

1930'LARDA İKTİSADİ DEVLETÇİLİK, ŞİLEPÇİLİĞİN GELİŞMESİ VE SOSYETE ŞİLEP T.A.Ş.'NİN KURULUŞU

Nurşen GÜRBOĞA*, Murat KORALTÜRK**

Özet

Bu makale iktisadi devletçiliğin denizcilik sektöründeki yansımaları bir şilepçilik şirketi olan Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin kuruluşuna odaklanarak incelemeyi amaçlamaktadır. Makale bu bağlamda 1930'larda denizcilik sektöründeki iktisadi gelişmeleri ve hükümet ile armatörlerin şilepçiliğe artan ihtiyacı karşılama girişimlerini tartışmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İktisadi Devletçilik, Kabotaj Kanunu, Devlet Denizyolları İşletmesi, Denizbank, Etibank, Türkiye İş Bankası, Deniz Ulaşımı, Armatörler, Şilepçilik.

Abstract

ECONOMIC ETATISM, DEVELOPMENT OF CARGO SHIPPING AND THE FOUNDATION OF SOCIETY CARGO SHIPPING CORPORATION IN THE 1930S

This article aims to examine the reflection of the economic etatism to the maritime sector by focusing on the establishment of "Society Cargo Ship Corporation (Sosyete Şilep T.A.Ş.)". In this context, the article discusses the economic developments in the maritime sector and the attempts of the government and ship owners to satisfy the rising need for cargo shipping in the 1930s.

Keywords: Economic Etatism (Statism), Cabotage Law, State Maritime Lines Enterprise, Denizbank, Etibank, Türkiye İş Bankası, Maritime Transportation, Ship Owners, Cargo Shipping.

* Marmara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İngilizce Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü. E-posta: ngurboga@marmara.edu.tr

** Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü.
E-posta: mkoralturk@marmara.edu.tr

Giriş

Bugünkü kullanım amaçlarına göre yolcu ve yük gemileri olarak ikiye ayrılan ticaret gemileri,¹ 1960’lı yıllara kadar hem yolcu, hem de yük taşıyabilen ve bu nedenle “miks” gemi olarak nitelendirilen bir ara gemi tipini de kapsıyordu.² 1920’lerde Türk ticaret filosu içinde yalnızca yük taşımak üzere inşa edilmiş ve şilep³ olarak adlandırılan gemiler sayıca ve tonaj olarak azınlıktaydı. 1930’ların ikinci yarısında ise denizyolunda yük taşımacılığına duyulan ihtiyacın artmasıyla birlikte, şileplerin sayısı ticaret filosunda arttı ve bu alanda hem yasal, hem kurumsal düzenlemeler gündeme geldi. Bu makalenin amacı 1938’de kurulan Sosyete Şilep T.A.Ş.’i inceleyerek Türkiye ekonomisine yön veren iktisadi devletçiliğin 1930’lardaki seyri ve denizcilik sektörü üzerindeki etkilerini tartışmaktır.

1) Kabotaj Kanunu ve Diğer Önlemler

Birinci Dünya Savaşı’ndan hemen önce Osmanlı İmparatorluğu’nda deniz ulaşımının yaklaşık % 90’ını yabancı bandıralı gemiler yapmaktaydı. Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı yabancı bandıralı gemilerden çok daha fazla olmakla birlikte, bu filo içinde buharlı ve taşıma kapasitesi büyük gemilerin sayısı azdı. Ticaret filosunun büyük kısmı hala yelkenli gemilerden oluşuyordu. Bu nedenle ticaret filosunda geç başlayan gelişimin büyük bir iktisadi önemi yoktu.⁴

İkinci Meşrutiyet döneminde egemen olan milli iktisat anlayışı denizcilik sektörünü de şekillendirdi. İttihatçı iktidar milli bir ticaret filosunun oluşumunu teşvik etti. Bu teşvikler sonucunda milli şirketler kuruldu. 1914 yılında, kapitülasyonların kaldırılması girişiminin yanı sıra kabotaj hakkının Osmanlı bayraklı gemilerin tekeline ta-

¹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Pages/Default.aspx> (Son Erişim: 28 Şubat 2016)

² Ayet Altuğ, **Deniz Ulaştırması**, İstanbul, D.Dz.Y. Basımevi, 1946, s.86. Miks olarak adlandırılan gemiler bu amaçla tasarlanıp inşa edilmiş gemiler olmasına rağmen, 1920’lerden itibaren Türk ticaret filosunda yer alan çoğu miks gemi başlangıçta bu amaçla tasarlanıp inşa edilmemişti. Yük vapuru olarak inşa edilen gemiler eskidikten sonra, hatta yatların dahi miks gemi haline dönüştürüldüğü bilinir. Bkz. V. Birson, “Posta vapurlarımız: Yolcu vapurlarında insan, hayvan ve eşya farkının gözetilmemesinin önüne geçilmelidir”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4425, 7 Eylül 1936, s.5.

³ Yük gemisi anlamında kullanılan Almanca “Sclepp” sözcüğünden Türkçeye geçmiş sözcük.

⁴ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s.165, 169.

nınması için adımlar atıldı.⁵ Buna karşın kabotaj hakkı ancak Lozan Antlaşması'yla kazanıldı ve 1926'dan itibaren uygulanmaya başlandı. Kabotaj Kanunu kuşkusuz milli iktisat anlayışı ve politikalarının denizcilik sektöründe uygulanabilmesi için çok önemli bir adımdı. Kabotaj Kanunu yerli girişimcileri denizcilik sektöründe yabancıların rekabetinden koruyarak, yatırım yapmaları ve faaliyet göstermelerinin yolunu açtı.

Yerli girişimcilere yönelik koruyucu adımlar Kabotaj Kanunu ile sınırlı değildir. Kabotaj Kanunu'ndan önce, yerli girişimcilerin denizcilik sektöründe deyim yerindeyse önlerini açmak için başka düzenlemeler de gündeme geldi. Bunlardan biri 30 Ocak 1923'te Lozan'da imzalanan "Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi'ne İlişkin Sözleşme ve Protokol" çerçevesinde gerçekleşecek mübadele kapsamında, Türkiye'ye denizyolundan gelecek Müslüman mübadillerin taşınması meselesi nedeniyle yapıldı. Bu kapsamda açılan ihaleyi önce İtalyan Lloyd Triestino Kumpanyası kazandıysa da, kamuoyunda yerli armatörler dururken yabancı bir kumpanyanın bu işi yapması ve para kazanması tepkilere yol açtı. Bu tepkiler karşısında hükümet önce ihaleyi iptal etti, ardından bu kapsamlı yolcu taşımacılığı işini yedi milli kumpanyanın oluşturduğu Türk Vapurcular Birliği ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verdi. Bu süreçte hükümetin mali desteğiyle hem Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, hem de armatörler yeni gemi alımıyla filolarını takviye ettiler.⁶

Hükümetin kabotaj uygulamasından önce, yerli girişimcinin denizcilik sektöründe daha etkin rol oynamasını sağlamak için attığı bir diğer adım ise 20 Şubat 1924 tarih ve 418 sayılı kanunla, beş yıl içinde ithal edilecek buharlı gemilere gümrük vergisinden muafiyet tanınmasıdır. Daha sonra çıkarılan kanunlarla bu muafiyetin hem süresi, hem de kapsamı genişletildi.⁷

⁵ Arzu Varlı, "Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Meselesi", **İskeleyle Yanaşan...: Denizler, Gemiler, Denizciler**, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.350-353.

