

**Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun Sahil Demiryolunun Kuruluşu
(1923-24) ve Türk Anonim Şirketi**

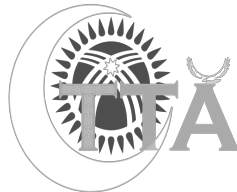
Nuri YAVUZ*
Abdullah KARA*

Özet

Demir yolu ulaşımı, insanların çok eski dönemlerden itibaren önce taş ve tahta sonra ise yerlere demir ve çelikten raylar döşeyerek oluşturdukları ve bir yerden diğerine gitmek için kullandıkları bir ulaşım dürüdür. 19. Yüzyılda İngiltere’de lokomotifin keşfedilmesi demiryolu ulaşımında yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Demiryolu başlangıçta kömür taşımak amacıyla kullanılmışsa da zamanla yerleşim birimleri arasında yolculuk yapmak ve yolcu taşımacılığı alanında kullanılmaya başlamıştır. Türkiye’de ilk demiryolu yapımı 1856 yılında İzmir-Aydın arasında 130 km’lik bir demiryolu hattının kurulmasıyla başlamıştır. Cumhuriyet’in kuruluşuna kadar yapılan tüm demiryolları yabancı şirketler tarafından yapılmış ve işletmesi imtiyazlı bu şirketlere verilmiştir. Cumhuriyet döneminde her alanda olduğu gibi demiryolu yapımında da millileşme yoluna gidilmiştir. Demiryolu kurulan illerden birisi de Samsun olmuştur. Samsunlu ailelerden Nemlizade ailesi ve Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti arasında Samsun’dan Çarşamba, Terme, Bafra ve Alaçam’a kadar bir demiryolu kurulması için anlaşmaya varılmıştır. Ayrıca imzalanan mukavelenin 5. maddesine göre bir Türk Anonim şirketi kurulmuş ve millileşme hususunda bu alanda önemli bir adım atılmıştır.

* Prof. Dr., Artvin Çoruh Üniversitesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, nyavuz@artvin.edu.tr. (Makale gönderim tarihi: 19.04.2019; Makale kabul tarihi: 22.05.2019)

* Dr., abduallahkara01@gmail.com.



Bu çalışmada Samsun sahil demiryolu yapımında Türk Anonim Şirketi nizamnamesi ışığında şirketin kurulması, işleyişi ve uygulamaları hakkında bilgi verilecektir.

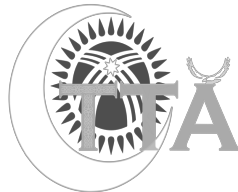
Anahtar Kelimeler: *Samsun, Demiryolu, Türk Anonim Şirketi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Millileşme Faaliyetleri.*

The Construction Of Samsun Coastal Railroad During The First Years Of Republic (1923-24) And The Turkish Incorporated Company

Abstract

Railroad transportation is a transportation way, which humans constructed from stone and wood first and by placing iron and steel rails then, to go from place to another since the ancient times. The discovery of locomotive in England in the nineteenth century marked a new beginning in railway transportation. Although railroad was first used in order to carry coal, it started to be used to travel between places and to carry passengers in time. The construction of the first railroad, which was 130 kms between Izmir and Aydin, started in 1856. All railroads had been constructed by foreign companies until the establishment of the Republic and their managements were given to these privileged companies. Like in all areas, nationalization was preferred in the railroad construction as well. Samsun was one of the cities where railroad was constructed. It was agreed between Nemlizade family, which was one of the families from Samsun, and the Ministry of Public Works of the Republic of Turkey that a railroad would be constructed from Samsun to Çarşamba, Terme, Bafra and Alaçam. Besides, a Turkish Incorporated Company was founded in accordance with the 5th article of the signed agreement and an important step was taken in terms of nationalization.

In this study, information about the foundation of the company, its management and the practices during the construction of Samsun coastal railroad in terms of the regulation of Turkish Incorporated Company will be provided.



Key Words: *Samsun, Railroad, Turkish Incorporated Company, Nationalization activities during the early years of Republic.*

