

**Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938)**

Nadir Yurtoğlu*

ORCID: 0000-0001-7478-3149

Öz

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923'ten 1938'e kadar olan dönemde Türkiye'de Denizyolları politikası ile bu politikanın ekonomiye olan yansımaları makalenin konusunu teşkil etmektedir. Çalışma, Atatürk Dönemi'nde denizyolları faaliyetleri (1923-1938) ile sınırlandırılarak tek dönem dâhilinde ele alınmıştır. Bu dönemde denizyolları politikasının ekonomiye olan yansımaları sayısal veriler ışığında değerlendirilmiştir. Çalışmanın kaynak materyalini, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi Belgeleri, resmi yayınlardan; Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi, kanunlar ve tutanak dergileri, Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazetesi, istatistik yıllıkları ve dönemin süreli yayınları arasında bulunan dergilerin makaleleri oluşturmaktadır. Konu incelenirken, dünyadaki denizyolları alanında yaşanan gelişmeler göz önüne getirilerek gerekli değerlendirilmeler yapılmıştır. Çalışmada elde edilen sonuç şudur: Atatürk Dönemi'nin başlangıcında bir yandan denizyolları ile ilgili yasal boşluğu doldurmak amacıyla kanuni düzenlemelere gidilirken öbür yandan, 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı Yasanın kabul edilmesiyle kabotaj hakkı Türk sancağı taşıyan gemilere geçmiştir. Akabinde de yük ve yolcu taşıyan gemilerin sayı ve tonajlarını artırmak için başta Almanya olmak üzere yabancı ülkelere gemi siparişinde bulunulmuştur. Dahası 27 Aralık 1937'de Denizbank'ın kuruluşu ve bütün denizcilik faaliyetlerinin bu bankanın uhdesine verilmesiyle gemi sayı ve tonajları ile taşınan yolcu ve eşya miktarlarında artış yapıp denizyolları alanında gelişme temin edilmesiyle milli ekonomiye katkılar sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Seyr-i Sefain İdaresi, Denizyolları, Denizbank, Kabotaj, Denizyolları İşletmesi

Gönderme Tarihi: 25/02/2019**Kabul Tarihi:20/03/2019**

* Dr. Öğretim Üyesi, Kastamonu Üniversitesi, E-Posta: nyurtoğlu@kastamonu.edu.tr

Turkish Maritime Policy in the Period of Atatürk (1923-1938)

Abstract

This study addressed the Atatürk-Era Turkish maritime policy and analyzed its repercussions on national economy between 1923 (foundation of the Turkish Republic) and 1938 in the light of numerical data. Data were collected from the Presidency Republican Archive Documents, official publications, Memorandum Diary of the Grand National Assembly of Turkey, laws and minute books, Official Gazette of the Republic of Turkey, annual statistics and articles in periodicals of the era. While examining the subject, the study also took global developments in the maritime sector into consideration. The results are as follows: At the beginning of the Atatürk Era, legal regulations were introduced to fill the legal gap in maritime law, and the right of cabotage was granted to ships carrying the Turkish flag with the adoption of Law No. 815 (dated April 19, 1926). Afterwards, ship orders were placed in foreign countries, especially in Germany, to increase the number and tonnages of vessels carrying cargo and passengers. Furthermore, Denizbank was established on 27 December 1937 and tasked with all maritime operations. This decision resulted in an increase in the number and tonnages of ships and, thus, an increase in the carriage of passengers and goods. These maritime developments contributed to the national economy.

Keywords: Navigation Administration, Maritime, Denizbank, Cabotage, Directorate General of Maritime

Received Date: 25/02/2019

Accepted Date: 20/03/2019

ПОЛИТИКА МОРСКИХ ПУТЕЙ В ТУРЦИИ В ПЕРИОД АТАТЮРКА (1923-1938)

Резюме

Основная тема данной статьи раскрывает политику морских путей в Турции и вклад этой политики в экономику страны в период начала провозглашения Турецкой Республики с 1923 года по 1938 год. В этой работе обсуждается один период, который ограничен деятельностью морских путей во времена Ататюрка (1923-1938). Вклад политики морских путей в экономику этого периода раскрываются согласно статистическим данным. Основным материалом этого исследования являются Архивные Документы Президиума Респубики, а также официальные публикации такие как Газета Постановлений Государственной Думы Турции (ТВММ), журналы законов и постановлений, Официальная Газета Турецкого Государства, статистические ежегодники и статьи опубликованные в журналах того периода. При рассмотрении данного вопроса было сделано заключение приняв во внимание развитие морских путей всего мира. Результат этого исследования заключается в том, что с одной стороны в начале периода правления Ататюрка ведутся работы по восполнению законов судоходства, с другой стороны опираясь на 815 закон, принятый 19 апреля 1926 года, право каботаж переходит турецким судам. В результате этого для большей вместимости грузов и пассажиров, в зарубежные страны, в большей степени в Германию, были сделаны заказы на производство кораблей. Все обязательства по перевозке грузов и пассажиров кораблями были переданы Денизбанку, который открылся в 1937 году 27 декабря и это привело к увеличению грузовых и пассажирских перевозок морским транспортом а также сделала большой вклад в развитие национальной экономики страны.

Ключевые слова: Администрация Сейри Сефаин, морские пути, Денизбанк, каботаж, Управление Морских Путей

Получено: 25/02/2019

Принято: 20/03/2019

Giriş

Eskiçağdan Yakınçağ Dönemine Dünyada Denizcilik

İnsanlık tarihi içerisinde yer alan denizciliğin karayolu tarihi kadar gerilere gittiği kabul edilmektedir. En eski denizci milletlerin aynı zamanda ilk medeniyetleri kuran Asya ve Akdeniz milletleri olduğu düşünülmektedir. Savaşçı özellik taşıyan bu milletler denizcilik sayesinde gelişimlerini sürdürdüğü görülmektedir. Eski deniz ticaretinin yapıldığı alanlara bakıldığında ise daha çok dar körfezler ve iç denizlerle sınırlı kaldığı bilinmektedir.¹

Antikçağda Yunan ve Roma'nın kültürel ve ekonomik anlamdaki gelişiminin başlıca nedeni, Akdeniz'in deniz ve hava koşullarının taşımacılığa elverişli olması gösterilebilir.² Deniz ticaretinde, malların takas edilmesi, aynı zamanda farklı toplumların bir araya gelerek kültürel açıdan birbirlerini etkilemesine de yol açmıştır. Bu bağlamda Ege Bölgesinde ticaret ve kültürler arası ilişkilerin, ilk yerleşimlerin kurulduğu Neolitik Çağ'dan itibaren deniz yoluyla sağlandığını, Melos Adası obsidyenin³ Ege'nin farklı kesimlerinde bulunması ortaya koymuştur.⁴

MÖ 1200 yıllarından itibaren deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olan Fenikeliler, diğer milletlerle ticari faaliyetlerini devam ettirmek ve ticaret ağlarını genişletebilmek amacıyla Akdeniz'in batısına doğru yayılma istidadı göstermişlerdir. Böylece Akdeniz, adalar ve Cebelitarık Boğazının ötesine kadar uzanan Atlas Okyanusu kıyılarında ticaret kolonileri meydana getirmişlerdir.⁵

Fenikelilerin dışında, Yunanlılardan aldıkları denizcilik bilgisi sayesinde Akdeniz Bölgesinde geniş bir medeniyet kuran Romalılar (MÖ 753-MS 476), Tiber Nehri ağzında bulunan Ostia Limanı ile iki adet üs tesis etmelerinin yanı sıra İskenderiye Deniz Fenerine benzer bir fener de inşa etmişlerdir.⁶ Buna ilave olarak Romalılar, bir yandan Ege Denizinde birçok liman ve yontma taştan rıhtımlar inşa ederken öbür yandan İskenderiye'yi Akdeniz'in önemli liman kenti haline getirmişlerdir.⁷

¹ Nejdet Köktürk, "Milletlerarası Denizyolları", *İktisadi Yürüyüş* 8, sy. 180 (1947): 7.

² Ahmet Bilir, "Roma Dönemi Doğu Akdeniz Deniz Ticaretinde Kıyı Kilikya Bölgesinin Yeri ve Önemi", Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2014, 50.

³ Yanardağdan çıkan koyu renkli cama benzeyen eski çağlarda ok başı ve bıçak yapılan çok sert bir taş.

⁴ Hüsnüye Esra Tufanoğlu, "Antikçağda Batı Anadolu'da Deniz Ticareti ve Limanlar", Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2017, 15.

⁵ Güneş Girgin, "Fenikeliler'de Akdeniz Ticareti", Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2006, 81.

⁶ Ostia Limanı ve feneri hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. Ahmet Bilir, "Ostia Limanı", Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2006, 32-44, 53-54.

⁷ Kâmrân Yetiş, "Deniz Ticareti", *İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi*, c. 3, İstanbul: 1948, 347-348.

Fenikeliler ve Romalılar tarafından denizcilik ileri bir meslek haline getirilmesine rağmen bu alandaki asıl gelişme XVI. yüzyıldan sonra gerçekleşmiştir. Pusula, teleskop ve gemi dümeninin icadı, uzak mesafelere seyahati mümkün hale getirirken, 19. yüzyılda buhar kazanının keşfi ve gemicilik alanında yeni buluşların ortaya konulması, deniz ticaretinde en üst seviyeye ulaşabilmenin önünü açmıştır.⁸

Amerikalı Robert Fulton tarafından 1807’de Hudson nehrine ilk buharlı gemi Clermont’un indirilmesiyle buharın deniz araçlarında uygulanma sürecine girilmiştir. İlk buharlı gemi ile 1816’da İngiltere’den Fransa’ya, 1818’de ise Atlas Okyanusuna geçilmiştir. Bu tarihten itibaren 20 yıl içerisinde buharlı gemilerle eşya ve yolcu taşınması ileri bir seviyeye ulaşılırken, yelkenli gemiler ikinci plana düşmüştür.⁹

Osmanlı Devleti’nde Denizcilik

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren denizcilikte büyük atılım yapıp dünyanın önde bulunan ülkelerinden biri haline gelmesine rağmen son dönemlerinde bu alanda da hâkimiyetini kaybetmeye başlamıştır. Özellikle buhar gücü ile çalışan gemilerin devreye girdiği dönemin hemen ardından vapurculukta zayıf kalması ve ülkenin başına bir sis gibi çöken kapitülasyon sıkıntısı yüzünden denizlerde varlığını kaybetmiş, deniz ulaşımı yabancıların eline geçmiştir.¹⁰

1820’den itibaren Osmanlı kara sularında yabancı buharlı gemiler işlemeye başlamış, 20 Mayıs 1828’de II. Mahmut döneminde (1785-1839) İngiltere’den satın alınan ilk buharlı gemi (Swift, Sürat) gelmiştir. İstanbul halkı, *Buğu Gemisi* adını verdiği bu tekneyi sahillere koşup uzaktan hayranlıkla izlemiştir. 1837’de, bugünkü Taşkızak Tersanesinin bulunduğu Aynalıkavak’tan denize indirilen *Eser-i Hayır* ise Osmanlı tersanelerinde inşa edilen ilk buharlı yolcu gemisi olmuştur.¹¹

Tarifeli seferlerin aksamadan yerine getirilebilmesi ve deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yürütülebilmesi amacıyla Abdülmecid döneminde (1823-1861) Hazine-i Hassa’nın katılımıyla *Şirket-i Osmaniye* kurulmuştur. Bu şirketin Çanakkale, Limni, Sinop, Samsun, Trabzon, Selanik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit’e seferler düzenlediği bilinmektedir. Hazine-i Hassa bir süre sonra adı geçen şirketten ayrılarak *Hazine-i Hassa Kumpanyası* adıyla Şirket-i Osmaniye’nin yanında ikinci bir

⁸ Yetiş, “Deniz Ticareti”, 347-348; Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, 1962, 382.

⁹ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1856-1861*, Ankara: TTK Yayınları, 4. Basım, 1988, 6: 264.

¹⁰ Yusuf Ziya Kalafatoğlu, “Vapurculuğumuz”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 30.

