’ne devredilmesi²¹⁶ ve müzelere nakledilmesi söz konusu olmuştur.²¹⁷ Millî abideler meyânında bulunan ve içinde birçok millî ve tarihî eseri barındıran Topkapı Sarayı’nın idaresi 3 Nisan 1924 tarihinde “İstanbul Âsâr-ı Atîka Müzesi Müdüriyeti”ne verilmiş,²¹⁸ bu şekilde söz konusu sarayın daireleri çağdaş müzecilik anlayışına göre tanzim edilmek suretiyle yerli ve yabancı ziyaretçilerin istifadesi için 9 Ekim 1924 tarihinden itibaren belirli günlerde ziyarete açılmıştır.²¹⁹ Bu dönemde saraylarda bulunan sanatsal ve tarihî öneme sahip eserlerin teşkil edilen hususi bir komisyon tarafından seçilerek müzelere nakledilmesine karar verilmiştir.²²⁰ Bu anlamdaki ilk faaliyetlerden biri Yıldız Sarayı’ndaki mefruşat deposuyla Mabeyn Dairesi’nden ayrılan bir kısım eşyanın Müzeler Müdüriyeti’ne verilmesi olmuştur.²²¹ Takiben İstanbul Müzesi deposunda, Askerî Müze’de, millî saraylarda ve resmî dairelerde bulunan değerli resimlerin ilgililerin dikkatine sunulmak üzere Fındıklı Sarayı’nda tesis edilen resim müzesine teslim edilmesi de²²² bu dönemin dikkat çekici kültürel ve turistik faaliyetleri arasındadır. Ayrıca Dolmabahçe Sarayı’nın Beşiktaş yönündeki müştemilatında toplanan tarihî açıdan önem arz eden saltanat arabaları, arabacı ve seyis elbiseleri ile eğer takımlarının Topkapı Sarayı Müzesi’nde teşhiri için Maarif Vekâleti’ne devredilmesi kararlaştırılmıştır.²²³ Çırağan Sarayı’nın iki dairesinin de ülkenin zirai faaliyetler konusundaki tarihî ve medeni varlığını harice göstermek üzere hâlihazırda mevcut olan “Ziraat Müzesi”ne tahsis edildiği anlaşılmaktadır.²²⁴ Benzer şekilde tadilatı yapılan Ayasofya’nın da 24 Kasım 1934 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararıyla müzeye dönüştürüldüğü görülmektedir.²²⁵ Ayasofya’ya bağlı Kariye Müzesi ile Trabzon’daki

²¹⁵ “*TOK’nın 1937 Senesi Raporu*”, a.g.d.,s.6-7.

²¹⁶ BCA, 11/10/1925, FK.51..0.0.0, YN.13.110..24.

²¹⁷ BCA, 11/10/1925, FK.51..0.0.0, YN.2.13..17; BCA, 16/9/1925, S.2509, Dosya: 259-4, FK.30..18.1.1, YN.15.59..5.

²¹⁸ BCA, 3/4/1924, S.419, Dosya: 259-2, FK.30..18.1.1, YN.9.20...17.

²¹⁹ **Topkapı Sarayı Muhtasar Rehberi**, s.5-6.

²²⁰ BCA, 16/9/1925, S.2504, Dosya: 132-3439, FK.30..18.1.1, YN.15.58..20.

²²¹ BCA, 14/10/1925, S.2652, Dosya: 132-34, FK.30..18.1.1, YN.16.66..7.

²²² BCA, 21/7/1926, S.3845, Dosya: 150-15, FK.30..18.1.1, YN.20.45..6.

²²³ BCA, 3/7/1929, S.8214, Dosya: 132-76, FK.30..18.1.2, YN.4.39..1.

²²⁴ BCA, 2/12/1924, S.1192, Dosya: 133-37, FK.30..18.1.1, YN.12.59..2.

²²⁵ BCA, 24/11/1934, S.15892, FK.30..18.1.2, YN.49.79.6; Bu kararın altındaki imzanın Atatürk’e ait olmadığına dair güncel tartışmalar mevcut olmakla birlikte söz konusu dönem itibarıyla bu kararın aksine bir girişimde bulunulmadığı, dolayısıyla kararnamenin uygulamaya geçtiği görülmektedir.