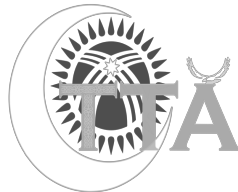
Giriş

Kurtuluş savaşı döneminde demiryolu ulaşımı konusunda sıkıntıların yaşanmış olması, Cumhuriyetin kurucu kadrolarını daha savaş devam ederken bu hususta ilerleyen süreçte ne tür adımlar atabileceklerini düşünmeye itmiştir. Cumhuriyet Türkiye'sinde demiryolu yapımına daha çok 1923-1938 yılları arasında ağırlık verilmiş, bu dönemde ülke genelinde yaklaşık 3.000 kilometrelik yeni hatlar yapılmıştır. Bu doğrultuda yurtda demiryolu yapımı ile ilgili çalışmalar hızlı bir şekilde başlamıştır. "22 Mart 1924'de TBMM'de kabul edilen iki ayrı yasa ile Diyarbakır-Ergani, Samsun- Sivas ve Ankara- Musaköy arasında demiryolu yapılmasına karar verilmişti. Bir ay sonra 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı yasa ile de "Anadolu Demiryolları" diye anılan Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı demiryolları ile Haydarpaşa limanı ve rıhtımının satın alınması için hükümete yetki verilmişti. Daha sonra da 1928'de, Mersin- Tarsus- Adana demiryolu hattının satın alınması kararlaştırıldı. 1924'de ise yapımı bir Türk firmasına verilmesi kararlaştırılan Samsun- Çarşamba hattı inşa edilmeye başladı. Kayseri'de yapımına başlanan demiryolu Sivas'a varınca 30 Ağustos 1930'da işletmeye açılmıştır¹".

Bahsi geçen demiryolları haricinde Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde de bu alanda faaliyetler yürütülmüş, Ankara'ya ve kıyı kentlerine demiryolu bağlantısı sağlanmıştır². Türkiye'de "1925-1933 yılları arasında 2048 kilometre demiryolu yapılmıştır. 1933-1938 arasında yapılan demiryolu ise, 963 kilometredir. Cumhuriyetin 15.

¹ Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi I- İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, (2.basım) Bilgi yay., Ankara,2004, s.272

² Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt yay., (5. baskı), İstanbul, 2002, s.128.



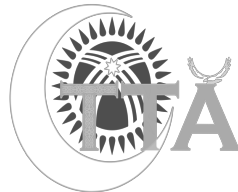
yılında ise devletin işletmekte olduğu demiryolu uzunluğu 6719 km'dir³. 1930 yılında Dünya Ekonomik bunalımı yaşanmıştır. Ekonomik buhranın yarattığı ekonomik sıkıntılara ve Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın muhalefetine rağmen demiryolu politikasının sürdürülmesine devam edilmiştir. Demiryolu, genişleyen yeni hatların yapılmasının yanı sıra, yabancıların elindeki işletmeler de bu dönemde satın alınarak millileştirilmiştir⁴.

Sermayesinin tamamı Türk girişimcilere ait olan Samsun Çarşamba demiryolu hattı, Nemlizade Mahdumları (oğulları) tarafından gerçekleştirilmiştir. Nemlizade Mahdumları (oğulları) ve Türkiye Cumhuriyeti Nafia vekâleti arasında imzalanan anlaşmaya göre 37 kilometre uzunluğunda olan hattın 75 yıl süreli imtiyaz mukavelesi 6 Aralık 1923 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme ile birlikte Samsun-Çarşamba Terme-Bafra ve Alaçam'a kadar olan bir demiryolu inşası Nemlizade Mahdumları şirketi tarafından kurulup işletilmesine, sözleşmeden doğan haklarını bu iş için kurdukları ve her biri 10 lira değerinde 10.0000 hisse senedinden oluşan bir milyon Türk Lirası sermayeye sahip "Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim şirketine devredilmesine karar verilmişti⁵. Hattın Samsun merkez olmak üzere Doğu'da Çarşamba, Terme, Ünye ile Fatsa Batı'da Bafra, Alaçam, Gerze ve Sinop'a kadar gitmesi planlanmıştır. Bu hattın açılışı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 21 Eylül 1924 tarihinde Samsun'a ikinci ziyareti esnasında yapılmıştır. 1 Ekim 1926'da işletilmeye başlanılan Samsun sahil demiryolu hattı kullanılarak 1929 yılı içerisinde 257.000 yolcu ve 10.000 ton ticari eşya taşınmış ve 147.331 lira gelir elde etmiştir. 1931 yılına gelindiğinde hat üzerinde Samsun Tekkeköy Hamzalı Dikbiyık ve çarşamba istasyonları bulunmaktaydı. Bu hat motorlu taşımacılığın

³ A. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4Mart 1923*, Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara, 1989, s.14.

⁴ Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, (2. baskı) İmge yay., Ankara,2006, s.267.

⁵ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, İstanbul 1340, s.3.



rekabetine dayanamadığından zarar etmiş ve işletme 1933 yılında devlet tarafından satın alınmıştır⁶.

Milli sermaye ile yapılan Samsun sahil demiryolunun işletmesini yürüten şirketin yapısı şu şekildedir: Bayındırlık Bakanlığıyla Nemlizade Mahdumları Şirketi arasında imza edilmiş ve anlaşılmış olan 6 Aralık 1923 tarihli mukavele ve ona bağlı şartname gereğince Samsun'dan Çarşamba-Terme-Bafra ve Alaçam'a kadar dar bir demiryolu kurulup inşa edilmesi ve işletilmesini içeren Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından zikrolunan Nemlizade Mahdumları şirketine verilen ayrıcalık ve karşılığında verilen taahhütlerin yerine getirilmesi için zikrolunan mukavelenamenin 5. maddesine uygun olarak ilerideki şartlar etrafında bir Türk Anonim Şirketi kurulmuştur⁷.