⁶ Kamil Öngüt, "Şilepçilik", **Deniz**, Sayı: 22 (Nisan 1937), s.1; Kemal Arı, "Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi: Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", **Toplumsal Tarih**, Sayı: 68 (Ağustos 1999), s.12-17. Bu konuyla ilgili ayrıca bkz. Kemal Arı, **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008.

⁷ 1924'de gündeme gelen bu kanun ile 1926'da gündeme gelecek olan kabotaj uygulamasına geçmeden önce, kabotaj hakkının fiilen Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına geçme-

Bu önlemlerin yanı sıra 1926'dan itibaren kabotaj uygulamasına geçilmesiyle, 1920'lerin ikinci yarısından itibaren ticaret filosu büyümeye başladı. Bu büyümeyi döneme ait verilerden izlemek mümkündür. Örneğin 1920'lerin ortasında, Kabotaj Kanunu henüz yürürlüğe girmeden önce 33.967 net tonu armatörlere, 25.301 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne, 4.059 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 64.346 net tonu bulmaktaydı. Kabotaj uygulamasına geçildikten kısa bir süre sonra ise ticaret filosu yavaş yavaş büyümeye başladı. 1929 yılı verilerine göre ticaret filosunun bileşimi 56.747 net tonu armatörlere, 35.473 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne, 6.444 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere toplam 99.683 net tona ulaştı. Kabotaj Kanunu'nun etkisi ile 1926'dan 1929'a uzanan süreçte Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin toplam net tonajı % 40, armatörlerin ise % 67 artış gösterdi. Bu oranlar, kabotaj uygulamasının ticaret filosunun büyümesi üzerindeki somut etkisini yansıtmaktadır (bkz. Ek-1). Ticaret filosundaki tedrici büyüme 1930'lar boyunca, İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise savaş koşullarına rağmen devam etti (bkz. Ek-2).

Ticaret filusunda 1930'larda yaşanan büyümenin taşıma kapasitesi gibi niceliksel boyutunun yanı sıra, gemilerin teknik özellikleriyle ilgili niteliksel boyutuna da bakmakta yarar vardır. Teknik özellikleri açısından da bakıldığında ticaret filosunun çok nitelikli gemilerden

sinin amaçlandığı İstanbul mebusları Ali Rıza ve Hamdi Beylerin ortak kanun tekliflerinde ki şu ifadeden anlaşılmaktadır: *"Vapurcularımızın zaten birçok müşkülât ile mücadele ettiği şu sırada Hükümetin vazifesi bunları bir kat daha tazyik etmek değil, bilâkis primlerle, mükâfatlarla teşvik ve terhib etmek ve kabotaj hakkının fülüyatta da Türk Bayrağına intikalini temin etmek olacağından..."*, bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924, s.146. İlgili kanunun 3. ve 4. maddelerinde yer alan şu ifadeler, bu kanunla amaçlananın yalnızca Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının gemi satın almalarını kolaylaştırmak olmadığını düşündürmektedir: *"Madde 3: Kabotaj hakkından istifade maksadıyla muvazaalı olarak Millî Bayrak altına girmiş olduğu anlaşılan sefain Hükümet tarafından müsadere edilir. Madde 4: Hükümet vaziyetleri şüpheli görünen sefaini kabotaj hakkından mahrum eder."* Bu iki madde TBMM'de tepki ile karşılanır. Örneğin Dersim Mebusu Feridun Fikri bu maddelere itirazını *"Türkiye Cumhuriyeti şüphe üzerine madde koyamaz. Memlekette sırf şüphe esası üzerine şunun bunun elinden hakkını almak adaletle kabili telif değildir."* diye ifade ederse de madde bu haliyle kabul edilir. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924, s.157. Kanun metni için bkz. *"Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun"*, **Resmî Ceride**, Sayı: 62 (5 Mart 1340/1924), s.2.

meydana geldiği söylenemez. Örneğin 1929 yılında 111 yolcu ve yük gemisinin 2'si ahşaptan, geri kalanı demir veya çeliktendi. 22 motorlu geminin 11'i ahşaptan inşa edilmişti.⁸ 1935 yılında, 273 yük ve yolcu gemisinin 194'ü buharlı, 50'si motorlu ve 29'u yelkenliydi. 273 geminin ancak 59'unda telsiz bulunmaktaydı.⁹ 1933 yılı verilerine göre, filoda tonaj olarak küçük ve görece yaşlı gemilerin çok oldukları, yine bunların kamuya değil, daha çok şahıs ve özel şirketlere ait olduğu görülür (bkz. Ek-3, Ek-4, Ek-5).

2) Denizde İktisadi Devletçilik ve Özel Sektörün Sınırları

1930'larda Türkiye ekonomisinde devletçi politikalar uygulanmadan önce korumacı önlemlerle bir geçiş süreci yaşanmıştır. İlhan Tekeli ve Selim İlkin devletçilik üzerine yaptıkları çalışmalarında, bu korumacı geçiş sürecinin sanayi alanında 1929-1931 yılları arasında yaşanırken, denizcilik sektöründe 1926-1932 yılları arasında daha da uzun yaşandığını ileri sürerler.¹⁰ Tekeli ve İlkin, denizcilik sektöründe devletçi müdahale ve uygulamalara geçiş süreci olarak tanımlanan bu dönemin başlangıcını Kabotaj Kanunu ile başlatırlar. Ancak 1924'te gündeme gelen ve yukarıda değinilen "Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun" göz önüne alındığında, geçiş sürecinin başlangıç tarihini biraz daha geriye çekmek ve 1924'te başlatmak mümkündür.

İktisadi devletçilikle 1930'larda öne çıkan sektör sanayidir. Bu dönemde, planlar çerçevesinde sanayileşme alanında adımlar atıldı. Bu planlarda gerek üretim için lazım olan hammaddelerin, gerekse üretilecek malların iç ve dış pazarlara sevkiyatı için deniz ulaşımının önemine dikkat çekilir. Örneğin, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda deniz ulaşımı kastedilerek, "*İlk bakışta umumi bir endüstri planıyla alakadar görünmeyen bu ekonomi branşı, hakikatte, kurulmakta olan yeni Türk endüstrisine çok sıkı bağlarla merbuttur.*" ifadesi kullanılır.¹¹ Bu planda, deniz ulaşımının iç piyasada demiryollarının

⁸ **Türk Ticaret Gemileri**, İstanbul, İktisat Vekaleti Yayını, 1929 künyeli eserde yer alan verilerden yararlanılarak hesaplanmıştır.

⁹ **İstanbul Limanı**, İstanbul, Ekonomi Bakanlığı Yayını, 1935, s.140.

¹⁰ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayını, 1982, s.250.

¹¹ **İkinci 5 Yıllık Sanayi Planı**, Başvekalet Matbaası, 1936, s. 335.

işlevini tamamlayıcı role sahip olduğu; ithalat ve ihracatta ise yabancı kumpanyaların navlun dayatmalarına ve üstünlüğüne karşı Türkiye'ye avantajlar kazandırabileceği ileri sürülür.¹²

Bu belgelerde devletçiliğin ideolojik sınırlarına dair izlere de rastlanır. Örneğin 1935'te yayınlanan "Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor"da, sektörde yaşanan ve "hastalık" olarak nitelendirilen rekabetle mücadeleye için devletin fiyatlara müdahalesini öngören "tarife" ve "tekel" gibi "devletçi" uygulamalar önerilir.¹³ Hem Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda,¹⁴ hem de ikincisinde, sektör içinde rekabete karşı başvuru ve aşağıda değinilecek olan 2239 sayılı kanunla devlete tanınan tekel uygulamasının önemi de savunulur.