Ayasofya, İzmir'in imarı sırasında şehrin merkezinde harap ve metruk durumda bulunan "Ayavukla Kilisesi" Maarif Vekâleti tarafından tamir edilmek suretiyle âsâr-ı atıka müzesine dönüştürülmüş, şehir içinde kazı ve hafriyat alanlarında dağınık bir şekilde bulunan eserler müzede bir araya getirilmek ve tasnif edilmek suretiyle 1927'de ziyarete açılmıştır.²²⁶ 1937'de ise Dolmabahçe Veliâht Dairesi'nde yapılan düzenleme ile Türkiye'nin ilk güzel sanatlar müzesi olma özelliğine sahip "İstanbul Devlet Resim ve Heykel Müzesi" açılmıştır. Yurt içindeki gezileri sırasında arkeolojik kazı alanlarını, müzeleri ve tarihî yapıları ziyaret ettiği ve yapılan çalışmaları desteklediği bilinen Atatürk'ün²²⁷ bu dönemde Konya ziyareti sırasında şehirdeki Mevlana Türbesi'ni ve eski eserleri inceleyerek İcra Vekilleri Heyeti Reisi İsmet (İnönü) Bey'e müzelerin, eski sanat ve medeniyet eserlerinin korunması ve teşhir edilmesi doğrultusunda talimat vermesi²²⁸ konuya ilişkin önemli bir adım olmuş, nihayetinde "*Konya'daki Mevlana Türbesi ve Dergâhı müştemelat ve muhteviyatıyla âsâr-ı atıka müzesine*" dönüştürülmüştür.²²⁹ İçinde nadir eşyalar ile Türkçe, Arapça, Farsça gibi çeşitli dillerde kıymetli eserleri barındıran tarihî müze binası 2 Mart 1927 tarihi itibarıyla yerli ve yabancı turistlerin ilgisine sunulmuştur.²³⁰ Ayrıca Edirne'de Mimar Sinan'ın eserlerinden Darü'l-Hadis Medresesi'nde açılan ve Roma, Bizans ve Türk eserlerini ihtiva eden "Antikite Müzesi" ve 1936'da tadil edilen Darü'l-Kurra Medresesi'ne taşınan Darü's-Sıbyan'daki "Etnografya Müzesi" bünyesinde bulunan tarihî ve etnografik materyallerle turistler için bir cazibe merkezi hâline gelmeye başlamıştır.²³¹ Değindiğimiz bu müzelerin yanı sıra Cumhuriyet'in ilk yıllarında Bursa, Adana, Antalya, Tokat, Sivas, Amasya, Kayseri, Afyon, Çanakkale müzeleri gibi bünyesinde önemli arkeolojik eserleri barındıran vilayet müzelerinin sayısının da hızla arttığı,²³² bunlardan başka Samsun, Sinop, Diyarbakır, Van, Denizli, İznik, İçel, Isparta, Manisa, Erzincan, Bor, Niğde, Kırşehir, Kütahya müzelerinin de depolarında yapılan tasnif ve tanzim çalışmaları ile 1938 yılı itibarıyla ziyaretlere hazır hâle geldiği anlaşılmaktadır.²³³ Bahsi geçen müzelerin

²²⁶ Aziz, *İzmir Âsâr-ı Atıka Müzesi Rehberi*, Âsâr-ı Atıka Muhibleri Cemiyeti Neşriyatı, Hafız Ali Matbaası, İzmir, 1927, s.3-4.

²²⁷ Mehmet Önder, "*Atatürk ve Müzeler*", *Kültür ve Turizm Bülteni*, Ankara, Temmuz, 1985, s.2-3.

²²⁸ *Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV*, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1991, s.603.

²²⁹ *BCA*, 6/4/1926, S.3426, Dosya:259-6, FK.30..18.1.1., YN.18.24.4.

²³⁰ Mehmet Yusuf, *Konya Âsâr-ı Atıka Müzesi Muhtasar Rehberi*, İstanbul, 1930, s.7-11.

²³¹ "*TTOK'nun 1936 Senesine Dair Raporu*", *a.g.d.*, s.12; "*TTOK'nun 1937 Senesi Raporu*", *a.g.d.*, s.11.

²³² Enver Behnan Şapolyo, *Türkiye Turizm Rehberi ve Anıtlar Tarihi*, Kültür Kitabevi, İstanbul, 1971, s.74.

²³³ *CHP On Beşinci Yıl Kitabı*, s.202-203.

teşkilî ile tarihî eserlerin korunması ve tanıtılması konusunda önemli bir adım atılmıştır.

9. Türk Turizmde Kurumsallaşma Çabaları

Cumhuriyet'in ilk yılları itibariyle turistik kalkınma davasının ancak devletin teşebbüs ve rehberliği ile disiplinli bir mesai ile başarılacağı hakkında genel bir kanaat oluşmuş ve bu şekilde turizm konusu ilk defa olarak 1930 yılı itibariyle devletin iktisat programına girmiştir. Bu yıl içinde TBMM'ye sunularak millî iktisat anlayışına vurguda bulunan, Türkiye'nin temel iktisadi gelişme meselelerini gözden geçiren ve politika önceliklerini sıralayan "İktisadi Program" içinde "turizmin her araçla özendirilmesi" yönünde bir ilke yer almıştır.²³⁴ Turizmin memleket sathında gelişimi için faaliyet göstermek üzere 1933 yılı itibariyle TBMM'de bir "Turizm Grubu"nun oluşturulduğu,²³⁵ turizm işleriyle özel bir surette ilgilenmek amacıyla da Dâhiliye Vekâleti Emniyet-i Umumiye Müdüriyet-i Umumiyesi'nde, İstanbul Belediyesi İktisat İşleri Müdüriyeti'nde ve Bursa Belediyesi'nde birer "Turizm Şubesi"nin ihdas edildiği anlaşılmaktadır.²³⁶

İktisat Vekâleti'nin görevleri arasına 1934 yılı itibariyle "neşriyat, propaganda ve turizm işleri"nin de dâhil edilmesi ile turizm işleri İktisat Vekâleti Dış Ticaret Dairesi'ne bağlı olarak teşkil edilen "Türkofis"e bırakılmıştır.²³⁷ Devlet bakanlıkları içindeki yerinin tam olarak belirlenemediği bu dönemde turizmin²³⁸ ülke ekonomisine katkısının daha iyi değerlendirilmesi, turizm konusunda yapılacak çalışmalar için gereken kolaylığın sağlanması, tanıtma faaliyetlerine ivme kazandırılması ve konu ile ilgili gelişmelerin bütün devlet birimleri tarafından izlenebilmesi için Türkofis içinde Bakanlıkların birer temsilcilerinin bulunduğu bir "Vekâletler arası Turizm Komisyonu"nun oluşturulduğu görülmektedir.²³⁹

²³⁴ İlhan Tekeli-Selim İlkin, **1929 Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi Yayın No:30, Ankara, 1977, s.562-572; Dünyada geniş çaplı bir iktisadi buhranın yaşandığı bu dönemde, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü'nün Pera Palas'ta gerçekleştirdiği yıllık toplantısında 1930 senesi itibariyle Türkiye'ye gelen turist sayısının 45.503 olduğunun ve bunların ülke ekonomisine 3 milyon lira bıraktıklarının belirtilmesi Türkiye'nin iktisadi programına giren turizm vasıtasıyla elde ettiği gelirin büyüklüğüne işaret etmektedir. İlgili haber için bkz.; "Bir Senede 3 Milyon Lira Bıraktılar!", **Milliyet**, 6/4/1931.