¹¹ [https://www.tdi.gov.tr/tarihce/\(31.01.2019\);https://core.ac.uk/download/pdf/132266779.pdf](https://www.tdi.gov.tr/tarihce/(31.01.2019);https://core.ac.uk/download/pdf/132266779.pdf) (31.01.2019); “Denizyollarının Tarihçesi”, *İktisadi Yürüyüş* 10, sy. 238-240 (1949): 43.

kumpanya olarak faaliyete başlamıştır. Bu şirket daha sonra *Mecidiye* 1843 yılında da *Fevaid-i Osmaniye* adını almıştır. Böylece bir Türk şirketi, limanlar arasında yük ve yolcu taşımacılığına başlamasına rağmen, ihtiyacı tam olarak karşılayamamıştır. İç kesimlerden iskele ve limanlara gelen mallar *Fevaid-i Osmaniye* veya *Avusturya Lloyd Firmasının* buharlı gemileriyle İstanbul'a taşınmıştır. Abdülmecit döneminde *Fevaid-i Osmaniye*'nin yanı sıra *Şirket-i Hayriye* ve *Haliç Vapurları Şirketinin* de kurulduğu bilinmektedir.¹²

Donanma tutkunu olan Abdülaziz (1830-1876) zamanında ise *Fevaid-i Osmaniye*, yeni sultanın adına binaen 1870'de *İdare-i Aziziye* ye dönüştürülmüştür. Bu sırada şirketin 20 gemisinden dördü atıl durumda, kalanları da sağlıklı işleyememektedir. Şirket, Karadeniz, Marmara ve Ege'deki uzak mesafe ulaşımının yanı sıra, bir dizi küçük vapurla *Kadıköy*, *Ayastefanos* ve *Adalar*'a seferler düzenlemiştir.¹³

Bu dönemde *İdare-i Aziziye* denilen kumpanyanın teşkilinin amacı bir nevi askeri nakliyatı yerine getirmektir. Ülkede yaşanan iç savaşlar ve bilhassa uzun süren Yemen isyanlarında askeri taşımacılık bu vapurlarla sağlanmıştır. Ancak gerek vapur sayısının azlığı gerekse idari teşkilattaki yetersizlikler belirlenen hedefe ulaşılmasını engellemiştir. İstanbul ve Anadolu limanlarından Yemen'deki *El-Hudeyde*'ye yapılan nakliyatın uzun sürmesi ve bu ülkede bulunan Türk kıtalarına gerçekleştirilen takviye güçlülükleri, erzak ve mühimmatın zamanında yetiştirilememesine yol açmıştır.¹⁴

Abdülhamit döneminde (1842-1918) *İdare-i Aziziye*, 1878'de *İdare-i Mahsusa* ya dönüştürülmüştür. Bu idare elindeki kullanılmış ikinci el gemilerle çalıştığı hatlarının yanı sıra diğer Osmanlı liman ve iskelelerinde de vapur işletme hakkına sahip olmuştur.¹⁵ Osmanlı ülkesindeki kabotaj işleri yabancı gemilere tahsis edildiği için *İdare-i Mahsusa* vapurları belirli bir programa tabi olmaksızın Osmanlı limanları arasında gidip gelmiştir. Seferlere katılan bu vapurları daha çok yoksul kesim kullanmış, maddi durumu yerinde olanlar ya *Loit Tiryestino* veya *Pake Kumpanyasının* vapurlarını tercih etmiştir. Küçük limanlar arasındaki nakliye faaliyetleri ise her limanın kendine has yelkenli taka ve kayıkları tarafından yerine getirilmiştir.¹⁶

Abdülhamit döneminin başlarında deniz ticaret filosu: yolcu vapurları, Tuna Nehrinde sefer yapan vapurlar ve şilepler olmak üzere üçe ayrılmıştır. 9'u İngiltere, 12'si

¹² Özlem Yıldız, "II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)", Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2012, 2, 38.

¹³ Yıldız, "II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)", 39.

¹⁴ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 30.

¹⁵ Yıldız, "II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)", 4.

¹⁶ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 30.

Trieste, biri Musul, biri de İstanbul tersanelerinde imal edilen ve 183 ile 863 ton kapasitesi arasında bulunan 23 adet irili ufaklı yolcu vapurlarından 183 ton büyüklüğündeki İstanbul tersanelerinde imal edilen geminin 1848 yılında denize indirildiği görülmektedir. Ayrıca 9 adet gemi Tuna Nehrinde işlemiş, en büyüğü 550 ton büyüklüğünde bulunan şilepler ise zahire taşımaya tahsis edilmiştir.¹⁷

II. Meşrutiyet (23 Temmuz 1908) ilan edildiği zaman deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı %17-18 civarındaydı. Bu dönem içerisinde sermayesi yine devletten sağlanmak şartıyla Maliye, Harbiye, Ticaret ve Nafia Nezaretlerinden seçilen üyelerden teşkil edilen ve uzman bir genel müdürün yönetiminde bağımsız bir kurul tarafından yönetilmek üzere 1910 yılında Bahriye Nezaretine bağlı *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* kurulmuştur.¹⁸

Avrupa ülkeleri arasında buharlı gemilerin icadından sonra deniz nakliyeciliği bakımından geri kalan ülkelerden biri olan Osmanlı Devleti'nin Meşrutiyet döneminde İttihat ve Terakki Hükümeti, Avrupa'da kullanılan gemileri satın alarak bir ticaret filosu meydana getirmeye çalışmışsa da I. Dünya Savaşı'nın (1914-1918) ortaya çıkışı bu teşebbüsü sonuçsuz bırakmıştır.¹⁹ Böylece *Fevaid-i Osmaniye*'nin kuruluşundan itibaren denizyollarının yeterince gelişmemesinde, kapitülasyonlar nedeniyle ticaretin yabancı gemilere bırakılıp kabotaj hakkının Türk sancağı taşıyan gemilere verilmemesi etkili olmuştur.²⁰

1. Atatürk Dönemi'nde Denizyolları Faaliyetleri (1923-1938)

1.1. Atatürk Dönemi'nde Denizyolları ile İlgili Yapılan Yasal Düzenlemeler

I. Dünya Savaşı'ndan yenik ayrılan Osmanlı Devleti'nin 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşmasını imzalamasından kısa bir süre sonra Anadolu'nun işgale

¹⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, Ankara: TTK Yayınları, 3. Basım, 1988, 8: 464-465.

¹⁸ Yıldız, "II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)", 31, 42; Fevaid-i Osmaniye'nin kuruluşundan itibaren Osmanlı Devleti'nde denizyolları alanında yapılan çalışmaların ayrıntıları için ayrıca Bk. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: TTK Yayınları, 1994, 106; Abdülaziz döneminde büyük bir donanma oluşturma çabasına girilmesine rağmen deniz ticaret filosuna sahip olmak ihtiyacı hissedilememiştir. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876*, Ankara: TTK Yayınları, 4. Basım, 1988, 7: 272.

¹⁹ Muhittin Birgen, "Ticaret Filomuz", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy.35-36 (1941): 7; *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* Milli Hükümetin kurulmasıyla 23 Ocak 1923 tarihli talimatname ile Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak Türkiye *Seyr-i Sefain İdaresi* adını almıştır. Bu kuruluşa yedi üyeden oluşan bir İdare Meclisi ile bir genel müdür görevlendirilmiştir. "Denizyollarımızın Tarihçesi", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 33; Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara: TTK Yayınları, 1994, 186.

²⁰ "Memleket İktisadiyatı Bakımından Denizyolları ve Ehemmiyeti", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36, (1941): 27.

maruz kalması, Milli Mücadele'nin başlatılmasına neden olmuştur. Bu mücadelenin devam ettiği süreçte denizyollarıyla ilgili yasal düzenlemelere gidilmiştir. Atatürk Dönemi'nde denizyollarıyla ilgili yapılan yasal düzenlemelerden biri 15 Nisan 1922'de kabul edilen 216 sayılı *Merakib-i Bahriyeden Alınacak Rüşum Hakkında Kanundur*. Bu kanunla, her türlü deniz ulaşım araçları ile gemilerden, liman idarelerine bağlı yazılı tarifede bulunan deniz vergileri alınmıştır.²¹

Milli Mücadele'nin kazanılması ve Cumhuriyetin ilanından sonra denizyolları ile ilgili yürürlüğe giren kanunlardan bir diğeri de 4 Nisan 1925 tarih ve 597 sayılı *Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesinin Sureti İdaresine Dair Kanundur*. Bu kanunla, Seyr-i Sefain İdare Meclisi üyeleri, genel müdürden başka altı kişiden meydana gelmiştir. Üyelerden dördü Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenip Bakanlar Kurulunca tayin edilirken, toplanan heyet, gizli oy ile kalan diğer iki üyeyi, bilirkişilerden seçmiştir. İdare heyetinde bulunan bu kişilerin vapur sahibi ya da vapur idareleriyle bağlantısının olmamasına dikkat edilmiş, dört yıl süreyle üyelik yapanlar tekrar seçime katılarak her yılın başında gizli oy ile aralarından birini başkan seçmiştir.²²

19 Haziran 1927'de çıkarılan 1096 sayılı *Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesinin Sureti İdaresi Hakkındaki 4 Nisan 1341 Tarihli Kanunun Üçüncü Maddesinin Tadiline Dair Kanunla* da haftada iki toplantıyı aşmamak üzere İdare Meclisi Üyelerine Huzur Hakkı olarak her toplantı için yirmişer ve başkana da otuz lira verilir hükmü getirilmiştir.²³

29 Mayıs 1933'te kabul edilen 2239 sayılı *Denizyolları İşletme Kanunu* ile Türkiye sahillerindeki düzenli posta seferleri devlet tekeline alınmıştır.²⁴ Bu tekel, Denizyolları İşletme Müdürlüğü tarafından yerine getirilmiştir. Ancak 4. maddede belirlenen vasıf ve şartlara sahip olmak üzere bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içerisinde teşekkül edecek Türk anonim şirketine de Denizyolları İşletme Müdürlüğü ile birlikte muntazam posta seferlerine katılma hakkı verilmiştir. Ayrıca

²¹ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 1, C. 1, 15.04.1338, 254; Kanunun TBMM'de görüşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 1, Toplantı: 3, C. 19, 27. Birleşim, 15.04.1338, 176-183.

²² TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 3, 04.04.1341, 123; *Resmi Gazete*, Sayı No: 92, 14 Nisan 1341; 597 sayılı Kanunun TBMM'de yapılan oylaması için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 2, C. 17, 93. Birleşim, 04.04.1341, 61-62.

²³ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 5, 19.06.1927, 430; *Resmi Gazete*, Sayı No: 621, 30 Haziran 1927; 19 Haziran 1927 tarih ve 1096 sayılı Kanunun TBMM'deki oylaması hakkında bilgi almak Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 4, C. 33, 77. Birleşim, 19.06.1927, 271-273.

