

İzmir den Bakışla Türkiye de Kabotaj

KEMAL ARI

Gürdal ÇETİNKAYA*,1



**Kitap İncelemesi
(Book Review)**

Takvim-i Vekayi
ISSN: 2148-0087

Basım (Published): 31.12.2021
Kabul (Acceptance): 14.12.2021
Gönderi (Submitting): 17.10.2021

Cilt (Vol): 9
No (Issue): 2
Sayfa (Pages): 143-150

Adres:
1 Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap
Tarihi Enstitüsü
ORCID: 0000-0002-2651-1779

***Sorumlu Yazar (Corresponding); E-
mail:** gurdal_45@hotmail.com

Anahtar Kelimeler: Kabotaj, İzmir,
Türkiye.

KİTAP İNCELEMESİ (BOOK REVIEW)

İzmir den Bakışla Türkiye de Kabotaj
“Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar”

Kemal ARI

İzmir: 2009, 1. Baskı, 320 sayfa

Bu çalışmada, Kemal ARI tarafından yazılan İzmir den Bakışla Türkiye de Kabotaj “Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar” başlıklı kitap içerik, dil ve yapısal özellikler açısından incelenerek eserin okuyucuya tanıtılması amaçlanmıştır.

Türkler üç tarafı denizlerle çevrili olan bir coğrafya da hüküm sürmüşlerdir. Tabi bunu yaparken de kendilerine özgü çeşitli denizcilik çeşitleri oluşturmuşlardır. Bu uzun dönem içerisinde

birçok ünlü denizci gelip geçmiştir. Kemal Arı'nın bu kitabında düşman işgalinden kurtulan ülkemizin denizlerinde kabotaj hakkının nasıl kazanıldığına değinilmiştir. Ayrıca bu eserde Türk Denizciliğinin süreç içerisinde geçirmiş olduğu evrelere ve o dönemdeki Yeni Türkiye'nin oluşumunda rol almış kişilerin bu onurlu mücadelesine yer verilmiştir.

Türkler türlü sıkıntılarla Anadolu'nun topraklarına sahip olmuşlardır. Özellikle üç tarafında denizlere sahip olmak gibi bir avantajı her daim en iyi şekilde kullanmışlardır. Geçmişten bu yana da denizcilik alanında önemli başarıların altına imza atmışlardır. Osmanlı Devleti zamanında Kanuni Sultan döneminde denizcilik alanında büyük zaferler kazanılmıştır. Fakat Osmanlı Devleti'nin yıkılışa kadar geçirdiği süreç içerisinde Avrupalı devletlere verilen imtiyazlar ve daha sonrasında kapitülasyon adı altında Avrupa ya tanınan ekonomik haklar devleti adeta içinden çıkılmaz bir duruma sürüklüyordu.1881 yılında ise kurulan Düyun-ı Umumiye ise devletin vergi gelirlerine el koyacaktı. Bu sayede Avrupa ya yatırım ve işletme alanlarında imtiyazların verilmesi dönemi de başlamıştır. Bunun yanında Fransız İhtilali'nin getirmiş olduğu milliyetçilik akımı da devleti iyiden iyiye eritecekti. Durum böyleyken Osmanlı'dan kalan bu yıkık mirası yeniden yüceltip zirveye taşıyacak olan yine Türk Milleti idi. Bu yıkıntıların arasından bir güneş gibi yeniden doğacak olan Türkler İstiklal Savaşını kazanarak denizcilik alanında kendilerini yeniden göstererek kabotaj hakkını elde ederek "İstiklal-i tam"ı gerçekleştireceklerdir.

Eser giriş bölümünden sonra üç başlık halinde okuyuculara sunulmuştur. 1-Kabotaj öncesi, 2-Kabotaj, 3-Deniz coşkusu olarak üç ana konu başlığından oluşmuştur. Her bölümde alt bölümündeki başlıklarla konunun diğer ayrıntılarına girmekte ve

konu bütünlüğünden asla taviz vermemektedir. Yazar bu eserinde bizlere vermiş olduğu bilgileri sürükleyici bir biçimde anlatmış ve okuyanı sıkmayan bir üslup kullanmıştır. Tüm bunları yaparken de tarihçi kişiliğine yakışan bir şekilde belgeler ve istatistiki verilerle düşüncelerini desteklemiştir. Özellikle görsel olarak desteklenen bu eser kişilerin kafasında okuduklarını havada bırakmamıştır.