²³⁵ "TTOK'nın 1933 Senesine Dair Raporu", a.g.d., s.11.

²³⁶ **TTOK'nın 50 Yılı...**, s.23.

²³⁷ "İktisat Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 29/5/1934, Kabul Tarihi:27/5/1934, S.2713, Kanun No: 2450.

²³⁸ Esmer, **a.g.m.**, s.15.

²³⁹ İnan, **a.g.t.**, s.42.

Bu gelişmeler ışığında 1938 yılı itibariyle Türkofis'in hâlihazırda faaliyet göstermekte olan "Neşriyat ve Propaganda Servisi" içinde bir şube olarak "Turizm Bürosu"nun oluşturulduğu²⁴⁰ ve bu büronun başına daha önce Matbuat Umum Müdürlüğü görevinde bulunduğu sırada turizm ve propaganda faaliyetleri ile de ilgilenmiş olan Dr. Vedat Nedim Tör'ün tayin edildiği görülmektedir.²⁴¹ İktisat Vekâleti'nin turizm işlerini bir bütün olarak ele aldığı, etkin ve programlı bir plan dâhilinde konu ile ilgili kurum, kuruluş ve sivil toplum örgütlerini işbirliğine davet ettiği ve bu planlamanın kısa süre içinde meyvelerini vermeye başladığı müşahede edilecektir. Türk Devleti'nin turizm teşkilatına kavuşmasında, bu teşkilatın gelişmesinde ve turizm faaliyetlerinin kapsamlı bir şekilde ele alınmaya başlanmasında önemli rol oynayan Turizm Bürosu²⁴² 1939'da Ticaret Bakanlığı'nın kuruluşu sırasında "Turizm Müdürlüğü" adını almış ve: "*Turizmi teşvik etmek ve turizmin inkişafını sağlamak üzere gereken tedbirleri almak ve bu maksatla vücut bulmuş ve bulacak hususi teşebbüslerin himayelerine müteallik işleri görmekle mükellef*" tutulmuştur.²⁴³

Sonuç

Turizm faaliyetleri bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de Birinci Dünya Savaşı'nın akabinde ivme kazanmış; tarihî, tabii, jeostratejik özelliklerinin yanı sıra uluslararası alanda temin ettiği güven ve sergilediği barış politikası Cumhuriyet Türkiye'si'nin turistler için bir cazibe merkezi hâline gelmeye başlamasında etkili olmuştur.

Türkiye'de turizm ve tanıtma konusunun turizm faaliyetleriyle ön plana çıkmış ülkelerdeki gibi çağdaş bir anlayış, görüş ve zihniyet ile ele alınmaya başlanması, resmî turizm teşkilatlanması ve turizmde millî sermayeye dayalı ciddi hususi girişimler Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşmiştir. Devletin resmî organları tarafından bir turizm programından, planından ve politikasından bahsedilmeye başlandığı bu dönemde oluşturulmak istenen çağdaş turizm altyapısı aynı zamanda bağımsızlık savaşından çıkmış ve zor iktisadi koşullar içinde bulunan ülkenin kendini her türlü medeni vasfıyla uluslararası alanda tanıtmayı, gelişmesi ve ilerlemesi için bir vasıta olarak görülmüştür.

²⁴⁰ Falih Rıfkı Atay, "*Kaybolan Kazançlarımız*", **TTOK Belleteni**, S.21/112, 29 Birinci Teşrin 1938, s.18-19.

²⁴¹ Neşet Halil Atay, "*Vedat Tör ve Turizm*", **TTOK Belleteni**, S.20/105, Ağustos 1938, s.13.

²⁴² Gülersoy ve diğerleri, **a.g.e.** s.57.

²⁴³ "*Ticaret Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun*", **Resmî Gazete**, 31/5/1939, S.4220, Kanun No:3614, Kabul Tarihi: 27/5/1939; Şenol Çavuş ve diğerleri, **Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim**, İçinde İsmet Kaya, "*Türkiye'de Turizm Örgütlenmesi*", Ankara, 2009, s.208.

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden süreç içinde Türkiye'de çağdaş anlamıyla turizm olgusunun henüz yerleşmemiş olması nedeniyle gümrük, pasaport, seyahat ve konaklama, tercümanlık ve rehberlik gibi konularda yetersiz hâlde bulunan mevcut mevzuat devletin ilgili mercilerince başlatılan çalışmalar neticesinde hızla yenilenmiş ve böylece turizm konusunda mesafe kateden ülkelerde turizm ihtiyaçlarını karşılayan çağdaş hükümler Türk mevzuatında da yer almaya başlamıştır.

Söz konusu dönem itibarıyla memleket sathındaki iç ve dış turizm hareketlerini teşvik etmek, turistik değerleri kıymetlendirmek ve turizm konusundaki çağdaş gelişmelere ön ayak olmak suretiyle devlete büyük çaplı destek sağlayan kuruluş Türk Seyyahîn Cemiyeti adıyla kurulup daha sonra genişleyen faaliyet alanı nedeniyle Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü adını alan cemiyet olmuştur. Bu cemiyet uluslararası turizm kuruluşları arasında itibarlı bir mevki kazanmış ve bir devlet organı gibi çalışmak suretiyle Türkiye turizmine önemli katkılarda bulunmuştur. Benzer şekilde birçok gönüllü sosyal teşekkülün de bahsi geçen dönem itibarıyla turizm faaliyetlerine katkı sağladığı anlaşılmaktadır.