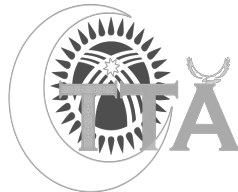
a) Şirketin Oluşturulması, Amacı, İsmi ve Merkezi

Nafia Vekaleti ve Nemlizade⁸ şirketi ile anlaşılmış olan mukavele ve şartname hükümlerine uygun olarak zikrolunan demiryollarını kurma, inşa etme ve işletme hususlarını gerçekleştirmek üzere üyeleri Nemlizade Galip Celal, Midhat Celal ve Sıdkı beylerden oluşan

⁶ Coşkun Topal, Cumhuriyetin İlk Yılların Samsun'un Ekonomisi, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, Samsun, 2001, s.59-60.

⁷ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, İstanbul 1340, s.3

⁸ Nemlizade ailesi Cumhuriyetin ilk yıllarında başında Nemlizade Galip beyin bulunduğu eski ve ekonomik bakımdan iyi durumda olan Türkiye'nin tanınmış ailelerinden biridir. Nemlizade ailesi 1830'lu yıllardan itibaren Samsun'da yerleşmiş olmakla birlikte İstanbul Bafra ve Trabzon'da efradı vardı. Nemlizade Hamdi Bey'in büyük oğlu Galip Bey 1882 yılında Trabzon'da doğmuştur. Galip Bey Galatasaray Lisesi, Marsilya yüksek Koleji ve For Koleji'nde tahsilini tamamladıktan sonra babası ile birlikte tütün ve her türlü emtia ihracatı ile uğraşmaya başlamıştır. Yaklaşık 15 sene bu işletmenin işlerini idare ettikten sonra 1919 yılında kardeşleri Mithat Celal ve Sıtkı beylerle ortaklık kurmuştur. Mithat Bey ortaklıktan 1927 yılında ayrılmıştır. Mithat Bey ayrıca İstanbul Ticaret Odası Başkanlığı da yapmıştır. Mehmet Zeki, *Türkiye Teracimi Ahval Ansiklopedisi*, Cilt III, İstanbul 1930-1932, s. 507.



Nemlizade Mahdumları ünvanlı şirket ile düzenlenmesi ve ihraç edilmesi aşağıda olduğu gibi kararlaştırılan hisselerin sahipleri arasında bir Türk Anonim şirketi oluşturulmuştur. Şirketin unvanı “Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi” olarak belirlenmiştir. Bu şirkete hissedar olarak sonradan katılacaklar için bütün uygulamalar hakkında Türkiye Cumhuriyeti'nin mevcut ve sonradan yapılan kanunları uygulanacaktır. Şirket esas amaç ve idare uygulamaları için idarehane, yazıhane, depo, mağaza ve memurlarının ikametine mahsus ev gibi gayri menkul malları tüzel kişilik adı altında kullanabilir ve satabilir⁹. Bu maddeyle birlikte bahsi geçen menkul ve gayri menkullerin tasarrufu şirkete geçmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Sözleşmeye göre, şirketin merkezi İstanbul olacak, şirketin yurt içinde veya yurt dışında şubeleri bulunabilecek, kurulan şubeler hakkında Ticaret Bakanlığı'na yazılı bilgi verilecektir. Şirketin süresi bazı sebeplerden dolayı kısaltılmadıkça veya uzatılmadıkça ayrıcalık süresi olan yetmiş beş (75) seneden ibaret olacaktır¹⁰.

b) Ayrıcalığın Şirkete Verilmesi Şirketin Sermaye ve Hisse Senetleri

Ayrıcalık sahipleri olan Nemlizade Mahdumları, suretleri eldeki nizamnameye ekli olan mukavelename ve şartname hükmünce kendilerine verilmiş olan ayrıcalık hukuku ile ona ait taahhütlerini Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketine devretmiş ve zikrolunan şirket ayrıcalık sahibi sıfatına sahip olmuş olup buradan doğan bütün hukuki vazifeleri üstüne almıştır. Bundan dolayı ayrıcalık sahipleri mukavele ve şartnamenin tasdik edilmiş asıllarıyla birlikte imtiyaz ile alakalı bütün evrakı şirkete devir ve teslim edecektir. Buna karşılık geçmiş hukukun bedeli olmak üzere ayrıcalık mukavelenamesinin yirminci maddesi gereğince belirlenen masraf ve kâr miktarında bir meblağ imtiyaz sahiplerine ödenecektir. Şirketin sermayesine bakıldığında, bir milyon Türk lirasından ibaret olup her biri

⁹ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, İstanbul 1340, s.3

¹⁰ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 4.