Eserde öncelikle Türklerin denizci bir kimliğe sahip olup olmadığı ele alınmıştır. Orta Asya bozkırlarından gelen ve yerleşik yaşama geçen Türkler için denizcilik kültürüne geçmek zor olmamıştır. Fakat bu geçiş sanıldığı gibi bir anda ve kolay olmamıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir coğrafyada da denizlerin varlığını inkar etmek mümkün olmadığına göre denizcilik kültürüne geçiş ve bu kimliği kazanma kaçınılmaz olmuştur. Denizcilik kültürüne geçişi başarıyla gerçekleştiren Türkler hakkında maalesef Kemal Arı dışında bu meseleyi ele alan bir yazar bulunmamaktadır. Denilebilir ki denizcilik alanında çok önemli başarılarla imza atmış Türkleri ne yazık ki kendi ülkemizdeki yazarlarımız bile ihmal etmişlerdir. Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk ün her daim önem vererek el üstünde tuttuğu bu konuyu göz ardı etmekte bizlerin suçudur.

Misak-ı Milli kabul edildikten sonra sıra kapitülasyonların kaldırılmasına gelmişti. Bağımsızlık yolunda atılmış olan bu çok önemli adımdan sonra sıra ekonomik bağımsızlığın sağlanması gerekiyordu. Ve ardından da kabotaj hakkı elde edilmeliydi. Kabotaj hakkındaki ilk vurgunun İzmir İktisat Kongresinde yapıldığı belirtilmektedir. Bu kongrede ulusal bir ekonominin benimsenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ve kongrede Misak-ı İktisadi kabul edilmiştir. Kongrede ayrıca gemi alımlarında kredi sağlama, bankalar kurma konusu ve sigortacılık v.b. konulardan

bahsedilmişti. Ekonomi mutlaka kurtarılmalıydı. Bu konuda asla taviz verilmemeliydi. Kitabın ilerleyen bölümlerinde tam bağımsızlığın sağlanması için iki konu üzerinde önemle durulmaktadır. Bunlardan ilki öncelikle kapitülasyonların kaldırılması diğeri ise kabotaj hakkının elde edilmesiydi.

Ancak ortada bilinmeyen bir kavram vardı. O da kabotajın ne anlama gelmesiydi? Eserde kabotaj değişik şekillerde tanıtılmaktaydı. Türkler ise kabotaj deyince akıllarına “deniz kabotajı” gelmektedir. Yazar, Türklerin deniz ile kabotajı özdeşleştirdiği ayrıntısına da eserinde dikkati çekmiştir. Kabotaj en sade tanımıyla Türklerin kendi karasularında egemenlik haklarını sağlamaları ve ulaşımda ticarete ve ulaştırma alanında ticaret yapmada Türk işletmecilerine ve gemilerine getirilmiş haklardır. Kabotaj hakkını kullanabilmek için ise “güçlü” olmak gerekiyordu. Kemal Arı Osmanlı devletinin yabancılara haklar tanıyarak güçsüz duruma düştüğünü belirtmektedir. Kabotaj hakkını kullanabilmek için ise sömürgeci devletlerin tutsaklığından kurtulmuş olmak gerekiyordu.