Bu dönemde yüksek turizm potansiyelleri, ulaşım imkânları ve iktisadi şartları diğer şehirlere göre daha gelişmiş olan İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa, Edirne ve Konya şehirlerinin turizm açısından ilk olarak ele alınan bölgeler arasında yer aldığı görülmektedir. Anadolu medeniyet tarihine ışık tutan arkeolojik kazılar, tarihî eserlerin ve mekânların tadili, tamiri ve muhafazası, müzelerin teşkili, tanıtma ve propaganda malzemelerinin basım ve yayını, ulusal ve uluslararası çapta düzenlenen ya da iştirak edilen sergiler, fuarlar ve toplantılar, başta rehberlik olmak üzere turizm eğitim faaliyetleri ülke sathında turizm ve tanıtma faaliyetlerini hareketlendiren unsurlar olmuştur. Bu dönemde kara ve hava ulaşımına göre daha gelişmiş durumda olan deniz ve demir yolları ulaşımının turistik seyahatlerde daha çok tercih edildiği görülmektedir. Bu anlamda turizm faaliyetlerini kolaylaştırmak üzere ulaştırma ağı ve vasıtalarının genişletilmesi ve geliştirilmesi, konaklama sektörünün desteklenmesi yönündeki çabalar dikkat çekmektedir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleştirilen hızlı ve etkin altyapı çalışmaları neticesinde Türkiye'nin çağdaş turizm ve tanıtma anlayışıyla dünya sathında gezilmeye ve görülmeye değer bir ülke imajını kısa sürede kazanmaya başladığı görülmektedir. Türkiye'nin barışçıl dış politikasını, turizm konusundaki potansiyellerini ve ciddi çalışmalarını gören yabancı ülkelerdeki resmî idareler ve seyahat acenteleri vasıtasıyla Anadolu coğrafyasına yönelen ilgi artmıştır. Söz konusu dönem itibarıyla turizm istatistiklerinin oluşturulması konusundaki eksiklikler nedeniyle Türkiye'ye

gelen turistlerin sayısı, milliyetleri, ülkedeki ikamet süreleri ve ülke ekonomisine sağladıkları katkılar konusunda ortalama fikirler ve veriler dışında net bilgilere ulaşmak mümkün olmamakla birlikte elde edebildiğimiz veriler ışığında 1923-1938 yıllarında ülkeye gelen turist sayısında düzenli bir artıştan bahsetmek mümkündür. Resmî makamlar ile TTOK'nın verilerine göre 1922'de Türkiye'ye gelen 5.000 civarındaki turist sayısının 1937 tarihi itibarıyla 85.000'e çıkması, bu yıllar arasında ülkeyi ziyaret eden toplam turist sayısının 650.000'i bulması ve bu durumun ülke iktisadına ortalama 65.000.000 TL'lik katkı sağlaması²⁴⁴ Türk turizmi açısından dikkate değer gelişmeler olmuştur. Bununla birlikte söz konusu dönemde yeni devletin içinde bulunduğu iktisadî sıkıntılar, dış politikada çözüm bekleyen diplomatik sorunlar ve İkinci Dünya Savaşı arifesinde milli müdafaa endişesiyle temkinli ve tedbirli davranmayı gerektiren idari süreç Türkiye'de turizm ve tanıtma faaliyetlerinin hızının düşmesine yol açmıştır.

KAYNAKLAR

I. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Belgeleri: Yararlandığımız arşiv belgelerine ait klasör, gömlek, belge, dosya, fon kodu ve yer numaraları metin içindeki ilgili yerlerde verildiği için burada ayrıca belirtilmemiştir.

II. Resmî Yayınlar

Resmî Gazete, “*Âbidelerin Esaslı Tamiri İçin Vakıf Paralar İdaresinden İstikraz Akdi Hakkında Kanun*”, 24/5/1939, S.4214, Kabul Tarihi: 17/5/1939, Kanun No:3609.

_____, “*Belediye Yapı ve Yollar Kanunu*”, 21/6/1933, Kabul Tarihi: 17/5/1933, S.2433, Kanun No:2290.

_____, “*Beyne'l-Milel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair Kanun*”, 29/6/1926, S.407, Kanun No:917.

_____, “*Beyne'l-Milel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair 8 Haziran 1926 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun*”, 21/5/1927, S.593, Kanun No:1020.

_____, “*Demiryollar ile Beyne'l-Milel Eşya ve Yolcu Nakliyatına Dair Olan C. I. M., C. I. V. Mukaveleleri'nin 23 Teşrinisani 1933'te Roma'da Kabul Olunan*

²⁴⁴ “*Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Ne Yaptı?*”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, İstanbul, Haziran 1938, s.18; Türkiye'yi ziyaret eden turistlerin sayısı konusunda benzer veriler için bkz.; Arslan Yüzcün, “*Türkiye Turizminin Boyutları*”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.9, İletişim Yayınları, 1983, s.2566.

Yeni Metinlerin Tasdiki Hakkında Kanun", 1/1/1935, S.2895 ve 3/1/1935, S.2897, Kanun No:2641, Kabul Tarihi: 22/12/1934.

_____, "*Deniz Yolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun*", 8/6/1933, S.2422, Kanun No:2248, Kabul Tarihi: 31/5/1933.

_____, "*Devlet Demir Yolları İdaresince Trabzon-İran Yolu Üzerinde Otobüs, Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Kanun*", 11/5/1937, S.3601, Kanun No:3163, Kabul Tarihi:5/5/1937.

_____, "*Devlet Demir Yolları ve Limanları İdare-i Umumiyesinin Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun*", 31/5/1927, S.598, Kanun No:1042.

_____, "*Devlet Demir Yolları ve Limanları Umumî İdaresinin Teşkilat ve Vezâifine Dair 23 Mayıs 1927 Tarih ve 1042 Numaralı Kanununun Tadili Hakkında Kanun*", 4/6/1929, S.1207, Kanun No:1483.