on Türk lirası kıymetinde olan yüz bin hisseye bölünmüştür. Hisselerin sayısının yüz bin kadar olması şirketin halka açılması hususunda önem arz etmektedir. Şirketin işleyişi için bir genel heyet oluşturulmuştur. Genel heyetin yetkilerine bakıldığında, bu heyetin eldeki sermayeyi bir misli artırmaya yetkisi olacaktı. Sermaye artırımına karar verildiği zaman hükümete bilgi verilecekti. Sermayenin bir mislinden fazla artırımı öncelikle hükümetin uygun görmesine bağlıdır. Şirketin ihraç edeceği hisse senetlerinin en az yarısı iki ay süreyle Türk vatandaşlarının satın alımına sunulacaktı. Bu sürenin sonunda satılmayan hisse senetlerini şirket kurucuları kim isterse ona satma hakkına sahip olacaktı. Anlaşmaya göre, şirketin ihraç eyleyeceği hisse senetlerinin numuneleri ihraç edilmeden önce onaylanmak için Ticaret Bakanlığına verilecektir¹¹. Buradan imtiyaz sahiplerinin hükümetin bilgisi olmadan hisseleri kendi tasarruflarında rahatça kullanmalarının önüne geçilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Şirket sermayesinin tamamı imza ve yüzde onu elde edildikten sonra kesin bir şekilde kurulmuş kabul edilecek, hissedar yazılanlara ödedikleri taksitleri bildiren geçici senetler verilecek ve sermayenin yarısının ödenmesinde hissedarlar ellerinde bulunan geçici senetleri asıl senetlerle değiştireceklerdi. Şirketin hisse senetleri bir tarafı Türkçe diğer tarafı yabancı dillerde olacak şekilde düzenlenecekti. Sermayenin ilk taksitinin ödenmesinden kalacak miktarı şirketin ihtiyaçlarına göre taksitli olarak veya bir defada idare meclisinin kararıyla Samsun ve İstanbul ve sair lazım gelen bölgelerde çeşitli lisanlarda çıkan resmi ve resmi olmayan bazı gazetelerle en az 30 gün önceden ilan olunarak talep edilecekti. Hisseler bedelinin yarısı ödeninceye kadar verilen geçici senetler kime verilmişse o kişinin ismi yazılacak ve bedelinin yüzde onu ödenmedikçe devredilemeyecek ve satılmayacaktı. Bunların devredilmesi ve satış işlemleri şirketin defterine kayıt edilerek satıcı, alıcı ve müdürlerden biri tarafından imzalanınca gerçekleşecek, senedin devredildiği veya satıldığı da senet de zikredilip belirtilecekti. Bedelin

¹¹ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 4-5.



yarısı ödendikten sonra asıl senetler hamiline ait olmak üzere yazılacaktı¹².

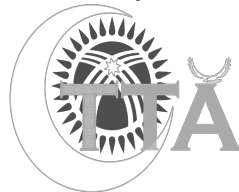
Her bir hisse senedi şirket nazarında bir bütün kabul edilmiştir. Hisseler bölünemez ve şirket her hisse senedi için bir sahip tanımıştır. Bir hissedarın mirasçısı veya alacaklıları hiçbir şekilde şirketin malları ve gayrimenkulleri üzerine ipotek koyamaz ve bunların haczedilmesine talep edemez, şirketin idare işlerine müdahale edemezlerdi. Hissedarlar hukuklarından tam olarak yararlanabilmek için şirketin muhasebesi ve defterleri ile genel heyetin kararlarını kabul etmek zorundaydılar. Şirketin taksitleri zamanında ödenmeyen senetlerin sahipleri aleyhine dava açmaya ve hisseleri satmaya yetkisi olacaktı. Bu tür satılması lazım gelen hisse senetlerinin numaraları gazeteler aracılığıyla yayımlanıp ilan olunarak ilan tarihinden on beş gün sonra şirket hiçbir şekilde uyarı yapmaya ve adli işlemlere uğraşmaya mecbur kalmadan işleme sokabilecekti. Şirket zarar-zıyanı senet sahibine ait olmak üzere İstanbul ve sair bölgeler borsalarında ya da borsalarda henüz alınıp satılması kabul olmamış ise müzayede yoluyla hisseleri satabilecekti. Bu vesile ile satılan senetler iptal olunacak ve müşterilere eski senetlerin numaralarını içeren yeni senetler verilecekti. Satılan senetlerin bedelleri hissedarın şirkete olan borcuna karşılık sayılır, eğer bu bedeller borcu karşılamıyorsa eksik olan meblağ hissedardan talep edilirdi. Şayet satılan senetlerin bedelleri hissedarın borcundan fazla ise bu kalan meblağ hissedarı ödendirirdi¹³. Bu uygulama ile hissedarın mağdur olmasının önüne geçildiği anlaşılmaktadır.

c) Şirketin İç İşleri ve İşleyişi

Şirket işleri genel heyet tarafından tayin edilen ve beşten on bire kadar üyeden oluşan bir idare meclisince yürütülmüştür. İlk beş sene için oluşturulacak meclis-i idarenin üyeleri şirket kurucuları tarafından tayin edilecekti. Beş seneliğine tayin olunan üyelerin görev süreleri son bulduktan sonra idare meclisi üyelerin ilk yenilenmesinde kura usulüne

¹² Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 5.