Tam da bu noktada, denizcilik alanında tekel durumunun oluşumuna değinmekte yarar vardır. 1920'lerde ve 1930'larda görece büyüyen ticaret filosu, az sermaye yatırılarak alınmış yaşlı ve bu nedenle birçoğu sigorta şirketlerince sigortalı olmak dahi istenmeyen gemilerden oluşmaktaydı. Yine bu gemilerin çoğu klaslı ve sigortalı olmadıklarından yabancı limanlara girememekteydiler.¹⁵ Başka bir deyişle bu gemilerin çalışmak için iç pazardan başka alternatifleri yoktu. Ancak 1929 Krizi bu pazardaki iş hacminin de daralmasına yol açtı. Gelişen demiryolu ulaşımının etkisi de hesaba katıldığında, sektörün içinde aktörlerin birbirlerine zarar verici boyutlara ulaşan bir rekabete giriştiklerine tanık olunur. Bu rekabetin olumsuz etkilerinden deyim yerindeyse sektörün en büyük aktörü olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi de zarar görmeye ve devlet bütçesine yük olmaya başladı.

Sektörde yaşanan bu gelişmeler karşısında 1932 yılına gelindiğinde hükümetin başvurduğu ilk önlem, söz konusu rekabeti denetim altına alarak fiyatları yükseltmek oldu. Hükümet, armatörlerin bir şirket çatısı altında birleşmeleri ve Türkiye Seyr-i Sefain İdare-

¹² A.e., s.335-336.

¹³ **Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor**, Ankara, 1935, s.74-76.

¹⁴ Bu plan için bkz. Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara, TTK Yayını, 1972.

¹⁵ "Ticaret Filomuz Ne Halde?", **Cumhuriyet**, Sayı: 3237, 13 Mayıs 1933, s.4; "Vapurlarımızın Sigorta İşleri. Armatörler Sigorta Şirketlerinden Müşteki". **Cumhuriyet**, Sayı: 4237, 29 Şubat 1936, s.2.

si ile anlaşmaya gitmelerini önerdiyse de bu öneri hayata geçmedi. Bu noktada 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 sayılı “Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun” gündeme geldi.¹⁶ Bu kanun, kabotaj kapsamına giren limanlar arasında posta seferlerinin devlet tekeline alınmasını öngörmektedir. Şilepçilik ve özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, liman içi, körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletmediği limanlar arasında taşımacılık armatörlere bırakıldı. Kanun, faaliyetlerini durdurmak isteyen armatörlerin düzenli sefer yapmaya uygun gemilerini devlete satabilme imkânı da tanıyordu. Kanun, söz konusu düzenlemelere rağmen armatörlerin desteğini alamadı. Çünkü armatörler devlete tanınan tekel hakkının kriz ortamında kendi faaliyet alanlarının kısıtlanması anlamına geldiğini düşünmekteydiler. Bürokraside de bu düşünceleri paylaşanlar vardı. Ancak hükümet, deniz ulaşımının bir kamu hizmeti olduğu anlayışı ve verimlilik kaygılarıyla bu kanunu desteklemekteydi.¹⁷

Bu kanundan önce ve sonra gündeme gelen ve ekonomide devlet müdahalesini öngören diğer kanun ve düzenlemeler, devletçilik konusunda hükümet ve bürokrasi içinde ayrılıkların daha da su yüzüne çıkmasına yol açtı. Bu ayrılıkların bir sonucu olarak, korumacı politikaların en önemli mimarlarından olan ve 1930-1932 yıllarında iktisat vekilliği yapan Mustafa Şeref [Özkan] görevinden ayrıldı ve yerine Celal [Bayar] geldi.¹⁸ Celal [Bayar]’ın iktisat vekili olduğu 1932-1937 yılları ve ardından başvekil olduğu 1937-1939 yılları Türkiye’de iktisadi devletçiliğin öne çıktığı bir dönemdir. Celal Bayar, Türkiye İş Bankası’nın umum müdürlüğünü yapmış, bu nedenle özel sektör deneyimi olan, devletçiliği bir amaç değil araç olarak gören, ekonomide devletin rolünü özel sektöre rağmen veya karşı değil, özel sektörün deyim yerindeyse gü-

¹⁶ “Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun”, *Resmî Gazete*, Sayı: 2151 (17 Temmuz 1932), s.1721-1722. Ayrıca bkz. Serkan Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 2 (2002), s 309-326.

¹⁷ Tekeli-İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, s.251-252; Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, s.317.

¹⁸ Mustafa Şeref için bkz. Özcan Şabudak, *Unutulmuş Bir Devletçi İktisat Vekili Mustafa Şeref Özkan*, İstanbul, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2009.

cünün yetmediği yerde, devletin rol oynaması gerektiğine inanan bir çizgiye sahipti.¹⁹

Devletçilikte yaşanan bu önemli değişimden denizcilik sektörü de etkilenmiştir. Bu bağlamda yapılan önemli bir yasal düzenleme 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı “Deniz Yolları İşletme Kanunu”dur.²⁰ Bu kanun da 2068 sayılı kanun gibi devlete tekel hakkını tanımaktaydı. Ancak 2239 sayılı kanun, 2068 sayılı kanuna göre armatörlere daha geniş bir çalışma alanı sağlamaktaydı. Kanun, armatörlere de kuracakları şirketlerin çatısı altında bir araya gelerek, düzenli posta seferleri yapabilme hakkını tanıdı. Bu bağlamda 1933 yılında kurulan Vapurculuk T.A.Ş. ise ancak 1936’ya kadar faaliyet gösterebildi.²¹

1930’larda devletçiliğin denizcilik sektöründeki etkileri bu düzenlemelerle sınırlı değildir. Bu sektörde devletleştirme ve millileştirme yönünde adımlar 1920’lerden itibaren atılmaya başlandı.²² Ancak devletçilikle birlikte özellikle armatörlerin faaliyet alanının

¹⁹ Celal Bayar devletçiliği yaratan koşulları şu şekilde tanımlar: “*Milli sermayelerin, çabuk ve maksatlarımıza uygun bir bünye alabilmemize kifayet edecek kadar çok ve kuvvetli olmaması idi. Bir taraftan bu sebep, diğer taraftan dünya ekonomik şartlarının geçirdiği istihaleler, devleti, sanayi işleri ile daha yakından ve radikal olarak uğraşmaya sevk etti. Devlet, bu yeni telâkki ile ve kendi kuvvetine dayanarak, memleketin birinci derecede ehemmiyetli sınaî mevzularını tahakkuk ettirmek vazifesini üzerine aldı.*” Bkz. **Celal Bayar’ın Söylev ve Demeçleri 1921-1938 Ekonomik Konulara Dair**, Derleyen: Özel Şahingiray, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999, s.90-91. Celal Bayar için bkz. M. Akif Tural, **Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)**, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987; Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar: Başbakanlık Dönemi 1937-1939**, İstanbul, Der Yayınları, 1996.

²⁰ “Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s.2617-2619.

²¹ Tekeli-İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, s.252-253; Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, s.319; Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, s.408-413.