_____, "*Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu*", 14/6/1938, S.3933, Kanun No:3424, Kabul Tarihi: 3/6/1938.

_____, "*Ecnebilerin Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun*", 16/7/1938, S.3961, Kanun No:3529, Kabul Tarihi: 29/06/1938.

_____, "*Gümrük Tarife Kanununa Müzeyyel Kanun*", 07/5/1930, No: 1490, Kabul Tarihi:7/5/1930.

_____, "*Gümrük Tarifesi Hakkındaki 1499 Sayılı Kanuna Ek Kanun*", 20/4/1937, S.3585, Kanun No:3152, Kabul Tarihi: 9/4/1937.

_____, "*Gümrük Tarifesi Kanununa Eklenen 1605 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun*", 22/12/1934, S.2886, Kanun No:2608, Kabul Tarihi: 13/12/1934.

_____, "*Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkında Kanun*", 27/5/1933, S.2411, Kanun No: 2186, Kabul Tarihi: 20/5/1933.

_____, "*Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkındaki 2186 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Kanuna Yeni Bazı Maddeler İlavesine Dair Kanun*", 5/6/1935, S.3020, Kanun No:2744, Kabul Tarihi: 30/5/1935.

_____, "*İktisat Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun*", 29/5/1934, S.2713, Kanun No: 2450, Kabul Tarihi:27/5/1934.

_____, "*İzmir Vilâyeti Turistik Yollarının İnşası Hakkında Kanun*", 9/7/1938, Kanun No:3477, Kabul Tarihi: 22/6/1938.

_____, "*Kültür Bakanlığı Merkez Örgütleri ve Ödevleri Hakkındaki 2287 Numaralı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bazı Maddelerin Eklenmesine İlişkin Kanun*", 15/6/1935, S.3029, Kanun No: 2773, Kabul Tarihi:10/6/1935.

- _____, “*Maarif Vekâleti Merkez Teşkilatı ve Vazifeleri Hakkında Kanun*”, 22/6/1933, S.2434, Kanun No: 2287, Kabul Tarihi: 10/6/133.
- _____, “*Naflia Vekâleti'nin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun*”, 29/5/1934, S.2713, Kanun No:2443,Kabul Tarihi:26/5/1934.
- _____, “*Otel, Pansiyon, Ticarethane ve sair Umumî Müesseselerde Oturan ve Çalışanların Hüviyet Varakası Vermeleri Mecburiyetine Dair Kanun*”, 19/6/1930, S.1524, Kanun No:1704.
- _____, “*Radyoloji, Radyom ve Elektrikle Tedavi ve Diğer Fizyoterapi Müesseseleri Hakkında Kanun*”, 28/4/1937, S.3591, Kanun No:3153, Kabul Tarihi: 19/4/1937.
- _____, “*Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesinin Suret-i İdaresine Dair Kanun*”, 14/4/1341, S.92, Kanun No:597.
- _____, “*Sıcak ve Soğuk Maden Sularının İstismarı ile Kaplıcalar Tesisatı Hakkında Kanun*”, 30/6/1926, S.408, Kanun No:927.
- _____, “*Teşvik-i Sanayi Kanunu*”, 15/6/1927, S.608, Kanun No:1055.
- _____, “*Ticaret Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun*”, 31/5/1939, S.4220, Kanun No:3614, Kabul Tarihi: 27/5/1939.
- _____, “*Turist Gemilerinden Alınan resimlerden Bazılarının Affına ve Bazılarının İndirilmesine Dair Kanun*”, 18/12/1935, S.3185, Kanun No: 2864, Kabul Tarihi:13/12/1935.
- _____, “*Türk Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun*”, Kanun No: 815, 29/4/1926, S.359, Kabul Tarihi: 19/4/1926.
- _____, “*Türkiye İskele ve Limanları arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*”, 17/7/1932, S.2151, Kanun No:2068, Kabul Tarihi:9/7/1932.
- _____, “*Türkiye'deki Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun*”, 16/6/1932, S.2126; Kanun No:2007, Kabul Tarihi: 11/6/1932.
- _____, “*Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştira Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun*”, Kanun No:418, Kabul Tarihi: 20/2/1924.
- _____, “*Buharlı Sefinelerin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun*”, 17/6/1930, S.1522, Kanun No:1699.
- _____, “*Limnlar Kanunu*”, 20/4/1341, S.95, Kanun No: 618.
- _____, “*Türk Ceza Kanunu*”, 13/3/1926, S.320, Kanun No:765, Kabul Tarihi: 1/3/1926.

