

Atatürk İçin Türk Denizciliğinin Anlamı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yansımaları

The Meaning of the Turkish Maritime for Atatürk and Its Reflections in The Early Republican Period

Funda SONGUR* 



*Dr. Öğretim Görevlisi, Piri Reis Üniversitesi
Denizcilik Meslek Yüksekokulu,
İstanbul, Türkiye

ORCID: F.S. 0000-0003-4887-6506

Sorumlu yazar/Corresponding author:

Funda Songur, Piri Reis Üniversitesi
Denizcilik Meslek Yüksekokulu,
İstanbul, Türkiye
E-posta/E-mail: fsongur@pirireis.edu.tr

Başvuru/Submitted: 21.12.2021

Revizyon Talebi/Revision Requested:
30.03.2022

Son Revizyon/Last Revision Received:
05.04.2022

Kabul/Accepted: 06.04.2022

Atıf/Citation: Songur, Funda "Atatürk İçin Türk Denizciliğinin Anlamı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yansımaları" *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları-Recent Period Turkish Studies* 41 (2022): 141-177.
<https://doi.org/10.26650/YTA2022-1039639>

ÖZ

Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerde milli hak ve menfaatlerini korumak için siyasi, askeri ve iktisadi güce sahip olma zorunluluğu, devletin kuruluşu itibarıyla önemsenen konulardan biri olmuştur. Atatürk'ün ifadesiyle modern donanmalar çağında Türkler parlak harekâtlar gerçekleştirememiştir ve bu durum yeni teşekkül eden Türkiye Cumhuriyeti donanmasının güçlendirilmesi gereğini göstermiştir. Askerî sahadaki iyileştirmelerin yeterli olmayacağı bilinciyle denizciliğin siyasi, iktisadi ve kültürel alanlarının da geliştirilmesine ilişkin adımlar atılmıştır. Öncelikle Türk limanları arasında Türk bayrağını dalgalandıran gemilerle ulusal deniz ticaretinin ve ardından Türk limanlarının dâhil olduğu uluslararası deniz ticareti faaliyetlerinin modernleştirilmesi için altyapı ve üstyapı çalışmaları, mevzuat iyileştirmeleri ve uluslararası anlaşmalar titizlikle gerçekleştirilmiştir. Bu makalede, Erken Cumhuriyet dönemi Türk denizciliği ele alınmış olup döneme ait süreli yayınlardan, denizcilik raporlarından, çeşitli arşiv belgelerinden ve araştırma eserlerinden faydalanılmıştır. Denizciliği; siyasi, askeri, iktisadi ve kültürel çabalar üzerinden etraflıca değerlendirme amacı taşıyan bu çalışmanın neticesinde Atatürk önderliğinde Türk denizciliğine atfedilen önem çeşitli boyutlarıyla incelenmiş olup onun milli güce dönüştürülme süreci ortaya çıkarılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Deniz Ticareti, Cumhuriyet Donanması, Atatürk ve Deniz, Deniz Kültürü

ABSTRACT

The necessity to have the political, military, and economic power to protect its national rights and interests at sea has been one of the critical issues since the establishment of the Turkish state. In Atatürk's words, the Turks did not accomplish significant naval operations in the era of the modern navy, and this situation revealed the need for a strong Turkish navy. Given that strengthening only the naval force would not be enough, steps were taken to develop the

Turkish maritime political, economic, and cultural aspects. In this article, the Turkish maritime in the Early Republican Period is discussed in the light of periodicals, maritime reports, archive documents, and secondary sources. As a result of this study, which aims to evaluate maritime in detail with political, naval, economic, and cultural efforts, the importance attributed to the Turkish maritime under the leadership of Atatürk is examined, and its transformation into a national maritime power is revealed.

Keywords: Maritime, Maritime Trade, The Fleet of the Turkish Republic, Atatürk and the sea, Maritime Culture

Extended Abstract

The greatest success of The National Struggle was achieved with the signing of the Lausanne Peace Treaty in 1923. With the proclamation of the Republic in the same year, many developments began in the military, economic, and social fields. In this study, especially sea-related improvements are examined. The improvements in naval force and maritime trade are emphasised, and the subjects of cultural and political aspects of maritime power are particularly included. Since one of the most significant aims of this study is to reveal Turkish maritime power under the leadership of Mustafa Kemal Atatürk, it requires looking at the progress made from a macro perspective. Maritime power is the total efficiency of intellectual, scientific, physical, economic, marine, and political efforts spent to use, evaluate, protect, and develop a nation's maritime power and facilities for the benefit of that nation. As can be seen, maritime power itself is rather comprehensive in terms of subject.

For this reason, this study is carried out to contribute to the expression of the development of the Turkish maritime power in all its dimensions and on a macro scale, rather than dealing with it in a single dimension. Focusing on a single dimension will not provide an overall view of the maritime power created during the Early Republican Period. Therefore, this study aims to reveal the progress in naval power, maritime trade, political situation, and socio-cultural aspects in the mentioned period.

As revealed in this study, after the proclamation of the Republic, different institutions carried out the administration of the Turkish maritime; importance was given to the training and development of the personnel working in these institutions and the developments in maritime trade. The economic and military dimensions of maritime power are evaluated separately in this article. Bilateral agreements are specifically mentioned; the targets achieved in both areas are exemplified, and periodical analyses are completed to reveal the reflections of the mentioned aspects and intellectual interests of the naval officers in the relevant period.

Looking at the steps taken in the maritime field since the establishment of the Republic of Turkey, it is seen that the maritime foundations of a newly established state are solid. The evaluation of the transformation in maritime institutions shows a feature that includes different elements, as articulated in this study. It is seen that Atatürk combined all these different aspects under a solid maritime theme and always sustained its progress. The initial goal for naval power was the development of sufficient personnel and then having ships with up-to-date technology. In this context, Atatürk stated the importance of ship supply and manpower supply and their continuity for progress in naval power. Although Atatürk was not a naval officer and did not receive comprehensive training in this field, he considered a naval force necessary to eliminate threats and pioneered the creation of maritime policies since the establishment of the state.

Under the leadership of this determination and related progress in maritime activities, the Republic of Turkey became a regional power in 1938 with its military and commercial ships, trained officers and sailors, maritime law competence, and position in international relations. Atatürk, who constantly emphasised that strong navies would protect the coasts of the country and the commercial interests of the country arising from the sea, saw the navy as necessary for trade and industry-based breakthroughs. It was these policies that, in 1926, quadrupled the merchant fleet by 1938 and anticipated developments in the economic field.

Mustafa Kemal Atatürk saw maritime power as comprehensive as possible by including the commercial power arising from the sea, the navy, shipyards, ships, ports and piers, and the maritime culture widely accepted by the society. He believed that the maritime power of this country, geographically surrounded on three sides by the sea, could and should be developed. The Turkish maritime power was essential to Atatürk, and he worked diligently to develop and culturally disseminate it at every opportunity. For this reason, the Turkish maritime, which was shaped in the first years of the Republic, gained a multifaceted meaning with its institutional, economic, military, political, and cultural dimensions. It was by solid foundations and shaped the future maritime policies intensely.

Giriş

1923 yılında Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasıyla birlikte Millî Mücadele'nin en büyük kazanımı elde edilmiş oldu. Aynı yıl Cumhuriyet'in ilanından başlayarak askerî, iktisadi ve toplumsal alanda birçok atılımlar gerçekleştirildi. Bu çalışmada, bahsi geçen atılımların deniz cephesi incelenmiş olup askerî ve ticari denizcilikte yaşanan ilerlemeler üzerinde durulmuş, denizciliğin kültürel ve siyasal yönü de çalışmaya dâhil edilmiştir. Bu çalışmanın en büyük amaçlarından biri, Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde Türk denizciliğinin kat ettiği yolu ve denizcilik gücünün ulaştığı gelişim aşamalarını makro bir bakış açısıyla ortaya çıkarmaktır. Denizcilik gücü olarak ifade edilen kavram, bir ulusun denize ve denizcilğe ait olanaklarının yine o ulus yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve geliştirilmesi için harcanan düşünsel, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askerî ve politik çabaların toplam verimliliğidir ve deniz gücü ile deniz kuvveti bu unsurun alt sistemlerini oluşturur¹. Görüldüğü üzere, denizcilik gücünün kendisi konu itibarıyla oldukça kapsamlıdır. Bu nedenle mevcut çalışma, Cumhuriyet'in ilanı sonrasında denizciliğimizin gelişim serüvenini yalnızca bir boyutu ile ele almaktan ziyade Atatürk'ün etkileriyle ilerleyişinin çeşitli boyutlar çerçevesinde ve makro ölçekte ifade edilmesine katkı sağlamak üzere yapılmış bütüncül bakış açısı içeren bir çalışmadır.

Mustafa Kemal'in ilkokuldan Harp Akademisi'ne kadar aldığı eğitim aşamalarında denizcilğe ve deniz kuvvetlerine ilişkin ayrı bir eğitim aldığı söylenemez; zira bu alandaki bilgi ve bilinci onun eğitim hayatından ziyade yaşadığı çevre ve karşılaştığı olaylar neticesinde oluşmuştur². Fakat Millî Mücadele'den çok önce Gelibolu savunmasını gerçekleştirirken devletler için denizin önemini kavramış ve mevcut durumu iyi analiz ederek deniz gücünü toparlayamayan Osmanlı Devleti için yaşam alanı kalmadığını dile getirmiştir. Zira karaya sıkıştırılmış devletin eninde sonunda çökeceğini özellikle vurgulayarak, henüz Çanakkale Muharebeleri sırasında deniz kuvvetlerinin devletin bekası için anlamını açıkça belirtmiştir³:

“... deniz kuvvetlerinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarımadamızı, kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek olan bir deniz kuvvetine karşı hiçbir zaman savunamayız.”

1 Mert Bayat, *Atatürk'ün Deniz Stratejisi*, Harp Akademileri Özel Bülten Eki, S.160, İstanbul, Harp Akademisi Basımevi, 1988, s. 16.

2 Mert Bayat, *Atatürk'ün Deniz...*, s. 1-5.

3 Lord Kinross, *Atatürk, Bir Milletten Doğuşu*, çev. Necdet Sander, 19. Basım, İstanbul, Altın Kitaplar Yayınevi, 2007, s. 72, 99, 125.

Bu öngörüden hareketle Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte denizcilik alanında ek-siği ivedilikle kapatmanın yollarını aramış ve yaşamı boyunca bu kapsamdaki çalış-malarını titizlikle devam ettirmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında mevcut donanma gemile-rinden durumu iyi olanlar derhâl bakım onarıma alınmış ve yenileşme çalışmaları kapsamında hummalı bir denizcileşme süreci başlatılmıştır. Bu görev için Kasımpaşa tersaneleri yeniden organize edilmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz kuvvetleri Göl-cük'te konuşlandırılmıştır.

Askerî alanda gelişmenin iktisadi gelişmeyle taçlandırılması gereğinin bilinci saye-sinde aynı yıllarda ticari denizcilik alanında da millileştirme çabaları hız kazanmış, ya-bancı devletlere ve şirketlere verilmiş ticari ayrıcalıklar kaldırılmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde başlatılan bu çalışmalar, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun henüz ilk yıllarında Türk bayraklı gemilere sahip olmanın önemini kavrandığını gös-termektedir. Mevzuat alanında atılmış en önemli adımlardan biri olan Kabotaj Kanunu'nun, 1926 yılında kabul edilmesinden hemen önce filo mevcudu, 33.967 net tonu armatörlere, 25.301 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne, 4.059 net tonu Şirket-i Hayriyye'ye, 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere toplam-da 64.346 net tondur⁴.

Mustafa Kemal Paşa, 1926 yılında gerçekleştirdiği Meclis açılış konuşmasında ikti-sadi inkişaftan söz ederek kabotajın önemine değinmiştir⁵:

“Kabotajın, bu sene zarfında münhasıran ve tamamen Türk sanacağına avdeti fiilen tahakkuk etmiştir. Bu hadiseyi müftechirane yad etmek isterim. Bu hadise asırlarca süren mevanie karşı, ancak, millî idarenin istihsal edebildiği muvaffakiyetlerdendir.”

Yine aynı konuşmasında deniz kuvvetlerinin, kara ve hava kuvvetleriyle birlikte yükseltilmesi çabalarının ilerlemekte olduğunu ve neticelerinin görülmeye başladığını da belirtmiştir. Özellikle kabotajda Türk sancağının önemini vurgulanması sebebiyle ticaret filosunun yenilenmesi ve tonajının artırılması bir program çerçevesinde devam etti. Bu kapsamda ilk adım, tonajı 36.000'e ulaşan on yedi gemi sipariş edilerek atıldı⁶. Türk armatörlerinin varlığı önemliydi ve filo oluşturmak için ihtiyaç duyulan finansal destek çeşitli avanslar ile sağlanıyordu. Buna ek olarak operasyonel kolaylıklar ve avan-tajlar verildi; örneğin Türk ve Yunan toprakları muhacir taşıma görevi Türk bayraklı gemilerin oldu. Bir taraftan iyileştirilmesi mümkün olan vapurlar, donanma gemilerinde

4 Nürşen Gürboğa-Murat Koraltürk, “1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Kuruluşu”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, C.13, S.25-26, 2014, s. 30.

5 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)*, C.27, Dönem II, 1. Birleşim, 1.11.1926, s. 3.

6 *Deniz Dergisi*, S.36, Haziran 1938, s. 11.

olduğu gibi bakım onarıma alınırken diğer taraftan Avrupa'dan gemi satın alınıyordu. Tüm bu çabaların sonucu olarak 1932 yılında Türkiye filosu, toplam 179.000 ton ile dünya ticaret filosu içindeki yerini almıştı⁷. Ticaret filosu tonaj bakımından artmaya devam etti fakat gemilerin yaşları bağlamında bakıldığında gemiler genellikle yaşlı ve işletme giderleri bakımından ekonomik olmayan gemilerdi. 1933 yılı ticaret filosunun %52,9'u 31 ila 50 yaşları arasındaki gemilerden oluşuyordu⁸. Yine de deniz nakliye vasıtalarına duyulan ihtiyaç sürekli bir şekilde artmaya devam ettiğinden sipariş edilen veya satın alınan gemiler mevcut talebe cevap veremiyordu. Bu sebeple yeni gemiler inşa ettirmek, eski tersaneyi ise deniz ticareti filosu için tamir ve yeni inşa merkezi hâline getirmek lazım gelmekteydi⁹. Yıllan yıla izlenen politikalar neticesinde, 1938 yılına gelindiğinde, Türk deniz ticareti filosu yaş ortalaması çok genç olmasa da 250.000 tonu aşmış ve deniz taşımacılığı ülke içi yük taşımacılığında önemli bir paya sahip olmuştu¹⁰.