²² Bu adımlar makalenin ana konusu olmadığı için ele alınmayacaktır. Ancak bu adımları kısaca ifade etmekte yarar vardır. Örneğin 1923’te Tahlisiye İdaresi yeniden devlet tarafından idare edilmeye başlandı. 1924’te kılavuzluk hizmetleri Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ne verildi. 1925’te İstanbul, İzmir ve Trabzon’da, 1927’de ise Mersin’de “Liman İnhisarı” şirketleri kuruldu. Mersin’deki şirket 1929’da, İstanbul ve Trabzon’daki şirketler 1934’de, İzmir’deki ise 1935’te devletleştirildiler. 1938’de ise Fenerler İdaresi millileştirildi ve Denizbank’a bağlı Türk Gemi Kurtarma Müessesesi kuruldu. Bkz. Eser Tutel, **Gemiler... Süvariler... İskeleler...**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s.402, 416, 426, 430-431; Sinan Demirbilek, “Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XII, Sayı: 24 (2012), s.214-217.

sınırları yeniden çizildi ve bu alan şilepçilikle sınırlı tutuldu. Bu noktada şilepçiliğin 1930'ların ikinci yarısındaki durumuna bakmakta yarar vardır.

3) Şileplere Duyulan İhtiyacın Artması

1930'larda Türkiye'de şilepçiliğin gelişiminde 2239 sayılı kanunda yapılan şilep tanımı belirleyici olmuştur.²³ Bu tanıma göre yolcu ve miks gemilerin yük taşımaya bir engel getirilmedi. Yolcu taşıma tekeline sahip olan Devlet Denizyolları İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş.'ne ait gemiler yolcuların yanı sıra kapasiteleri elverdiği ölçüde yük de taşımaya devam ettiler. Ancak şilep olarak tanımlanan gemilerin yük dışında yolcu taşımaları mutlak surette engellendi. Bu nedenle armatörlere ait olup da miks sınıfından olan gemiler şilebe dönüştürüldü.²⁴ Bu net ayırım, kısa ömürlü Vapurculuk T.A.Ş. deneyimi dışında, armatörlerin yolcu taşımacılığı yapmalarının sonu anlamına geliyordu. Bu armatörler yalnızca yük taşımacılığı yaparak tümüyle şilepçilik alanında faaliyetlerini yoğunlaştırdılar.

Şilepçilik armatörlere bırakılırken, bir seferde şileple taşınan yükün cinsi "tek cins eşya nakliyatı" ve "azami üç cins eşya ve hayvan nakliyatı" olarak tanımlandı. Şilepçilikte yükün cinsine getirilen sınırlamalara rağmen, yük ve yolcu taşıma imkânı olan diğer gemilere göre şilepçiliğe duyulan ihtiyaç arttı. Bu, şileplerin yolcu ve miks gemilerine göre daha çok yük taşıma imkânının olmasından kaynaklanıyordu. Yolcu ve miks gemileri, taşıma kapasitesi itibarıyla şileplere göre kuşkusuz daha az elverişliydi. Bunun yanı sıra kanunda vurgulanan "tek cins" yük taşıma ihtiyacı da yine şileplere duyulan ihtiyacı arttırdı. Bu ihtiyacın artmasında şileplerin daha rantabl ol-

²³ Kanunun 3. maddesinde şilepçilik şöyle tanımlanır: "Navlun mukavelesine merbut olmak şartile makinalı veya makinasız gemilerle Türk limanları arasında yapılan alelümüm tek cins eşya nakliyatı ile İstanbul limanı hariç olmak üzere münhasıran iki Türk limanı arasında yapılan her nevi yük ve hayvan nakliyatı ve en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına yapılan azami üç cins eşya ve hayvan nakliyatı şilepçilik sayılır. Şileplerde gemi adamlarıyla, sahip ve müstecirleri ve bunların efradı aileleri, sigortacılar, mukrizler, yük ve hayvan sahip ve muhafızları ve çobanları kumpanyanın acentası ve memur ve müfettişleri yolcudan madut değildir. Yalnız bunların adedi, gemi adamları ve hayvan çobanları müstesna olmak üzere her seferde on iki kişiyi geçemez." Bkz. "Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s. 2617-2619.

²⁴ 1937'de Karadeniz'de batan Hisar ve 1943'de yine Karadeniz'de batan Adana gemileri battıklarında şilep olarak kullanılıyorlardı. Ancak bu iki gemi de şilep olarak kullanılmadan önce hem yolcu, hem yük taşımaktaydı.

masının da büyük payı vardı. Burada “tek cins” olarak vurgulanan yükün başta kömür, buğday ve tuz gibi, büyük yolcu gemileri ve miks gemilerle taşınması zor olan yükler olduğu söylenebilir. Söz konusu yüklerin miks ve yolcu gemileriyle küçük miktarlarda taşınması yerine, şilepler tarafından büyük miktarda ve topluca taşınması şilepleri daha rantabl kılıyordu. Bir başka etken de bu tür yüklerin yolcularla aynı gemide taşınmasının sakıncalı olmasıydı. Bu sakınca, söz konusu yüklerin “pis” yük olarak nitelendirilmesinden ileri gelmektedir.²⁵

Armatörlerin faaliyet alanı şilepçilikle sınırlandırılırken, yolcu vapuru işletmeciliği tekeline sahip olan Devlet Denizyolları İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş.'nin şilep işletme girişimleri armatörlerin tepkisine yol açtı. Örneğin 1934 yılı Ocak ayında Vapurculuk T.A.Ş.'ne ait üç geminin şilepçilik yaptığı haberi basına yansdı. Deniz Ticaret Müdürü Müfit Necdet [Deniz] Bey bu girişimin önünde yasal bir engelin olmadığını, boşta kalan gemilerin yük buldukları takdirde şilepçilik yapabileceklerini açıkladı.²⁶ Bu durumdan şikâyetçi olan şilepçiler meselenin çözümü için hükümet yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya bir heyet göndereceklerini duyurdular.²⁷

Faaliyet alanları şilepçilik ile kısıtlanan armatörler, 2239 sayılı kanunun getirdiği tek tip yük taşıma zorunluluğu ile 15 yaşından büyük gemi satın alma engeline itirazlarını yine Ankara'da hükümet yetkilileri nezdinde dile getirmeyi düşündüler.²⁸ Bu itirazlara karşın kimi armatörler gemi satın alarak filolarını büyütme çalıştılar. Örneğin 1935 yılı Ağustos ayına gelindiğinde, son birkaç ayda armatörlerin satın aldıkları beş şileple ticaret filosuna 10 bin tonluk ka-

²⁵ Kamil Öngüt “*Evvelki vaziyette şilepte yolcu taşınır veya yolcu gemilerinde şileplere ait pis hamule bulunurdu. Bu da ayrıldıktan sonra postacılık devlet inhisarına geçti ve hamule cinsi tahdit edilerek serbest şilepçilik yapıldı*” sözleriyle yolcu ve yük gemileri ayrımını dile getirir. Bkz. Kamil Öngüt, “Şilepçilik”, s.1. Ancak şilepçiliğin gelişmeye başlamasına karşın, posta gemilerinde yolcu ile birlikte nakledilmesi gerekmeyen yüklerin taşınmaya devam edildiği de anlaşılmaktadır. V. Birson bu durumun zihni arka planına işaret ederse, gemilerde yolcu ve yükün bir arada taşınmasına dair yolcudan ziyade yüklerin lehine gösterilen özen ve çabayı eleştirmek için “*insan, hayvan ve eşya yerleri ayırt edilmedikçe insan ile hayvan arasında fark gözetmemek zihniyeti ortadan kalkmayacaktır.*” demektedir. Bkz. V. Birson, “Posta Vapurlarımız: Yolcu Vapurlarında İnsan, Hayvan ve Eşya Farkının Gözetilmemesinin Önüne Geçilmelidir”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4425, 7 Eylül 1936, s.5.