²⁴ Erol Zeytinoğlu, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Met-er Matbaası, 6. Basım, 1976, 511; Nadir Yurtoğlu, *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri (1950-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, 211.

sekizinci madde gereğince teŝekköl edecek diğer Türk anonim ŝirketlerinin de bu işlerde çalıŝmasına Hükümetçe izin verilmiştir.²⁵

Denizyolları hakkında yapılan en önemli yasal düzenlemelerden biri de 31 Mayıs 1933'te kabul edilen 2248 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanundur*. Bu kanunla Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesinin Sureti İdaresi Hakkındaki 4 Nisan 1341 Tarih ve 597 Numaralı Kanun ile bu kanunun 3. maddesini deđiŝtiren 19 Haziran 1927 tarih ve 1096 numaralı Kanun yürürlükten kaldırılmıŝtır. O zamana kadar Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesince idare edilen iŝlerden:

1. Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları,
2. İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova,
3. Fabrika ve havuzlar, faaliyetleri birbirinden ayrılarak bu işlerle meŝgul olmak ve her biri hükmi şahsiyeti haiz bulunmak üzere Denizyolları İşletmesi, Akay İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri teşkil edilmiştir. Ayrıca Seyr-i Sefain İdaresine verilen İstanbul limanında kılavuzluk ve römorkörcülük ile diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de devlet tekeline alınmıştır.²⁶

5 Temmuz 1934 tarih ve 2572 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkındaki 2248 Numaralı Kanuna Müzeyyel Kanun*, denizyolları alanında yapılan başka yasal düzenlemelerden biri olmuştur. Bu kanunla kapatılan Seyr-i Sefain İdaresinin 2248 numaralı Kanunun geçici maddesi gereğince teşkil edilen komisyonunun belirli sürede tamamlayamadığı tasfiye işlemlerini sonuçlandırmak üzere ikisi Maliye Bakanlığı, ikisi Ekonomi Bakanlığı ve biri de Divanı Muhasebat Reisliğince seçilecek beş üyeden oluşan bir heyet teşkil edilmiştir. Bu heyet, Denizyolları İşletme Müdürünün gözetim ve sorumluluğu altında çalıŝırken, adı geçen heyete Denizyolları

²⁵ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 12, 29.05.1933, 714; *Resmi Gazete*, Sayı No: 2419, 5 Haziran 1933; Denizyolları İşletme Kanun Tasarısı için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Muntazam Posta Seferleri Hakkında 1/600 Numaralı Kanun Lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları Dönem: 4, Toplantı: 2, C. 15, 29.05.1933, 8 -19.

²⁶ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 12, 31.05.1933, 767; *Resmi Gazete*, Sayı No: 2422, 8 Haziran 1933; 2248 sayılı Kanunun TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 2, C. 15, 64. Birleşim, 31.05.1933, 457-461; 2248 Sayılı Kanunun 11. maddesi gereğince Devlet Başkanına ait deniz araçları ile kılavuzluk ve römorkörcülük iŝlerine yapılacak masraflar için 1936 yılı Ekonomi Bakanlığı bütçesinden 265 lira tahsis edilmiştir. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 18, 24.05.1937, 162.

İşletme Müdürü veya vekil tayin edeceği bir memuru başkanlık etmiş, heyet görevini en çok altı ay içinde tamamlamaya zorunlu tutulmuştur.²⁷

Atatürk Dönemi'nde denizyollarıyla ilgili yapılan yasal düzenlemelere devam edilerek 4 Mayıs 1935'te 2708 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin Yapıtacağı Gemiler İçin On Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun* kabul edilmiştir. Bu kanunla, Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin yeniden yapıtacağı vapurlar için yıllık taksitleri 500.000 liradan aşağı düşmemek ve 1935'te başlayarak 10 senede ödenmek üzere 10.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçen taahhütler icrasına ve mukaveleler akdine Ekonomi Bakanı yetkili kılınmıştır. Ayrıca birinci fıkra gereğince Akay İdaresi için yapıtırılacak gemilerin bedeli 600.000 lirayı geçemez hükmü getirilmiştir.²⁸

9 Haziran 1936 tarih ve 3014 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeler ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkındaki 2248 Sayılı Kanunun 8. Maddesinin Değıştirilmesi Hakkında Kanunla* da Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar İdaresi, yıllık bilânçolarını her takvim yılının sonundan itibaren iki ay içerisinde hazırlamakla mükellef kılınmıştır. Bu bilânçoların, ikisi Divan-ı Muhasebatça, ikisi Ekonomi ve birisi de Maliye Bakanlıklarınca kendi memurlarından seçilecek beş kişilik bir heyet tarafından hesap ve muamelelere bakılmak suretiyle incelenmesi zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca bu heyete, Divan-ı Muhasebatça seçilenlerden birisi başkanlık etmiş, heyet, bilânçoları kendilerine verilen tarihten itibaren bir ay zarfında inceleyerek bir raporla Ekonomi Bakanlığına iletmiştir. Ekonomi Bakanlığı da bu bilânçolar ile raporları kendi görüşünü de katarak inceleme ve onaylanmak üzere bir ay zarfında Büyük Millet Meclisi Bütçe, İktisat ve Divanı muhasebat encümenlerinden oluşan Umumî heyete bırakmıştır. Umumî heyetin onay kararları, ilgili memurların ibrası hükmünde görülmüştür.²⁹

12 Haziran 1936'da çıkarılan 3047 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeleri İdarelerinin Yapıtacağı Gemiler İçin 10 Milyon Liralık Tahsisat Verilmesine Dair Olan 2708 Numaralı Kanunun 1. Maddesinin Değıştirilmesi Hakkında Kanun*, denizyolları

²⁷ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 05.07.1934, 972; *Resmi Gazete*, Sayı No: 2752, 15 Temmuz 1934; Kanunun TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 3, C. 23, 72. Birleşim, 05.07.1934, 445-446.

²⁸ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 15, 04.05.1935, 104; *Resmi Gazete*, Sayı No: 2996, 7 Mayıs 1935; Deniz Yolları ve Akay İşletme İdarelerinin Yapıtacağı Gemiler İçin 10 Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkındaki Kanunun oylama sonuçları için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 3, 23. Birleşim, 04.05.1935, 74.

²⁹ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 09.06.1936, 883; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3330, 15 Haziran 1936; Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkındaki 2248 Sayılı Kanunun 8. Maddesinin Değıştirilmesi Hakkındaki Kanun'un TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 12, 76. Birleşim, 09.06.1936, 125-126.

alanında kabul edilen önemli kanunlardan bir diğeri olmuştur. Bu kanunla, Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin yeniden yaptıracığı vapurlar için yıllık ödeme miktarı Maliye ve Ekonomi Bakanları tarafından tespit edilmek ve 1936 yılından başlayarak en fazla on yılda ödenmek üzere 10.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçen taahhütler icrasına ve mukaveleler akdine Ekonomi Bakanı yetkili kılınmıştır. Ayrıca birinci fıkra gereğince Akay İdaresi için yapılacak gemilerin bedeli 600.000 lirayı geçemez hükmü getirilmiştir.³⁰

3047 sayılı Kanunun kabul edildiği gün 3048 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkındaki 2248 Numaralı Kanunun 15. Maddesine Ek Kanun* yürürlüğe konulmuştur. Bu kanunla, kapatılan Seyr-i Sefain İdaresi, memurlarından olup da yeni teşekküllerde istihdam edilenlerden vefat edenlerin dul ve yetimlerine hak kazandıkları emekli maaşı üzerinden ve emekli tüzük hükümlerine göre maaş tahsis edilmesi ve bu maaşların hak edildiği tarihten itibaren mensup oldukları idarelerce ödenmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu memurların yeni idarelerde geçen hizmet süreleri, Seyr-i Sefain İdaresinde aldıkları son maaş ile birlikte geçmiş fiilî hizmet olarak sayılmıştır.³¹

12 Şubat 1937’de kabul edilen 3131 sayılı Yasayla da 3047 numaralı Kanunun birinci maddesi şu şekilde değiştirilmiştir: Denizyolları ve Akay İşletme İdarelerinin yeniden yaptıracığı vapurlar için yıllık ödeme miktarı Maliye ve Ekonomi Bakanları tarafından ortak tespit edilmek ve 1936’dan başlayarak en fazla on yılda ödenmek üzere 10.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçen taahhütler icrasına ve mukaveleler akdine Ekonomi Bakanı yetkili kılınmıştır. Ayrıca birinci fıkra gereğince Akay idaresi için yapılacak gemilerin bedeli 800.000 lirayı geçemez ibaresi getirilmiştir.³²

Son olarak 15 Şubat 1937 tarih ve 3137 sayılı *Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar İdareleri Memur ve Müstahdemleri Tekaiüt Kanunu* ile Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar Müdürlüklerinin sicilde yazılı daimî

³⁰ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 12.06.1936, s. 1028; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3336, 22 Haziran 1936; Denizyolları ve Akay İşletmeleri İdarelerinin Yapıtıracığı Gemiler İçin 10 Milyon Liralık Tahsisat Verilmesine Dair Olan 2708 Numaralı Kanunun 1. Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 12, 79. Birleşim, 12.06.1936, 1-2.

³¹ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 12.06.1936, 1029; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3336, 22 Haziran 1936; Devlete ait kurumlarda çalışan deniz ticaret mensuplarının emeklilikleri ile ilgili TBMM’ye gönderilen Kanun tasarısı hakkındaki yorumlar için Bk. “Akay ve Denizyolları Memurları”, *Zaman*, 30 Kasım 1934, Sayı No: 163.

³² TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 17, 12.02.1937, 250; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3538, 19 Şubat 1937; 3131 sayılı Kanunun TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 16, 37. Birleşim, 12.02.1937, 175, 177, 179.

memurları ve gemi görevlileri için bir emekli sandığı kurulmuştur. Bunlara ve bunların dul ve yetimlerine bağlanacak aylıklar veya verilecek tazminatlar bu kanun hükümlerine göre hesap edilmiştir. Ayrıca Devlet Başkanına ait deniz araçlarında daimî müstahdem bulunanlar, Denizyolları ve Akay İdareleri hizmetlileri gibi bu kanun hükmüne tabi kılınmıştır.³³

1.2. Atatürk Dönemi'nde Denizyolları Alanında Yapılan Diğer Çalışmalar

Cumhuriyetin ilan edildiği yılda savaştan çıkmış bir ülkenin ekonomik şartlarının elverişsizliği nedeniyle denizlerde yük ve yolcu taşıyan gemi sayısı ve tonajı oldukça sınırlıdır. 1923 yılında en küçüğü 176 gros ton kapasitesindeki Ereğli gemisi ile en büyüğü 5.701 gros ton kapasitesindeki Gülcemal gemisinden meydana gelen 26.803 gros ton büyüklüğünde başlıca 15 gemilik filo denizlerde faaliyetini yürütmüştür. Bu gemilerin isimleri Akdeniz, Reşitpaşa, Zonguldak, Kızılırmak, Mahmut Şevket Paşa, Gülnihal, İnebolu, Bandırma, Alemdar, Miralay Nazım Bey, Gelibolu, Nimet ve Yüzbaşı Murat Bey'dir.³⁴

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan anlaşmasıyla kapitülasyonların kaldırılması, bir milletin kendi karasuları içerisinde yer alan deniz çevresini kullanması veya kullandırması olarak bilinen kabotaj hakkının Türk devletine geçmesinin önünü açmıştır.³⁵

19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanununun* kabul edilmesi, Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz ticaretinin ulusal bir kimliğe büründürülmesi için önemli bir adımı teşkil etmiştir. Bu kanunun birinci maddesine göre: Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve limanlar içinde veya arasında herhangi hizmeti yerine getirmek, Türk sancağı taşıyan deniz taşıtlarına verilmiştir. Bunun yanı sıra yabancı gemiler dış ülkelerden aldıkları yolcu ve malı Türk

³³ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 17, 15.02.1937, 258; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3541, 27 Şubat 1937; 3137 sayılı Kanunun TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 16, 38. Birleşim, 15.02.1937, 199-208; 2248 Sayılı Kanun gereğince 27.203 lirası Denizyolları İdaresinin, 15.868 lirası Akay İdaresinin ve 715 lirası da Fabrika ve Havuzlar İdaresinin emekli ve yetim maaşları olmak üzere toplamda 43.786 lira, 1934, 1935, 1936 ve 1937 mali yılları ödeneği olarak ayrı ayrı tahsis edilmiştir. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 3, 22.05.1935, 44; TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 11, 25.05.1936, 42; TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 18, 24.05.1937, 50; TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 25, 23.05.1938, 52.

³⁴ "Denizyollarının Tarihçesi", 44; 1923 yılında cinsleri itibarıyla 18 ve üzeri gros tonilatoluk gemi sayıları için Bk. DPT, *Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1969, 84.