Deniz ticaretine ilişkin atılımlar bir program dâhilinde ilerlerken 17 Şubat ile 4 Mart 1923 tarihleri arasında geniş çaplı katılımı gerçekleştirilen Türkiye İktisat Kongresi ve burada alınan kararların önemli olduğu belirtilmelidir. Kongrenin yapıldığı tarihlerde henüz Lozan Antlaşması imzalanmamış ve millî bir iktisadi yapı kurulmaya başlamamıştı. Daha çok yabancıların hâkim olduğu denizcilik faaliyetleri devam ettiğinden, yolcu ve yük taşımacılığında yabancı bayraklı gemilere açık bir ihtiyaç söz konusuydu. Mustafa Kemal Paşa'nın da dediği gibi askerî alanda kazanılan zafer iktisadi alanda pekiştirilmedikçe ülkenin sağlam temelleri olamazdı. Bu yüzden ki Lozan Antlaşması sayesinde kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte denizcilik alanında millî yapılanma söz konusu olabildi. Bu tarihle birlikte kabotaj hakkı ve gümrük hükümleri Türk bayraklı gemilerden yana işlemeye başladı. İktisat Kongresi'nden sonra Seyr-i Sefain İdaresi'nin yapısı yenilendi ve denizcilik alanında teşvikler verildi¹¹. Bu gelişmelerin ışığında ulusal kuruluşlara kredi imkânı sağlayacak İş Bankası, bazı sanayi kuruluşlarını yönetecek Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası, yeni sanayiler kurmakla yükümlü Devlet Sanayi Ofisi ve Devlet Limanları Genel İdaresi gibi düzenleyici, denetleyici, destekleyici ve yönetici birçok kurum ve kuruluş açıldı. Kurumsal gelişim ilkeleri kapsamında elde edilen bu sonuçlar, Türk

7 Sait Talât, "Dünya Ticaret Filosunun 1933 Senesi Ortasındaki Tonaj Miktarı", *Deniz Mecmuası*, S.331, İstanbul, Deniz Matbaası, 1934, s. 142.

8 Mehmet Yücel Karlıklı, *Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası (1923-1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012, s. 53.

9 *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, 5. Baskı, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 2006, s. 226.

10 *Türk Deniz Ticareti*, İstanbul, Halk Basımevi, 1937, s. 15.

11 Yüksel Ülken, *Atatürk ve İktisat*, 2. Baskı, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984, s. 86.

denizcileşme çabalarının küresel anlamda ilerleyebilmesi için de gerekli olan ön dayanakları hazırlamış oldu.

1923 ile 1930 yılları arasında ekonomi alanında atılan adımlar, millî gelirin artması ve ekonominin büyümesini sağladı. Kendi kaynakları ile birçok alanda atılım gerçekleştiren Türkiye Cumhuriyeti, yukarıda da ifade edildiği gibi, deniz ulaştırması sahasında da önem vermişti. 1931 ile 1938 yılları arasında ise genel konjonktürle ilişkili olarak devletin iktisadi alanda faal olması gerektiği öngörüldü ve bu kapsamda devlet bizzat girişimci olarak ekonomide aktif bir rol oynadı. 1932 yılında hükümet, İzmir Rıhtım Şirketi'ni ve 1935 yılı başında ise İstanbul Liman Şirketi'ni satın aldı. Yine aynı yıl, "Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun" kabul edildi ve Türk limanları arasında muntazam posta seferleri ile yolcu, eşya ve yük taşımacılığı devlet idaresine geçti. Yine de özel şilepçilik ile devletin olmadığı sahalarda deniz yolu taşımacılığı özel şirketler tarafından yapılmaya devam etti. Devlet idaresine geçen limanlar arası posta seferleri işinde daha evvel faaliyet gösteren özel vapurlar bu kanunda belirtilen belirli kurallar çerçevesinde ve kendi isteklerine bağlı olarak devlet tarafından satın alındı¹².

1935 yılında kurulan Etibank faaliyete geçtikten sonra dolaylı olarak denizcilik alanında da çalışmalarda bulundu. 1934 yılında birinci beş yıllık sanayi planı uygulamaya konulduğunda ana sanayi kolları belirlendi ve bu plan başarılı bir şekilde tamamlandı. Her ne kadar doğrudan denizcilik alanında hedef oluşturulmadıysa da denizcilik alanında faaliyet gösteren yabancı firmalar bu süreçte millileştirildi. İkinci beş yıllık kalkınma planında deniz ulaşımı doğrudan hedefler arasına alınmışsa da bu plan uygulama alanı bulamadı¹³. Buna rağmen Atatürk, 1937 yılında yeni limanların inşasına, nakliye vasıtalarının çoğaltılmasına ve deniz işlerine dair çeşitli ihtiyaçların temin edilmesine ilişkin yeni bir program duyurdu. Beşinci dönem üçüncü toplanma yılı açılışında yaptığı bu konuşmasında, Deniz Ticaret Kanunu'nun ülkenin iktisadi gelişimine uygun hâle getirilmesinin ivedi gerekliliğinden söz etmekle birlikte denizcilik çalışmalarının programını şu şekilde bildirmiştir¹⁴:

"Liman işlerinde modern ve plânlı çalışma ve tarifelerdeki tenzilatın uyandırdığı memnuniyeti verimli neticeleri, ticarete dikkati celbetmiştir. Bu yolda devam edilmesinde isabet olacaktır. Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını her gün artırmaktadır. Yeni sipariş edilen gemilerden bir kısmı, önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır.

12 T.C. Resmi Gazete, S.2151, 17 Temmuz 1932.

13 Yüksel Ülken, *Atatürk ve İktisat...*, s. 359-360.

14 *Atatürk'ün Söylev...*, s. 226-229.

Fakat bunlar, bugünden görülmekte olan ihtiyaç hacmine cevap verecek adet ve nispette değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için, hem tamir; hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lâzımdır. Şu günlerde, yüksek Meclise su mahsulleri ve Deniz Bank hakkında bir lâyiha gelecektir. Mevzuunun, yüksek alâkanızı çekeceğinden şüphe etmiyorum.”

Mustafa Kemal Atatürk, yine aynı konuşmasında deniz kuvvetlerine de vurgu yaparak denizaltı gemilerinin ülkede yapılmaya başlandığını belirtmiş ve ordu ihtiyaçlarında endüstrileşmenin artması gerektiğinin altını çizmiştir. Vefatından 10 gün evvel, beşinci dönem dördüncü toplanma yılı açılışında Başbakan Celâl Bayar tarafından okunan söylevinde dahi ticari denizcilik faaliyetlerine ilişkin çalışmaların devam ettiğini, sipariş edilen ve sipariş edilecek olan harp gemilerinin olduğunu, deniz kuvvetlerine ait gemilerin daha mükemmel olması için faaliyetlerin devam ettiğini ve Gölcük Tersanesinde inşa çalışmaları olduğunu belirtmiştir¹⁵. Atatürk'ün, TBMM konuşmalarında hem ticari hem askerî denizciliğin gelişiminden bahsetmeye devam ettiği ve bu alanda yapılan çalışmalara örnekler verdiği görülmektedir. Böylece, bu kapsamdaki devlet çabalarının sürekli şekilde devam ettiği hususunu milletvekilleriyle de paylaşmıştır.

Erken Cumhuriyet döneminde yaşanan askerî ve ticari denizciliğe ilişkin gelişmeler yanında sosyo-kültürel alanda da ilerleme kaydedilmişti. Mustafa Kemal Atatürk'ün bir lider olarak denizcilik kültürünü tüm halkı kapsayacak şekilde genele yayma çabası, özellikle dikkate değerdir. Bugün dahi denizci devlet olmanın en önemli gerekliliği, toplumun kültürel olarak denizcilik algısına sahip olmasıdır. Her yıl Kabotaj Bayramlarının kutlanması ve kutlamalarda çeşitli deniz sporları yarışları düzenlenmesi bu kapsamda verilecek örneklerdendir. Henüz 1 Temmuz Kabotaj Bayramı kutlamalarına dair genel bir ilan yapılmadan önce, denizciliğe ilişkin şenlikler ve kutlamalar yapılmaya başlamıştı. Ülke insanları, kabotaj şenlikleri sayesinde denizi bir yaşam biçim olarak algılıyor ve geleceğe ilişkin umutlanıyorken Mustafa Kemal de Acar motoru ya da Ertuğrul yatında bu kutlamalar sırasında yapılan kürek ve yelken yarışlarını izlemekten keyif alıyordu¹⁶.

Atatürk'ün bu alandaki çabaları; kültürel etkinlikler, sportif faaliyetler ve bir hayat tarzı olarak denizcilik fikri öncülüğünde ilerlemiştir. Bu kapsamda deniz kulüpleri kurulmuş, yat yarışları düzenlenmiş, olimpiik yelkenciler doğmuş ve spor olarak yüzme

15 *Atatürk'ün Söylev...*, s. 233-234.

16 Kemal Arı, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları”, *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu ve Türk Denizcilik Ticareti Tarihi Sempozyumu II*, İstanbul, Piri Reis Üniversitesi, 2010, s. 165.

benimsetilmeye çalışılmıştır. Ayrıca sosyal gelişmeyi temin amacıyla kurulan Halkevleri de 1932 ile 1942 yılları arasında deniz sporları ile bağlantılı faaliyetleri önemsemiş ve toplumsal olarak denizciliğin yayılmasında fayda sağlamıştır. Bilindiği üzere spor, Halkevlerinin esas çalışma konularından biri olmuştur. Bu bağlamda ırmak, göl, havuz bulunan yerlerde su sporları yapılmış; spor müsamereleri düzenlenmiş, yüzme, kürek, yelken kullanma gibi olanaklar değerlendirilmiş ve programlarında deniz sporları bulunan Halkevlerine su sporu malzemeleri gönderilmiştir¹⁷. Atatürk toplumsal sahada deniz kültürünü ve deniz sevgisini aşlamak için Florya Deniz Köşkü'nde geçirdiği zamanlarda burada misafirlerini ağırlamış, halkla birlikte yüzüp kürek çekmiş, kişiliğine mahsus deniz ülküsü ve sevgisini Türk halkıyla paylaşmıştı¹⁸. Halk, deniz sevgisine ve deniz kültürüne vurgu yapan Atatürk'ü büyük bir coşkuyla takip etmiş; denizcilik alanında sarf ettiği sözleri benimsemişti.

Bahriye kurumlarının kurulması ve yeni donanmanın meydana getirilmesi, bütün memleket halkının denizi anlaması ve ondan gelecek menfaati takdir etmesi lazım olmakla birlikte bunun için ülke dâhilinde bahriyenin propagandasının yapılması gerekmektedir¹⁹. Bu propaganda ve kültürel gelişme Mustafa Kemal Atatürk'ün titizlikle yürüttüğü denizcilik politikasının sosyal yönünü tam olarak ifade etmektedir. Deniz kültürüne ilişkin bu aktivitelerin yanında, birden çok amaca hizmet eden bazı faaliyetlerin de organize edildiği görülmektedir. Yurt dışında sancak gösteren Türkiye Cumhuriyeti donanmasına ait gemilerin yanında, 1926 yılında Karadeniz isimli vapurda seyyar bir sergi açılmış ve bu gemi tüm Avrupa limanlarını ziyaret etmişti. Ticari amacı olduğu kadar kültürel motivasyonları da yürüten bu faaliyet aslında Türkiye'nin Avrupa limanlarında tanıtılması amacını da yerine getirmişti. Atatürk, denizi ve denizciliği siyasi alanda da kullanmış, uluslararası antlaşmalarda denizcilik faaliyetlerini önemsemiş ve yabancı misafirlerini genel olarak gemilerde ağırlamıştır. Kısacası, siyasi ve toplumsal alanları denizde birleştirmek suretiyle devlet imajı için farklı bir alan yarattığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Görüldüğü üzere Atatürk'ün denizciliğe bakışı birbirinden farklı olmak üzere çeşitli boyutlar taşımaktadır. Bu boyutlar askerî ve ticari olduğu kadar siyasi ve kültürel öğeleri barındırmaktadır. Bu öğelere bütüncül bir yaklaşım eşliğinde değinmek, Atatürk için denizin anlamına daha doğru şekilde ulaşabilmek sonucunu getirmektedir. Atatürk, denizci toplum olma gayesini kendi döneminde benimsemiş ve bunu gerçekleştirmek

17 C.H.P. *Halkevleri Halkodaları 1932-1942*, İstanbul-Ankara, Alâeddin Kıral Basımevi, 1942, s. 7-8.

18 Kemal Arı, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında...", s. 164.

19 Sermet Fuat, "Donanmamız ve Deniz Ticaretimiz", *Deniz Mecmuası*, S.330, İstanbul, Deniz Matbaası, 1933, s. 410.

üzere giriştiği bireysel çabaları devlet kurumları tarafından başarılı şekilde uygulanarak denizcileşme süreci çok boyutlu bir eksenle ilerlemiştir. Cumhuriyet'in kuruluş sürecinde, denizcilik alanında pek az şeye sahip olunan bir noktadan ulusal politika üretme, sınırlı olanaklarla kendine yeten bir donanma oluşturma, ticaret filosu meydana getirme aşamaları kat edildiyse ve deniz politikasının temel unsurları oluşturulabilirdiyse bu başarıda en önemli pay sahibi Mustafa Kemal Atatürk'tür²⁰.

Denizcilikte Kurumsal Gelişimin İlk Yılları

Türk denizcilik kurumlarının gelişme göstermeye başladığı ilk yıllarda, bu gelişimin yönü için hükümetin kendi programları ve sanayi planları en birincil kaynakları ifade eder. Parti ve hükümet programları incelendiğinde yukarıda bahsi geçen çok yönlü denizcilik anlayışı bir politika hâline gelmiş, bundan sonra atılacak adımlara ilişkin planlar yapılmıştır²¹. Örneğin 1931 yılında toplanan büyük kongre sırasında kabul edilen parti programında limanların inşaatına ilişkin lüzumun göz önünde tutulacağı, deniz yollarının iyileştirileceği, balıkçılığın daha fazla önemseneceği hususları özellikle ifade edilmiştir²². 1930'lu yıllarda değişim gösteren devletin iktisadi anlayışı dikkate alındığında, bu ifadelerin parti programına girmiş olması denizcilik alanında temel iktisadi girişimin de devlete ait olduğuna işaret etmektedir. Bu alandaki çabalar 1930'lu yılların sonuna kadar devam etmiş olup iktisadi ve askerî faaliyetler başlığı altında detaylandırılmıştır.