- _____, “*Türk Kanunu Medenisi*”, 4/4/1926, S.339, Kabul Tarihi:17/02/1926.
- _____, “*24 Nisan 1926 Tarihinde Paris’te İmzalanan Otomobil Seyrüseferine Dair Beyne’l-Milel Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun*”, 26/1/1933, S.2314, Kanun No:2095, Kabul Tarihi 14/1/1933.
- _____, “*Denizbank Kanunu*”, 30/12/1927, S.3796, Kanun No:3295, Kabul Tarihi: 27/12/1937.
- _____, “*Şose ve Köprüler Kanunu*”, 12/6/1929, S.1211, Kanun No:1525.
- _____, “*Belediye Kanunu*”, 14/4/1930, S.1471, Kanun No:1580.
- _____, “*Gümrük Tarifesi Kanununa Müzeyyel Kanun*”, 7/5/1930, S.1490, Kanun No:1605.
- _____, “*30 Mart 1931 Tarihinde Cenevre’de İmzalanan Ecnebi Otomobil Arabalarının Tâbi Olacakları Mali Mükellefiyet Hakkındaki Mukavelenin Tasdikine Dair Kanun*”, 12/5/1934, S.2698, Kanun No: 2424, Kabul Tarihi: 3/5/1934.
- _____, “*30 Mart 1931 Tarihinde Cenevre’de İmzalanan Yol İşaretlerinin Tevhidi Hakkındaki Mukavelenamenin Tasdikine Dair Kanun*”, 24/4/1934, S.2683, Kanun No:2409, Kabul Tarihi: 14/4/1934.
- _____, “*Pasaport Kanunu*”, 15/7/1938, S.3960, Kanun No: 3519, Kabul Tarihi:28/6/1938.
- _____, “*Türkiye Turing Kulübünün Menafi-i Umumiyeye Hadim Cemiyetler Meyanına İthali Hakkında Kararname*”, 15/7/1930, S.1546, Kararname No:9069.
- _____, “*Ecnebilerin Seyahat ve İkametleri Hakkındaki 2 Mart 1331 Tarihi Muvakkat Kanuna Ek Kanun*”, 28/5/1937, S.3616, Kanun No:3177, Kabul Tarihi:20/5/1937.
- _____, “*Denizyolları İşletme Kanunu*”, 5/6/1933, S.2419, Kanun No:2239, Kabul Tarihi:29/5/1933.
- _____, “*Gümrük Kanunu*”, 11/4/1334, Referans No:3522, Tertip:2, C.10, ss.459.
- _____, “*Sergi-i Umûmî-i Osmanî Sergisi Nizâmnâmesi*”, 22 Aralık 1862.
- _____, “*Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname*”, 3. Tertip, C.7, 4. Teşrinisani 1341-27 Teşrinievvel 1926, Türk Ocakları Merkez Heyeti Matbaası, 1927.
- _____, “*Seyyahine Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmnâme*”, 27 Şubat 1310/11 Mart 1895, R.2232, Tertip.1, C.M, ss.188.
- _____, “*Seyyahine Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmnâme*”, 29 Teşrinievvel 1306/10 Kasım 1890, R.1158, Tertip.1, C.6, ss.784.

TBMM Kavanin Mecmuası, Devre: 3, İçtima: 3, Cilt ve Sayfa No:19-74, 212, 271, “*Askerî Memnu Mıntıklar Hakkındaki 1110 Numaralı Kanunun 7’nci Maddesinin Son Fıkrasının Tadiline Dair Kanunun 1, 2 ve 3’üncü Maddeler*”, T.B.M.M. Matbaası, Ankara 1930.

III. Resmî-Hususi Rapor ve Zabıtlar

“*TTOK Edirne Şubesi’nin 1938 Yılı Faaliyetini Gösteren Raporu*”, **TTOK Mecmuası**, S.23/129, Nisan 1939, ss.12-14.

“*TTOK İzmir Şubesi 1937 Senesi Raporu*”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, ss.5.

“*TTOK İzmir Şubesi 1938 Senesi Raporu*”, **TTOK Belleteni**, S.23/129, Nisan 1939, ss.14-15.

Türkiye Turing Klübü’nün 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu, Türkiye Turing ve Otomobil Klübü, İstanbul, 1931.

“*TTOK’nın 1933 Senesine Dair Raporu*”, **TTOK Mecmuası**, S.12/58, 22 Nisan 1934, ss.7-13.

“*TTOK’nın 1934 Senesine Dair Raporu*”, **TTOK Mecmuası**, S.14/69, İstanbul, 1935, ss.7-12.

TTOK’nın Umumî Heyetine Takdim Edilen Mesai Raporu, İstanbul, Uray Basımevi, 1936.

“*TTOK’nın 1936 Senesi Raporu*”, **TTOK Belleteni**, S.15/87, 1 Nisan 1937, ss.5-8.

“*TTOK’nın 1937 Senesi Raporu*”, **TTOK Belleteni**, S.18/98, Nisan 1938, ss.3-8.

“*TTOK’nın 9 Nisan 1938’de Pearapalas’ta Akdolunan Senelik İçtima Zabtı*”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, ss.3-4.

Ergün, Süreyya, “*Turizm Bakımından Bursa Bölgesi Hakkında Notlar*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, ss.45-57.

Güleç, Fazlı ve Ardal, Cemal Ziya, “*Otel Meselesi*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, ss.125-131.

Kulat, Ragıp, “*İstanbul’daki Başlıca Otellerin Durumu ve Islah Tedbirleri*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:2, Ankara, 1939, ss.132-143.

Manyas, Raufi, “*Otelcilik Mektepleri*”, **Turizm Hakkında Raporlar**, T.C. Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü Yayınları No:2, Ankara, 1939, ss.144-180.

IV. Gazeteler

Cumhuriyet, “Turing Kulübü”, 3/4/1930.

- _____, “Ecnebi Celbi”, 24/8/1929.
- _____, “9 Eylül Panayırı, Trenler ve Vapurlar Hâlâ Ziyaretçi Taşıyorlar”, 2/9/1934.
- _____, “Bizim Memlekette de Turizm Sanayii Olabilmek İçin”, 14/9/1934.
- _____, “İzmir Panayırı’ndan Dönüş”, 3/9/1936.
- _____, “Seyyah Celbine Doğru Atılan ilk Adımlar”, 12/10/1936.
- _____, “Mühim Memleket İşlerinden Otel, Han Meselesi”, 10/12/1936.
- _____, “Simplon Ekspresinde Gümrük Muamelesi”, 26/12/1936.
- _____, “Memlekete Seyyah Getirmek İçin”, 23/3/1937.
- İkdam**, “Perapalas’ta Dünkü İçtima, Seyyahîn Cemiyeti Hükûmet’ten Yardım İstemeğe Karar Verdi”, 30/12/1929.
- Milliyet**, “Cemiyet-i Belediye İctima’ Etti.”, 22/10/1925.
- _____, “Bir Senede 3 Milyon Lira Bıraktılar!”, 6/4/1931.
- Vakit**, “Seyahat Etmek İstayanlar İçin Millî Türk Seyahat Acentalığının Büyük Bir Teşebbüsü”, 14/11/1929.