³⁵ Serhat Çelebioğlu, "Yüzer Liman Terminalleri: İşlevleri ve Türkiye Kabotajını Arttırıcı Yönde Bir Model Geliştirilmesi", Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2009, 15.

limanlarına; Türk limanlarından aldıkları yolcu ve malı da yabancı limanlara taşıyabileceklerdi. Kanunun ikinci maddesine göre: nehir, göl ve Marmara havzasındaki boğazlarla, bütün kara sularıyla kara suları içerisinde yer alan, körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, vapur, römorkör, istimbot, mavna, salapurya, sandal, kayık, hareketli büyük ve küçük benzeri taşıma araçları ile maçuna, algarina, şat, su dubaları, limbo, kurtarma gemileri, şamandıra, sal gibi sabit ve hareketli araçları bulundurarak bunlarla taşımacılık ve ticaret yapma hakkı Türk tebaasına tanınmıştır. Kanunun üçüncü maddesiyle kara suları içerisinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef gibi çeşitli deniz mahsullerinin yanı sıra kum, çakıl ve sairenin çıkarılması hakkı Türk uyruklu şahıslara verilmiştir. Ayrıca denizlerde kaza yapmış araçların enkazının çıkarılarak kurtarılması, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkalcılığı, bütün deniz araçlarında kaptanlık, çarhçılık, kâtiplik, tayfalık ve amelelik ve sairenin yerine getirilmesinin yanı sıra iskele, rıhtım hamallığı ve her türlü deniz esnaflığını yapma görevi Türk tebaasına verilmiştir.³⁶

Cumhurbaşkanı Atatürk'ün, Türk milletinin kendi karasuları içerisindeki deniz çevresini kullanması hususunu TBMM'nin 1 Kasım 1926 tarihli açılış konuşmasında gündeme getirerek verdiği bilgilere göre: Kabotajın, 1926'da tamamen Türk sancağına dönüşü fiilen gerçekleşmiştir. Bu olay asırlarca süren engellere karşı, milli idarenin övünçle hatırlanan başarılarından biri haline gelmiştir.³⁷

Kabotaj hakkının Türk devletine intikaliyle birlikte deniz filosunun yükünün artması, Ekonomi Bakanlığı bünyesinde deniz ticareti teşkilatını genişletmeye yönelik bir planlaştırma sürecinin başlatılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu planlandırmada V1, V2, V3, V4 ve V5 türünde 5 vapur tipi tespit edilmiştir. V1 tipi gemiler Karadeniz-İzmir-Pire-

³⁶ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 4, 19.04.1926, 571-572; *Resmi Gazete*, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926; Fethi Arslaner, "Kabotaj Kanunu", *İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi*, c. 6, İstanbul: 1951, 168-169; Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj: (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)*, İzmir: Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009, 174; Kemal Arı, "Türkiye'de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları", *Prof. Dr. Yavuz Ercan'a Armağan* içinde, Ankara: Turhan Kitabevi, 2008, 44; Osmanlı Devleti'nin yabancılara tanıdığı imtiyazların, Kabotaj Kanununun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1926'dan itibaren ortadan kaldırılması, 1 Temmuz 1935'te Denizcilik Bayramı, 1 Temmuz 1939'da da Kabotaj ve Denizcilik Bayramı adı altında kutlamaları başlatmıştır. Ahmet Fidan, "Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmeler", *Journal of Urban Academy* 7, sy. 2 (2014): 62; Kabotaj Kanununun kabul edilmesinin 10. yıldönümü olan 1 Temmuz 1935'te Atatürk'ün de katıldığı İstanbul kutlamalarında yapılan etkinlikler için Bk. "Ulusal Bir Utkunun Onuncu Yıldönümü", *Ulus*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 5003; "Denizciler Bayramı Çok Güzel Geçti", *Zaman*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 372.

³⁷ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 4, C. 27, Birinci Birleşim, 1 Teşrisani 1926, 3; Ayşe Afetinan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: TTK Yayınları, 1972, 103; Kabotaj Kanun Tasarısının TBMM'de görüşülmesi hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 3, C. 24, 87. Birleşim, 19.04.1926, 145-146.

İskenderiye hattı için 7 gemiden müteşekkil olarak düşünülürken, bunlardan ilk üçü 5.300 ton, 16 mil hız, 700 yolcu ve 4 ambar kapasitesine, diğerleri ise 4.500 ton, 15 mil hız, 650 yolcu ve 2 ambar kapasitesine sahip olacaktı. Adı geçen gemiler yolcuların yanı sıra yaş meyve, balık ve sebze gibi ürünleri de taşıyabilecekti. V2 tipini ise 6 parçadan ibaret ve her biri 4.000 ton, 10-11 mil hız, 15'i kamara 55'i güverte yolcusu olmak üzere toplamda 70 yolcu ve 5 ambar kapasitesine sahip şilepler teşkil edecekti. Bu gemilerin bilhassa Karadeniz hattında hayvan ve eşya nakliyatında kullanılması planlanmış, yolcu kısmı ise ara iskeleler ihtiyacını karşılamak için öngörülmüştür.³⁸

Mersin hattı seferleri için planlanan V3 tipi gemilerden dördü sipariş edilmiştir. Bunlardan ilki Etrüsk ülkeye getirilirken, diğer ikisi Tırhan ve Kadeş sırayla Türk filosuna katılmış, dördüncü gemi Şalon, II. Dünya Savaşı'nın (1939-1945) araya girmesiyle getirilememiştir. V3 tipi gemilerden daha büyük, Suriye sahillerini takiben Port Said'e kadar uzanacak hatta çalışmak üzere İstanbul'dan *Sûrat Postası* adı altında Antalya-Mersin, İskenderun-Filistin-Suriye limanlarına uğrayarak Port Said'e geçişini tamamlayacak üç adet daha geminin sipariş edilmesi düşünülmüştür. V4 tipi gemiler ise, kısa Türk hatlarında 7 gemiden meydana gelip, her biri 1.500 ton, 12 mil hız, 50 kamara, 250 yolcu, 250 ton yük ve iki ambar kapasitesine sahip olarak, Bartın ve Ayvalık seferlerini gerçekleştirecekti. Bu yedi gemi ile kısa hatlardaki eski gemiler yenilenerek ihtiyaçlar karşılanacaktı. Mudanya ve Bandırma için düşünülen V5 tipi gemilere gelince: Bunlardan her biri 1.400 ton, 15-16 mil hız, 100 ton yük, bir ambar ve yazın 560, kışın 375 yolcu kapasitesinde bulunacaktı. Bu tipte siparişi yapılan Marakaz, Sus ve Trak adlarındaki üç geminin ülkeye getirildiği bilinmektedir. Ayrıca Marmara denizindeki diğer hatlar üzerinde de sefer ihtiyacını karşılamak için esas tipleri bunlar olan iki ambarlı iki vapur daha sipariş edilerek Bandırma ve İzmit hatlarının tamamen ıslah edilmesi düşünülmüştür. Ekonomi Bakanlığı bu planları yaparken dış ülkelere getirilecek gemilerin 15 yaşından büyük olmaması hakkında bir de Karar çıkarmıştır.³⁹

Kabotaj hakkının Türk Devletine intikalinden sonra Cumhuriyet hükümetleri Seyr-i Sefain İdaresi çalışmalarını daha düzenli hale getirerek seferlerini programlaştırmış, elindeki mevcut araçlarla deniz ulaşımını sağlamaya gayret etmiştir.⁴⁰ Ancak vapur sayılarının yetersiz ve eski oluşu, yabancı kumpanyalardan daha kullanışlı

³⁸ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 31.

³⁹ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 31.

⁴⁰ Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, *Tarih IV*, İstanbul: Türkiye Cumhuriyeti Maarif Vekâleti Yayınları, 1931, 299.

olanların satın alınarak mevcutlara ilave edilmesini zorunlu kılmıştır. Ayrıca kamara servislerine önem verilmesinin yanı sıra deniz seferleri daha muntazam hale getirilmesine rağmen vapur açığı kapatılamamıştır. Buna ilave olarak yabancı ülkelerin vapur teknolojisini yakından takip ederek yeni tipleri imal edip ya da satın almalarına karşı, Türk vapurlarının kömürle çalışan geri bir teknolojiyi kullanmaları ve bunların masraflı olmasıyla birlikte istenen randımanı verememesi, bu dönemin başlıca sorunlar arasında yer almıştır. Kabotaj hakkının devlete intikalinden sonra deniz işleriyle uğraşan tüccarlar yabancı firmalardan satın aldıkları vapurlarla Sadıkzade, Yelkenci, Kalkavan, Hantal adlı kumpanyaları meydana getirmişlerdir. Bu dönemde üretim ve nakliye işlerinin fazla olmayışı ve yerli kumpanyaların da Seyr-i Sefain İdaresi ve kendileriyle rekabete kalkışmalarıyla birlikte müesseselerini ıslah edip, yeni vapurlar alacak ve dış piyasayı temin edecek çareleri düşünmemeleri, zarar etmelerine yol açmıştır. Adı geçen kumpanyalar *Vapurculuk Şirketi* adıyla bir araya gelerek teşkilatlanmışlarsa da dar bir alanda iç ticaretle uğraşıp dünya denizcilik piyasasına açılmamaları neticeyi değiştirmemiştir.⁴¹

Atatürk 1 Kasım 1929 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında deniz ticareti ile bilhassa Seyr-i Sefain İdaresinin ilerleyişinden memnuniyetini bildirmiş, Seyr-i Sefaini, hem deniz vasıtaları, hem de fabrikalarıyla, geniş ölçüde güçlendirmenin gerekli olduğunu belirtmiştir.⁴²

1933 yılına geldiğinde denizyolları teşkilatında yeniden düzenleme yapılarak Seyr-i Sefain İdaresi bünyesindeki *Sevahili Mütecevire* denilen şehir hatları, Fabrika ve Havuzlardan ayrılarak sırf kabotaj seferleriyle ilgilenmek üzere *Denizyolları İşletmesi* adıyla yeniden yapılandırılmıştır. Vapurculuk Şirketi de şilepçilik faaliyeti ile uğraşmak üzere yolcu ve yük postasına elverişli vapurlarını denizyollarına devretmiş, şilep postaları yapmak suretiyle iç ve dış piyasalarda faaliyet yürütmüştür.⁴³

Aynı yılda 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanununun 9. maddesi gereğince hatlara tahsis edilen gemilerde gerekli olan vasıflar hakkında Ekonomi Bakanlığınca

⁴¹ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 30-31.

⁴² TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 3, Toplantı: 3, C. 13, Birinci Birleşim, 01.11.1929, 3.

⁴³ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 31; Seyr-i Sefain İdaresinin lağvedilmesinden birkaç yıl sonra yeni gemi yapımı için dış ülkelere yapılan müracaatta en uygun teklifi Almanya verdiğinden, gemiler bu ülkeye sipariş edilmiştir. Üçü 1.500 tonluk 18 millik Trak, üçü 3.000 tonluk 13,5 millik Tırhan ve ikisi 14 millik Suvat tipinde ve ikisi de Sus ve Efes motorlu körfez gemilerinden oluşan toplam 10 gemi Alman tezgâhlarında inşa edilmeye başlanmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkışı bir kısım gemilerin tamamlanarak ülkeye getirilmesine engel teşkil etmiştir. "Cumhuriyette Sonra Eski ve Yeni Gemilerimiz", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 29.

hazırlanan yönetmelik, 24 Temmuz 1933'te Bakanlar Kurulunca yürürlüğe konulmuştur.⁴⁴

Yine 2239 sayılı Kanuna göre teşekkül edecek *Milli Vapurcular Şirketinin* zamanında kurulamaması nedeniyle bütün deniz taşımacılığını üzerine almak zorunda kalan Denizyolları İşletme İdaresinin nakliyatı yapabilmek için kiraladığı tüccar gemileri ile artırdığı seferler yüzünden masrafları da artmıştır. Bu nedenle Denizyolları İşletme Müdürlüğünün 1933 yılı bütçesinin işletme masrafı faslına Bakanlar Kurulunca 13 Aralık 1933'te 300 liralık zam yapılması kararlaştırılmıştır.⁴⁵

Bu arada Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından İngiltere'den getirilmesi düşünülen çeşitli malzemenin kontenjane bakmadan ülkeye sokulmasına ve bu malzeme için 8.455 sterlinlik döviz tedarikine, 17 Ekim 1933'te Bakanlar Kurulunca izin verilmiştir.⁴⁶