Yönetimsel olarak bakıldığında Deniz Kuvvetleri'nin ve denizcilik işlerinin kuruluş dönemindeki ilk idaresi, Bahriye Vekâleti kurulana kadar Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak varlığını koruyan Bahriye Dairesi Reisliğindeydi. 10 Temmuz 1920 tarihinde Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak kurulmuş Umuru Bahriye Müdürlüğü özellikle Karadeniz'deki nakliyata ilişkin tüm işlerin yürütüldüğü kumanda merkezi olmuştu. Kısa zamanda deniz kuvvetlerine duyulan ihtiyacın artması sonrasında 1 Mart 1921'de müdürlük genişletilerek Bahriye Dairesi Reisliğine dönüştürülmüş ve teşkilat yapısı da kurulmuş olan bu kurum her türlü yokluk ve zorluk altında savaşın kazanılmasında büyük rol oynamıştı²³. Kurumsal ihtiyaç neticesinde Cumhuriyet kurulduktan kısa bir süre sonra müstakil bir Bahriye Vekâletinin varlığı gerekli görülecek ve bu husus Mustafa Kemal Paşa tarafından söz konusu edilecekti²⁴:

20 Mehmet Yücel Karlıklı, *Atatürk Dönemi...*, s. 28, 29; Mert Bayat, *Atatürk'ün Deniz...*, s. 1.

21 Mehmet Yücel Karlıklı, *Atatürk Dönemi...*, s. 35.

22 *C.H.F. Programı*, Ankara, TBMM Matbaası, 1931, s. 34.

23 *Cumhuriyet Donanması 1923-2000, The Fleet of the Republic*, ed. Cem Gürdeniz, Erdoğan Yüceliş, İstanbul, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, 2000, s. 6.

24 Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1966, s. 90-91.

“Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti’nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehasıslara malikiyettir.”

Mustafa Kemal Paşa’nın bahriyeye verdiği öneme binaen kısa zamanda Bahriye Vekâleti kurularak kurumsal dönüşüm başlatılmıştı. Hemen sonrasında TBMM’nin ikinci dönem ikinci yılı açış konuşmasında donanmayı denizyolları güvenliği için ne kadar önemli gördüğünü ifade etmiş ve deniz sanayi ile ticaretini geliştirmenin önemini bir kez daha vurgulamıştı²⁵.

“Efendiler, Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslâh etmek düşünülmelidir. Bu bapta noktai azimet bilhassa güzide anasırı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve her halde memleketin takatı fevkinde hayalâtтан münezzeh kalmak olmalıdır.”

Buradan hareketle müstakil bir bakanlığın kurulması gereği; Millî Mücadele döneminde yaşanan zorluklar, ülkenin coğrafyası bakımından donanmanın önemi, deniz ticaretinin güçlendirilmesi gereği gibi gerekçelere dayandırılarak Kastamonu mebusu Ali Rıza Bey ve arkadaşları tarafından mecliste savunuldu. Bu savunma sırasında bütçeye önem verildiği görülürken bahriyenin mevcuttaki zayıf durumuna özellikle değinilmiş ve bu kapsamda söz alan vekiller arasında çeşitli tartışmalar gerçekleşmişti²⁶. En nihayetinde Bahriye Vekâleti Teşkiline Dair Kanun kabul edildi ve 14.1.1341 (14.1.1925) tarih 82 sayılı *Resmî Gazete*’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Personel, donanma, teçhizat, levazım, imalat ve sıhhat dairelerinden oluşan Bahriye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisliği’ne bağlandı. Denizciler ise eğitim, harekât ve strateji yönünden Genelkurmay Başkanlığı’na bağlı olurken idari ve mali açıdan Bahriye Vekâleti’ne bağlı kaldı²⁷. Bahriye Vekâleti, 1927 yılı sonunda İsmet İnönü tarafından verilen bir tasarı ile lağvedilip yeniden Millî Savunma Bakanlığı’na bağlanana kadar her yönüyle denizcilik faaliyetlerini yürüttü. Bu süre içerisinde deniz kuvvetlerinin kalkınmasına ilişkin temeller atıldı, tesisler ile personel eğitimi başta olmak üzere önemli görevler icra edildi²⁸ ve ticari denizcilikte gelişme sağlandı. Yavuz zırhlısının onarımı gerçekleştirilirken yurt dışına 3 hücumbot, 4 denizaltı ve 4 muhrip siparişi verildi; Gölcük, deniz üssü

25 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)*, C.10, Dönem II, 1. Birleşim, 1.11.1340, s. 2.

26 *TBMMZC*, C.11, Dönem II, 2. Birleşim, 6.12.1340-3.1.1341.

27 Rasim Ünlü, “Atatürk Döneminde Denizcilik”, *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 201.

28 Bkz. Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Deniz Kuvvetleri*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2002.

konumunu alırken Türk denizciliğinin geliştirilmesi için Almanya'dan eğitim ekipleri getirildi; kurumsallaşma adına radikal kararlar alındı²⁹.

Bahriye Vekâleti'nin lağvı sonrası 1928 yılı başında Millî Savunma Bakanlığı içerisinde Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu. Takip eden yıllarda denizciler farklı şubeleri ile Millî Savunma Bakanlığı'na ve Genelkurmay Başkanlığı'na bağlandı. Donanma Komutanlığı 1931 yılında kısa bir süreliğine kaldırılınca, değişen kurumsal yapı neticesinde gemi sınıfları özelinde üç kısma ayrılan Harp Filosu Komutanlığı kuruldu³⁰. 1935 yılında yeniden Donanma Komutanlığı kurulana kadar Cumhuriyet donanması, Harp Filosu Komutanlığı altında görevlendirildi. 1933 yılında 2251 sayılı kanunla İktisat Vekâleti'ne dâhil edilen Deniz ve Hava İşleri Müsteşarlığı; deniz, liman, sahil ve hava kurumlarının yönetimine ilişkin tüm hususları takip etmek üzere varlığını korudu³¹.

Bahriye Vekâleti döneminde, 1926 yılında kabul edilen 815 numaralı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun³² Türk denizciliğinin kurumsal gelişimi açısından önemlidir. Kısaca Kabotaj Kanunu olarak adlandırılan bu kanun ile Türkiye Cumhuriyeti limanları arasında yolcu ve emtia taşımacılığı ile limanlarda cer ve kılavuzluk hizmetleri Türk bayraklı gemilere verildi. Böylece yabancı bayraklı gemiler yalnızca yurt dışı limanlardan aldıkları yük ve yolcuyla Türk limanlarında bırakabiliyor ya da Türk limanlarından aldıkları yük veya yolcuyla yabancı limanlara ulaştırma hakkına sahip oluyordu. Bu kanunla iç sularda taşımacılık faaliyetleri, tüm balıkçılık faaliyetleri, tahlisiye ve kılavuzluk işlemleri, tüm deniz esnafılığı işlerinin icrası da Türk tebaasına ait oluyordu.

Kabotaj Kanunu'nun kabul edildiği 1926 yılında yaşanan bir başka hadise, Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa zamanda kurumsal alanda kat ettiği yolu ifade eden oldukça anlamlı bir gelişme yarattı. Türk bayraklı Bozkurt gemisi ile Fransız bayraklı Lotus gemilerinin Midilli açıklarında çatması sonucu hayatını kaybeden Türk vatandaşları için uluslararası bir sonuca evrilecek dava süreci yaşandı. Bu dava süreci, Türkiye Cumhuriyeti hukuk tarihine Bozkurt-Lotus davası olarak geçti ve yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin devletlerarası hukuk alanında ne kadar önemli adımlar atabileceğinin kanıtı oldu. Türkiye, bu deniz kazası sonrasında Lotus'un Fransız kaptanını tutukladı; bu nedenle dava uluslararası alana intikal etti. Bu süreçte, iktisat kongresinin önemli aktörlerinden biri olan Mahmut Esat'ın denizcilik hukuku alanındaki önemli savunması

29 Mustafa Hergüner, "Atatürk Döneminde Denizciliğimiz", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.195, 2011, s. 26.

30 Rasim Ünlü, "Atatürk Döneminde...", s. 207-208.

31 *T.C. Resmi Gazete*, S.2420, 6 Haziran 1933.

32 *T.C. Resmi Gazete*, S.359, 29 Nisan 1926.

ve Türk tezini uluslararası alanda kabul ettirmesi neticesinde, bu kaza erken dönem Türkiye Cumhuriyeti hukuk tarihine geçti³³. Mahmut Esat, davaya hazırlık sürecinde uluslararası kaynakları başarılı bir şekilde tetkik ederek Türk tezini titizlikle hazırladı. Bu savunmasını dönemin uluslararası uyuşmazlıklarında çözüm aktörlerinden olan Uluslararası Sürekli Adalet Divanı'nda sunması akabinde dava sonucunu olumlu bir şekilde etkilemiş oldu. Ayrıca, bu dava sonunda Batılı devletler kapitülasyonları fiilen devam ettirme niyetinden vazgeçmiş ve Türkiye'de gerçekleşmekte olan değişimi kabul etmişlerdi³⁴. Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşunun henüz üçüncü yılında, kendi sularında kendi bayrağını dalgalandıran gemileriyle ticari faaliyetlerini göğüslemeyi olanaklı kılan kanunları sayesinde Türk deniz ticaretini geliştirmeye başlamasının yanında, bu kazaya ilişkin davanın neticesinde uluslararası hukuka hâkim, kendini başarılı bir şekilde savunmaya muktedir bir devlet olduğunu da göstermişti.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurulmaya başlayan bu bahri yapı için denizcilik eğitimi en önemli unsurlardan birisiydi; zira ticari ve askerî alanda yetkin denizcilerin yetişmesi için bu kurumlar hayati bir olguyu işaret ediyordu. Eğitimin askerî kanadında savaşıları kazanmak üzerine kurulu taktik ve teknik bilgiler yanında sosyal gelişim de hedef olarak dikkate alınmıştı. Donanmanın personel kuvvetini teşkil eden komutanlar, subaylar, erbaşlar ve erat sahip olduğu nitelikler ve içinde bulunduğu psikoloji anlamında birbirinden farklı olduğu denizciler tarafından kabul edildiğinden komutanlara önemli işler düştüğü ifade edilmekteydi³⁵.

“Bahriyeli bir hocadır, kışlada yeni askerine askerlik ruhunu, askerlik terbiyesini ve hafif silahlılarını öğretir ve onu evvela bir piyade askeri yapar. O bir denizcidir; gemide askerine gemiciliği, denizciliği ve denize sevgiyi öğretir. Ve en nihayetinde o bir bahriyelidir, askerine donanmayı ve donanmanın savaşını öğretir.”

Kapsamlı eğitim anlayışı sayesinde yalnızca deniz gücü teşkil etmek değil, aynı zamanda deniz sevgisini yaratma hedefini de önceleyen bu yaklaşım, özellikle erler düşünüldüğünde sosyal anlamda denizciliğin tabana yayılması amacını göstermektedir. Ayrıca, emekli olan donanma personelinin deniz ticaretinde de çalışabileceği düşünüldüğünde, yukarıda bahsi geçen fıkri ticari gemilerde de işi yürütme ve işi tamamlama zeminini etkilediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu dönemde eğitim alanında yeni

33 *Bozkurt-Lotus Davası*, yay. haz. Mustafa Balcioğlu, Enver Bozkurt, M. Akif Küttükçü, Yasin Poyraz, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık, 2003.

34 Mustafa Balcioğlu-Mehmet Akif Küttükçü, “Cumhuriyet'in Uluslararası Hukuk Alanındaki İlk Başarısı: Bozkurt-Lotus Davası”, *Cumhuriyet'in 80. Yılına Armağan*, Ankara, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2004, s. 104.

35 Vehbi Ziya Dümer, “Deniz Kuvvetlerinde Personelin Kıymet ve Ehemmiyeti ve Deniz Personeli Hakkında Psikolojik Bir Tetkik”, *Deniz Mecmuası*, S.337, İstanbul, Deniz Matbaası, 1935, s. 678.

adımlar atılırken mevcut eğitimin de geliştirildiğini belirtmek mümkündür. Bu çalışmanın kaynaklarından biri olan *Deniz Mecmuası*'nın hemen her sayısında, her dönemin askerî eğitimi için basılan kitaplar hakkında kataloglar bulunmaktadır. Yayımlanan kitaplar incelendiğinde, mesleki konulardan deniz teşkilatına, tarih kitaplarından okul ve kurslar hakkında bilgilere ve hizmete mahsus her nevi eğitime ilişkin referans kaynaklara ulaşılabildiği görülmüştür. Dolayısıyla deniz personelinin entelektüel yapısını etkileyecek çok yönlü bir eğitim anlayışı oluşturulmaya çalışılmıştı. Uygulamalı eğitimin verildiği eğitim gemileri, hem subay adaylarının teknik becerilerinin gelişiminde kullanılan bir araç, hem de yabancı limanlarda Türkiye'nin olumlu propagandasını yapan halkla ilişkiler aracı olma görevini taşımaktaydı. Bu durum, Türk denizciliğinin sosyal alanda gelişimine dair bir başka örnek olarak dikkate değerdir.

Deniz personelinin, donanma kara ve yüzer unsurlarının kat ettiği gelişim ekseninde ilerlemesi, Mustafa Kemal Paşa tarafından önem verilen bir husustu. Türk donanmasına ilişkin ilk tecrübesi olan Hamidiye kruvazörü ile yaptığı gezinin son gecesinde (19 Eylül 1924) kalme aldığı yazısında gemi personelinin çalışmalarını takip etmiş olduğu izlenmektedir³⁶.

“Bir haftadır Hamidiye ile seyahatimde memleketimizin güzel şehirlerini gördüm. Bundan daha mühim olmak üzere Donanmamızı, zabitlerini tanıdım. Bu seyahatimde sevk ve idarenizdeki gemide gördüğüm inzibat ve intizamdan ve yüksek nezaketten pek memnunum... Seyahatim boyunca gördüğüm intizam, inzibat ve terbiye bana müstakbel Cumhuriyet donanması namına pek kuvvetli ümitler vermiştir. Bu hususta pek müsait intibalarla ve emniyet-i kalble ayrılıyorum. Ben daha yakından alâkadar olarak bu donanmanın teşekkülüne yardım edeceğim.”

Zira güçlü bir donanma salt gemilerden oluşmuyordu; gücün esas unsurunun personel olduğu ve personel yetersizse en büyük donanmaların dahi hüsrana uğrayacağı bilinci hâkimdi. Bu sebeptendir ki Mustafa Kemal Paşa, eğitilmiş ve kifayetli denizcilerin yetişmesine büyük bir önem atfetmişti. Bu nedenle Cumhuriyet'in ilk yıllarında Deniz Kuvvetleri'nin teorik ve uygulamalı alanlarda personel eğitimi alanında atılmış olan adımlar, Deniz Lisesi, Deniz Harp Okulu ve Deniz Harp Akademisi kurumlarının modernleşmesi sürecini başlatmıştı³⁷. Bu deniz okulları aynı zamanda denizcilik kültürünün yayılması adına türlü olanaklara sahipti. Örneğin öğrencilerin mezuniyetleri sırasında çeşitli yerlerde düzenlenen eğlencelerde öğrenci velileri, yakınları, yerli ve yabancı konukların yanı sıra yerli ve yabancı siyasetçiler ve devlet ricali de bulunurdu. Bahriye Mektebi mezuniyetinde spor karşılaşmaları ve yarışlar yapıp eğlenceler düzenlenirdi³⁸.