¹³ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 6.



başvurur ve ondan sonra hizmet süresi fazlalığını gözeterek her sene üyelerin 3'te 1'ini çıkarır yerine başkalarını tayin ederdi. Bununla birlikte daha önce görev almış aza tekrar seçilebilirdi. Meclis-i İdarenin toplanması işlerin icabına bağlı olsa da şirket merkezinde en az ayda iki defa toplantının gerçekleştirilmesi şarttı. Toplantıların geçerli olması azaların en az yarısından bir fazla kişi ile birlikte bizzat toplantı alanında bulunmasına bağlıydı. İdare meclisinin kararları hazır bulunan üyelerin çoğunluğunun oylarıyla geçerli sayılır, eşit derecede oylama olursa mevzubahis olan teklif kabul edilmezdi. İdare Meclisinin kararları tutanak defterine kayıt olunur ve reis ile salonda hazır bulunan üyeler tarafından imzalanırdı. Tutanağın sureti veya örneklerinin geçerli olması reis veya ona vekâlet eden kişinin imzalamasına bağlıydı. İdare meclisi üyelerinden her birinin şirketin üç yüz hisse senedine sahip olması gerekmektedir. Zikrolunan senetler şirketin sandığına verilecek olup üyelerin görev süreleri boyunca satılamazdı. Bu senetlerin üzerlerine de satılması uygun olmadığını bildiren bir damga vurulurdu. Meclis-i İdare üyelerinden bir veya birkaçının ölmesi veya istifa etmesinden veya herhangi bir sebepten dolayı bir veya birkaç üye yeri boşalır ise idare meclisi bu boş yerlere geçici olarak üye tayin edebilir ve kesin seçim gelecek heyet-i umumiye tarafından gerçekleştirilirdi¹⁴.

İdare Meclisi, her sene üyeleri arasından bir reis ve bir reis vekili seçerdi. Reis ve reis vekilinin yokluğunda vekâlet etmek üzere üyelerden birini seçme yetkisine sahipti. Üyelerden yabancı memleketlerde oturan veya geçici olarak toplantıda olmayanlar müzakere esnasında kendilerine vekâlet etmek üzere üyelerdeki arkadaşlardan birini tayin edebilirlerdi. Bununla beraber vekâlet edecek üyenin kendi oyu dâhil olduğu halde ikiden fazla oya sahip olamazdı. İdare meclisi üyesi bir sene zarfında peşi sıra ve geçerli mazereti olmamak şeklinde altı toplantıda hazır bulunmazsa istifa etmiş sayılırdı. İdare meclisi şirketin işlerinin ve mallarının idaresi için tam yetkiye sahipti. İdare meclisi aynı zamanda uzlaşma sağlamak ve hüküm koyma yetkisine de sahipti. Yine idare meclisi genel heyete sunulacak hesapları düzenleme ile dağıtılabilecek,

¹⁴ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, s. 7.



paylaştırılacak kârların miktarını da teklif etme yetkisine sahipti. İdare meclisinin başkanı (reisi) gerek davacı gerekse davalı sıfatıyla mahkeme huzurunda bizzat veya idare meclisi kararıyla vekil tayin ederek şirket adına yargılanabilirdi. İdare meclisi özel maddeler ve belli bir müddet için sahip olduğu yetkiyi kısmen veyahut tamamen üyelerinden bir veya birkaç kişiye özel vekâlet ile verebileceği gibi yürürlükteki işlerin görülmesi ve halledilmesi için dışarıdan dahi bir veya birkaç kişiyi vekil edebilirdi. İdare Meclisi üyeleri net kârdan kendilerine verilen hissedenden başka toplantı salonunda hazır bulunacak günler için hissedarlara genel heyetçe belirlenip tayin edilen bir ücret dahi alma hakkına sahipti¹⁵.

d) Şirketin Genel Heyeti ve Görevleri

Düzenli şekilde toplanan Genel heyet bütün hissedarların toplandığı bir mecra idi. Genel Heyet her senenin birinci altı ayı zarfında şirketin merkezinde toplanırdı. Bundan başka idare meclisi gerek duyulursa olağanüstü hallerde genel heyeti toplama yetkisine sahipti. Şartnameye göre, her sene genel heyetin toplantısı yirmi gün önceden yazılı olarak Ticaret Bakanlığına haber edilecek ve zikrolunan heyette bakanlıktan bir denetleyici hazır bulundurulacaktı. İdare meclisi müfettiş raporlarıyla senelik bilançodan ve genel heyet tutanak belgelerinden ve genel heyette hazır bulunan hissedarların isimleri ve hisse miktarlarını bildiren cetvelden dörder nüsha Ticaret Bakanlığı'na gönderilecekti. Genel Heyet vekil olarak veya asil olarak en az elli hisseye sahip olan hissedarlardan oluşacaktı. Genel Heyette gerek asil olarak ve gerekse vekil olarak hazır bulunan hissedarların her elli hisse için bir oyu olacak ve bununla birlikte her bir hissedarın elliden fazla oyu olamayacaktı. Bu maddeyle şirket içindeki hissedarlar arasında dengelerin bozulmamasının amaçlandığı anlaşılmaktadır. Davet yazıları toplantı gününden en az bir ay önce altıncı maddede beyan edildiği üzere gazetelerle ilan edilecekti. Genel Heyette gerek asil olarak ve gerekse

¹⁵ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 8.