Ayrıca 2248 sayılı Kanunun beşinci maddesine göre düzenlenmiş, Denizyolları İşletmesi Müdüriyeti Teşkilatı ve Sureti İdaresi Hakkındaki Geçici Yönetmeliğin yerine geçmek üzere Ekonomi Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik, 4 Nisan 1934'te Bakanlar Kurulunca kabul edilmiştir.⁴⁷

Denizyolları ile ilgili Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılan kararname çalışmalarına 1934 yılı itibariyle devam edilmiştir. Balıkçılık Enstitüsüne ait geminin kömür ve diğer levazımının Denizyolları İşletme İdaresinden satın alınması ve tamiratının da Fabrika ve Havuzlar Müdüriyetine yaptırılması, hazine menfaatine uygun bulunduğundan bu faaliyetlerden miktarı 5 bin lirayı geçenlerin pazarlığa tabi tutulması, 9 Temmuz 1934'te Bakanlar Kurulunca kabul edilmiştir.⁴⁸

Yine 2248 sayılı Kanunun 11. maddesine göre, Ekonomi Bakanlığınca hazırlanıp Maliye Bakanlığının tezkeresiyle gönderilen kılavuz ve römorkörcü ücret tarifesi ve bu tarifenin uygulanmasına ait esaslar, 20 Eylül 1934'te Bakanlar Kurulunca kabul

⁴⁴ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 38-53-13, Tarih: 24.07.1933; 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanununun 9. maddesine göre düzenli posta seferleri çalışmasını yürütecek müesseselerin sefere tahsis edecekleri gemilerinin Hükümetçe tayin olunacak nitelik ve koşulları taşımaları şart olarak görülmüştür. Ekonomi Bakanlığı tespit edilen nitelik ve şartlar bakımından bu gemileri her zaman kontrol etmeye ve şartları taşımayanları seferden menetmeğe yetkili kılınmıştır. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 12, 29.05.1933, 715; *Resmî Gazete*, Sayı No: 2419, 5 Haziran 1933; Seyr-i Sefain İdaresi 1933 Yılı Bütçesi Hakkındaki Kanun Tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 34-12-8, Tarih: 27.02.1933.

⁴⁵ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 41-88-3, Tarih: 13.12.1933; Denizyolları İşletme Müdürlüğünün 1933 yılı bütçesinin işletme masrafı faslına yapılan 300 liralık zammın yetmemesi üzerine, 26 Nisan 1934 tarihinde adı geçen kurumun masraf bütçesine ilaveler yapılmıştır. Bu ilaveler için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 44-25-16, Tarih: 26.04.1934.

⁴⁶ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 40-71-19, Tarih: 17.10.1933.

⁴⁷ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 43-19-15, Tarih: 04.04.1934.

⁴⁸ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 46-48-17, Tarih: 09.07.1934.

edilmiştir.⁴⁹ Ayrıca *Deniz Yolculukları Bölümleri Hakkında* Ekonomi Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik, 3 Ocak 1935'te Bakanlar Kurulunca yürürlüğe konulmuştur.⁵⁰

Tablo 1'de 1934 yılında Türk ticaret gemilerinin ait olduğu kimseler ile sayı ve tonajları gösterilmiştir.

Geminin Sahibi	Sayı	Gayri Safi Tonaj (Brüt Tonaj)	Safi Tonaj (Net Tonaj)
Denizyolları	21	50.135	29.149
Akay	20	9.783	4.935
Haliç	12	1.786	1.019
Şirketi Hayriye	24	6.830	3.635
Vapurculuk Şirketi	23	29.488	17.780
Kalkavan Zadelere	5	12.617	9.432
Kır Zadelere	2	3.861	2.403
Hüseyin Avni Kaptan	2	5.442	3.465
Tavil Zade Biraderler	1	1.248	768
Cemal Bey	2	1.538	718
Mahmut Nedim vesaire	2	1.019	460
Naim Bey	2	2.545	1.428
Nimet Hanım	1	284	119
Abdurrahman vesaire	1	427	268
Gemi Kurtarma Şirketi	6	3.264	1.372
Sadık Zadelere	1	1.853	1.137
Sadık Zadelere	1	95	46
Yusuf Ziya	1	670	353
Tuva Limitet Şirketi	1	3.723	2.377
Muharrem	1	61	39
Ahmet Sadık	1	271	135
Hüsamettin	1	177	89
Yelkenci Zadelere	3	4.280	2.586
Benjamin	1	1.328	817
Barzlay ve Benjamin	5	16.436	9.399
Abdi ve Vehbi	2	1.876	1.108
Arif Bey	1	667	378
Hamdi vesaire	1	1.301	783

⁴⁹ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 48-63-5, Tarih: 20.09.1934; 27 Mayıs 1934 tarih ve 2450 sayılı *İktisat Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanunun* birinci maddesi uyarınca denizyolları ve deniz ticareti Ekonomi Bakanlığının görevleri arasında yer almıştır. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 27.05.1934, 335; *Resmî Gazete*, Sayı No: 2713, 29. Mayıs 1934; TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 3, C. 22, 27.05.1934, 303; TC Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, *50 Yılda Türk Sanayii*, Ankara: Mars Matbaası, 1973, 13.

⁵⁰ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 51-2-10, Tarih: 03.01.1935.

Şevket ve Burhanettin	1	3.308	2.148
Sadık Zade Nazım	1	1.439	844
Mahmut Lütfi Bey	1	2.302	1.504
Kiryako, Ömer, Rasim, Ahmet	2	858	472
Liman Şirketi	2	265	145
[Pınar]*	1	200	69
Devlet Demiryolları	1	149	67
Sırrı	1	794	450
Zeki Tahsin	1	831	468
Necip, Kamil, Kemal	1	1.173	693
Ziraat Bankası	1	1.518	981
Fatma Fehime Hanım	1	879	482
Hayık Astişar	1	777	425
Ahmet Selim vesaire	1	936	483
Mehmet Cevat, Ahmet Hamdi vs.	1	597	318
Yaşava Behar	1	454	251
Mustafa Faik	1	330	198
Rukiye Şahbal, Recep, Yuvan	1	337	176
Belkis ve Çocukları	1	604	341
Balıkçılık Enstitüsü	1	297	88
İzak Solomon	1	418	376
Hantalzade Kadri vesaire	1	3.254	1.958
Nafi ve Halim	1	870	477
Osman Firuzan ve Simonoviski	1	121	61
Uzun Ahmet Oğlu Mehmet	1	65	33
Osman ve Şükrü	1	65	33
Halil Bey	1	402	229
Rüsumat Müdüriyeti	3	732	252
Hacı Eşref	1	346	195
Şükrü ve Yakup	1	1.210	700
Necibe Hanım	1	683	324
Toplam	179	189.219	111.439
1933 Yılı Toplamı	178	164.619	107.257
1932 Yılı Toplamı	175	174.117	99.472

*Geminin sahibi başlığı adı altında verilen Pınar isminin geminin adı olduğu tahmin edilmektedir.

Tablo 1: Cumhuriyetin 11. Yılında Türk Ticaret Gemilerinin Durumu (1934)⁵¹

⁵¹ İGM, *İstatistik Yıllığı 1934-1935*, Ankara: 1935, 649.

Tablo 1'e göre 1934 yılında denizyollarında faaliyet halinde 59 şahıs ve kuruluşun elinde bulunan 179 geminin brüt tonajı 189.219, net tonajı 111.439'dur. Denizyolları, Akay, Haliç, Şirket-i Hayriye ve Vapurculuk Şirketi gibi beş büyük kuruluşun sahip olduğu 100 gemi 98.022 brüt ve 56.518 net tonaja sahipken, 79 gemiye sahip 54 şahıs ve kuruluşun brüt tonajı 91.197, net tonaja ise 54.921'dir.

Böylece denizyollarının da içinde bulunduğu ilk beş büyük kuruluşun gemi sayısı, brüt ve net tonaj itibariyle 79 gemiye sahip 54 şahıs ve kuruluştan daha büyük olduğu görülmektedir.

Atatürk Dönemi'nde denizcilikle ilgi yürürlüğe sokulan yönetmelik ve kararnamelelerin dışında deniz taşımacılığının da ucuz hale getirilmesi amaç haline getirilmiştir. İnönü'nün 7 Mart 1935'te TBMM'de açıkladığı 6. Hükümet Programına göre: Deniz taşımacılığını ıslah ederek yenilemek ve umumiyetle tarifeler üzerinde ucuzluğa ve kolaylığa gitmek başlıca hedef olarak görülmüştür.⁵²

Deniz ulaşımının ucuz ve kolay yoldan yapılmasının hedef seçildiği bir süreçte denizyolları çalışanlarının kooperatifleşmesine de önem verilmiştir. Denizyolları İşletmesi memurları tarafından ortakların kumanyaları için gerekli her türlü yiyecek ve kullanılacak eşyayı tedarik ederek satmak ve buna benzer diğer işlerle uğraşmak amacıyla İstanbul merkezde otuz yıl süre ve 3.500 lira sermaye ile teşkiline başlanan Denizyolları İşletmesi Kooperatif Şirketinin sözleşmesi, 10 Aralık 1934'te Bakanlar Kurulunca onaylanmıştır.⁵³

Devlet Denizyolları İşletmesi Kooperatifi, zamanla uygun bir yardım teşekkülü haline gelerek, ortak sayısı, sermaye ve iş hacmini büyültmüştür. Devlet Denizyolları İşletmesi Kooperatifi, 1260-1300 civarında Devlet Denizyolları çalışanlarının her türlü yiyecek ihtiyacını temin etmiştir.⁵⁴

Denizyolları İşletmesinde kooperatifleşmeye önem verilmesinin yanı sıra kurumun değişen şartlara ayak uydurabilmesi amacıyla tüzük değişikliklerine de gidilmiştir. Denizyolları İşletme İdaresi Tüzüğü'nün bazı maddelerini değiştirmek üzere

⁵² TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 1, İkinci Birleşim, 07.03.1935, 27; İsmail Arar, *Hükümet Programları 1920-1965*, İstanbul: Burçak Yayınları, 1968, 65.

⁵³ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 50-85-1, Tarih: 10.12.1934; Denizyolları İşletmesinin 1934 yılı sonuna kadar sahip olduğu vapurların isimleri gros, rüsum ve hamule tonajları ile yaşlarını gösterir cetvel için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-10-0-0/ 169-178-15, Tarih: 24.12.1934.

⁵⁴ "Denizcilere Kredi Açan Bir Teşekkül, Denizyolları Kooperatifi", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941); 16; Denizyolları İşletme İdaresine 10 Milyon Liralık Ödenek Verilmesi Hakkındaki Kanun Tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 52-16-4, Tarih: 00.03.1935.

Ekonomi Bakanlığınca hazırlanan tüzük, 17 Ocak 1936'da Bakanlar Kurulunca yürürlüğe konulmuştur.⁵⁵

Ayrıca genel bir seferberlik halinde ülkede mevcut şirket ve şahıslara ait bütün deniz nakil araçlarının Başkomutanlık adına Ekonomi Bakanlığı Deniz Nakliyatı Genel Müdürlüğü tarafından tek elden sevk ve idaresi için hazırlanan esasların uygulanması, 29 Ocak 1936'da Bakanlar Kurulunca kabul edilmiştir.⁵⁶

Denizyolları alanında yapılan çalışmalar Atatürk'ün 1 Kasım 1936 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında gündeme taşınmıştır. Atatürk bu konuşmasında: Ticaret filosunu yenileme ve artırma teşebbüsünden memnun olduğunu, limanlarda yeterli çalışma yapılarak umumi mağazalar ve antrepolar bulundurulmasının kararlaştırıldığını belirtmiştir.⁵⁷

Aynı yılda denizyollarında faaliyette bulunan gemilerin sayı ve tonajında 1923 yılına göre gözle görülür bir artış sağlandığı tespit edilmiştir. 1936 yılında 409 ile 4.875 gros ton arasında değişen ağırlıkta Seyyar, Kemal, Saadet, Ülgen, Dumlupınar, Konya, Antalya, Tarı, Cumhuriyet, Çanakkale, Mersin, Tayyar, Anafarta, Bursa, Erzurum, Karadeniz, Ankara, İzmir, Güneysu, Aksu, Ege adlarındaki başlıca 21 geminin toplam tonajı 51.525 tona ulaşmıştır.⁵⁸

Gemi sayı ve tonajlarının arttığı 1936 yılında yurtdışına denizcilikle ilgili anlaşmaları yerine getirmek ve temaslarda bulunmak üzere görevlendirilmeler de yapılmıştır. *Londra Deniz Anlaşması* görüşmelerine katılmak üzere Londra Büyükelçisi Fethi Okyar'ın başkanlığında oluşturulan heyete, Genelkurmay Dokuzuncu Şube Müdürü Deniz Yarbayı Süreyya Denizeri ile Londra Ateşnavali Deniz Kurmay Binbaşı Rıfat Özdeş'in uzman müşavir olarak katılmaları ve yapılacak anlaşmayı imzalamak üzere Fethi Okyar'a yetki verilmesi, 9 Aralık 1936'da Bakanlar Kurulunca kabul edilmiştir.⁵⁹

Ayrıca Almanya'ya sipariş edilen V3 ve V5 tipi vapurların yerinde incelenerek gerekli görülen yardımcı makine tipleriyle envanter eşyaların iç düzen ve durumunu bu ülkede bulunan mühendislerle değerlendirmek ve fenni hazırlıkları tamamlanamayan V1 tipi vapurlar hakkında Krupp yetkilileriyle görüşmek üzere Denizyolları İşletme Müdürü

⁵⁵ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 61-4-7, Tarih: 17.01.1936.