36 *Atatürk'ün Söylev...*, s. 339.

37 Bkz. Fahri Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.

38 Kemal Arı, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında...”, s. 165.

Denizcilik eğitimi alanında köklü bir geçmişe sahip olan Bahriye Mektebi, Cumhuriyet ilan edildiğinde varlığını koruyordu. 1924 yılında lise düzeyine indirilerek önce Millî Eğitim Bakanlığı'na bir yıl sonra da Millî Savunma Bakanlığı'na bağlandı. Güverte, makina ve kâtip sınıflarına öğrenci alan Bahriye Mektebi'nde 1928 yılına kadar yoğun olarak kara eğitimi de verildi ve 1928 yılı itibarıyla adı Deniz Lisesi olarak belirlendi. Bu yıllar içerisinde teorik bilgi yanında okul gemisinde görev alarak pratik eğitime tabi tutulan öğrenciler bu eğitimlerini başarıyla tamamladıklarında donanmaya katılmaktaydılar. 1930 yılında Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu birleştirilip eğitim-öğretim faaliyetlerine Heybeliada'da devam etti³⁹. Derslere ilişkin müfredat, denizcilik dersleri ve özel denizcilik eğitimleri dışında sivil liseler ile aynıydı. Öğrencilerin okuldaki faaliyetleri, üniforma zorunlulukları, diploma törenleri hususları başta olmak üzere sivil liselerden ayıran yönleri de bulunmaya devam etti. Deniz Lisesi ile aynı yönetime tabi olan Deniz Harp Okulu'nda ise makina, yüksek makina ve güverte sınıfları bulunuyordu. Okul ve seyir eğitimlerini tamamlayan öğrenciler, gemi görevlerine atanabilecek yetkinliğe sahip oluyordu. Seyir eğitimleri için Hamidiye kruvazörü, Turgut Reis zırhlısı ve yelkenli eğitimi için Aydın Reis gambotu hizmetteydi⁴⁰. 1930 yılında Deniz Harp Akademisi açıldı ve Atatürk döneminde mezunlardan biri Fahri Korutürk olmak üzere 34 subay öğrenci bu akademiden mezun oldu⁴¹. Akademide Almanya'dan gelen eğitimciler de bulunuyordu.

Tercüme edilmek suretiyle kullanılan eğitim dokümanları yanında, eğitim almak için yurt dışına gönderilen bahriyeli subaylar da olmuş ve subaylar yurda dönüşlerinde Türk Deniz Kuvvetleri'nin atılımında pay sahibi olmuştu. Deniz subayları, İngiltere, Almanya, İtalya, Fransa, Amerika ve Japonya'ya gönderilerek eğitim almaları sağlanmıştı⁴². Eğitimin bir başka alanı olan deniz haritalarının oluşturulması faaliyetlerine ve özellikle Marmara, Akdeniz ve Karadeniz'de yeni deniz haritaları oluşturma seyirlerine sürekli bir şekilde devam edilmiş, ilk hipsometrik harita bu dönemde üretilmişti. Haritacılık alanında eğitim verilen okullar bu dönemde kurulmuş olup bu okullar sayesinde Türkiye Cumhuriyeti'ne haritacılar yetiştirme çabaları hız kazanmıştı⁴³.

39 Rasim Ünlü, "Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi", *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 286; *Cumhuriyet Donanması 1923-2000...*, s. 7.

40 Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme*, İstanbul, İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2003, s. 67.

41 Rasim Ünlü, "Cumhuriyet Döneminde Türk ...", s. 291-292.

42 Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki...*, s. 70.

43 Cevat Ülkekel, *Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi*, İstanbul, Dönence Yayınları, 1998, s. 191-192.

Osmanlı'da ticari bahriyeye personel yetiştirmek üzere kurulan Kaptan ve Çarkçı Mektebi, Cumhuriyet'in ilanından sonra da varlığını korumuş ve 1928 yılında devlet kontrolünde eğitim-öğretimine devam etmiştir. Yüksek Deniz Ticaret Mektebi adını almış olan okulda ticaret filosu personeli de askerî disipline yakın bir gelenekle yetiştirilmiştir⁴⁴. Disiplin, intizam ve denizcilik gelenekleri uluslararası ticaret filoları için önemli olduğundan Kaptan ve Çarkçı Mektebi öğrencileri için de okul gemisi temin edilip uygulamalı dersler verilmiştir. Okul her sene verdiği mezunlar ile deniz ticareti müesseselerine kaptan ve makinist yetiştirmiş, fennî, iktisadi, hukuki dersler görenek yetişen mezunlar muhtelif vapurlarda stajyer olarak iş hayatına başlamıştır⁴⁵.

Görüldüğü üzere Cumhuriyet'in ilanından sonra Türk denizciliğinin idaresi farklı kurumlar tarafından yürütülmüş, bu kurumlarda çalışan personelin eğitim ve gelişimine önem verilmiş, kabotaj hakkı elde edilip ticari denizcilik alanında gelişmeler sağlanmış ve uluslararası deniz hukuku zemininde dahi güçlenen bir Türkiye ortaya çıkmıştır. Bundan sonraki başlıklarda denizciliğin iktisadi ve askerî boyutları ayrı ayrı değerlendirilmiş, özellikle ikili anlaşmalardan bahsedilerek her iki alanda da ulaşılan noktalar politik açıdan örneklendirilmiştir.

İktisadi Faaliyetler

Erken Cumhuriyet dönemine bakıldığında, Cumhuriyet kurulmadan evvel var olan bazı denizcilik kurumlarının varlığını sürdürdüğü görülmektedir. Yolcu taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriyye ve Haliç Şirketi ile adı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirilen Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, bu kurumlardandır. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, 1933 yılında üç bölüme ayrılmak suretiyle İstanbul ve civarında yolcu ulaşımını sağlayan Akay Müdürlüğü, Denizyolları Müdürlüğü ve Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü bölümleri adı altında üç bağımsız müdürlük ile varlığını devam ettirmiştir. Takip eden yıllarda bu ticari yapı geliştirildi. Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü, ticari gemilerin bakım onarım faaliyetleri için tüm teçhizatı yenilenerek Türk denizciliğinin sanayi kolu oldu. Müdürlük, 861.000 tondan fazla Türk ve yabancı ticaret gemileri ile Türk ve Rumen harp gemilerinin tamir ve havuzlama işlerini tamamlattı, İstanbul'da vapurların yanaşması için modern bir deniz istasyonu kurdu, duba üzerine iskeleler yaptırdı; birçok gemi, motor ve römorkör inşa ettirdi⁴⁶.

44 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1969, s. 167.

45 *Türk Deniz Ticareti...*, s. 92.

46 *Türk Deniz Ticareti...*, s. 78-79.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, bugün Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. olarak varlığını sürdürmekte olup, idarenin ortaklarından biri olduğu Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi, gemi kurtarma alanında millileştirme çabalarını göğüsledi. Bu çabalar, İngiliz gemi kurtarma şirketinin elindeki tüm gemileri ve malzemeleri satın alarak başladı. Satın alınan kurtarma gemilerine Türk bayrakları çekildi. Yabancı devletlere yıllık olarak verilen gemi kurtarma izinleri de bu tarih itibarıyla kaldırıldı⁴⁷.

İktisadi alanda kapsamlı değişikliklerden bir diğeri 1937 yılında yaşandı. İktisat Vekâleti'ne bağlı olmak üzere, Denizyolları ve Akay İşletmeleri, Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Van Gölü İşletme İdaresi, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü ve devlete intikal etmesiyle birlikte Fenerler İdaresi, 3295 sayılı Denizbank Kanunu ile Denizbank'a bağlandı⁴⁸. Denizbank, denizcilik alanında çalışan çeşitli kuruluşları sistemli bir şekilde aynı amaçlara yöneltmek, denizcilik faaliyetlerini geliştirmek ve finanse etmek amacıyla kurulmuştu. Deniz, göl, nehir ve limanlarda denizcilik kapsamında tüm işleri yapmak, denizcilik alanında kredi açmak, deniz turizmi alanında destek vermek, önemli sorumluluklarından bazılarıydı. Görüldüğü üzere Denizbank, denizcilik konularının bir çatı altında toplanması ve finansman faaliyetlerinin tek elden yürütülmesi fikrinin bir ürünü olmuştu.

Bu yıllarda söz konusu olan iktisadi alanda devletçilik fikri ve uygulamaları farklı taraflar açısından farklı şekilde algılanmıştır. Daha önce de ifade edildiği üzere özellikle 1932 yılında yaşanan mevzuat değişimleri ile tekel altına alınan deniz nakliyatı, özel sermaye açısından bakıldığında ekonomik krizi daha da derinleştireceği fikrini yaratmıştı. Hükûmet tarafında ise kamu hizmeti ve verimlilik anlayışı kapsamında bu tekelin gerekliliği ön plana çıkarılmıştı. Bahsi geçen anlaşmazlıklar bir yıl içinde kanunun yenilenmesine neden olmuş, 1933 yılında Deniz Yolları İşletme Kanunu kabul edilmiş; böylece kamu ve özel şirketlere faaliyet alanları yaratılmıştı. Nihayetinde denizcilik faaliyetleri, devletçilik uygulamalarının ilk örneklerini içeren bir saha olmuş⁴⁹, özel şirketlere tanınan deniz ticareti seferlerine ilişkin haklar devlet kontrolüne konu olmuştu.

1923 ile 1938 yılları arasında limanların gelişmesi üzerine de çalışmalar yapıldı. 1925 yılında kabul edilen Limanlar Kanunu, denizciliğin iktisadi alanında doğrudan atılmış adımlardan bir tanesidir. Aynı yıllarda çeşitli limanlarda işletmecisi şirketler

47 Reşat Baykal, *Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız*, İstanbul, İTÜ Vakfı Yayınları, 2017, s. 115.

48 *T.C. Resmî Gazete*, S.3796, 30 Aralık 1937.

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

kuruldu. Bu kanundan hareketle İstanbul, İzmir, Trabzon gibi büyük limanlar başta olmak üzere liman işleri millileştirildi ve özel sermaye ile devletin anonim şirketlerde ortak yönetimlerine konu oldu. Yönetimsel yeniliklerle birlikte teknik atılımlar sonucunda limanlarda verilen tüm hizmetlerin ve ilgili ücretlerin kontrolü ve kaydı sağlanarak uluslararası ticaretin artışı için önemli olan standart, düzen ve kontrol işlerinin sürekliliğini sağlama girişimleri hedeflenmişti. Çünkü Türk limanları uluslararası yük taşımacılığına uygun teknik altyapıya ve yönetim organizasyonuna sahip değildi. Limanlar hakkında tetkikat yapmak üzere yabancı uzmanlardan da fayda sağlamaya ilişkin çalışmaların yapıldığı görülmektedir. Örneğin 1928 yılında Nafia Vekâleti, aracı İsveç vatandaşı Mösyö Kompman sayesinde Kopenhag Liman Müdürü Uzman Burg'a ulaşmış, ondan bir liman tetkiki talep etmişti. Uzman, çok yoğun olduğu için gelemeyeceğini bildirmiş, başka bir tarihte masraflarının peşin ödenmesi koşulu ile gelebileceğini de eklemişti. Diğer taraftan aynı kişi Mühendis Ali Rıza Bey'i eğitim için Kopenhag Limanı'na kabul etmişti⁵⁰. Görüldüğü üzere personelin eğitim için yurt dışına gönderilmesi, liman işletmeciliği alanında da devam etmişti.

Bu girişimlere rağmen mevcut durum yeterli gelmiyordu. 1930'lu yıllarda liman işlerinin daha verimli olması gereğiyle yeni adımlar atılmaya başlandı. Zira 1927 yılında iktisadi etkinlikleri, ihtiyaçları ve mevzuatı takip etmek üzere kurulan Âli İktisat Meclisi'nin raporlarına göre 1932 yılı itibarıyla liman hizmetleri ve limanların fiziksel durumu iyileştirilmeliydi. Bu hususu açıklayan raporda, İstanbul, İzmir, Mersin, Samsun, Trabzon ve Ereğli limanları Türkiye'nin belli başlı limanları olarak ifade edilmişti. Bu limanların en büyük vasfı, iktisadi kıymeti ve önemiydi. Diğer taraftan dünya ticaret gemilerin tonaj olarak büyümeleri neticesinde Türk limanlarının rıhtım ve rıhtım kenarı özelliklerinin buna uygun geliştirilmesi gerekli görülmekteydi. Rıhtım kenar derinlikleri, depo ve antrepoların özellikleri, yükleme boşaltma olanakları, demir yolları ile bağlantılar dikkate alındığında Haydarpaşa, İstanbul, İzmir ve Zonguldak görece istisna olmak üzere diğer bütün limanlar bu tesisattan mahrumdu⁵¹. Yine aynı rapora göre, bir limanın çağdaş bir liman olabilmesi için antrepo ve hangarlara sahip liman sahası, rıhtım vinçleri, hamalsız nakliyata imkân veren makina ve aletler, duba, römorkör ve tahlisiye tesisatı, silolar, frigorifik tesisat gibi liman hizmetlerini kolaylaştıran tesisat, sabih vinçleri, kömür ve su tesisatı, liman inşa ve temizliği için taraklar, gemi inşa ve bakım için tezgâh ve havuzlar olmalıydı⁵². Anlaşıldığı üzere bu raporlar limanların

50 *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, Fon Kodu: 230-0-0-0, Yer No: 148-51-1, Tarih: 02.03.1928.

51 *Âli İktisat Meclisi Raporları*, Neşriyat Serisi: A, N: 9, Ankara, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1932, s. 5-8.

52 *Âli İktisat Meclisi Raporları...*, s. 19.

teorik olarak nasıl olması gerektiğinin araştırıldığını göstermekle birlikte özellikle uygulamadaki durumları analiz etmek üzere kullanılmaktaydı. İstanbul, İzmir, Mersin, Samsun, Trabzon ve Ereğli limanları bu kapsamda detaylı bir şekilde analiz edilerek eksik yönleri fazlasıyla ortaya çıkarılmıştı. Bu kapsamda değerlendirildiğinde İstanbul Limanı dâhil yukarıda sayılan özellikleri barındırmıyor ve teknik yeterliliği tamamıyla sağlamıyordu.