²⁶ “Şilepçilerin Şikâyeti”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3498, 31 Kanunusani/Ocak 1934, s.5.

²⁷ “Şilepçilerin Müracaatı”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3520, 22 Şubat 1934, s.3.

²⁸ “Şilepçiler Ankara'ya Bir Heyet Gönderdiler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3924, 20 Nisan 1935, s.2.

pasite artışı sağladıkları kamuoyuna yansdı.²⁹ 1936'da Vapurculuk T.A.Ş.'nin tasfiye olması, bu şirketin ortakları arasında yer alan kimi armatörlerin şilepçiliğe yönelmelerine yol açtı.³⁰ Ancak armatörlerin değil devletin şilepçilik yapacağı yönündeki haberler armatörler arasında endişe uyandırdı. Örneğin Şubat 1937'de, beraberinde İktisat Vekili Celal Bayar ve ilgili bürokratlarla İzmir'e giden Başvekil İsmet İnönü, hayata geçirmeyi düşündükleri bir projeyi açıkladı: 100 bin tonluk, sayısı 18'i bulacak ve yenileri inşa edilene kadar birkaçı ikinci el olarak satın alınabilecek şileplerle ticaret filosu takviye edilecekti.³¹

Hükümetin şilep yaptırmak ve satın almak yönünde yatırımda bulunacağı haberi hemen armatörlerin tepkisini çekti. "Şilepçilik alanında da yeni bir devlet tekeli mi kurulacak?" sorusu ortaya atıldı. Yeni şilepler satın alarak ticaret filosunu geliştirmek için adımlar atmak üzere olan armatörlerin, şilepçilik alanında rekabet edemeyecekleri bir devlet tekelinin oluşması ihtimali karşısında bu yatırım girişimlerinden kaçındıkları kamuoyuna yansdı.³² Armatörlerin bu kaygısı, bir üst düzey yetkilinin devletin şilepçilikle ilgili yatırımlarının ve satın almayı düşündüğü şileplerin dış ticaret amacıyla kullanılacağı, dolaşısıyla kabotaj çerçevesinde faaliyet gösteren şilepçilere karşı bir rekabet oluşturmayacağı açıklamasıyla bir nebze giderilmeye çalışıldı.³³

²⁹ "Beş Yeni Şilep", **Cumhuriyet**, Sayı: 4035, 9 Ağustos 1935, s.3.

³⁰ "Şilepçilerimiz Tam Faaliyette", **Cumhuriyet**, Sayı: 4199, 22 İkincikanun (Ocak) 1936, s.2.

³¹ Abidin Daver, "Başvekil Beraber 24 Saat", **Cumhuriyet**, Sayı: 4592, 26 Şubat 1937, s.3-4.

³² "Ortaya Atılan Şayia", **Cumhuriyet**, Sayı: 4594, 28 Şubat 1937, s.2.

³³ "Şilepçiler Vaziyeti Nasıl Görüyorlar?", **Cumhuriyet**, Sayı: 4610, 16 Mart 1937, s.2. Dış ticarete kullanılmak amacıyla devlet tarafından şilepçilik yapılmak istenmesi 1920'lerin sonunda gündeme geldi. Örneğin, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1929 yılı bütçesi TBMM'de ele alınırken İktisat Vekili M. Rahmi Bey bu niyeti "*İdarenin fazlayı varidatıyla nasıl ki bu güne kadar memleketin ihtiyacatını temin etmiş isek bundan sonraki fazlayı varidat ile de alacağımız şileplerle emtiamızın millî vapurlarla sevkini temine çalışacağız.*" sözleriyle ifade eder. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.43. Aynı oturumda İstanbul mebusu Hüseyin Bey şilep değil, yolcu gemisi alınmasını "*Memleketin iktisadî işlerine her şeyden ziyade ehemmiyet verilmek lazım gelirken ben deniz görüyorum ki Seyr-i Sefain İdaresince gerek bu sene gerek geçen sene ecnebi iskelelere memleketimiz emtiasını sevk etmek için vapur alınması işi hiç düşünülmemiştir. Lüks vapur alıyoruz. Anlıyorum... Tabii buda lâzımdır. Fakat ondan evvel memlekette şilepçilik olmalıydı. Hepiniz bilirsiniz bir lüks vapurun bedeliyle dört beş şilep alınabilir.*" sözleriyle eleştirir. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.44. İktisat Vekili M. Rahmi Bey bu eleştiriye "*Memleketin sahillerindeki emtiasının ve yolcularının naklini temin edecek vesait yokken harici seferlere bunu tahsis*

Yine aynı günlerde şilepçilik yapan armatörler hükümetten 15 yaşından büyük gemi satın alma engelinin kaldırılması ve döviz konusunda kolaylıklar sağlanması talebinde bulundular.³⁴

Bütün bu haberlerden, armatörlerin şilepçilik alanında devletle rekabet etmek istemedikleri, öte yandan bu alanda armatörlerin dolduramadığı boşluğu devletin satın alacağı ve inşa ettireceği şileplerle armatörlere rakip olmaksızın doldurmaya niyetli olduğu anlaşılmaktadır. Bu yeni durumu, gazetede ki köşesinde denizcilik konularını da ele alan Abidin Daver “Şilepçilikte Türk armatörlerine de, Devlet Denizyolları İdaresi’ne de iş vardır” şeklinde ifade eder.³⁵ Kısa bir süre sonra atılan adımlarla da hükümetin bu anlayışta olduğu anlaşılır.

4) Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu

Hükümetin şilepler satın alacağı, yeni şilepler inşa ettireceği ve işleteceği yönündeki haberler karşısında, hükümetle rekabet edemeyeceklerini düşünerek kaygıya kapılan armatörleri rahatlatma amacıyla bir başka açıklama da Celal Bayar’dan geldi. Bayar, İktisat Vekili olarak 1937 yılı bütçesiyle ilgili TBMM’de yaptığı konuşmada, devletin şilepçilik faaliyetlerinin özellikle kabotaj hattı dışında gerçekleşeceğini vurguladı. Bayar’a göre armatörlerin kabotaj hattı dışında şilepçilik imkânları çok sınırlıydı. Bu nedenle söz konusu hizmet yabancı kumpanyalardan satın alınıyordu. Oysa yabancılar navlun fiyatlarını istedikleri gibi belirleyebiliyorlardı. Bu alanda yabancılara olan bağımlılığı sona erdirmek için devlet şilepçilik yapacaktı.³⁶

etmek, asıl lüks olan şey bu olur. Tabiidir ki evvela memleketin kanunen kazandığı hakkının memleket dâhilindeki istihsalatının emniyet ve süratle sevkiyatını temin etmek birinci vazifemizdir.” diyerek yanıtlar. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.44.

³⁴ “Türk Şilepçilerinin Hükümetten Dilekleri”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4635, 10 Nisan 1937, s.4.

³⁵ Abidin Daver, “Şilep Alalım”, **Cumhuriyet Gazetesi**, Sayı: 4668, 13 Mayıs 1937, s.3.

³⁶ “Dış memleketler istikametindeki nakliyata gelince: Bu, bizim için çok ciddi bir ehemmiyet arz etmektedir. Bu sene zaman zaman vapursuzluk müşkülâtına uğradık. Avrupa’da iş hacmi arttığı için ecnebi kumpanyalar bizzat kendi memleketlerinde veyahut daha müsait sahada çalışmayı tercih ettiler. Memleketimize muntazaman seferler yapan bir kaç kumpanya varsa da zaman zaman aralarında fiyat itihadi yaptıkları görülür. Bunlara rakip olmak üzere, bazı ecnebi kumpanyaları seferler yapmakta, fakat tüccar bunların seferlerinin daimi ve muntazam olmaması yüzünden daha emniyetli ve muntazam seferler yapan vapurlara bağlanmaktadırlar.