⁵⁶ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 61-6-15, Tarih: 29.01.1936; 28 Ekim 1936 tarihli Türkiye-Yugoslavya Ticaret ve Seyr-i Sefain sözleşmesine ek olarak hazırlanıp imza edilen 1 Mayıs 1938 tarihli protokole bağlı A listesinde yapılan değişiklik, 7 Temmuz 1938 tarih ve 2/9210 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile onaylanmıştır. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 84-63-9, Tarih: 07.07.1938.

⁵⁷ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 13, Birinci Birleşim, 01.11.1936, 5.

⁵⁸ "Denizyollarının Tarihçesi", 44.

⁵⁹ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 70-94-16, Tarih: 09.12.1936.

Sadettin Serim'in 15 Haziran 1937'de Bakanlar Kurulunca Almanya'ya g6nderilmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁰

Yurtdışı g6revlendirilmelerinin yanı sıra iskelelerden verimli bir şekilde yararlanılması için de çalışmalar başlatılmıştır. Sahil iskelelerinin çoğunun askeri ve ekonomik bakımdan kendilerinden beklenen hizmeti yapamayacak bir duruma gelmesi ve bu iskelelerin, bağlı oldukları mahalli idare ve belediyelerce istenilen şekle d6n6řt6r6lememesi, bu hususun değerlendirilmesini gerekli kılmıştır. Bu sebeple 3004 sayılı *İskelelerin Ne Suretle İdare Edileceğine Dair Kanunun* 66nc6 maddesi ve 2248 sayılı Kanun gereğince toplamda 52 iskele, Bakanlar Kurulunun 03.08.1937 tarih ve 2/7222 sayılı Kararnamesiyle Denizyolları İşletmesine devredilmiştir.⁶¹

2/7222 sayılı Kararname ile 52 iskelenin Denizyolları İşletme İdaresine devri kararlaştırılmasına rağmen, iskele gelirini dikkate almak suretiyle belirli bir programla b6t6lerini d6zenlemiş olan belediyelerin yıl ortalarında iskele gelirinden mahrum bırakıldıkları takdirde bu b6t6lere dayanarak 6zerlerine aldıkları g6revleri yerine getiremeyecekleri tespit edilmiştir. Bu nedenle 1938 yılı b6t6lerinin d6zenlenip y6r6rl6đe konulmasına kadar Ekonomi Bakanlığına devredilen iskelelerin mahalli idareler elinde kalması gerekli g6r6lm6řt6r. Bu suretle 2/7222 sayılı Kararname h6km6n6n 1 Haziran 1938'den itibaren uygulanması ve belediyelerin 1938 yılı b6t6lerini iskele gelirlerinden kendilerine verilecek olan hisseyi nazarı itibara alarak d6zenlemeleri, 26 Ekim 1937'de Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.⁶²

İskelelerle ilgili yapılan d6zenlemelerin hemen ardından deniz ulaştırma araçları, tersaneler ve siparişi verilen gemiler hakkındaki ayrıntılar, Atat6rk'6n 1 Kasım 1937 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında g6ndeme getirilmiştir. Atat6rk'6n ifadelerine g6re: Ekonomik b6nyedeki gelişme, deniz nakliye araçları ihtiyaını her g6n artırmaktadır. Sipariş edilen gemilerden bir kısmı, 1938 yılının ilkbaharında gelecektir. Fakat bunlar, g6r6lmekte olan ihtiyaç hacmine cevap verecek sayıda değildir. Yeni gemiler yaptırma ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filosu için tamir ve yeni inşaat merkezi haline getirme sebeplerini ortaya koymak gerekir. Y6ksek Meclise, su mahsulleri ve Denizbank hakkında gelecek bir kanun tasarısının ilgi çekeceğinden ř6phe yoktur.⁶³

⁶⁰ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 76-55-3, Tarih: 15.06.1937.

⁶¹ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 78-71-13, Tarih: 03.08.1937; 3004 Sayılı *İskelelerin Ne Suretle İdare Edileceğine Dair Kanunun* ayrıntıları için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, D6nem: 5, C. 16, 08.06.1936, 803-804; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3329, 13 Haziran 1936.

⁶² BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 79-87-17, Tarih: 26.10.1937.

⁶³ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, D6nem: 5, Toplantı: 3, C. 20, Birinci Birleşim, 01.11.1937, 5.

Sözlerine devam eden Atatürk “(...) *En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız (...)*” diyerek denizciliğin ülke koşullarının elverişliliğine göre geliştirilmesinin zorunluluğuna işaret etmiştir.⁶⁴

Başbakan Celal Bayar 8 Kasım 1937 tarihli TBMM’de okuduğu I. Hükümet Programında, Atatürk’ün 1 Kasım 1937 tarihli konuşmasındaki denizcilikle ilgili sözlerine atıfta bulunarak açıklamalar yapmıştır. Bayar’ın bu açıklamalarına göre: Türk milleti, Atatürk’ün denizcilikle ilgili işaretini, onun her işareti gibi, kendi arzusu ve ruhunu da kavuran bir öz dilek gibi sevinçle karşılamıştır. Onun her iradesi gibi bu isteğinin de bütün bir milletin his ve muhabbet birliği ile benimseyeceğinden şüphe yoktur. Topraklarının ucu deniz olan bir milletin sınırı, halkının güç ve yeteneğinin de sınırı demektir. Türk milleti şefin iradesi istikametinde böyle bir seviyeye varmaya bundan sonra milli bir vazife olarak koyulacaktır. Hükümetin bu işlerde takip edeceği hareket, idare edilen mevcut deniz kuruluşlarını belirli plan kapsamında bir araya getirerek çalışmaya sevk etmek suretiyle başlayacaktır. Yüksek Meclise sunulan Denizbank Kanun Tasarısı bu sonucu elde etmek amacıyla hazırlanmıştır.⁶⁵

Bayar’ın açıklamalarının devamına göre: Memleketin tarım ve sanayi hayatındaki gelişme ve ülke iç piyasalarının demir ve kara yollarıyla tedricen deniz yollarına bağlanmasındaki ilerleyiş, hem memleket sahilleri arasında hem de dış ülkelere olan ulaşım ihtiyacını günden güne artırmaktadır. Bu mesut gelişme kendilerini milli kadro ve esaslı bir plan dâhilinde: Küçük ve büyük kabotaj araçları ihtiyacı ve bunları temin edecek milli tesis ve donatı konuları üzerinde önemle düşünmeye ve çalışmaya sevk etmektedir.⁶⁶

Bayar’ın yine ifadelerinin devamına göre: Ecnebi kumpanyalarının, aralarında birleşerek zaman zaman yüksek navlunu dayatmak istemelerinden ihracat piyasası etkilenmiştir. Milli ekonominin menfaati icabı tedbir alınması gereklidir. Bu itibarla milli şilepcilik yüksek teknikle teşkilatlandırılmaya çalışılacaktır. Ancak bir inhisar tesisi düşünülmemektedir. Alman tersanelerine sipariş edilen 14 yeni yolcu vapuru kabotaj ihtiyacını karşılamaya yetmeyecektir. Bu nedenle mevcut tonajı yeniden artırmak gerekli görülmektedir. İhtiyaç bulunan gemilerin ülkede inşa etme ilkesine değer verilmektedir. Türkiye’de bir an önce bir demir sanayinin kurulması hedeflenmiştir. Gemilerin inşa

⁶⁴ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, 5-6.

⁶⁵ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 20, 3. Birleşim, 08.11.1937, 28.

⁶⁶ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, 28.

çalışmasının iki etapta planlaştırılması düşünülmüştür. Üç senelik birinci plan döneminde: İstanbul'da eski tersane mevkiinde yeni bir tersane kurulacaktır. Bu tersane başlangıçta ikisi 5.000 tonilato, diğer ikisi de 1.000 tonilatoya kadar dört gemiyi aynı anda inşa edebilecek kapasitede olacaktır. Tam randımanla faaliyete başladığında günde 1.500 işçinin çalışması karşılığında yılda en az 1.000.000 lira elde edecek olan yeni tersane ikinci plan döneminde makine aksamını da imal edecek hale getirilecektir. Öte yandan mevcut tamir fabrikasında havuzlama çalışmasını genişletmek için İstinye Dok Şirketi satın alınıp bu fabrikaya ilavesi kararlaştırıldığından pazarlığı tamamlanmıştır.⁶⁷

Bu arada Türkiye'de denizyolları taşımacılığı, posta ve şilep işletmeciliği üzerinde yoğunlaşmış, ilki devlet eliyle Denizyolları kurumuyla, ikincisi özel sermaye ve armatörler vasıtasıyla yapılmıştır. Devlet Denizyolları İdaresi, merkezi İstanbul olmak üzere Karadeniz, Bartın, Mudanya, Bandırma, İzmit, Karabiga, İskenderun, İmroz, Ayvalık, İzmir ve Mersin'e muntazam posta seferleri düzenlenmiştir. 1936 yılında 1.683.000 gros mil ton olan Devlet Denizyollarının kapasitesi 1937'de 1.541.000, 1938'de ise 1.575.000 gros mil ton olmuştur. Şilep seferlerinde iç ve dış limanlara çeşitli madenler, pamuk ve benzeri maddeler taşınmış olup bunların yıllık iş hacmi 2-2,5 milyon ton civarındadır.⁶⁸ Yine Cumhuriyetin ilanında 41.307 tondan ibaret olan başlıca 60 gemilik denizyolları filosu, 1938'de 75 gemi ile 70.438 tona yükseltilmiştir.⁶⁹

Atatürk Dönemi'nde deniz ticaretini geliştirmek amacıyla bir yandan güçlü bir filo meydana getirilmeye çalışılırken, öbür yandan yükleme ve boşaltma yapacak modern limanlara sahip olma çabası içerisine girilmiştir.⁷⁰

Denizyollarında modern limanlar ve güçlü filo teşkil etme süreci içerisinde 27 Aralık 1937 tarih ve 3295 sayılı Kanunla hükûmî şahsiyeti haiz olmak üzere merkezi Ankara'da Ekonomi Bakanlığına bağlı 50 milyon sermaye ile Denizbank kurulmuştur. 3295 sayılı Kanunun ikinci maddesiyle Denizbank'ın yapacağı faaliyetler şu şekilde belirlenmiştir:⁷¹

⁶⁷ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, 28.

⁶⁸ "Memleket İktisadiyatı Bakımından Denizyolları ve Ehemmiyeti", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 27.

⁶⁹ "Denizyollarının Tarihçesi", 48; Türkiye Yugoslavya Ticaret ve Seyr-i Sefain Sözleşmesine Ek Protokolün Tasdiki Hakkındaki Kanun Tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-42-2, Tarih: 13.05.1938.