İyileştirme gereği olarak 1934 yılında liman işlerinin şirket olarak değil, hükûmetçe idare edilmesine dair kanun kabul edildi. Posta taşımacılığında olduğu gibi liman işletmeciliğinde de devletçilik ilkesinin işletildiği bu kanunla, sermayesinin $\frac{3}{4}$ 'ünün devlette olduğu limanların yönetimleri hükûmet yönünde revize edildi. Bu süreçte özel sermayeye ait olan şirket hisseleri ya da malvarlıklarının alım satım süreci ve devri bu kanunla belirlendi. 1929 yılında kabul edilen ve uzun yıllar varlığını koruyan Deniz Ticaret Kanunu ile denizcilik alanında gerçekleştirilen hukuki düzenlemeler de bu süreklilikte pay sahibi oldu. Önemli limanlarda liman işletme şirketleri tesis edilirken muntazam posta seferleri ve kılavuzluk işleri gibi denizcilik faaliyetleri millî bir şekle büründü. Tüm bu işlerin kontrolü ise vekâlet içinde kurulan bir Deniz Müsteşarlığı aracılığıyla yapıldı⁵³. Günlük ihtiyaçları karşılamak üzere, liman ve deniz kapılarını korumak için ihale ile motorbot satın alınması gibi kararnamele sayesinde liman içi işlerde çalıştırılacak gemi sayıları artırıldı⁵⁴. 1937 yılına gelindiğinde liman işleri Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarına nazaran daha tertipli bir hâl almış oldu.

Yoğunlaşan tüm bu çabalara rağmen, deniz yolu taşımacılığı sayesinde artan dış ticarete Türklerden çok yabancıların payı devam ediyordu. Bunda hem 1929 Ekonomik Buhramı hem de Türk sermaye sahiplerinin denizlerde yeterli emniyete sahip olmadıklarını düşünmelerinin payı büyüktü. Millî gemiler yetersiz kaldığından dolayı da ihracat için yabancı gemilere navlunlar ödendi; örneğin 1930 senesinde sadece deniz yolları ile 560 bin ton taşımacılığa karşılık 10,5 milyon Türk lirası dışarıya ödenmişti⁵⁵. Sektörde daha çok Türk armatörlerin söz sahibi olması için gerekli görülen güvenlik tedbirlerinin en kısa sürede sağlanması arzulanmaktaydı. Denizlerde varlığını koruyan güçlü donanmanın tesisi ile ulaşılabilecek bu güvenli taşımacılık sayesinde Türk gemileri en azından ihracat yapabiliirdi ve böylece Türk yatırımcıları da deniz taşımacılığındaki payını artırabilirdi. Bu sebeple güvenli deniz nakliyatı için donanmanın var olmasının ve onun bu güvenliği idame ettirme becerisinin, işletmeler için gerekli malzemeleri temin etmek kadar önemi büyüktü.

53 *Türk Deniz Ticareti...*, s. 14.

54 *BCA*, Fon Kodu: 30-18-1-1, Yer No: 15-52-8, Tarih: 20.08.1925.

55 Sermet Fuat, "Donanmamız ve Deniz...", s. 418.

Zira deniz ticareti arttıkça ticaretin iktisadi özelliği sayesinde deniz taşımacılığının uluslararası etkinliği de artırıyordu⁵⁶ ve böylece askerî alanda kat edilen gelişmeler neticesinde iktisadi denizcilik de gelişim gösterebiliyordu. Askerî bahriyenin, ticari bahriyeden ayrı tutulmasını imkânsız kılan en önemli etken budur. Askerî yeterlilik geliştikçe ticari filo gelişmeye devam etti. Bu gelişme sürecinde, Mustafa Kemal Paşa'nın, TBMM'nin ikinci dönem ikinci yılı açış konuşmasında donanmayı ne kadar önemli gördüğünü ve deniz sanayi ile ticaretin gelişiminde sahip olduğu payı ifade etmesinin etkisi vardır.

Böylece Cumhuriyet'in ilk yıllarında armatörler yeni bir filo kurmayıp dış pazarlardan yaşlı gemiler almayı yeğ tutsalar da⁵⁷ kısa zamanda kapasite olarak büyütülen filo, iç ve dış taşımacılıkta deniz yollarının aktif bir şekilde kullanılmasına destek verdi. 1938 yılına ilişkin İngiliz resmî ticaret gemisi kataloğuna göre Türk deniz ticaret filosu, Denizbank'a ait farklı tonajlarda ama yaşlı 15 adet gemi ile 1938 yılında inşaatı tamamlanan altı adet gemi, Kalkavanzade Sadık ve Mahdumları'na ait beş gemi, Vapurculuk Türk A.Ş.'ne ait 17 adet gemi, Barzılay ve Benjaliş Şirketi'ne ait yedi gemi, Kırzade ve Şürekâsı Şirketi'ne ait dört gemi, Mehmet Şevket ve Burhanettin Bey Şirketi'ne ait bir gemi, Sohtorikzade Hüseyin Avni Şirketi'ne ait iki gemiden oluşmaktaydı⁵⁸.

Filonun büyütülmesine ek olarak 1935 yılına kadar denizcilik alanında hayati yollar kat edildi. Bu süre zarfında bakım-onarım tesisleri kuruldu, levazım ambarı ve antrepolar açıldı, matbaa kuruldu, rıhtım elektrikli vinçlerle tesis edildi, yolcu salonu kuruldu, gemiler telsiz cihazı ile teçhiz edildi, gemilere doktorlar atandı, sıhhi yardım teşkilatı kuruldu, kamara hizmetleri geliştirildi, Pire ve İskenderiye olmak üzere dış hatlar açılarak yabancı limanlara eşya nakli başlatıldı⁵⁹. Ayrıca sadece denizlerde değil göller üzerinde de deniz ulaşımına önem verildi ve Van Gölü'nde bu kapsamda çalışmalar yapıldı⁶⁰. Kurtuluş Savaşı sırasında buraya gönderilen silahlı ganbot, yelkenli ve motorlu tekneler ile taşımacılıkta kullanılan duba, savaş sonrasında da kullanılmaya devam etti. 1923 yılında bölgeye gönderilen bir uzman ekip sayesinde yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan bu gemiler, bölgede bulunan iskeleler arasında nakliyatı canlandırdı. Tatvan'da bir tersane kuruldu, Ruslardan kalan tesisler onarıldı, 1926 yılı sonrasında Tatvan ile Van arasında vagon taşımacılığı bağlantı yolu kuruldu⁶¹.

56 Sait Telât, "Deniz Hakimiyetinin Şümul ve Ehemmiyeti", *Deniz Mecmuası*, S.318, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 671.

57 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve ...*, s. 269.

58 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve ...*, s. 272.

59 *Türk Deniz Ticareti...*, s. 28.

60 BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer No: 156-96-1, Tarih: 19.07.1923.

61 Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki...*, s. 151.

İktisadi faaliyetlerden bir diğeri olan balıkçılık için Atatürk, “deniz ve deniz mahsulleri ticaret ve endüstrisi önemli bir mevzumuzdur” diyerek balıkçılığın sürekli gelişiminin önemi üzerinde durdu. Deniz mahsullerinin işletilmesini araştırmak üzere 1936 yılında düzenlenen Balıkçılık Kongresi’ni, iktisadi gelişimin yeni bir hamlesi olarak nitelendirdi⁶². Bu kongrede İktisat Vekâleti tarafından su mahsullerine ilişkin bir tasarı hazırlanmıştır. 1936 yılına kadar bu alanda yapılan faaliyetlere bakıldığında mevzuata yönelik çalışmalar, yabancı uzmanların dâhil edildiği araştırma ve raporlama faaliyetleri ve II. Sanayi Planı kapsamında balıkçılık yatırımlarının planlanması dikkat çekicidir⁶³.

Atatürk her fırsatta Türk denizciliğinin gelişmesi gereğini öncelediğini dile getirdi. Deniz işçileri için yeni iş kanunları hazırlanmasının, limanların teşkilat yapılarının düzenlenmesinin, mağaza ve antrepoların inşasının önemini belirtmeye devam etti⁶⁴. Erken Cumhuriyet döneminde atılmış olan hukuki ve iktisadi adımların içerisinde denizcilik ile dolaylı ilişki kurulabilir. İş Bankası’nın kurulduktan sonra denizcilik alanında kredi vermesi ve bu alanda yatırım yapması; Ticaret ve Sanayi Odaları Kanunu’nun kabul edilmesi ve daha sonraki yıllarda denizcilik alanında kurulan odalar için bir örnek teşkil etmesi; uluslararası takvim, saat ve ölçülerin kabul edilmesi ile limanlarda uluslararası ortak dil kullanımının deniz ticaretini olumlu olarak etkilemesi; Teşvik-i Sanayi Kanunu ile birlikte ihtiyaç duyulan malzemelerin deniz yolu ile taşınmasında indirim sağlanması bu adımlardan bazılarıdır.

1923 sonrasında millileştirme ve yerli burjuvazi yaratma merkezli millî iktisat görüşü, kalkınma ve modernleşmenin temel mekanizması olarak görülmüş ve iktisat politikalarına yön vermiştir⁶⁵. Sivil denizciliğin gelişiminde kurumsallaşma ve millileştirme sürekli bir şekilde devam etmiş, önce liberal daha sonra devletçilik kapsamında yenilikleri içeren bir süreç yaşanmıştır. Bu sürece ışık tutan Mustafa Kemal Atatürk olmuştur. Afet İnan tarafından aktarıldığı üzere, Atatürk için deniz ulaştırma işleri, gemi inşa ve denizlerde seyir kabiliyeti, ülkeleri medeniyete taşımış ve taşımaktadır. Deniz yolları, deniz nakliye vasıtaları ve limanlar iktisadın gelişmesinde millî mevcudiyetin maddi ve siyasi kan damarlarından olduğu için deniz seyrüsefer şirketlerinin devlet tarafından idaresi gerekmektedir. O nedenle memleketin huzuru ve müdafaası için limanlar, deniz vasıtaları ve nakliye araçları; top, tüfek ve her çeşit silahtan daha önemli görülmüştü⁶⁶.

62 Atatürk’ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 1991, s. 656.

63 Serkan Tuna, “CHP İktidarında Türk Balıkçılık Sektörüne Yönelik Faaliyetler (1923-1950)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, C.16, S.32, 2017, s. 94.

64 Atatürk’ün Söylev..., s. 221.

65 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2015*, 24. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 2019, s. 42.

66 Bkz. Afet İnan, *M. Kemal Atatürk’ten Yazdıklarım*, İstanbul, Cumhuriyet, Yeniğin Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık AŞ, 1999.

Askerî Faaliyetler

Millî Mücadele boyunca aktif olan Türk denizcileri özellikle Karadeniz'in Rus limanlarından aldıkları cephane ve silah başta olmak üzere tüm askerî malzemeleri Türk liman ve depolarına taşımışlar; Karadeniz sahilinde konuşlanmış Pontus çeteleriyle başarılı mücadelelere girişmişler; İnönü, Sakarya ve Dumlupınar muharebelerinde savaşmışlar ve ihtiyaç duyulan yerlerde birçok teknik görevleri yerine getirmişlerdir⁶⁷. Mustafa Kemal Paşa, Büyük Millet Meclisi'nin dördüncü yılı açılışı olan 1 Mart 1923 tarihinde yaptığı konuşmada bu çabaların önemini bir kez daha vurgulamıştır:

"...bahriyemiz birkaç gemi ile harikalar göstererek hiçbir şeyi zayi etmeksizin nakliyat-ı bahriyeyi temin eylemek suretiyle meşkûr hizmetler ifa etmişlerdir."

Bu başarı büyük oranda türlü zorluk ve imkânsızlıklarla sağlanabilmişti; zira askerî unsurlar oldukça zayıf durumdaydı. Tüm zorluklara rağmen büyük bir övünçle kazanılan zafer sonrasında Cumhuriyet'in ilanını müteakip gerçekleştirilen 101 pare top atışını, Hamidiye ve Ertuğrul gemileri bölüşerek atabilmişti⁶⁸. Dönemin tanıklarından Büyüktuğrul, bu hususu ifade ederken aslında mevcut gemilerin ne kadar bakıma muhtaç olduğunu ve malzeme eksikliği yaşadığını ifade etmişti. Görüldüğü üzere, Türk Deniz Kuvvetleri hem Millî Mücadele yıllarında hem de savaştan hemen sonraki dönemde oldukça zor durumdaydı. Yüzer unsurlara ek olarak işgal kuvvetlerinin terk ettiği Haliç'te bulunan tersane ve havuzlar ile fabrikaların durumu da iyi değildi. Buralarda hem teknik altyapı hem de insan gücü alanındaki eksiklikler gözle görülebilir durumdaydı.

Büyük zafer kazanılmıştı; fakat mali durum zayıftı. Bu nedenle ne yeni gemi alımı için ne de mevcuttaki gemilerin bakım onarım faaliyetleri için yeterli fon vardı. Fakat 1926 yılından sonra kararlı bir program dâhilinde gemi onarımları başlatılmış ve aynı zamanda yeni siparişler verilerek filonun ve personelin kalitesi iyileştirilmeye çalışılmıştı⁶⁹. Bu süreçte onarıma alınan gemilerden biri ise tarihimizdeki ünlü gemilerden olan Yavuz isimli muharebe kruvazörüydü. Yavuz'un onarımı sırasında yaşanan bir dizi teknik ve mali problemler, Yavuz-Havuz davası adını alacak bir hukuki sürece konu olmuş, bu durum ise Bahriye Vekâletinin kapatılmasına neden olmuştu⁷⁰. Yavuz muharebe kruvazörü ise bu onarım sonrasında uzun yıllar hattı harp gemisi olarak Türk donanmasındaki vazifesini yerine getirmişti.

67 Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma...*, s. 28, 29.

68 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve...*, s. 81.

69 *Conway's All The World's Fighting Ships 1922-1946*, ed. Roger Chesneau, London, Conway Maritime Press, 1980, s. 406.

70 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve...*, s. 133.

Mustafa Kemal Paşa, 1928 yılında tüm bu onarım süreçleri devam ederken kara ve deniz ordularını memleketin sulh ve emniyetini sağlamaya yetecek bir kuvvette tutmanın gerekliliğini belirtmeye devam etti⁷¹. Onarımlar sürerken donanmaya ait gemilerin sayıca artışı, yabancı devletlere yeni siparişler verilmesi suretiyle hız kazandı. Hollanda'dan 1928 yılında satın alınan denizaltılar, İtalya'dan 1931 ile 1932 yıllarında sipariş edilen hücum bot, muhrip ve denizaltı tipi gemiler, İspanya'dan 1936 yılında satın alınan denizaltı uzun yıllar boyunca Cumhuriyet donanmasına hizmet eden gemiler oldu⁷². İngiltere'den alınan uçaklar ve sipariş edilip teslim alınan gemiler göz önüne alındığında Türk donanması 1936 yılına gelindiğinde yüzer, dalar, uçar unsurları ve eğitilmiş personeli ile daha da güçlü bir donanma olmuştu⁷³.