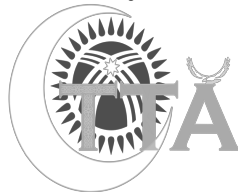
vekil olarak şirket sermayesinin bir çeyreğine eşit hisse senetlerine sahip hissedarlar yer alıyorsa Genel Heyetin oluşmuş olduğu kabul edilirdi¹⁶.

Genel heyette hazır bulunacak hissedarların elinde bulundurdukları hisselerin daha önce de belirtildiği üzere bir çeyreğe eşit olup olmadığının anlaşılması için hisse senetlerini on gün içinde idare meclisi tarafından bildirilip bir mahalle teslim etmeleri gerekmektedir. İşbu Genel Heyetin birinci toplantısında hazır bulunan hissedarların asil olarak ya da vekil olarak yüklendikleri hisse senetlerinin miktarı yeterli derecede olmadığı takdirde Genel Heyet ikinci defa toplantıya çağrılır, ikinci toplantıda hazır bulunan hissedarların hisselerinin miktarı ne olursa olsun birinci toplantıda görüşülmesine karar verilmiş olan hususlar hakkında müzakere yapılan ve bu suretle gerçekleşen müzakereler geçerli olurdu. Birinci toplantı ile ikinci toplantı arasındaki süre yirmi günden aşağı ve bir aydan yukarı olmaz ve ikinci toplantıların davetiyeleri on gün önceden ilan edilirdi. Genel heyete idare meclisi reisi başkanlık eder ve reis olmadığı durumlarda İdare Meclisi üyeleri içlerinden birini başkanlığa vekil tayin ederlerdi. Genel heyette hazır olup en fazla hisseye sahip olanların ikisi oyları toplama hizmetini yerine getirirdi. Genel Heyet kâtabi ise oyları toplayanlar tarafından tayin edilirdi. Genel Heyette görüşülen hususlara oy çokluğuyla karar verilir. Görüşülecek olan maddelerin çizelgesi idare meclisi tarafından düzenlenir. İşbu çizelgeye eklenecek maddeler idare meclisinin teklifleri ile sahip oldukları hisselerin bedeli şirket sermayesinin en az yüzde onuna ulaşan hissedarlar tarafından toplantı gününden en az on gün önce ve gerçekleşecek tekliflerden ibaret olurdu. İş bu cetvelde bulunmayan hususlar Genel Heyette görüşülemezdi¹⁷.

Bütçe ve harcamalar hususunda Genel Heyet bütün hesapların araştırılması için gerek hissedarlardan gerek dışarıdan bir veya birkaç müfettiş tayin edebilirdi. Bununla beraber ilk sene hesabı için gerekli olan müfettişler müesseseler tarafından seçilip, her sene toplanacak olan Genel Heyet şirketin işlerine dair her sene idare meclisi tarafından

¹⁶ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, s. 9.

¹⁷ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, s. 10.



takdim olunan tasarı ile hesaplara dair müfettiş tarafından verilen raporun okunmasını dinler ve çıkan sonuçları kabul veya reddederdi. Yine Genel Heyet kâr payını belirler, değiştirilmesi gereken idare meclisi üyelerinin yerlerine diğerlerini tayin ederdi. Şirketin bütün özel işleri hakkında müzakere ile kesin karar verir ve gerekirse idare meclisinin yetkilerini genişletirdi. Fakat Genel Heyette asli olarak veya vekil olarak şirket sermayesinin en az 3'te 1'ine eşit hisse sahipleri mevcut olup bunların oy çokluğu sağlanmadıkça sermayenin artırımına karar verilmezdi. Genel Heyetin kayda geçirilen görüşmeleri özel bir deftere kaydedilir ve altları Genel Heyetin Başkanı ile oyları toplamakla görevli olanlar ve kâtip tarafından imzalanırdı. Genel Heyetin her toplanmasında hazır bulunan hissedarların isimleriyle ikamet ettikleri yerleri ve her birinin yüklendikleri hisselerin miktarını belirten bir çizelge düzenlendikten sonra mevcut olanlar tarafından imzalanıp tutanak defterlerinin o günkü evrakına eklenir ve talep olduğunda ilgililere tebliğ edilirdi. Delil göstermek için ibraz olunacak Genel Heyetin tutanak sureti veya örnekleri meclis-i idare reisi veya vekil tarafından imzalanırdı. Genel Heyet tarafından eldeki nizamnameye uygun olarak verilecek kararlar toplantıda bulunmayan veya muhalif tarafta bulunan hissedarlar için dahi mecburi idi¹⁸.