⁷⁰ Selim Cavid Yazman, "Devlet Limanlarında Eski ve Yeni", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 14; CHP'nin Ulaştırma Bakanlığı politikası hakkında bilgi almak için Bk. Cevdet Kerim İncedayı, "Münakalât Vekâletinin Politikası", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 2-3.

⁷¹ TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, 44; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3796, 30 Aralık 1937; Muhlis Ete, "Devletin İktisadi İşletmeciliği", *İktisadi Yürüyüş* 2, sy. 14 (1940): 6; Denizbank Kanununun TBMM'de görüşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem:

1. Uhdesine geçen ve ileride de geçmesi muhtemel inhisar ve imtiyazları işletmek,
2. İnhisarı içine almama şartıyla deniz, göl, nehir ve limanlarda deniz ticareti, sanayi ve inşaatı ile denizcilik konularına dâhil her türlü işlerle, deniz, göl, nehir ve liman ulaşımının yanı sıra Bakanlar Kurulu Kararıyla iskele ve şehirlerarasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yaparak, taahhütlere girişmek,
3. Denizcilik işlerinde kredi açmak,
4. Her türlü banka işlemlerini yapmak,
5. Turizm işlerinin denize ait kısımlarıyla ilgilenmek
6. Deniz sağlık ve sosyal yardım teşkilâtı kurmak ve işletmek,
7. Devlet Başkanına ait deniz vasıtalarının; her çeşidini işletme, satın alma, inşaat ve değişik masraflar karşılığı olarak Ekonomi Bakanlığı bütçesine her yıl konulacak ödeneği toptan alarak idare etmek.

Kanunun dördüncü maddesiyle Denizyolları ve Akay İşletmeleriyle Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, devlet inhisarı altında bulunan İstanbul Limanında ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerini yürüten Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü ve Van Gölü İşletme İdaresi, özel kanunlarla verilmiş olan inhisar ve imtiyazlar ile her türlü hak ve ödevler bu kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren Denizbank'a intikal etmiştir. Fenerler İdaresi devlete intikal edince 650.000 lira olarak umumî muvazeneye dâhil geliri, eskisi gibi hazineye kalmak üzere Denizbank'a bağlanmıştır.⁷²

Denizbank'ın kuruluşu Bayar'ın 1 Kasım 1938 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında gündeme gelmiştir. Bayar, yaptığı konuşmada (...) *Büyük Millet Meclisi Denizbank'ı kurmakla çok isabetli harekette bulunmuştur (...)* demiştir.⁷³

5, Toplantı: 3, C. 21, 21. Birleşim, 27.12.1937, 109-123; Kabotaj hakkının devlete intikalinden sonra ulaştırma hacminin genişletilmesi bu alanda yapılacak hizmetlerin tek bir elde toplanmasını zorunlu hale getirdiğinden Atatürk Dönemi'nden sonra 27.05.1939 tarih ve 3613 sayılı *Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanunun* kabul edilmesiyle Ulaştırma Bakanlığı kurulmuştur. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 27.05.1939, 123-124; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939; "Denizyollarımızın Tarihçesi", 33.

⁷² TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, 44; Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 31; İktisat Vekâleti, *Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936*, Ankara: TTK Yayınları, 2. Basım, 1989, 312; Denizbank'ın, Almanya'dan getirtmekte olduğu yeni vapurların sefer esnasında yapacakları çeşitli harcamalar karşılığı 3.904 İngiliz lirası dövize izin verilmesi, bunun 1938 yılı döviz tasarrufundan veya diğer daireler ödeneğinden taşıma suretiyle temini, 12 Kasım 1938 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilmiştir. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 85-93-8, Tarih: 12.11.1938.

⁷³ TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 4, C. 27, Birinci Birleşim, 01.11.1938, 5; Denizlerde Can Kurtarma Teşkilatının ne zaman kurulduğu ve hangi aşamaları kaydettiği ile ilgili bilgi almak için Bk. "Tahlisiye Teşkilatı", *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 12-13.

Denizbank, bilhassa yeni gemi siparişı için gerekli krediyi temin etmeye başlarken V1 tipinde gemilerin bir kısmını sipariş etmiş, V3 tipinde gemilerin bir kısmını da ikmal etmiştir.⁷⁴

Atatürk Dönemi'nde 1923 ile 1932 yılları arasında faaliyetini sürdüren ve denizyollarının gelişimine katkıda bulunan Seyr-i Sefain İdaresinin durumu Tablo 2'de gösterilmiştir.

Yıllar	Vapur Sayısı	Vapur Tonajı	Taşınan Yolcu	Taşınan Eşya (Ton)	Gelirler	Giderler	Görevli Sayısı	Görevlilerin Yıllık Maaşı
1923	34	26.630	9.859.070	53.869	2.333.574	1.855.763	1.591	535.726
1924	44	44.975	10.066.221	68.857	2.981.122	2.813.894	1.890	793.611
1925	45	45.531	10.276.979	96.931	3.147.905	2.877.096	1.833	903.890
1926	49	53.533	11.208.404	123.815	3.486.135	3.128.879	2.095	1.035.557
1927	52	63.230	11.694.796	143.721	4.379.530	4.084.465	2.329	1.193.740
1928	52	63.230	11.620.386	141.087	4.223.166	3.929.213	2.375	1.269.135
1929	52	63.230	11.574.477	137.871	4.403.795	4.931.754	2.263	1.339.929
1930	54	63.471	11.514.388	138.157	4.475.797	5.487.232	2.420	1.381.824
1931	53	63.238	11.562.853	144.243	4.586.226	4.499.681	2.327	1.327.165
1932	48	55.162	10.975.755	126.288	3.502.806	3.553.703	2.098	1.208.888

Tablo 2: Seyr-i Sefain İdaresi Faaliyeti (1923-1932)⁷⁵

Tablo 2'ye göre: Seyr-i Sefain İdaresinin 1923 yılında 34 olan vapur sayısı 14 artışla 1932 yılında 48'e; 26.630 olan vapur tonajı 28.532 ton artışla 1932'de 55.162'e; 9.859.070 olan taşınan yolcu sayısı 1.116.685 artışla 1932'de 10.975.755'e, 53.869 ton olan taşınan eşya miktarı 72.419 ton artışla 1932'de 126.288 tona yükselmiştir. Ayrıca 1923 yılından 1932 yılına Seyr-i Sefain İdaresinin gelir, gider, görevli sayısı ve görevlilerin yıllık maaşlarında da belirgin artışlar görölmektedir.

Böylece 1923 yılından idarenin tasfiye sürecinin başladığı 1932 yılının sona kadar vapur sayısında %41,17, vapur tonaj miktarında %107,14; taşınan yolcu sayısında %11,32; taşınan eşya miktarında %134, 43 oranında bir artış sağlanmıştır.

Tablo 3'te 1933 ile 1938 yılları arasında Denizyolları İşletme Müdürlüğünün faaliyeti gösterilmiştir.

⁷⁴ Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", 31.

⁷⁵ İGM, *İstatistik Yıllığı 1930* Ankara: 1930, 410; İGM, *İstatistik Yıllığı 1930-1931*, Ankara: Yayın No: 14, 1931, 390; İGM, *İstatistik Yıllığı 1931-1932*, Ankara: Yayın No: 21, 1932, 424; İGM, *İstatistik Yıllığı 1932-1933*, Ankara: Yayın No: 34, 1934, 468.

Yıllar	Vapur Sayısı	Vapur Tonajı	Taşınan Yolcu	Taşınan Eşya (ton)	Gelirler	Giderler	Görevli Sayısı	Görevlilerin Yıllık Maaşı
1933	25	48.502	238.748	108.676	2.242.600	1.574.168	1.093	347.749
1934	24	51.909	417.498	208.184	4.062.033	2.873.266	1.174	705.385
1935	17	26.272	439.187	198.738	3.559.765	1.951.218	1.012	646.294
1936	31	40.077	704.549	309.514	3.362.225	2.852.635	1.392	858.941
1937	27	52.269	800.984	369.632	3.982.261	2.538.637	1.617	960.771
1938	31	59.473	879.302	396.212	4.079.233	3.247.401	1.621	961.587

Tablo 3: Denizyolları İşletmesinin Faaliyeti (1933-1938)⁷⁶

Tablo 3'e göre, 1933 yılında Denizyolları İşletmesine dönüştürülen Seyr-i Sefain İdaresinin 25 olan vapur sayısı 6 adet artışla 1938 yılında 31'e; 48.502 olan vapur tonajı 10.971 artışla 1938'de 59.473'e; 238.748 olan taşınan yolcu sayısı 640.554 artışla 1938'de 879.302'e; 108.676 ton olan taşınan eşya miktarı 287.536 ton artışla 1938'de 396.212 tona yükselmiştir. Ayrıca aynı dönemde Denizyolları İşletmesinin gelir, gider, görevli sayısı ve görevlilerin yıllık maaşlarında çarpıcı bir artış göze çarpmaktadır.

Böylece 1933 yılından 1938 yılına kadar olan süreçte vapur sayısında %24; Vapur tonajında %22,61; Taşınan yolcu sayısında %268, 29 ve taşınan eşya miktarında %264,58 oranında bir artış sağlanmıştır.

⁷⁶ İGM, *İstatistik Yıllığı 1934-1935*, Ankara: 1935, 644; İGM, *İstatistik Yıllığı 1935-1936*, Ankara: Yayın No: 88, 1936, 455; İGM, *İstatistik Yıllığı 1938-1939*, Ankara: Yayın No: 142, 1939, 482; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1938-1939*, Ankara: Yayın No: 141, 1940, 285; İGM, *İstatistik Yıllığı 1939-1940*, Ankara: Yayın No: 159, 1940, 525; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1939-1940*, Ankara: Yayın No: 160, 1941, 295; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Ankara: Yayın No: 192, 1942, 307; İGM, *İstatistik Yıllığı 1942-1943*, Ankara: Yayın No: 226, 1944 371.

Sonuç

Son zamanlarda girilen savaşlar ve yürürlükte bulunan kapitülasyonlar yüzünden Osmanlı denizciliğinin kuruluş ve yükseliş dönemlerindeki dinamizmini kaybederek geri kalması, Cumhuriyetin ilk yıllarına yetersiz bir deniz filosu potansiyelinin devredilmesi sonucunu ortaya koymuştur. Bu nedenle Türk denizciliğinin geliştirilmesine yönelik başlatılan çalışmalara önemli yasal düzenlemelerin yanı sıra 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren 815 sayılı Kanunun kabul edilmesi ilk etapta damgasını vurmuştur.

815 sayılı Kanunla, kapitülasyonlardan destek alan yabancı bandıralı gemilerin Türk karasularında sağladığı üstünlük Türk sancağı taşıyan gemilere geçerek deniz ticareti milli bir nitelik kazanmıştır. Kabotaj hakkının Türk Devletine intikalinden sonra deniz filosu yükünün artması, ağırlığını Almanya'nın oluşturduğu bir kısım ölkelere yeni tipte gemi siparişi verilerek denizyollarının modern ulaşım araçlarına kavuşturulması sürecinin başlatılmasının önünü açmıştır.

1933 yılına gelindiğinde denizyollarında yeni bir düzenlemeyle Seyr-i Sefain İdaresi lağvedilerek yerine Denizyolları İşletmesi, Akay İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri teşkil edilmiştir. 27 Aralık 1937'de ise bütün denizcilik faaliyetlerini yürütmek üzere 50 milyon lira sermayeli Denizbank kurulmuştur. Böylece Atatürk Dönemi'nde Seyri Sefain İdaresi ile başlayıp Denizyolları İşletmesi ve Denizbank'la ileri bir aşama kaydeden Türk denizciliği gemi sayısı ve tonajı ile taşınan yolcu ve eşya miktarında atılım yaparak gelişme sağlamıştır.

Aynı dönemde gemi taşıma kapasitelerinin artırılıp yolcu rahatlığının sağlanması ve deniz yolunun demir, kara ve havayolu taşımacılığına göre hesaplı oluşu Türkiye'de birçok sektörün gelişmesine ön ayak teşkil etmiştir. Ayrıca ölkenin jeopolitik ve jeostratejik konumunun üstünlüğüne ilaveten üç tarafının 8333 km uzunluğunda bir kıyı şeridinin yer aldığı denizlerle çevrilerek iki kıtayı birbirine bağlayan bir coğrafi konuma sahip bulunması, deniz ticareti için büyük bir avantaj teşkil etmiştir.