Almanya'ya sipariş edilen ve adları bizzat Atatürk tarafından verilen Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy isimli denizaltılardan Yıldırıy, 1937 yılında kızağa konmasına rağmen ancak 1946 yılında, donatımı Gölcük Tersanesi'nde tamamlandıktan sonra donanmaya katılabilmiş, Batıray ise teslim alınmamıştı. Türkiye'nin donanmasını kuvvetlendirdiği bu dönemde takip edilen politika, yabancı devletlerin dikkatini çekmekte gecikmedi. Bu takibin nedenlerinden biri, deniz alanındaki silahsızlanma tartışmaları nedeniyle silah üreticisi ülkelerde iç siparişlerin azalması ve yurt dışı piyasaların önem kazanmasıydı. Türkiye ise potansiyel ithalatçı olarak dikkat çekmekteydi. Diğer bir neden ise gemi siparişleri sayesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda olduğu gibi yeni kurulan devlette de bir nüfuz alanı elde etme gayesine dayanıyordu. Bu nedenle Türk donanma politikası, ülkenin dış politikasını da etkilemiş oluyordu⁷⁴.

Türkiye Cumhuriyeti, yeni gemi siparişleri verirken deniz gücü anlamında kuvvetli olan devletleri de yakından takip etmeye devam etti. Zira 1920'li yıllarda devletlerin çoğu çeşitli hassasiyetler nedeniyle birbirlerini yakın takibe almışlardı. Özellikle gemi teknik ve hızlarına ilişkin süregelen bir yarış vardı ve bu dönemde Akdeniz hâkimiyeti gemilerin sürati ile alakalı görünmekteydi⁷⁵. Bu ülkelerin donanma kabiliyetlerini karşı-

71 *Atatürk'ün Söylev...*, s. 201.

72 Cumhuriyet donanması teşkilinde yurt dışından satın alınan gemilerin öncelikle denizaltı tipi gemiler olma nedeni, bunların dönemin en dikkat çeken gemi tipi olmasıyla birlikte bahriye kurumu yöneticilerinin bu gemi tipine verdikleri önemdir. Hollanda'ya sipariş edilen Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltılarını takiben İtalya'ya Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe muhripleri; Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları ile Denizkuşu, Martı ve Doğan hücum botları sipariş edildi. Gür denizaltısı ve Erkin ana gemisi de donanmaya katıldığında 1936 yılına ait donanma mevcudu tamamlanmıştı. Detaylı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve...*, s. 184-189.

73 Mustafa Hergüner, "Atatürk Döneminde...", s. 29.

74 Serhat Güvenç-Dilek Barlas, "Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması, 1923-1939", *Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, ed. İsmet Akça, Evren Balta Pakar, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 224.

75 "Akdeniz İşleri", *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 158.

laştırın ve bu yarış içindeki gelişmeleri yakından takip eden Türkiye, siparişlerini de bu hususu gözeterek veriyordu. Özellikle İngiltere, Hollanda ve İtalya'ya verdiği yeni gemi siparişleri yanında gemi inşa faaliyetlerine de devam etti. 1938 yılından evvel Gölcük Tersanesi'nde, Türk mühendislerinin kontrolünde bir mayın gemisi, bir yağ gemisi ve iki torpido taşıma botu inşa edilmişti⁷⁶. Gölcük'te bulunan askerî tesislerin inşası ise 1933 yılında söz konusu olmuş ve "2173 sayılı Harp Gemilerinin Tamiri İçin Gölcük'te Tamir Limanı ve Tersane Yapıtırılması Hakkında Kanun" aynı yıl kabul edilmişti⁷⁷. Aslında bu kanundan bir süre evvel, Yavuz'un onarımı söz konusu olduğunda tamir sırasında kullanılacak havuzun inşa yeri ve onarımda ihtiyaç duyulan kara tesisleri için Gölcük tayin edilmişti. 1925 yılında Alman Flander şirketinin kazandığı ihaleye istinaden Yavuz gemisinin onarımı için gerçekleştirilen yüzer havuz inşası devam ederken Gölcük'te fabrikaların bir kısmı da tesis edildi. 1927 yılında Flander şirketi yüzer havuzu tamamladığında Gölcük'te atölye binaları da yapılmış oldu⁷⁸. Cumhuriyet'in ilk gemisi olan Gölcük isimli yağ gemisi, torpido şalopaları, Atak isimli mayın gemisi ve dalgıç motoru, Yüzbaşı Ata Nutku dizaynına sahip gemiler olarak temeli Yavuz'un havuzlanması sırasında atılmış olan Gölcük Tersanesinde tamamlanmıştı⁷⁹. Görüldüğü üzere tersane tesisinden hemen sonra kısa zaman içerisinde gemi inşa ve onarım faaliyetleri gerçekleştirilmeye başlanmış, kanunun birinci maddesine uygun olarak barınma ve idame olanakları geliştirilmişti.

1938 yılında Cumhuriyet donanması, Yavuz ve yeni gemilerden müteşekkil harp filosu ve filotillası (Yavuz muharebe kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri), ihtiyat filosu (Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, Peykişevket ve Berkisatvet torpido kruvazörleri), denizaltı filosu (Birinci İnönü, İkinci İnönü, Dumlupınar, Sakarya, Gür denizaltıları ile Erkin ana gemisi), hücumbot filotillası (Denizkuşu, Martı, Doğan gemileri), mayın arama ve tarama filotillasından (Hızırreis, İtareis, Kemâlreis ganbotları) oluşmaktaydı⁸⁰. Cumhuriyet donanması için alınan yeni gemiler sayıları bakımından değerlendirildiğinde, tüm devletler için neredeyse dönem politikası hâline gelmiş olan denizaltı alımlarının daha fazla olduğu görülür. Büyük gemilerden ziyade daha hızlı ve küçük gemiler ile denizaltı alımına önem verilmesi kıyı koruma amacının ön planda olduğunu gösterir. Bu konuda *Deniz Mecmuası*'nda o

76 "Deniz Haberleri", *Deniz Mecmuası*, S.347, İstanbul, Deniz Matbaası, 1938, s. 107.

77 *T.C. Resmî Gazete*, S.2400, 14 Mayıs 1933.

78 Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki...*, s. 38.

79 *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926-2015*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2015, S.16-27.

80 Bkz. Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve ...*, s. 187; *Cumhuriyet Donanması 1923-2000...*

döneme ilişkin yayımlanan makaleler incelendiğinde, denizaltıların teknik hususları ile yabancı donanmalardaki payının en çok araştırılan husus olduğu dikkati çekmektedir. Kruvazör tipi gemiler kadar güç kazanacağına inanılan bu gemi tipi, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde oldukça geliştirilmiş ve prototiplerine nazaran büyük ilerlemelere konu olmuştu. Bu nedenle deniz kuvvetleri küçük olsun büyük olsun; milletleri zengin olsun fakir olsun tüm devletlerin donanmaları için bu gemi tipine sahip olmak birincil öncelikli⁸¹. Tonaajları küçük olan denizaltılar, kendi üslerinin yakınlarında ve ticaret harbinde kullanılabilmekteydi. Savaşın bitiminden itibaren mevcut güven ortamında devletlerin çoğunda denizaltı sayısı arttı. Bin ton ve üzeri denizaltı sahipliğine bakıldığında diğer devletlerden büyük oranda ayrılan Fransa ve Japonya birinci sıradaydı; bu ülkeleri 3 kat daha az oranda İngiltere, İtalya, Brezilya, Şili ve Amerika takip ederken en büyük denizaltılar sadece Amerika ve İngiltere'ye aitti⁸².

Türk donanması için satın alınmakta olan denizaltılara rağmen, deniz subayları için müdafaa gemileri de önemliydi. Özellikle denizaltı tipi gemilere karşı koyabilen küçük kruvazörler, bu gemiler arasındaydı. Yabancı limanlarda sancak gösteren gambotların yerini alarak, barış zamanında deniz polisliği yapması ve Türkiye'nin müdafaa kabiliyetini göstermesi açısından da önemli olan bir gemi tipi idi. Bu küçük kruvazörler kurulmakta olan Türk deniz ticareti filosunu denizaltı taarruzundan da koruyabilecekti⁸³. Diğer taraftan yeterli mali güce sahip olmayan ve dolayısıyla donanması için büyük masraflar yapmaya gücü olmayan Türkiye için idame masrafları az olan küçük kruvazör sınıfı gemiler biçilmiş kaftan olarak görülmekteydi. Zira bakım onarım alanında gelişmiş organizasyon yapısına ve bilgi birikimine sahip bir deniz kuvveti olan Türk Deniz Kuvvetleri için bu tip gemilerin uzun ömürlü olacağı düşünülmekteydi⁸⁴.

Yeni gemi alımlarının, alınan gemiler için bakım-onarım faaliyetlerinde ve sarf malzemeleri temininde bir düzenlilik sağlanmadıkça sürdürülebilir bir verimliliği sağlamayacağı aşıkardır. Bu nedenle onarım faaliyetlerinin daha düzenli devam etmesi için, İstanbul Tersanesi'nde 1925 yılından itibaren yeni bir yapılanmaya gidildi. Haliç ve Camialtı tersaneleri yoğun onarım ihtiyacı olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlanırken Taşkızak Tersanesi donanmada bırakıldı ve ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi sonrasında Gölcük tesisleriyle birlikte donanma tarafından aktif olarak kullanılabilirdi. Tersaneler yenilenerek modernleştirildi. 1927 yılına gelindiğinde yurt dışına onarıma

81 Osman Nuri, "Tahtelbahir ve Göreceği İşler", *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 82-83.

82 İbrahim Rıza, "İstikbalde Denizaltı Gemilerine Karşı Müdafaa İhtiyacımız", *Deniz Mecmuası*, S.317, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 573.

83 İbrahim Rıza, "İstikbalde Denizaltı Gemilerine...", s. 582.

84 Sermet Fuat, "Donanmamız ve Deniz...", s. 430.

gönderilen gemi sayısı büyük oranda azalmıştı⁸⁵. Mali yapıdaki zayıflık, onarım faaliyetleri dışında gemilerin sarf malzemelerinin temininde de zorluk çıkarıyordu. Bu husus çeşitli yöntemlere başvurulmasını zorunlu kılıyordu. Örneğin Türk sularında denizaltı gemilerine karşı yapılan karakol hizmetlerinde deniz kuvvetlerine mensup gemiler ile gümrüğe ait motorların devriçark masrafları için bütçede tahsisat bulunmayabiliyordu. Bu durumda stok oranları, sarfiyat olarak kullanılabilirdi. Yüksek Müdafaa Meclisi tarafından alınan bu karar, kısıtlı bütçe imkânlarına karşın kömür, benzin, yağ gibi sarfiyat malzemelerine ilişkin stok eksikliğinin telafisini mümkün kılabilirdi⁸⁶.

Deniz yolu taşımacılığı ve donanma dışında iktisadi alanda güvenlik tedbirleri için de deniz vasıtalarına ihtiyaç vardı. Bu nedenle denizde kaçakçılık faaliyetlerini önlemek üzere yeni deniz vasıtaları alma kararı verilmiş ve bu satın almaların beş yıl içerisinde belirli bir bütçe kapsamında tamamlanmak üzere her yılın mali bütçesine eklenmesi hususu onaylanmıştı⁸⁷. 1936 yılında kabul edilen “3015 sayılı Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığı Emrindeki Deniz Teşkilatının Askerleştirilmesi Hakkında Kanun”a bakıldığında yine deniz kaçakçılığının takibi ve menedilmesine ilişkin kararlılık dikkat çekicidir. Böylece yalnızca deniz vasıtası alımı değil, denizde kaçakçılığa ilişkin hukuki alt yapı da kurulmaya başlanmıştı. Türk karasularının güvenliği ve korunması hususlarını içeren bu kanun, sınırları belirli deniz alanları yaratarak kurallı teşkilat yapılarının yeniden tesis edilmesinde temel olmuştu⁸⁸.

Türk Deniz Kuvvetleri gelişim açısından incelendiğinde ülke coğrafyası hususiyetle dikkate alınmış olduğundan kuvvetin kendi kendine yeter bir seviyeye ulaştırılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Bu konunun özellikle deniz personeli yönünden açıklanabilmesi için dönemin entelektüel yapısı dikkate alınabilir. Türk deniz subaylarının bakış açısını ve ilgi alanlarını yansıtan *Deniz Mecmuası*⁸⁹, deniz personeline ilişkin anlayışın ortaya çıkarılması için önemli kaynaklardan birisidir. Mecmuada yapılan çalışmalar, yabancı yayınlardan özellikle seçilerek yapılan tercüme, Türk subayları ve eğitimcileri tarafından yapılan bireysel araştırmalar, hatıra ve tenkitler subaylara ilişkin bilgi sunmaktadır⁹⁰. 1924 ile 1928 yılları arasında dergide basılmış olan bu makalelere

85 Murat Koralı, “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayiinin Tarihsel Gelişimi”, *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 248.

86 *BCA*, Fon Kodu: 30-18-1-2, Yer No: 79-84-4, Tarih: 05.10.1937.

87 *T.C. Resmi Gazete*, S.763, 17 Aralık 1927.

88 *T.C. Resmi Gazete*, S.3330, 15 Haziran 1936.

89 *Deniz Mecmuası*, eski adı *Risale-i Mevkute-i Bahriye* olan ve 1928 yılında yeni adıyla yayın hayatına devam eden, İstanbul Deniz Matbaasında idare edilen askerî bahriye dergisidir. Yazı işleri, Erkânıharbiye/Genelkurmay IX. Deniz Şubesi tarafından yapılır.

90 Hüseyin Yıldırım, *Atatürk ve Deniz*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, 2001, s. 18.

bakıldığında çalışmaların büyük oranının güncel teknik bilgiler, mevcut gemilerin iyileştirilmesi ve denizcilik eğitimi ile ilgili olduğu görülmektedir. Önceki bölümlerde ifade edildiği gibi, güncel teknik bilgilere sahip yetkin personel, donanmanın geliştirilmekte olan yüzer unsurları için oldukça önemliydi. Mali kaynakların seferber edilip yeni gemi siparişleri ve mevcut donanma gemilerinin onarımı yazın hayatında da yerini bulmuştur.

Donanmanın hedefleri ve geleceğe yönelik yapılması gerekli çalışmalar kapsamında yazılmış olan makalelerde, yeni kurulan devletin zaman kaybetmeksizin dünya sıralamasına girme gereğine olan inanç kendini açıkça göstermektedir. Atatürk'ün denizcilik kapsamındaki söylev ve demeçlerine bakıldığında 1938 yılına kadar bu amaçta ısrar ettiği görülmektedir. Dolayısıyla dönemin deniz subayları da yayınlarında yeni kurulan devletin donanmasına önem vermekle kalmamış, dünya donanmaları içerisinde bir pay sahibi olması gereği üzerinde durmuştur. Yabancı bahriyelere ilişkin yapılmış araştırmalarda İngiltere, Almanya, İtalya, Rusya, Fransa ve ABD donanmalarında görülen gelişmeler, eğitim ve teknik yönlü ilerlemeler merkeze alınmıştır. Böylece deniz subaylarının güncel deniz teknolojisini takip ettiklerini ve özellikle güçlü devletlerde söz konusu olan gelişmeleri incelediklerini söylemek mümkündür. Anlaşıldığı kadarıyla dönem subaylarına ilişkin entelektüel yapı, yurt içi politikalar çerçevesinde deniz kuvvetlerinin geliştirilmesi yönünde olmuş ve bu gelişim için güçlü devletlerin deniz teknolojisi dikkate alınmıştır.