Celal Bayar, iktisat vekili olarak şilepçiliğe dair görüşünü İsmet İnönü'nün ardından kurduğu hükümetin programında daha da net ifade etti. Bayar, 8 Kasım 1937'de TBMM'de okuduğu hükümet programında şilepçilik alanında bir tekel kurulmayacağını “*Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun empoze etmek istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Milli iktisat menfaatimizde bu yönden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla milli şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilatlandırmağa çalışacağız, fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilave edebilirim.*” sözleriyle dile getirdi.³⁷ Gerçekten de *İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı*'nın revizyona uğramış hali olan ve “1938 Programı” olarak adlandırılan plana göre 23'ü yeni inşa edilecek, beşi satın alınacak toplam 67.000 tonluk 28 parça gemi ile ticaret filosunun takviye edilmesi öngörüldü.³⁸ Bu bağlamda yurt dışındaki gemi yapımcılarıyla temas kuruldu.³⁹ Ancak İkinci Dünya Savaşı bu girişimlerin hayata geçmesini engelledi.

*Bittabi ecnebi kumpanyalara navlun noktai nazarından müdahale etmek, kati bir empozisyon yapmak imkânının ne dereceye kadar elimizde olup olmadığını takdir buyurursunuz. Zaman zaman hususi bir surette müdahale ile fiyat meselelerinde mutedil hareket etmelerini teklif ediyoruz ve kabul ettikleri de vaki oluyor. Vaziyeti böylece idare etmekteyiz. Fakat hakikat olan mesele ve Büyük Millet Meclisinin bilmesi lazım gelen ehemmiyetli nokta şudur ki, ihracat maddelerimiz nakliyat noktasından açıktadır. Bir gün her hangi bir sebeple bu vapur kumpanyaları memleketimize seferden sarfınazar ettikleri takdirde memleketimizin mallarını harice satmak bizim için hakiki bir müşkülât doğurur. Bu, Hükümetin nazarı dikkatinden kaçmamıştır. Bizim memleketimizde şilepçiliği ileri götürmek eğer zannolunduğu gibi on beş yaştan yukarı gemileri de almağa müsaade etmekten ibaret kalsaydı tevdim edeceği assürans ve saire primi farkına rağmen bunu derakab yapardım. Şilepçiler vekâletime müracaat etmişlerdir. Vapurlarının yaşlarını çoğaltınız. Daha ucuz alalım ve memleketin ekonomisi üzerinde de faydalı oluruz, demişlerdir. İş heyeti fenniyeme tevdi ettim, tetkik ediyorlar, ben, şahsen yirmi veya yirmi iki yaşına kadar şilep alınmasına taraftarım. Bakalım heyeti fenniyem ne diyecektir: Onların verecekleri rapora göre hareket edeceğim. Fakat şunu da ilave edeyim ki, bunu vaziyetin ilacı telakki etmiyorum. Çünkü vapurculuk ve beynelmilel şilepçilik meselesi artık ferdi mesainin kudreti dâhilinden çıkmıştır. Ya Hükümetlerce yapılan sübvansiyonlara dayanmakta, ya aralarında vücuda getirilmiş büyük tröst ve anlaşmalara istinad etmektedir. Bizim armatörlerimiz gerek küçük kabotaj dâhilinde, gerek beynelmilel sahada memleketimiz nakliyat ihtiyacını temin edecek kifayette olmadıklarını zannediyorum. Hem teknik, hem sermaye bakımından sermayelerinizi bir araya getiriniz desek ona da muktedir olmadıkları geçen defaki tecrübeye sabit olmuştur. Arzularını yapacağım. Fakat asil Hükümetin bu işi ele alması lazımdır ve almıştır.” Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: V, Cilt: 18, 26.05.1937, s.282.*

³⁷ **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: V, Cilt: 20, 08.11.1937, s.28.

³⁸ Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, s.305-309.

³⁹ “İsmarlanacak Şilepler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4859, 21 İkinciteşrin (Kasım) 1937, s.2. “İhale Edilecek Yeni Şilepler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 5620, 03 İkincikanun (Ocak) 1940, s.2.

1937 yılına gelindiğinde denizyolundan ihracatta, özellikle kli-ring yöntemiyle yapılan ticarete navlun giderlerini yabancı kumpanyalara kazandırmamak, dolayısıyla bu paranın dışarı gitmesini engellemek için, yabancı limanlara yük nakledebilecek niteliklerde şilepler satın alıp işletmek niyeti daha yüksek sesle dile getirildi.⁴⁰ Bu bağlamda şilepçiliğin gelişimini etkileyen faaliyet ise kömür ihracatı oldu.⁴¹

28 Kasım 1936'da yapılan anlaşma ile Zonguldak Kömür Havzası'ndaki en büyük işletmeci olan Ereğli Şirketi, Türkiye hükümeti tarafından satın alındı. Madencilik alanında yaşanan bu önemli satışın bedeli olan 3 milyon 500 bin TL'nin on yıl içinde kömür olarak ödenmesi kararlaştırıldı.⁴² Fransa, yüksek navlun maliyeti ve kendi filosundaki şileplere daha öncelikli işler yaptırmak istediğinden dolayı Zonguldak Kömür Havzası'ndan Akdeniz'deki limanlarına kömür sevkiyatının kendi gemileriyle yapılmasını istemiyordu. Bu nedenle ihtiyacın giderilmesi için Havza'da faaliyet gösteren Etibank ve Türkiye İş Bankası'na başvurdu. Fransa'nın başvurusu üzerine yapılan inceleme ve görüşmeler sonunda, bu iş için üç şilebin satın alınması ve bu amaçla bir şirketin kurulması gündeme geldi. Hükümet, mevcut şilep filosunun büyük ölçüde yaşlı ve yakın bir gelecekte kullanılamaz hale geleceği ve kabotaj hattında bile deniz ulaşımının aksayacağı tehlikesine karşı önlemler aradı. Bu doğrultuda Etibank ve Türkiye İş Bankası'nın bir şilepçilik şirketi kurma girişimini destekledi. Bu bağlamda kurulacak şirkete Denizbank'ın da ortak olması kararlaştırıldı.⁴³

Fransa'ya ihraç edilecek kömürlerin Fransız gemileriyle sevkinin gerçekleştirileceği olması, Türkiye'nin dış ticarete, özellikle

⁴⁰ "İhraç Mallarımızın Nakli için Hükümet Ciddi ve Esaslı Tedbirler Alıyor", **Cumhuriyet**, Sayı: 4716, 30 Haziran 1937, s.2; "Ticaret Filomuz Takviye Edilecek. Hükümet Sermayesiyle Yeni Vapurlar Alınacak", **Cumhuriyet**, Sayı: 4805, 28 Eylül 1937, s.2; "Enebi Vapur Kumpanyalarının Navlunları", **Cumhuriyet**, Sayı: 4813, 6 Birinciteşrin (Ekim) 1937, s.5; F.G., "Türk Şilepçiliği", **Cumhuriyet**, Sayı: 4815, 8 Birinciteşrin (Ekim) 1937, s.5; "İsmarlanacak Şilepler", **Cumhuriyet**, Sayı: 4859, 21 İkinciteşrin (Kasım) 1937, s.2.