Ortada küçük bir sorun vardı. Avrupalı devletler nasıl oluyordu da bu derece güçlenebiliyordu? Osmanlı kendi iç sorunlarıyla uğraşırken Avrupa çoktan yol almıştı bile. Değerli Hocamız bu sorunun cevabını 1776 da James Watt’ın buharlı motorları buluşuyla buna bağlı olarakta Sanayi Devrimi’nin ortaya çıkışına bağlamaktadır. Sanayi Devrimi başladığında gemi yapımı hız kazanacak ve yenilenen gemiler daha çabuk hareket edeceklerdi. Bu sayede de sömürgecilik faaliyetleri hız kazanacaktı. Hammadde ve Pazar ihtiyacı daha çok artacak bu da sömürgeci devletlerin iştahını daha çok kabartacaktı. Avrupalı devletler tüm bu

saydıklarımız sayesinde çağ atlayacaklar fakat Osmanlı Devleti de giderek çöküşe bir adım daha yaklaşıyordu.

Yabancı sermaye ülkede istediği şekilde cirit atar duruma gelmişti. Avrupalı devletlere tanınan haklar ile birlikte bu durum önü alınamaz bir hal almıştı. Peki bu durumdan nasıl kurtulmak gerekirdi? Yazar bu kötü gidişata dur demenin formülünü çok net bir şekilde ortaya koyuyordu:” Önce kapitülasyonlardan sonra da kabotaj sarmalından sıyrılmalıydı”. Ancak daha bunlardan kurtulmak için baya bir çaba sarf edilmeliydi. İlk olarak Birinci Dünya Savaşının vermiş olduğu büyük tahribat ve hemen ardından imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması... Madem güçlü olunmak zorundaydı bunu da bir dönüm noktası ile gerçekleştirmek gerekiyordu. İşte bu dönüm noktasının adı Lozan Barış Antlaşmasıydı. Bu antlaşma sayesinde güçlü olabilmenin ilk adımı atılıyor ve yıllarca sorun olan olan kapitülasyonlar sona ermiştir. Artık sömürgeci devletlere imtiyazlar verilmeyecek bu sayede de egemenlik hakları sonuna kadar kullanılacaktır.

Ama Avrupalı devletler kapitülasyonların kaldırılmasına rağmen Türkiye'nin nasıl ayakta kalacağına şaşırıyorlar ve kendilerini buna inandırmak istemiyorlardı. Eninde sonunda yine onların kapısına dayanacağımızı ve yeniden borç para alacağımızı özellikle söylüyorlardı. Yeniden yapılanma sürecinde kabotaj yapan ya da liman hizmetleri sunan işletmelerin görev sürelerinin uzatılması bu anlamda alınmış önemli bir karardır. Bu durumda Türkiye de bu işi üstlenen kumpanyalar zarar görecekleri fakat öncelikle kendi ihtiyaçlarının karşılanması gerekiyordu. Burada İsmet İnönü'yü anmak yerinde olacaktır çünkü kendisi belirsiz olan durumu ortadan kaldırmak için devletlerle çeşitli yazışmalar yapmıştır.

Türkiye de Cumhuriyetin ilanından sonra artık yeni hamleler yapma zamanı gelmişti. Savaşlardan yeni çıkmış ekonomisini düzeltmek için halkıyla birlikte çalışan bir devlet olmalıydı Türkiye. Bunu başarabilirdi. Her ne kadar halkı türlü yoksulluklar içinde olsa da her alanda yeniden gelişebilirdi. Bunu başarabilmek için devletçilik sistemi uygulanmalıydı. Denizcilik alanında ise son durumun değerlendirilmesi için bir kurulun toplanarak değerlendirmelerde bulunması gerekiyordu. Yazar Türk Gemiler Birliği Başkanı Sufizade Sudi'nin bu konudaki öneminden eserinde bahsetmektedir. Toplanan bu kurulda sorunlar ele alınıyordu. Bu sorunlar çözüldükçe de kurulan Yeni Türkiye'nin daha çok yol alacağına inanılıyordu.

Tüm bu sorunlar belli bir plan dahilinde çözülmeliydi. Yoksa kazanılan onca zafer boşa olacaktı. Mevcut düzensizlik sorunları sorunlarda yeni sorunları takip edecekti. Yaşanılan savaşta onca kahrı ve eziyeti limanlar çekmişti. Limanların yaraları acilen sarılmalıydı. Düşmanın yurda ilk girişini ve yurttan atılışına en canlı tanık olan limanları artık hayata geçirme vaktiydi. Limanları ekonomik açıdan aktif hale getirerek bir nebze olsun bir kıpırdanma yaratılabilirdi. Ayrıca limanlarla iç bölgelerin bağlantıları yeniden sağlanarak limanlara kaybettikleri değeri yeniden iade edilebilirdi.