Deniz Mecmuası'nda 1928 ile 1940 yılları arasında yayımlanmış makaleler yoğunluk açısından dikkate alındığında sırasıyla; deniz harbi teknolojisi ve silahları, makina, kazan ve aksamı, donanım, seyir aletleri, denizaltılar için geliştirilmiş aletler, oşinografi aletleri, yeni gemilerin sahip olduğu özellikler gibi teknik detaylar ve bu tekniklerin geliştirilmesi, uluslararası deniz hukuku, denizcilik temalı konferanslar, yabancı donanmalardaki değişiklikler olduğu görülür. Dergide *tarih kısmı* başlıklı ayrı bir bölüm oluşturulmuş olup yakın tarihten konular dâhil tarihi hadiselerin anlatıldığı, eleştirildiği ya da bu olaylardan dersler çıkarıldığı çalışmalar yapılmıştır. Örneğin *donanma, Türkiye Cumhuriyeti için ne kadar lüzumludur ve ona sahip olmanın önemi nedir* sorusunu cevaplamaya çalışan Sami⁹¹ Osmanlı dönemi deniz harplerini tetkik etmiş ve güçlü bir deniz gücünün devletin önemini ve şöhretini arttıracaklarını aynı zamanda gelecekte kurulacak ittifaklar için yük değil kuvvet teşkil edeceğini ifade etmiştir. Bu makalelerden hareketle Atatürk döneminde gerçekleştirilen tüm çabaların, subayların zihniyetlerinde

91 Sami, "Donanmamız", *Deniz Mecmuası*, S.317, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 528.

de yer etmiş olduğu ve bir birlik içerisinde kavrandığını ifade etmek mümkündür. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'na giden yolda devletleri yakın bir temasla takip eden Türk Deniz Kuvvetleri mensubu subaylar, teknolojik gelişimdeki hızlı değişimi ve ülkelerin silahlanmaya ilişkin yasaklar bağlamındaki hareketlerini görmekteydi. Bu durum, takip eden dergi sayılarında bu konulara verilen önemin arttığını da göstermektedir.

Sermet Fuat, *Muzaffer Kumandan Atatürk'ün öncülük ettiği adımlar denizlere hakiyetin öneminin anlaşılmasını sağlamıştır* diyerek, onun fikirlerinin Türk denizciliği üzerindeki önemini vurgulamış ve devam etmiştir⁹²:

“Dün başardığı muazzam iş kadar yorucu ve büyük olan yarınki mesaisinin bütün nihayetsizliklerini ve bu mesainin ne büyük fedakarlıklara mütevakıf olduğunu herkesten daha iyi bilen dâhi dediğini elbet yapacak. İşte sekiz sene içinde bir dreadnot, dört muhrip ve dört denizalti gemisi ile yeni Türkiye'nin genç bahriyesini tekamül merdiveninin ilk basamağına bastırdı”.

Bahsi geçen derginin taranan sayılarında, doğrudan Atatürk'ün denizcilğe bakışı hakkında yazılmış makaleye az rastlansa da onun çizdiği yolun ve deniz gücü üzerine geliştirdiği fikirlerin dergide yayımlanan çalışmalara yansıdığı gözlenmiştir. Bir tarafta denizciliğin askerî, iktisadi, siyasi ve kültürel anlamda kat etmiş olduğu ilerleme diğer tarafta denizci subayların bu ilerleme paralelinde gösterdiği entelektüel yapısı bunu açık bir şekilde göstermektedir. Bu anlamda bakıldığında Atatürk'ün Türk denizciliğinin gelişmesi ve yayılmasındaki etkisi hem fiiliyatta hem de fikriyatta ilgili döneme yansımış ve bu kapsamdaki çalışmaları etkilemiştir.

Uluslararası İlişkilerde Denizcilik ve İkili Anlaşmalar

Mustafa Kemal Atatürk, denizcilikte ilerleme sağlamanın iktisadi ve askerî etkileri yanında, uluslararası alanda da diplomasi aracı olduğuna inanmış bir liderdi. Bu nedenle Türkiye Cumhuriyeti ile bazı devletler arasında imzalanmış dostluk antlaşmaları denizcilikle ilgili hususlar da içermekteydi. Örneğin mübadele sonrası Yunanistan ile imzalanan Dostluk Antlaşması ile birlikte İkamet, Ticaret ve Seyrisefain Mukavelenamesi ve Deniz Kuvvetlerinin Sınırlanmasına dair protokoller imzalandı. Mustafa Kemal Paşa'ya göre Balkanlarda barışın ve ahengin kuvvetli bir vasıtası olacak bu sözleşme, iki millet arasında artan yakın ilişkilerin ve iç içe giren coğrafi bağların doğal sonucuydu⁹³. İkamet, Ticaret ve Seyrisefain Mukavelenamesi 36 maddeden ve çeşitli eklerden oluşmakta olup taraflara ilgili ülke sınırları içerisinde devletin kuralları çerçevesinde

92 Sermet Fuat, “Donanmamız ve Deniz...”, s. 408.

93 *Atatürk'ün Söylev...*, s. 398.

serbestçe ikamet, seyahat ve yerleşme imkânı sağlamaktaydı⁹⁴. Bu mukavelename, memleket kanunlarına aykırı olmamak koşuluyla nakliyat kumpanyaları kurup, şubeler altında işletilmesi; ticarete konu emtia resim ve harçlarında belirli kolaylıklar sağlanması; transit yolculuklarda nakliye vasıtalarına serbestçe transit hakkı verilmesi; tarafların gemilerine yükleme ve boşaltma sırasında millî gemilere sağlanan tüm avantajların uygulanması; yük ve yolcu taşımacılığı ile deniz kazalarında millî sancaklara denk resim, sorumluluk ve kolaylık haklarının verilmesi başta olmak üzere taraflara pek çok kolaylık sağlamıştır.

Sovyetler Birliği ile imzalanan Dostluk Antlaşması da aynı şekilde iki ülkenin karadan ve denizden savunmalarının güçlendirilmesini içeriyordu. 1927 yılında iki ülke arasında Ticaret ve Deniz Ulaşımı Antlaşması da imzalandı. Bu antlaşma ile ihracat, gümrük kuralları ve temsilcilikler konularına açıklık getirilirken aynı zamanda transit ticarete limanların karşılıklı kullanımı kabul edildi. Yunanistan ile yapılan antlaşmada da görüldüğü üzere esas neden, taraflar arasındaki deniz ticaretini iyileştirmek ve ticari ilişkileri düzenlemektir. Özellikle deniz gücünün kullanılması suretiyle imza altına alınan bir Dostluk Antlaşması da Bulgaristan ile imzalanan antlaşmaydı. Balkan Paketi görüşmeleri için Sofya’da bulunan Tevfik Rüştü Aras’ı almaya giden Yavuz kruvazörü ve iki muhrip şehri top ateşi ile selamlayınca, antlaşmalara taraf olmak istemeyen Bulgaristan, ertesi gün mevcut antlaşmayı beş yıl daha uzatmaya karar vermişti⁹⁵. Bu durum, donanmanın uluslararası alanda siyasi güç olarak kullanımına örnek teşkil ederken aynı zamanda Türkiye’nin bölgede güç kazanan bir ülke olduğunun göstergesi olmuştur. 1926 ile 1937 yılları arasında Dostluk Antlaşmaları dışında da birçok ülkeyle Seyrisefain Antlaşmaları imzalanmıştır⁹⁶.

Bu dönemde uluslararası antlaşmalarla deniz ticaretinde atılan adımlar, siyasi alanda da ayrı adımların atılmasını gerektirmişti. Zira Oniki Ada’yı elinde bulunduran ve bu dönemde özellikle yayılmacı politika ekseninde hareketlerine yön veren İtalya karşısında tüm devletler temkinliydi. Türkiye Cumhuriyeti’nin silahlanması ve donanmasını iyileştirmesi konusu da ayrı bir önem kazanmıştı. İtalya’nın emperyalist tasavvurlarına ilişkin olarak yıllardır yürüttüğü gemi inşa programı, Akdeniz’de birçok ülkeye üstünlük sağlama gayesindeydi. Ayrıca İtalya’nın Akdeniz’de istihbaratı sağlayacak kruvazör ve hafif vasıtalara sahip olma çabaları sürekli bir şekilde devam ediyordu⁹⁷. Bu husus,

94 *T.C. Resmî Gazete*, S.1748, 15 Mart 1931.

95 Mustafa Hergüner, “Atatürk Döneminde...”, s. 28.

96 Mehmet Yücel Karlıklı, *Atatürk Dönemi...*, s. 89.

97 “İtalya ve Fransa Donanmaları”, *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 144.

Avrupa devletlerini huzursuz etmeye devam etti. Bu sebeple Akdeniz’de dolaşan gemilerin güvenliği için Türkiye’nin de içinde bulunduğu Akdeniz ülkeleri 1937 yılında bir araya gelerek Nyon Antlaşması’nı imzaladı. Bu antlaşmanın imzalanmasından sonra Atatürk, çevre denizlerde Türk millî hak ve menfaatlerini koruma gayesine vurgu yapmıştı⁹⁸:

“... bizi alakalandıran sahalarda ve bu arada, Akdeniz’de, sükun ve istikrarın korunması, bizim yakından ve alaka ile takip ettiğimiz bir mevzudur.”

Bu antlaşmada bir araya gelen taraflar için Akdeniz ticaretini korumak ve kendi karasularındaki güvenliği sağlamak en önemli husustu.

Devletlerle yapılan bu anlaşmalara ek olarak, Türkiye Cumhuriyeti’nin Türk Boğazları üzerinde tam bağımsızlık hakkını elde ettiği Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 20.07.1936 tarihinde imzalanmıştır. Bu sözleşmenin imzalanma süreci, Türkiye’nin 1936 yılında Lozan Antlaşması’ndan gelen Boğazlar rejiminin değiştirilmesini resmen istemesiyle başladı. İngiltere’nin Boğazların güvenliğinden duyduğu yoğun kuşku ile aynı zamana rastlayan bu istek, Batılı devletleri de harekete geçirdi ve konferans Montrö’de toplandı⁹⁹. Toplantı sonrasında kabul edilen sözleşmeyle birlikte Boğazlar Sorunu ortadan kalktığı gibi denizlerin uluslararası alanda güvenli olmasının önemi de kesin olarak anlaşılmıştı. Bu sözleşme, Lozan ile gelen bir sınırlandırma olan Boğazlar Komisyonu’nu lağvetmiş, boğazlardan geçme kuralları ve limitlerini belirlemiş ve böylece Karadeniz’in güvenliğini de sağlamıştı. Boğazlar bu şekilde hukuk ve diplomasi aracılığıyla Türkiye Cumhuriyeti’nin koruması ve kontrolü altına alındı. Bu sözleşmeden sonra yabancı basında Britanya politikacılarını meşgul eden uluslararası bir sorun olan Boğazlar Sorununun çözülmüş olduğu ve boğazların artık tek hâkiminin Türkler olduğu yazıldı. Türk basınında da önemli bir yer tutan sözleşmenin imzalanma süreci sıkı bir şekilde takip edilmiş ve törenler eşliğinde kutlanmıştır. Yerli ve yabancı basın birlikte değerlendirildiğinde; hak, hukuk, barış, adalet, emniyet ve gerçekçilik gibi kavramların sıkça vurgulandığı görülmüş, sözleşmenin Türkiye’nin güvenliği için ne kadar önemli olduğu söylenerek haklı gerekçeli olduğu hassasiyetle belirtilmiş, sözleşmenin tüm devletlerin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte olduğu ifade edilmiş ve dünyada emniyetin sağlanması adına önemli bir adım olduğu dile getirilmiştir¹⁰⁰.

98 *Atatürk’ün Söylev...*, s. 230.

99 Lord Kinross, *Atatürk...*, s. 553.

100 Hakan Uzun, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin Yankıları”, *Atatürk Yolu Dergisi*, C.16, S.61, 2017, s. 420.

Görüldüğü üzere, Atatürk, dış politika alanında denizcilik gücünün ve ilgili dostluk antlaşmalarının aktif bir siyaset aracı olduğunun inancıyla hareket etmişti¹⁰¹:

“Atatürk’ün verdiği hedef üzerinde kara ordumuz deniz kıyılarını tutmak suretile vazifesini yapmış, boğazları kapamak, Hatay davasını halletmek ve Akdenizle alakadar bütün devletlerle dostluk mukaveleleri yaparak ta emrin siyasete taallük eden en mühim kısımları muvaffakiyetle başarılmıştır.”

Barışçıl siyaset için deniz politikaları oluşturmuş, Akdeniz’de barışı tesis etmek ve Türk bayraklı gemilerin selameti için gerek duyulan adımları uluslararası antlaşmalarla atmıştır.

Atatürk, daha önce de ifade edildiği üzere Türkiye’yi ziyarete gelen yabancı ülke temsilcilerine denizden karşılama töreni yapılması ve ziyaretler sırasında denizle bağlantılı faaliyetlerin tertip edilmesi hususuna hassasiyetle yaklaşırdı. 1928 yılında Afgan Kralı¹⁰², 1933 yılında Yugoslavya Kralı ve Kraliçesi, 1934 yılında İran Şehinşahi, 1936 yılında İngiliz Kralı, 1937 yılında Ürdün Emiri ve Yunanistan Başbakanı, Türkiye’yi ziyaret etmişti. Her biri için denizde karşılama töreni yapılmış ve özellikle deniz sporlarını konu alan faaliyetler tertip edilmişti¹⁰³. Bu ziyaretlerden İngiliz Kralının ziyareti ayrı bir öneme sahiptir. Zira bu ziyareti takiben Yavuz eşliğinde oluşturulan bir Türk filosu Malta’da üslenmiş olan İngiliz donanmasını ziyaret etmişti. Türk donanmasının Malta’ya doğru yaptığı seyir, Çanakkale Boğazı’ndan çıkılarak yapılan ve donanmanın Karadeniz limanlarından hariç bir limana çıktığı ilk seyir olmuştu. Malta’ya ulaşan Türk donanması orada büyük bir coşkuyla karşılanmış; karşılama merasimleri için resmî ziyaret ve balolar düzenlenmiş; donanmada görevli Türk subayları İngiliz tesis ve gemilerinde gezdirilmişti. Bu karşılıklı etkileşim sırasında yüksek rütbeli İngiliz subayları Atatürk’ten hayranlıkla bahsetmişler, Türk subayları da onun sayesinde memlekette kat edilen ilerlemeleri anlatmışlardı¹⁰⁴. Bu ziyaret sırasında yerel gazetelerde haberler çıkmış ve bir haberde Kral Edward’ın Türkiye ziyaretinden sonra gerçekleştirilen bu iade-i ziyaretin önemi şu sözlerle vurgulanmıştı¹⁰⁵:

“Türk filosunun ziyareti Akdeniz tarihinde yeni bir değişiklik gösterir. Atatürk Türkiye’yi ile İngiltere İmparatorluğu arasındaki dostluğu ve teşriki mesaiyi gösterir.”