⁴¹ F. G., "Şilepçiliğimiz", **Cumhuriyet**, Sayı: 5262, 10 İkincikanun (Ocak) 1939, s.5.

⁴² Ekrem Murat Zaman, **Zonguldak Kömür Havzasının İki Yüzyılı**, Ankara, TMMOB Maden Mühendisleri Odası yayını, 2004, s.99-100; Nurşen Gürboğa, **Mine Workers, the Single Party Rule, and War: The Zonguldak Coal Basin as the Site of Contest, 1920-1947**, İstanbul, Ottoman Bank Archives and Research Centre, 2009, s.93.

⁴³ **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, Fon Kodu: 30.01.0.0, Tarih: 17.02.1939, Yer No: 110.694..1.

ihracatta malların sevkini yabancı kumpanyalara ait gemiler yerine kendi gemileriyle yapmak ve navlun bedelinin yurt dışına ödenmesini engellemek isteğiyle örtüşüyordu. Bu durum Türkiye'nin ticaret filosunu yabancı limanlara gidebilecek ve girebilecek teknik özelliklere ve taşıma kapasitesine sahip, ihracat faaliyetinde kullanılacak niteliklerde şileplerle desteklemeye dönük girişimlerinin yolunu açtı. Bu bağlamda Etibank, Denizbank ve Türkiye İş Bankası'nın 3 milyon sermayeyle eşit ortak oldukları ve amacı "Türk ve ecnebi sularında şilepçilik işleriyle işgal etmek" olan Ankara merkezli Sosyete Şilep T.A.Ş. 21 Nisan 1938 tarihli kararname ile kuruldu.⁴⁴

Şirket tarafından kısa bir süre sonra İngiltere'den üç şilep satın alındı. 1921 yapımı olan 4584 grostonluk şilebe *Bakır*, 1925 yapımı olan 3709 grostonluk şilebe *Demir* ve 1927 yapımı olan 3358 grostonluk şilebe ise *Krom* adı verildi.⁴⁵ Zonguldak'tan Fransa'ya kömür taşımanın yanı sıra, yabancı limanlardan Türkiye'ye ve yabancı limanlar arasında da bu şileplerle taşımacılık yapan Sosyete Şilep T.A.Ş., Denizbank bünyesinden 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.⁴⁶ Ancak bu devir işleminin gerçekleşebilmesi için şirketin Denizbank dışındaki hisselerinin de satın alınması gerekmektedir. Bu bağlamda 25 Mart 1940 tarih ve 3785 sayılı kanunla da şirketin Denizbank dışındaki ortakları olan Etibank ve Türkiye İş Bankası'nın hisselerinin satın alınmasının yolu açıldı.⁴⁷

⁴⁴ **BCA**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 21.04.1938, Yer No: 83.34..6.; "Şilepçiliğin İslahı için Bir Şirket Teşekkül Etti", **Cumhuriyet**, Sayı: 4972 (19 Mart 1938), s.1; Süreyya Gürsu, "Sayın Başbakanımızın Denizcilere Müjdesi", **Deniz**, Sayı: 36, 1 Haziran 1938, s.1-4; "Sosyeteşilep T.A.Ş. Müdürüyle Mülakat", **Deniz**, Sayı:43 (1 Ocak 1939), s. 5-7; Muhlise Yıldız Güvendiren, **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, 2014, s.165-166.

⁴⁵ Güvendiren, **a.g.e.**, s.166.

⁴⁶ "Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 4234 (16 Haziran 1939), s.11978-11980; Güvendiren, **a.g.e.**, 168-169.

⁴⁷ **BCA**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.08.1939, Yer No: 88.84..13; "Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 Mali Yılı Bütçesinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 4472 (30 Mart 1940), s.13565; **BCA**, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 05.02.1941, Yer No: 170.182..3.

Sonuç

1930'larda Türkiye ekonomisine yön veren devletçi politikalar zikredildiğinde, ilk akla gelen genellikle planlı sanayileşme çabalarıdır. Bu yanlış bir kanaat değildir. Ancak iktisadi devletçilikten etkilenen yegâne sektörün sanayi olmadığı, sanayiye göre daha geç hatırlanan denizcilik sektörünün de devletçilikten etkilendiği söylenebilir.

1930'larda devletçiliğin etkisiyle denizcilik sektöründe liman işletmeciliği gibi altyapı hizmetlerinin devletleştirildiği, yolcu taşımacılığı tekelinin de devlete tanındığı görülür. Sektörde devlet dışında kalan birey ve özel şirketlerin, yani armatörlerin faaliyet alanı yük taşımacılığıyla sınırlandırılır. Ancak ticaret filosunda yer alan şilep-lerden kabotaj hattı dışında yeterince yararlanma şansının bulunmaması karşısında, bu ihtiyacı karşılamak için Sosyete Şilep T.A.Ş. kurulur. Kamu bankaları olan Etibank ve Sümerbank ile ne bir kamu bankası, ne de tipik bir özel sektör bankası olan Türkiye İş Bankası'nın ortaklığıyla kurulan ve kısa ömürlü olan şirketin kuruluş amacı ve biçimi, 1930'larda izlenen iktisadi devletçiliğin özel sektöre rağmen değil, özel sektörün gücünün yetmediği yerde devletin devreye girmesi anlayışına tipik bir örnektir.

Kaynakça

I. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 21.04.1938, Yer No: 83.34..6.

Fon Kodu: 30..01.0.0, Tarih: 17.02.1939, Yer No: 110.694..1.

Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.08.1939, Yer No: 88.84..13.

Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 05.02.1941, Yer No: 170.182..3.

II. Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanakları

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,

Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924.

Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929.

Devre: V, Cilt: 18, 26.05.1937.

Devre: V, Cilt: 20, 08.11.1937.

III. Kanunlar-Kararnameler

“Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun”, **Resmi Ceride**, Sayı: 62 (5 Mart 1340/1924), s.2.

“Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2151 (17 Temmuz 1932), s.1721-1722.

“Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s. 2617-2619.

“Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 4234 (16 Haziran 1939), s. 11978-11980.

“Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 Malî Yılı Bütçesinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 4472 (30 Mart 1940), s. 13565.

IV. Rapor ve Diğer Resmi Yayınlar

2inci 5 Yıllık Sanayi Planı, Başvekalet Matbaası, 1936.

Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor, Ankara, 1935.

İstanbul Limanı, İstanbul, Ekonomi Bakanlığı Yayını, 1935.

Türk Ticaret Gemileri, İstanbul, İktisat Vekâleti Yayını, 1929.

V. Gazete ve Dergiler

Cumhuriyet

Deniz

VI. Kitaplar, Makaleler, Tezler

Altuğ, Ayet: **Deniz Ulaştırması**, İstanbul, D.Dz.Y. Basımevi, 1946.

Arı, Kemal: “Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi: Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 68 (Ağustos 1999), s. 12-17.

Arı, Kemal: **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008.

As, Efdal: **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013.

Celal Bayar'ın Söylev ve Demeçleri 1921-1938 Ekonomik Konulara Dair, Derleyen: Özel Şahingiray, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999.

Demirbilek, Sinan: “Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XII, Sayı: 24 (2012), s.203-232.

Eldem, Vedat **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.

Gürboğa, Nurşen: **Mine Workers, the Single Party Rule, and War: The Zonguldak Coal Basin as the Site of Contest, 1920-1947**, İstanbul, Ottoman Bank Archives and Research Centre, 2009.

Güvendiren, Muhlise Yıldız: **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2014.

Hines, Walker D. ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934**, Cilt 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936.