Türk denizciliği açısından Lozan'ın önemi ayrıdır. Bu antlaşma ile denizlerde söz söyleme hakkı Türklere geçmiştir. Limanların kontrolü de artık Türklerin eline geçmiştir. Yani denizlerde ve limanlarda bir zamanlar yabancılara verilen haklardan dolayı eli kolu bağlı olan Türkler kendilerine ait olanı geçte olsa ellerine geçirebiliyorlardı. Bu hakları kazandıktan sonra sırada yeni bir sınav daha karşımıza çıkıyordu: Mübadele. Eğer bu ağır ve zor görevi başarı ile tamamlarsak kendimizi kanıtlamış

olacaktık. Ve öyle de olacaktı. Türkler tarih sahnesinde her daim zor ve önemli görevlerle anılmışlardır zaten. Yine her işte olduğu gibi mübadele konusunda da yüzümüzün akıyla çıkıyorduk. Yazar Mübadele Gemileri adlı eserinde mübadele konusu üzerinde daha ayrıntılı şekilde durmuştur.

Ve artık beklenen gün gelmiş 1 Temmuz 1926 tarihinde kabotaj kanunu kabul edilmişti. Yazar bu özel gün hakkında "toplumsal bir psikoloji, benlik ve güven duygusu yaratmış, bireylere özgüven gelmişti" diyerek kabotajın Türk toplumundaki etkilerini en iyi şekilde ifade etmiştir. Bu süreç içerisinde olan olayları yazar okuyanları boğmadan, sıkmadan gayet akıcı bir biçimde dile getirmiş ve doyurucu bilgilerini de ekleyerek bizlere keyifli bir eser armağan etmiştir.

Kabotajın ilan edilmesiyle maalesef denizcilik alanındaki sorunlar tamamen ortadan kalkmamıştır. Belli sorunlar çözümlenmedikçe hedeflenen noktaya gelinemeyecekti. Mesela en başta gemi yapımı için maddi kaynağa ve bu gemileri yapacak mühendislere ihtiyaç vardı. Bunların yanında güvenlik sorunu, vergi sorunu, denizcilik alanında yetişmiş insan sayısının azlığı da bu sorunlardan bir kaçıydı. Ancak saydığımız tüm bu sorunlara rağmen Mustafa Kemal in denizcilik ülküsünden vazgeçmesi mümkün değildi. İleri görüşlülüğünü bu alanda da kullanarak bu ülküsünü tüm memlekete yerleştirmeliydi. Ve öylede yapmıştır.

1 Temmuz 1926 Türk denizciliğinin ulusal bayramı olarak kabul edilmiştir. Denizcilik alanında şanlı bir geçmişe sahip olan Türkler bu kabotaj bayramı sayesinde adeta başarılarını taçlandırmışlardır. Her ne kadar birçok kişi ve yazar tarafından Türk denizciliğinin ulusal bayramı olarak kabul edilmese de 1

Takvim-i Vekayi

Temmuz 1926 tarihi gerçektende denizcilik alanında eşine zor rastlanan bir zaferdir.

Yazar eserine 1926 yılı ve sonrasında yaşanan gelişmeler hakkında okuyuculara bilgiler vermiştir. Yalnızca kazanılan haklarla değil ileride de ileriye dönük adımların atılacağına dikkatini çekmiştir. Kabotaj Hakkının kazanılmasına kadar geçen süreç içerisindeki olayları büyük bir titizlik ve objektiflikle ele alan yazar adeta bizlere o günleri yeniden yaşatmıştır. Eserinde bilgi yoğunluğunun yanı sıra bolca da o dönemi anlatan fotoğraflarla da yazar eserini güçlendirmiştir.