e) Yıllık Hesap Defterleri ve İçerikleri

Şirketin Mali Senesi **Kanun-ı Sani (dipnotta açıklanmalı)** başından başlayıp **Kanun-ı Evvelin (dipnotta açıklanmalı)** sonuncu günü biter fakat birinci mali sene -istisna olmak üzere- şirketin kesin surette kurulma tarihi ile o senenin Kanuni evvelin sonuncu günü arasındaki süreyi kapsardı. İdare meclisi her sene sonunda şirketin alacaklarını ve borçlarını içeren genel bir defter düzenler ve işbu defter ile şirketin gelir-giderlerini, hesaplarını Genel Heyetin toplanmasından kırk gün önce müfettişlere bildirir ve Genel Heyetin toplandığı günde müfettişlere

¹⁸ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 11.



takdim ederdi. Genel heyete katılma yetkisine sahip olan her hissedar gelir-gider defterini ve hesaplarını araştırıp inceleyebilirdi¹⁹.

f) Şirketin Kârı ve Hissedarlara bu paydan düşen Para

Ayrıcalık sözleşmesinin on dokuzuncu ve yirminci maddeleri hükümlerine uygun olarak düzenlenecek mali çizelge (bilanço) gereğince hükümete ait olması gereken kâr hisselerini belirleme ve kârın ayrılmasından sonra şirketin senelik net kârından önce istisnasız hisselerin tümüne faiz olarak ödenmiş sermayeye yüzde altı verilmesine yetecek meblağı ve ikinci olarak ihtiyat akçesini oluşturmak üzere zikrolunan kârın yüzde onu ayrıldıktan sonra geri kalan kısmı aşağıdaki gibidir:

Yüzde 10'u idare meclisi üyelerine (beyanlarında eşit olarak paylaştırılacak şekilde), yüzde on beşi şirketin kurucularına (iş bu yüzde on beşi bedelsiz olarak iki yüz adet kurucu hissedara verilecektir.) Yüzde beşi şirketin memuru ve hizmetlilerine (dağıtma ve bölüştürme idare meclisinin takdirindedir.) kalan yüzde yetmiş hissedarlara dağıtılacaktı. Genel Heyet, hisse senetlerinin her sene belli bir miktarını kura usulüyle tedavülden kaldırılmak üzere net kardan her sene uygun miktar ayrılmasına karar verebilir ve şu durumda kurası isabet eden hisse senetleri geri alınarak onların yerine Joisans (intifa)²⁰ hissesi verilecek olup ve bu yeni hisseler için eskisi gibi kar hissesi verilecek fakat faiz verilmeyecekti²¹.

g) İhtiyat Akçesi (Zor Zamanlar İçin Saklanan Para)

İhtiyat akçesi 35. madde gereğince yıllık kârdan ayrılan meblağın birikmesinden oluşacak ve olağanüstü bir şekilde meydana gelebilecek masraflar için saklanacak miktardı. İş bu akçenin miktarı şirket

¹⁹ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, s. 12.

²⁰ İntifa senetleri, anonim ortaklıkların çıkarabilecekleri, değerli evrak niteliğine sahip (Türk Ticaret Kanunu madde. 573) senetlerdir. Geniş bilgi için bknz: Mahmut Birsnel, *Anonim Şirketlerde Sermaye Payını Temsil Etmeyen Senetler, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.3, Sayı 4, İstanbul, 1966, s. 649-669.

²¹ *Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi*, s. 12-13.



sermayesinin yüzde 25'ine eşit bir düzeye ulaştıktan sonra ihtiyat akçesi ayrılmazdı. Bununla birlikte ihtiyat akçesi sermayenin yüzde 25'ine ulaştıktan sonra yapılan harcamayla miktarı zikrolunan orandan aşağı düşerse tekrar kârdan ihtiyat akçesine para aktarımı yapılabilirdi. Senelik net kâr hisse başına yüzde altı faiz ve kâr hissesi vermeye yetmediği halde eksik kalanı ihtiyat akçesinden sağlanırdı. Şirketin batması durumunda bütün taahhütler yerine getirildikten sonra ihtiyat akçesi yeterli hissedarlar arasında pay edilmesi kararlaştırılmıştı²².