101 N.M. Heper, “Bir Emir “Ordular hedefiniz Akdenizdir”, *Deniz Mecmuası*, S.345, İstanbul, Deniz Matbaası, 1937, s. 3. 102 *BCA*, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer No: 257-731-4, Tarih: 19.05.1928.

103 Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve ...*, s. 207-228.

104 “Donanmamızın Malta ve Faler’i Ziyaretleri”, *Deniz Mecmuası*, S.343, İstanbul, Deniz Matbaası, 1937, s. 63-64.

105 “Donanmamızın Malta ve...”, s. 70.

Thames of Malta dergisinde yayımlanan bir başka haberde ise Türk donanmasının Malta'da bulunuşunun oldukça önemsendiği görülmektedir¹⁰⁶.

“Malta’yı en son ziyaret eden Türk harp gemisi 25 sene evvel yani 1911’de gelmişti. Fakat bu seferki geliş evvelkine benzemiyor. Amiral Şükrü Okan ve Amiral Engin’in subay ve erleri sahile çıktıkları zaman gerek askerî ve gerekse sivil teşkilata mensup ahalinin; kendilerini nasıl bir iştiyakla karşılayacaklarını göreceklerdir.”

Bu ziyareti anlatan bir başka haberde, Türk donanmasının ziyaret amacıyla Malta'da bulunduğu sırada oluşan barış havası özellikle ifade edilmişti. Zira o sırada Malta'yı tehdit etmiş olan eski Goeben ile Çanakkale'yi tehdit etmiş olan Queen Elizabeth, Malta'da bir araya gelmişti¹⁰⁷. Görüldüğü üzere, bu ziyaretin Akdeniz emniyetine ve güvenliğine büyük derecede tesir edeceği ve güçlü bir dostluğu pekiştireceği temennileri had safhadaydı. Türk donanmasının, Malta dönüşünde Yunanistan'a yaptığı ziyaret de oldukça olumlu geçmiş, bu ziyaret sırasında Türk denizcileri, Pire ve Atina limanlarında Yunan Kralı, veliiaht, başbakan, hükümet erkânı ve Yunan halkı tarafından samimi bir ilgi ile karşılanmıştı¹⁰⁸.

İzlenen bu uluslararası denizcilik politikaları sayesinde yabancı devlet adamları ve yabancı gemiler ülkemizi ziyaret etmiş, Türk gemileri yabancı limanlara seyredip bu limanlarda sancak göstermiş, denizcilik alanında bilgi alışverişi yapılmış ve eğitim tecrübeleri paylaşılmıştı. Atatürk için donanma ve deniz temelli barışçıl faaliyetler, dış politika için önemli bir araç olmuş, uluslararası alanda siyasi ve diplomasi aracı olarak başarılı bir şekilde kullanılmış ve ülkenin geleceğine olumlu bir şekilde yön vermiştir.

Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu itibarıyla denizcilik alanında atılan adımlara bakıldığında, yeni kurulmuş bir devletin denizcilik temellerinin sağlam olduğu görülür. Denizcilik kurumlarındaki dönüşüm değerlendirildiğinde bu gelişme askerî, iktisadi, siyasi ve kültürel yönleri içinde barındıran bir özellik taşımaktadır. Atatürk'ün tüm bu farklı yönleri güçlü bir denizcilik teması altında birleştirdiği ve yaşattığı görülmektedir. Öncelikle deniz gücü için ilk hedefi kıfayetli personel ve ona müteakip yüzer unsurların iyileştirilmesiydi. Zira Atatürk, güçlü bir deniz kuvvetinin politik olarak hayati olduğu fikrine Millî Mücadele'den önce de sahipti. Bu kapsamda hem gemi tedarikini hem de onları sevk edecek insan gücünü temin etmenin ve bu iki alanda sürekliliği sağlamanın

106 “Donanmamızın Malta ve...”, s. 74.

107 “Donanmamızın Malta ve...”, s. 76.

108 Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara, Dz.K.K.İği Karargah Basımevi, 1994, s. 136-137.

önemini her konuşmasında dile getirerek Türk denizciliğinin öncelikli yolunu belirlemiştir. Zira bugün bile kendi bayrağını tüm denizlerde dalgalandırabilecek güçlü ve yetkin bir deniz kuvvetine sahip olma fikri, büyük devlet olmak isteyen tüm ülkeler için bakidir.

Atatürk, bir deniz subayı olmamasına ve bu alanda kapsamlı bir eğitim almamasına rağmen tehditlerin önce denizden bertaraf edilmesini sağlayacak bir deniz gücünü gerekli görmüş, bu kapsamda denizcilik politikaları oluşturulmasına öncülük etmiştir. Deniz kuvvetleriyle birlikte ticari denizciliğin de yapılanmasını ve güçlenmesini stratejik hedefler çerçevesinde belirlemiş olması, onun denizcilik alanındaki dehasının bir kanıtıdır. Bu nedendir ki Atatürk, ebediyete intikal edene kadar denizciliğin ilerlemesi için çaba harcamaya devam etmiştir. Ona göre ve her fırsatta dile getirdiği gibi, Türkler, ülkenin coğrafi konumu nedeniyle denizci bir millet olma yeteneğine sahiptir; bu yetenek ise bir ülkü ve amaç olmalı, başarıma gayesi süreklilik esasına dayandırılmalıdır.

Türkiye Cumhuriyeti bu kararlılık öncülüğünde 1938 yılına gelindiğinde sahip olduğu askerî ve ticari gemileriyle, eğitilmiş subay ve denizcileriyle, deniz hukuku yetkinliği ve uluslararası ilişkilerde elde ettiği konumu itibarıyla bölgesel bir deniz gücü konumuna yükselmişti. Kuvvetli donanmaların sadece ülke kıyılarını korumakla kalmayacağı aynı zamanda ülkenin denizden kaynaklanan ticari menfaatlerini de koruyacağını vurgulayan Atatürk, donanmayı ticaret ve sanayi merkezli atılımlar için gerekli görmüştü. 1926 yılındaki ticaret filosunu, 1938 yılında dört katı büyüklüğüne ulaştıran, iktisadi alanda gelişmeleri öngören bu politikalar olmuştur. Ayrıca, henüz kuruluşunun ilk yıllarında Türk bayrağını dalgalandıran gemilerle ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesini sağlayan hukuki kararlar sayesinde Türk deniz ticaretinde millî hareketlilik hızlanmıştı.

Denizciliği; ulaştırma gücüyle, donanmasıyla, tersaneleri ve gemileriyle, limanları ve iskeleleriyle birlikte kültürel ve sosyal yönlerini de dâhil ederek bir bütün olarak gören Mustafa Kemal Atatürk, üç tarafı denizlerle çevrili bu ülkenin askerî ve ticari denizciliğinin geliştirilebileceğine inanmıştı. Türk denizciliği Atatürk için önemliydi ve her fırsatta onu geliştirmek ve kültürel anlamda onu yaymak için titizlikle çalışmış olduğu görülmektedir. Bu anlamda giriştiği bireysel çabaları devlet kurumları tarafından da başarılı şekilde uygulanmış ve bir denizleşme süreci başlamıştır. Atatürk, 1938 yılına kadar Söğütlü, Ertuğrul, Savarona yatları, Hamidiye kruvazörü, Reşit Paşa, Gülcemal, İzmir ve Karadeniz vapurları başta olmak üzere hem yolcu vapurlarıyla hem de askerî gemilerle gerçekleştirdiği tüm deniz seyirlerinde denizciliği bir adım daha ileri taşıyacak kararlar almış ve bunu tüm söylemlerinde çevresine de aşılamıştır. Bu nedendir ki

Cumhuriyet'in ilk yıllarında oluşan Türk denizciliği, kurumsal, iktisadi, askerî, siyasi ve kültürel boyutlarıyla çok yönlü bir içerik kazanmış, sağlam temellere sahip ve geleceğe yön veren bir deniz politikası şeklini almıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları¹⁰⁹

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

2. Resmî Yayınlar¹¹⁰

TBMM Zabıt Cerideleri

T.C. Resmî Gazete

3. Süreli Yayınlar¹¹¹

Deniz Dergisi

Deniz Mecmuası

4. Araştırma Eserler

“Akdeniz İşleri”, *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 157-159.

Âli İktisat Meclisi Raporları, Neşriyat Serisi: A, N: 9, Ankara, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1932.

109 Kullanılan belgelerin künyceleri dipnotlarda verilmiştir.

110 Kullanılan resmî yayınların künyceleri dipnotlarda verilmiştir.

111 Kullanılan süreli yayınların künyceleri dipnotlarda verilmiştir.

- Arı, Kemal: “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları”, *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu ve Türk Denizcilik Ticareti Tarihi Sempozyumu II*, İstanbul, Pîr Reis Üniversitesi, 2010, s. 162-169.
- Atabey, Figen: *Cumhuriyet Dönemi Deniz Kuvvetleri*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2002.
- Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III*, 5. Baskı, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 2006.
- Atatürk’ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri*, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 1991.
- Balcıoğlu, Mustafa-Kütükçü, Mehmet Akif: “Cumhuriyet’in Uluslararası Hukuk Alanındaki İlk Başarısı: Bozkurt-Lotus Davası”, *Cumhuriyet’in 80. Yılına Armağan*, Ankara, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2004, s. 87-104.
- Bayat, Mert: *Atatürk’ün Deniz Stratejisi*, Harp Akademileri Özel Bülten Eki, S.160, İstanbul, Harp Akademisi Basımevi, 1988.
- Baykal, Reşat: *Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız*, İstanbul, İTÜ Vakfı Yayınları, 2017.
- Boratav, Korkut: *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2015*, 24. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 2019.
- Bozkurt-Lotus Davası*, yay. haz. Mustafa Balcıoğlu, Enver Bozkurt, M. Akif Kütükçü, Yasin Poyraz, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık, 2003.
- Büyüktuğrul, Afif: *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1969.
- C.H.F. Programı*, Ankara, TBMM Matbaası, 1931.
- C.H.P. Halkevleri Halkodaları 1932-1942*, İstanbul-Ankara, Alâeddin Kırıl Basımevi, 1942.
- Conway’s All the World’s Fighting Ships 1922-1946*, ed. Roger Chesneau, London, Conway Maritime Press, 1980.
- Cumhuriyet Donanması 1923-2000, The Fleet Of The Republic*, ed. Cem Gürdeniz, Erdoğan Yüceliş, İstanbul, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, 2000.
- Çoker, Fahri: *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, 1994.
- Çoker, Fahri: *Deniz Harp Okulumuz 1773*, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.
- “Deniz Haberleri”, *Deniz Mecmuası*, S.347, İstanbul, Deniz Matbaası, 1938, s. 107-112.
- “Donanmamızın Malta ve Faler’i Ziyaretleri”, *Deniz Mecmuası*, S.343, İstanbul, Deniz Matbaası, 1937, s. 63-81.

- Dümer, Vehbi Ziya: “Deniz Kuvvetlerinde Personelin Kıymet ve Ehemmiyeti ve Deniz Personeli Hakkında Psikolojik Bir Tetkik”, *Deniz Mecmuası*, S.337, İstanbul, Deniz Matbaası, 1935, s. 677-690.
- Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926-2015*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2015.
- Gürboğa, Nurşen-Koraltürk, Murat: “1930’larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, C.13, S.25-26, 2014, s. 27-49.
- Güvenç, Serhat- Barlas, Dilek: “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1939”, *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, ed. İsmet Akça, Evren Balta Paker, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 223-253.
- Heper, N.M.: “Bir Emir “Ordular hedefiniz Akdenizdir”, *Deniz Mecmuası*, S.345, İstanbul, Deniz Matbaası, 1937, s. 1-4.
- Hergüner, Mustafa: “Atatürk Döneminde Denizciliğimiz”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.195, 2011, s. 23-40.
- Hergüner, Mustafa: *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme*, İstanbul, İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2003.
- İbrahim Rıza: “İstikbalde Denizaltı Gemilerine Karşı Müdafaa İhtiyacımız”, *Deniz Mecmuası*, S.317, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 571-583.
- İnan, Afet: *M. Kemal Atatürk’ten Yazdıklarım*, İstanbul, Cumhuriyet, Yenigün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık AŞ, 1999.
- “İtalya ve Fransa Donanmaları”, *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 141-146.
- Karlıkl, Mehmet Yücel: *Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası (1923-1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012.
- Koraltürk, Murat: “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayiinin Tarihsel Gelişimi”, *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 247-265.
- Lord Kinross: *Atatürk, Bir Milletın Doğuşu*, çev. Necdet Sander, 19. Basım, İstanbul, Altın Kitaplar Yayınevi, 2007.
- Metel, Raşit: *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1966.
- Osman Nuri: “Tahtelbahir ve Göreceği İşler”, *Deniz Mecmuası*, S.312, İstanbul, Deniz Matbaası, 1929, s. 73-83.
- Sait Telât: “Deniz Hakimiyetinin Şümül ve Ehemmiyeti”, *Deniz Mecmuası*, S.318, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 667-677.

- Sait Talât: “Dünya Ticaret Filosunun 1933 Senesi Ortasındaki Tonaj Miktarı”, *Deniz Mecmuası*, S.331, İstanbul, Deniz Matbaası, 1934, s. 142-147.
- Sami: “Donanmamız”, *Deniz Mecmuası*, S.317, İstanbul, Deniz Matbaası, 1930, s. 527-570.
- Sermet Fuat: “Donanmamız ve Deniz Ticaretimiz”, *Deniz Mecmuası*, S.330, İstanbul, Deniz Matbaası, 1933, s. 407-434.
- Tuna, Serkan: “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S.2, 2002, s. 309-325.
- Tuna, Serkan: “CHP İktidarında Türk Balıkçılık Sektörüne Yönelik Faaliyetler (1923-1950)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, C.16, S.32, 2017, s. 87-148.
- Türk Deniz Ticareti*, İstanbul, Halk Basımevi, 1937.
- Uzun, Hakan: “Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin Yankıları”, *Atatürk Yolu Dergisi*, C.16, S.61, 2017, s. 393-435.
- Ülkekul, Cevat: *Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi*, İstanbul, Dönence Yayınları, 1998.
- Ülken, Yüksel: *Atatürk ve İktisat*, 2. Baskı, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984.
- Ünlü, Rasim: “Atatürk Döneminde Denizcilik”, *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 195-213.
- Ünlü, Rasim: “Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi”, *Türk Denizcilik Tarihi II*, ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, İstanbul, 2009, s. 285-298.
- Yıldırım, Hüseyin: *Atatürk ve Deniz*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, 2001.