V. Telif-Tetkik Eserler

- Akçura, Gökhan, **Türkiye Sergicilik ve Fuarcılık Tarihi**, Tarih Vakfı Yayınları, (y.y.), Mart 2009.
- _____, **Turizm Yıl Sıfır**, Om Yayınevi, İstanbul, 2002.
- _____, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, OTI Holding Yayınları, (y.y.), (t.y.).
- Albayrak, İlyas, **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)**, Ankara, 1983.
- Arık, Remzi Oğuz, **Türk Müzeciliğine Bir Bakış**, Milli Eğitim Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İstanbul, 1953.
- As, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.
- Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri**, C.I, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1997.
- Atatürk’ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1991.
- Aziz, **İzmir Âsâr-ı Atıka Müzesi Rehberi**, Âsâr-ı Atıka Muhibleri Cemiyeti Neşriyatı, Hafız Ali Matbaası, İzmir, 1927.
- Barda, Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, Akgün Matbaası, İstanbul, 1958.

- Bursa Rehberi**, İstanbul, 1923.
- Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Halk Partisi Yayınları, Ankara, 1938.
- Çoruh, Selâhattin, **Herkes İçin Turizm Bilgisi**, Doğu Matbaası, Ankara, 1954.
- Duran, Tülây, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.
- Ergün, Süreyya, **Otelcilik ve Turizm Millî Kredisi**, Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları, (y.y.), 1944.
- Etnografya Müzesi Kılavuzu**, Maarif Basımevi, Ankara, 1956.
- Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.
- Gülersoy, Çelik ve diğerleri, **Ulusa Adanan Bir Cumhuriyet Anıtı Türkiye Turing Otomobil Kurumu/1923**, Ankara, 2009.
- Haas, Hans, **Turizm Bilgisi**, Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü No:1, Ankara, 1939.
- Haussoullier, Bernard C., **Bergama Tarihi ve Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1929.
- İnan, Afet, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933**, TTK Yayınları, Ankara, 1972.
- , **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1973.
- İstanbul Otelciler ve Hancılar Cemiyeti**, Tan Matbaası, İstanbul, 1937.
- İzmir Âsâr-ı Atîka Müzesi Rehberi**, İzmir ve Havalisi, İzmir, 1927.
- İzmir Enternasyonal Fuarı ve İzmir Rehberi**, İzmir Enternasyonal Fuarı, İzmir, 1937.
- İzmir Müzesi Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyeti, İstanbul, 1932.
- İzmir Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atîka Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1934.
- Karayolları Tarihi**, T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Kara yolları Genel Müdürlüğü, (y.y.), Ağustos 2007.
- Kocatürk, Utkan, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938)**, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.
- Konya ve Rehberi**, İstanbul, 1923.
- Kozak, Nazmi ve diğerleri, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008.

- Köfteoğlu, Fehmi-Karabulut, Erol, **25. Yılında TURSAB, Dünyada ve Türkiye’de Turizm ve Seyahat Acenteliğinin Gelişim Tarihi**, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği, (y.y.), 1997.
- Mambory, Ernest, **İstanbul Rehber-i Seyyahîn**, İstanbul, 1925.
- Mehmet Yusuf, **Konya Âsâr-ı Atfka Müzesi Rehberi**, İstanbul, 1930.
- Necib, **İstanbul Rehberi**, İstanbul Şehremaneti, 1924.
- (Oğan), Aziz, **Efesos-Ayasuluğ Rehberi**, İzmir ve Havalisi Âsâr-ı Atfka Muhibleri Cemiyeti, İzmir, 1927.
- Şapolyo, Enver Behnan, **Türkiye Turizm Rehberi ve Anıtlar Tarihi**, Kültür Kitabevi, İstanbul, 1971.
- Şehitlikleri İmar Cemiyeti**, Devlet Basımevi, İstanbul, 1938.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim, **1929 Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi Yayın No:30, Ankara, 1977.
- Topkapı Sarayı Muhtasar Rehberi**, Matbaa-ı Amire, İstanbul, 1341.
- Seyyahlara Bursa Rehberi**, Bursa Vilayet Matbaası, Bursa, 1931.
- TBMM Albümü (1920-1950)**, C.1, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2010.
- Turistler İçin Konuşma Kitabı**, Türkiye Turing Klöbü yayını, İstanbul, 1930.
- Turizm Kılavuzu**, Türkiye Turing ve Otomobil Kulöbü, İstanbul, 1935.
- Tutel, Eser, **Seyrisefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997.
- Türk Seyyahîn Cemiyeti Nizâmnâme-i Esâsisi**, İstanbul, 1923.
- Türkiye Cumhuriyeti Maarifi (1923-1943)**, Maarif Vekâleti, Ankara, 1944.
- Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**, Matbaa-ı Ahmed İhsân, (y.y.), 1926.
- Türkiye Turing Klöbü Ne Yaptı**, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1935.
- Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü İstanbul Vilayeti’nin 23 Mart 1931 Tarihli ve 299 Numaralı İlmühaberile Musaddak, Tadil Olunmuş Nizâmnâmesi**, İstanbul, 1931.
- Türkiye Turing ve Otomobil Kurumunun 50 Yılı (1923-1973)**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, 1973.
- Türk-Macar Kılavuzu: Macaristan ve Budapeşte**, Macar Turizm İşleri Müşavirliği, (y.y.), 1933.

- Uludağ, Osman Şevki, **Bursa ve Uludağ Seyyahlara Rehber**, Türk Seyyahın Cemiyeti Yayınları, İstanbul, 1928.
- Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demir Yolları (1923-1950)**, ADTYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.