Bu durumda, gerek ticaretin geliştirilmesi gerekse Türk ekonomisinin dışa açılarak dünya ekonomisi ile bütünleşmesinde denizcilik sektörünün önemli bir işlevi üstlendiği görölmektedir. Özellikle Türkiye'nin ihracat ve ithalat dağıtım kanallarında deniz ulaşım araçları ile denizyollarının önemli bir görevi yerine getirmesi başta gıda, tekstil, maden, tarım ve hayvancılık gibi sektörlerinin gelişmesine büyük ölçüde destek sağlamıştır. Ölkenin bütün ihracat ve ithalat malları göz önüne getirildiğinde deniz ticaretinin ne denli bütün sektörlere destek sağladığı göz ardı edilemeyen bir gerçek haline gelmiştir.

Sonuç itibariyle Atatürk Dönemi'nde gemi sayı ve tonajının artırılarak denizyollarının modernleştirilmesine yönelik çalışmaların başlatılması, yolcu ve yük taşımacılığına büyük ölçüde destek temin etmiştir. Özellikle ihracat mallarının dış ülkelere ulaştırılması ve ithalat ürünlerin de Türkiye'ye getirilmesinde denizyolları ve gemilerden yararlanılması, bütün üretim ve imalat sektörlerinin gelişmesine ön ayak olup bu alanda artışları ortaya koymasının yanı sıra, istihdamı daha elverişli hale getirerek milli ekonomiye katkılar sağlamıştır.

Kaynaklar

I. Arşiv Belgeleri

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 34-12-8, Tarih: 27.02.1933.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 38-53-13, Tarih: 24.07.1933.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 40-71-19, Tarih: 17.10.1933.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 41-88-3, Tarih: 13.12.1933.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 44-25-16, Tarih: 26.04.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 43-19-15, Tarih: 04.04.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 46-48-17, Tarih: 09.07.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 48-63-5, Tarih: 20.09.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 50-85-1, Tarih: 10.12.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-10-0-0/ 169-178-15, Tarih: 24.12.1934.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 51-2-10, Tarih: 03.01.1935.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 52-16-4, Tarih: 00.03.1935.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 61-4-7, Tarih: 17.01.1936.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 61-6-15, Tarih: 29.01.1936.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 70-94-16, Tarih: 09.12.1936.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 76-55-3, Tarih: 15.06.1937.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 78-71-13, Tarih: 03.08.1937.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 79-87-17, Tarih: 26.10.1937.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-42-2, Tarih: 13.05.1938.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 84-63-9, Tarih: 07.07.1938.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 85-93-8, Tarih: 12.11.1938.

II. Resmi Yayınlar

A. Türkiye Büyük Millet Meclisi, Kanunlar Dergisi, Zabıt Ceridesi ve Tutanak Dergisi

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 1, C. 1, 15.04.1338, 254.

_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 3, 04.04.1341, 123.

_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 4, 19.04.1926, 571-572.

_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 5, 19.06.1927, 430.

_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 12, 29.05.1933, 714-715.

- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 12, 31.05.1933, 767.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 27.05.1934, 335.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 05.07.1934, 972.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 15, 04.05.1935, 104.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 08.06.1936, 803-804.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 09.06.1936, 883.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 12.06.1936, 1028-1029.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 17, 12.02.1937, 250.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 17, 15.02.1937, 258.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, 44.
- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 27.05.1939, 123-124.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 1, Toplantı: 3, C. 19, 27. Birleşim, 15.04.1338, 176-183.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 2, C. 17, 93. Birleşim, 04.04.1341, 61-62.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 3, C. 24, 87. Birleşim, 19.04.1926, 145-146.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 4, C. 27, Birinci Birleşim, 1 Teşrisani 1926, 3.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 2, Toplantı: 4, C. 33, 77. Birleşim, 19.06.1927, 271-273.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 3, Toplantı: 3, C. 13, Birinci Birleşim, 01.11.1929, 3.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Muntazam Posta Seferleri Hakkında 1/600 Numaralı Kanun Lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları Dönem: 4, Toplantı: 2, C. 15, 29.05.1933, 8 -19.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 2, C. 15, 64. Birleşim, 31.05.1933, 457-461.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 3, C. 23, 72. Birleşim, 05.07.1934, 445-446.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 4, Toplantı: 3, C. 22, 27.05.1934, 303.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 1, İkinci Birleşim, 07.03.1935, 27.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 3, 23. Birleşim, 04.05.1935, 74.

- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: F, C. 3, 22.05.1935, 44.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 11, 25.05.1936, 42.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 12, 76. Birleşim, 09.06.1936, 125-126.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 1, C. 12, 79. Birleşim, 12.06.1936, 1-2.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 13, Birinci Birleşim, 01.11.1936, 5.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 16, 37. Birleşim, 12.02.1937, 175, 177, 179.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 16, 38. Birleşim, 15.02.1937, 199-208.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 18, 24.05.1937, 50, 162.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 20, Birinci Birleşim, 01.11.1937, 5-6.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 20, 3. Birleşim, 08.11.1937, 28.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 21, 21. Birleşim, 27.12.1937, 109-123.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 25, 23.05.1938, 52.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 4, C. 27, Birinci Birleşim, 01.11.1938, 5.

B. Resmi Gazete

- Resmi Gazete*, Sayı No: 92, 14 Nisan 1341.
- _____, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926.
- _____, Sayı No: 621, 30 Haziran 1927.
- _____, Sayı No: 2419, 5 Haziran 1933.
- _____, Sayı No: 2422, 8 Haziran 1933.
- _____, Sayı No: 2713, 29 Mayıs 1934.
- _____, Sayı No: 2752, 15 Temmuz 1934.
- _____, Sayı No: 2996, 7 Mayıs 1935.

- _____, Sayı No: 3329, 13 Haziran 1936.
_____, Sayı No: 3330, 15 Haziran 1936.
_____, Sayı No: 3336, 22 Haziran 1936.
_____, Sayı No: 3538, 19 Şubat 1937.
_____, Sayı No: 3541, 27 Şubat 1937.
_____, Sayı No: 3796, 30 Aralık 1937.
_____, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939.

C. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (İGM) Yayınları

İGM, *İstatistik Yıllığı 1930*, Ankara: 1930, 410.

- _____, *İstatistik Yıllığı 1930-1931*, Ankara: Yayın No: 14, 1931, 390.
_____, *İstatistik Yıllığı 1931-1932*, Ankara: Yayın No: 21, 1932, 424.
_____, *İstatistik Yıllığı 1932-1933*, Ankara: Yayın No: 34, 1934, 468.
_____, *İstatistik Yıllığı 1934-1935*, Ankara: 1935, 644, 649.
_____, *İstatistik Yıllığı 1935-1936*, Ankara: Yayın No: 88, 1936, 455.
_____, *İstatistik Yıllığı 1938-1939*, Ankara: Yayın No: 142, 1939, 482.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1938-1939*, Ankara: Yayın No: 141, 1940, 285.
_____, *İstatistik Yıllığı 1939-1940*, Ankara: Yayın No: 159, 1940, 525.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1939-1940*, Ankara: Yayın No: 160, 1941, 295.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Ankara: Yayın No: 192, 1942, 307.
_____, *İstatistik Yıllığı 1942-1943*, Ankara: Yayın No: 226, 1944, 371.

III. Süreli Yayınlar

A. Dergiler

İktisadi Yürüyüş (1940-1949).

Journal of Urban Academy (2014).

B. Gazeteler

Ulus (2 Temmuz 1935).

Zaman (30 Kasım 1934, 2 Temmuz 1935).

IV. Kitaplar

AFETİNAN, A., *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: TTK Yayınları, 1972.

ARAR, İ., *Hükümet Programları 1920-1965*, İstanbul: Burçak Yayınları, 1968.

ARI, K., *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj: (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)*, İzmir: Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009.

CİLLOV, H., *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, 1962.

ELDEM, V., *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: TTK Yayınları, 1994.

_____, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara: TTK Yayınları, 1994.

İKTİSAT VEKÂLETİ, *Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936*, Ankara: TTK Yayınları, 2. Basım, 1989.

KARAL, E. Z., *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1856-1861*, 6. cilt, Ankara: TTK Yayınları, 4. Basım, 1988.

_____, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876*, 7. cilt, Ankara: TTK Yayınları, 4. Basım, 1988.

_____, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, 8. cilt, Ankara: TTK Yayınları, 3. Basım, 1988.

TC SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI, *50 Yılda Türk Sanayii*, Ankara: Mars Matbaası, 1973.

TÜRK TARİHİ TETKİK CEMİYETİ, *Tarih IV*, İstanbul: Türkiye Cumhuriyeti Maarif Vekâleti Yayınları, 1931.

YURTOĞLU, N., *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri (1950-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017.

ZEYTİNOĞLU, E., *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Met-er Matbaası, 6. Basım, 1976.

V. Makaleler

“Akay ve Denizyolları Memurları”, *Zaman*, 30 Kasım 1934, Sayı No: 163.

ARI, K., “Türkiye’de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları”, *Prof. Dr. Yavuz Ercan’a Armağan içinde*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2008, 23-45.

ARSLANER, F., “Kabotaj Kanunu”, *İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi*, 6: 168-169, İstanbul: 1951.

BİRGEN, M., “Ticaret Filomuz”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 7.

“Cumhuriyetten Sonra Eski ve Yeni Gemilerimiz”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 28-29.

“Denizciler Bayramı Çok Güzel Geçti”, *Zaman*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 372.

“Denizcilere Kredi Açan Bir Teşekkül, Denizyolları Kooperatifi”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941):16.

“Denizyollarımızın Tarihçesi”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 33.

“Denizyollarının Tarihçesi”, *İktisadi Yürüyüş* 10, sy. 238-240 (1949): 43-44.

ETE, M., “Devletin İktisadi İşletmeciliği”, *İktisadi Yürüyüş* 2, sy. 14 (1940): 6.

FİDAN, A., “Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmeler”, *Journal of Urban Academy* 7, sy. 2 (2014): 62.

İNCEDAYI, C. K., “Münakalât Vekâletinin Politikası”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 2-3.

KALAFATOĞLU, Y. Z., “Vapurculuğumuz”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 30-32.

KÖKTÜRK, N., “Milletlerarası Denizyolları”, *İktisadi Yürüyüş* 8, sy. 180 (1947): 7, 19.

“Memleket İktisadiyatı Bakımından Denizyolları ve Ehemmiyeti”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 26-27.

“Tahlisiye Teşkilatı”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 12-13.

“Ulusal Bir Utkunun Onuncu Yıldönümü”, *Ulus*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 5003.

YAZMAN, S. C., “Devlet Limanlarında Eski ve Yeni”, *İktisadi Yürüyüş* 3, sy. 35-36 (1941): 14-16, 67.

YETİŞ, K., “Deniz Ticareti”, *İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi*, 3: 347-350, İstanbul: 1948.

VI. Tezler

BİLİR, A., “Ostia Limanı”, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2006.

_____, “Roma Dönemi Doğu Akdeniz Deniz Ticaretinde Kıyı Kilikya Bölgesinin Yeri ve Önemi”, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2014.

ÇELEBİOĞLU, S., “Yüzer Liman Terminalleri: İşlevleri ve Türkiye Kabotajını Arttırıcı Yönde Bir Model Geliştirilmesi”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2009.

GİRGİN, G., “Fenikeliler ’de Akdeniz Ticareti”, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2006.

TUFANOĞLU, H. E., “Antikçağda Batı Anadolu’da Deniz Ticareti ve Limanlar”,
Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2017.

YILDIZ, Ö., “II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı’na Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti
(1908-1914)”, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2012.

VII. İnternet Kaynakları

<https://core.ac.uk/download/pdf/132266779.pdf> (31.01.2019).

<https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (31.01.2019).