h) Şirketin Varlığının Uzatılma Süresi ve Ortadan Kaldırılması Uygulamaları

İdare Meclisi her ne sebeple olursa olsun genel heyeti toplantıya çağırarak şirketin süresinin uzatılmasını veya kesin tasfiye uygulamalarını veya başka bir şirket ile birleşmesini teklif edebilirdi. Bununla beraber süre uzatılması veya gerekirse şirketin başka bir şirket ile birleşmesi ve tahvil dağıtımı ve işbu nizamnamenin maddelerinin değiştirilmesi hükümetin iznine bağlıydı. İdare Meclisi şirket sermayesinin 3 çeyreği zayı olduğu halde şirketin iflasına veya devamına karar verebilmek üzere Genel Heyeti davet edebilirdi. Şirketin var olma süresi sona erdiğinde veya bu süre tamamlanmaksızın şirket feshedildiğinde toplanan Genel Heyet şirketin tasfiye uygulama ve hesaplarına karar verecek ve hesapların kapatılması için bir veya birkaç memur atayacaktı. Genel Heyet şirketin mevcut olduğu zamanlarda olduğu gibi hesapların kapatılması esnasında bile yetki ve kudretini devam ettirecekti. Hesapların kapatılmasına memur olanlar Genel Heyetin kararı ve hükümetin müsaadesi ile feshedilen şirketin hukuk ve senet taahhütlerini diğer bir şirkete veya başka bir kimseye devredebileceklerdi. İşbu bölümün içerdiği maddelerde gösterilen hususlara karar vermek üzere olağanüstü durumda da davet edilecek Genel Heyette şirket sermayesinin en az yarısına eşit hisse senetlerine

²² Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 13-14.



sahip hissedarlar hazır olmadıkça yapılan görüşmeler kabul ve geçerli olamazdı²³.

Sonuç

19. yüzyılın en hızlı ve güvenilir ulaştırma aracı şüphesiz demiryolları olmuştur. Demiryolları, dönemin gelişmiş ülkeleri için bir sömürü aracı olarak kullanılmıştır. Gelişmiş ülkeler genellikle az gelişmiş ülkeleri kendilerine sömürge olarak belirlemişlerdir. Bunu bahsi geçen ülkelerde demiryolları inşa ederek elde etmeye çalışmışlardır. Bu tanıma kısmen uyan Osmanlı devletinde 19. yüzyılda, Osmanlı sınırları içindeki demiryolları da emperyalist ülkeler eliyle inşa edilmiştir. Dönemin sömürgeci devletleri Osmanlı topraklarında bulunan hammaddeyi çok düşük ücretlerle satın alarak Avrupa'ya götürecek ve orada sanayi ürününe dönüştürdükten sonra, çok büyük ücretler karşılığında tekrar Osmanlı'ya geri satacak şekilde yapılmıştır. Osmanlı topraklarında demiryolu inşası yapılırken devletin başkenti olan İstanbul ile diğer bölgeler arasında bağlantı olmamasına özellikle dikkat etmişlerdir. Bu doğrultuda ülkenin orta ve doğu bölgelerinde demiryolu hattı döşenmemiştir. Bunların bilincinde olan Cumhuriyetin kurucu kadroları Millî Mücadeleden bağımsızlık kazanarak çıktıktan sonra sömürgeci ülkelerin çıkarları doğrultusunda değil; ülkenin ve Türk milletinin menfaatleri doğrultusunda, milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlemişlerdir. Millileşme yolunda yapılan demiryollarından biri de Samsun Sahil Demiryolu'dur. Bu çalışmada Samsun Sahil Demiryolunun bölgenin tanınmış Türk ailelerinin kurmuş olduğu Nemlizade Mahdumları şirketiyle iş birliği yaparak bir Türk Anonim şirketi çatısı altında faaliyette bulunduğu anlaşılmaktadır. Talimatnameye göre, Nemlizade Mahdumları aile şirketine Samsun Sahil Demiryollarının yapımı imtiyazı verilmiştir. Buna göre Nafia Vekaleti ve bahsi geçen şirket ile yapılan anlaşma gereği bir Türk Anonim Şirketi ortaklığı kurulmuş ve çalışma şartları belirlenmiştir. Görülüyor ki devlet yabancı yatırımcılardan ziyade kendi denetiminde Türk yatırımcıları destekleyerek Millileşme yolunda çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalarını

²³ Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, s. 14-15.



çeşitli imtiyazlar vererek hem ülkenin bayındır hale gelmesini sağlamış, hem de kendi öz kaynaklarıyla yatırım yapılmasını desteklemiştir.

Kaynakça

BİRSEL Mahmut, Anonim Şirketlerde Sermaye Payını Temsil Etmeyen Senetler, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.3, Sayı 4, İstanbul 1966.

BORATAV Korkut, *Türkiye’de Devletçilik*, (2. baskı) İmge yay., Ankara 2006.

İNAN A. Afet, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4Mart 1923*, Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara 1989.

Mehmet Zeki, *Türkiye Teracimi Ahval Ansiklopedisi*, Cilt III, İstanbul 1930-1932.

Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahilisi, İstanbul 1340.

TEZEL Yahya S., *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt yay., (5. baskı), İstanbul 2002.

TOPAL Coşkun, Cumhuriyetin İlk Yılların Samsun’un Ekonomisi, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, Samsun 2001.

TURAN Şerafettin, *Türk Devrim Tarihi I- İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, (2. basım) Bilgi yay., Ankara 2004.