VI. Makaleler

- “1937 İzmir Enternasyonal Fuarı”, **TTOK Belleteni**, S.17/92, Ağustos 1937, ss.9.
- Abdülhak Şinasi, “*Tarihî ve Millî Abidelerimiz*”, **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.6, C.1, Temmuz 1933, S.472. ss.467-475.
- Akçura, Gökhan, “*Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Seyahat Acenteciliği*”, **TÜRSAB Aylık Dergisi**, S.35, Ağustos 1985, ss.7-29.
- Altıntaş, Ahmet-Şahin, Feyza Kurnaz, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları*”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi**, C.26, S.22, 2007, ss.9-36.
- “*Ankara'nın Otelleri ve Lokantaları Tarihçesi*”, **TÜRSAB Aylık Yayın Organı**, S.45, Haziran 1986, ss. 30-32.
- Arık, Remzi Oğuz, “*Tarih-Arkeoloji-Müzeler-Turizm*”, **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.19, 1934, ss.29-36.
- Atabinen, Reşit Saffet, “*Turizm*”, **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.1, C.1, Şubat 1933, ss.63-70.
- Atay, Falih Rıfki, “*İç ve Dış Turizm*”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, ss.9-10.
- _____, “*Kaybolan Kazançlarımız*”, **TTOK Belleteni**, S.21/112, 29 Birinci Teşrin 1938, ss.18-19.
- Atay, Neşet Halil, “*Vedat Tör ve Turizm*”, **TTOK Belleteni**, S.20/105, Ağustos 1938, ss.13-14.
- “*Beyne'l-Milel Mühim Bir Müessesese Olan Vagonlu Sosyetesinin Teşkilatı ve Faaliyet Sahası*”, **TTOK Mecmuası**, S.15/87, 1 Nisan 1937, ss.18-19.
- Çandar, Tefvik, “*Halkevleri*”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.4, İletişim Yayınları, 1983, ss.878-884.
- Çavuş, Şenol ve diğerleri, **Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim**, İçinde Şenol Çavuş ve Melek Ece Öncüer, “*Türkiye'de Konaklama Sektörünün Gelişimi*”, Ankara, 2009, s.91.
- _____, **Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim**, İçinde İsmet Kaya, “*Türkiye'de Turizm Örgütlenmesi*”, Ankara, 2009, s.208.
- “*Çek ve Lehli Talebeler*”, **TTOK Mecmuası**, S.17/92, Ağustos 1937, ss.14.

- “Dâhiliye Vekâleti'nin Mühim Bir Tamimi”, **Belediyeler Dergisi**, S.32, Nisan 1938, ss.6.
- Durukal, Hüsnü Sadık, “İstanbul’un Eski Meşhur Otelleri: Park Otel’e Ait Hatıralar”, **İktisadi Yürüyüş**, S.384, 30 Nisan 1960, ss.17.
- Erden, Fethi, “Reşit Saffet Atabinen (1884-1965)”, **TTOK Belleteni**, S.276/79, İstanbul, Ocak-Nisan 1965, ss.8-9.
- Esmer, A. Şükrü, “Turizmin İlerlemesi”, **TTOK Mecmuası**, S.14/69, 21 Nisan 1935, ss.14-16.
- Eyice, Semavi, “Reşit Saffet Atabinen (1884-1965)”, **TTOK Belleteni**, S.276/79, İstanbul, Ocak-Nisan 1965, ss.4-5.
- Gülersoy, Çelik, “Türkiye'nin İlk Oteli Hotel d'Angleterre”, **TTOK Belleteni**, S.61/340, Şubat 1978, ss.2-8.
- “İç Turizm İşleri ve Otelcilik Endüstrisi”, **Belediyeler Dergisi**, S.32. Nisan 1938, ss.7-9.
- “İzmir Fuarı”, **TTOK Belleteni**, S.20/105, Ağustos 1938, ss.17-18.
- Niyazi Hüsnü, “Cumhuriyet Münakaleciliğinin Milli Cemiyetleşmedeki Rolü”, **Ülkü Halkevleri Mecmuası**, S.9, C.2, Birinci Teşrin 1933, ss.241-244.
- Önder, Mehmet, “Atatürk ve Müzeler”, **Kültür ve Turizm Bülteni**, Ankara, Temmuz, 1985, ss.2-3.
- Şükrü Ali Bey, “Otelcilik Sanayii”, **TTOK Belleteni**, S.16/89, Haziran, 1937, ss.11-12.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.9, İletişim Yayınları, 1983, ss.2758-2768.
- Toprak, Zafer, “İstanbul’da Turizm Çabaları: Eğlence Kültürü”, http://www.obarsiv.com/etkinlik_vct_0304_zafert_turizm.html, (Erişim Tarihi: 3/4/2014).
- Tuna, Serkan, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, S.2, 2002, ss.309-325.
- “Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Ne Yaptı?”, **TTOK Belleteni**, S.19/100, Haziran 1938, ss.18.
- Yaşar Nabi, “Turizm ve Propaganda”, **TTOK Belleteni**, S.20/105, ss.14-15.
- Yunus Nadi, “Turizme Biz Ne Vakit Özen Vereceğiz?”, **TTOK Mecmuası**, S.14/69, 21 Nisan 1935, ss.13-14.
- Yüzgün, Arslan, “Türkiye Turizminin Boyutları”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C.9, İletişim Yayınları, 1983, ss.2565-2574.
- Ziyaeddin Fahri, “Folklor ve Turizm”, **TTOK Belleteni**, S.21/112, 29 Birinci Teşrin 1938, ss.17-18.

VII. Yayınlanmamış Tezler

- Çal, Halit, **Türkiye'nin Cumhuriyet Dönemi Eski Eser Politikası**, C.I, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1990.
- Durgu, Ümit, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun Türk İmajı İle Batılılaşmaya Verdiği Destek ve Türkiye'ye Kazandırdıkları (1923-1942)**, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- İnan, Burak, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2009.