İnan, Afet: **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara, TTK Yayını, 1972.

Mazıcı, Nurşen: **Celal Bayar: Başbakanlık Dönemi 1937-1939**, İstanbul, Der Yayınları, 1996.

Şabudak, Özcan: **Unutulmuş Bir Devletçi İktisat Vekili Mustafa Şeref Özkan**, İstanbul, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2009.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin: **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayını, 1982.

_____ **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si**, Cilt 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014.

Tezel, Yahya Sezai: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.

Tuna, Serkan: “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 2 (2002), s.309-326.

Tural, M. Akif: **Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)**, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987.

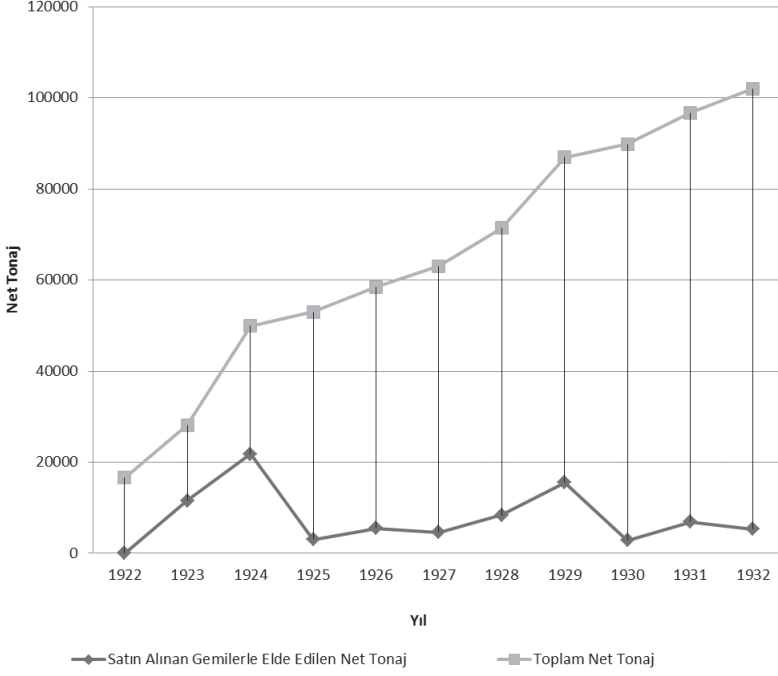
Tutel, Eser: **Gemiler... Süvariler... İskeleler...**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006.

Varlı, Arzu: “Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Me-selesi”, **İskelelere Yanaşan...: Denizler, Gemiler, Denizciler**, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.349-367.

Zaman, Ekrem Murat: **Zonguldak Kömür Havzasının İki Yüzyılı**, Ankara, TMMOB Maden Mühendisleri Odası Yayını, 2004, s.99-100.

Ekler

Ek-1: Türk Ticaret Filosunun Net Tonaj Olarak Gelişimi (1922-1932).

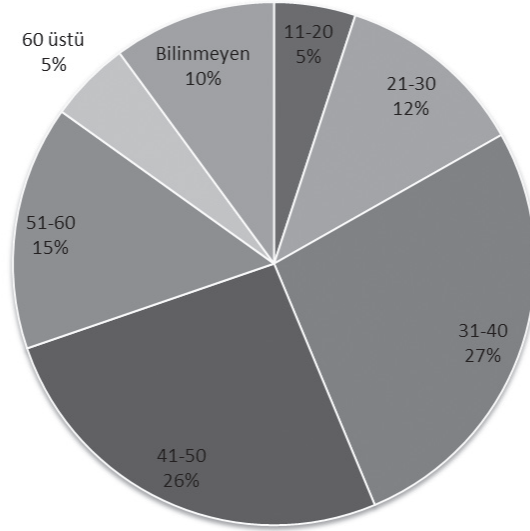


Kaynak: Walker D. Hines ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934**, Cilt 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936, s.321-322.

Ek-2: Ticaret Filosu (Groston)

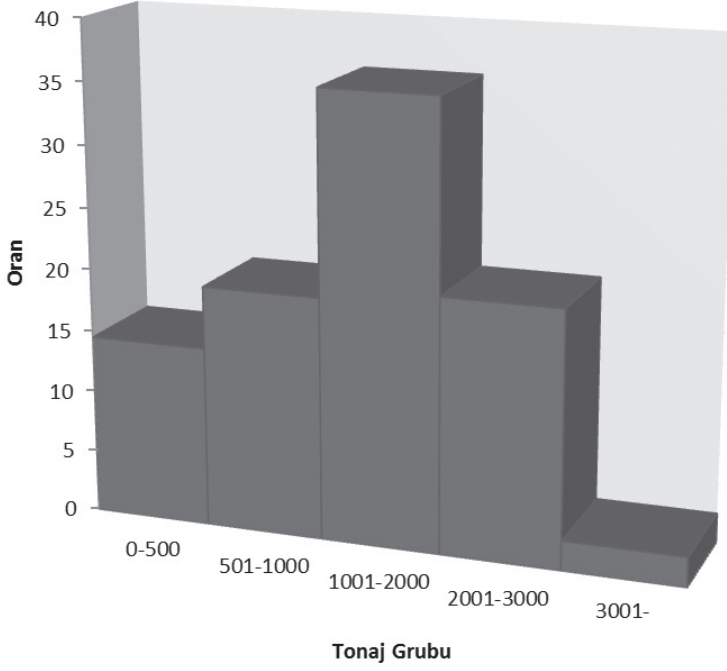
Kaynak: Türkiye’de Toplumsal Gelişimin 50 Yılı, Ankara, DİE Yayını, 1973, s.419-420 (Aktaran: İlhan Tekeli-Selim İlkin, İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si, Cilt 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014, s.384, Tablo 8.12)

Ek-3: Türk Ticaret Filosunda Bulunan Gemilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (1933).



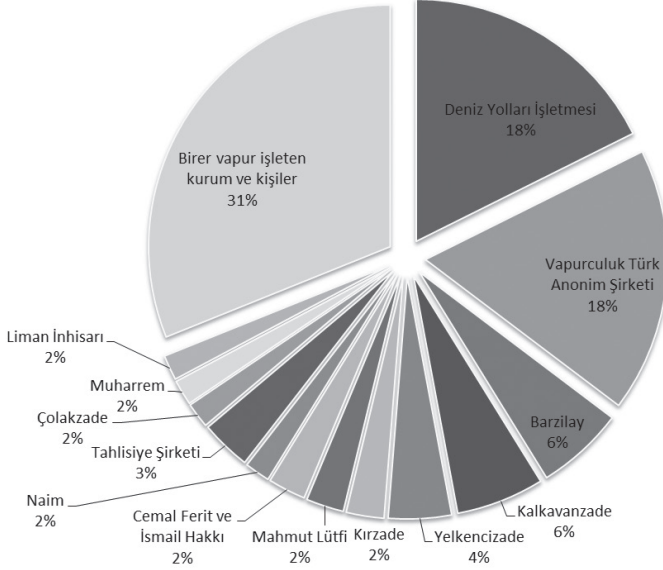
Kaynak: Hines, Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.337.

Ek-4: Türk Ticaret Filosunu Oluşturan Gemilerin Tonaj Gruplarına Göre Oransal Dağılımı (1933).



Kaynak: Hines, Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.338.

Ek-5: Ticaret Filosunun Sahiplerine Göre Dağılımı (Toplam Net Tonaj İçindeki Payı), 1933 Yılı.



Kaynak: Hines, Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.336.

