



ATATÜRK DÖNEMİ DENİZ TAŞIMACILIĞI (1923-1938)

Metin KOPAR*

Öz

Bu çalışmanın amacı, 19. ve 20. yüzyıl, Türk denizcilik tarihi açısından önemli bir dönüşüm sürecini ortaya koymaktır. Kapitalist Batı dünyasının ekonomik, teknolojik, kültürel ve özellikle de askeri üstünlüğü karşısında Osmanlılar, başta askeri alanda olmak üzere köklü reform çabalarına girilerek Batılı kurum ve değerlerini benimsemeye başlamıştır. Sanayi Devrimi'ne paralel olarak sivil ve askeri denizcilikte büyük atılımlar yapılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti, bundan yeterince istifade edememiştir. Sanayisini tamamlamamış bir devletin, denizciliğini geliştirmesi de mümkün değildir. Osmanlı Devleti'nin son yüzyılda hızlı çözümlüşünün temelindeki pek çok nedenden biri de budur. Osmanlı Devleti'nin yaşadığı acı deneyim, yeni kurulan Türk devletini bu konuda daha duyarlı olmaya itmişti. Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlık savaşının sonrasındaki en önemli hedeflerinden biri Türkiye'yi denizcilik alanında yüksek bir düzeye getirmektir. Yeni kurulan devlet Kapitülasyonların ve onların bir parçası olan Kabotaj hakkının devredilmesinin ülkenin gelişmesi önündeki en büyük engel olduğunu ve bu iki esaret zincirini kırmaya yönelik çabalarını ortaya koyarak, Cumhuriyetin ilk yıllarında denizcilik konusunda yeni bir düzenleme yapmaya çalışmıştır. Pek çok açıdan sorunlu bir miras devralan Mustafa Kemal ve arkadaşları, son derece planlı ve programlı bir denizcilik politikasıyla kısa süre içinde Türkiye'nin bu konuda yeniden doğuşunu gerçekleştirmiştir.

Anahtar Kelimeler: Cumhuriyet, denizcilik, ticaret, taşımacılık, Lozan Antlaşması.

* Yrd. Doç.Dr. Adiyaman Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, mkopar@adiyaman.edu.tr

SEA TRANSPORTATION IN ATATÜRK'S PERIOD (1923-1938)

Abstract

This paper dwells on an important turning point of the 19th and 20th centuries in terms of Turkish naval history. In the face of the economic, technological, cultural and particularly military superiority of the Capitalist Western world, the Ottomans began to make radical reform attempts particularly at military and to adopt Western institutions and values. Good progresses were made in civil and military maritime in accordance with the Industrial Revolution. However, the Ottoman Empire could not benefit from it sufficiently. It was not possible for a state to develop its maritime when it could not complete its industry, which is one of the many reasons why the Ottoman Empire dissolved rapidly in the last century. This unpleasant experience of the Ottoman Empire made the newly-established Turkish state more aware of the conditions. One of the important objectives of the Republic of Turkey after the War of Independence became to elevate Turkey in maritime. This young state considered capitulations and the transfer of the right of cabotage as the biggest obstacle to the development of the country, and thus it endeavored to break these bondage chains so as to make new regulations in maritime in the first years of the Republic. Mustafa Kemal and his fellow men, who inherited a problematical state on several counts, performed the rebirth of maritime in Turkey shortly with an extremely planned and systematical maritime policy.

Keywords: Republic, navigation, trading, transportation, Treaty of Lausanne.

1. GİRİŞ

Osmanlı Devletinde imzalanan kapitülasyonların ekonomiye olumsuz etkileri denizcilik ve deniz ulaşımında da kendini göstermişti. Bir iç deniz olan Marmara bile yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta olduğu bir deniz haline gelmişti. Osmanlı Devleti tarafından yabancılara verilen imtiyazlar kaldırılamayınca, yeni kurulan Türk devleti kendi olanakları ile denizcilik ulaşımını güçlendirmeye

çalıştı. 1844 yılında “İdare-i Mahsusa” (Komatsu,2002: 1780)¹ bir kuruluş kurularak deniz ticaretinde buharlı gemilerden yararlanılması, devlete ait deniz ulaşımında bu kuruluş tarafından yürütülmesi kararlaştırıldı. Fakat çeşitli nedenlerle bu girişimlerden olumlu sonuç alınamadı. Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı’na çok zayıf bir donanma ve yok denecek kadar bir ticaret filosuna sahip olarak katılmıştı. Donanmamızın ve ticaret filomuzun zayıf olması deniz ulaşımı yerine kara ulaşımının tercih edilmesine neden oldu (Müderisoğlu, 1990: 97).

Osmanlı İmparatorluğu’nun dış ticaretindeki deniz aşırı taşımacılığı tamamen yabancıların denetimindeydi. Ayrıca ülkedeki mevcut limanlar arasındaki taşımacılıkta Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı çok azdı. 1911 yılında, Osmanlı limanlarında yapılan yükleme ve boşaltmaların %90’ı yabancı gemiler tarafından yapılıyordu (Sevimay, 1992:90). Ayrıca imparatorluğun son günlerinde Türk deniz ticareti birkaç köhne geminin faaliyeti ile sınırlı kalmıştı. İmparatorluktan Cumhuriyet Türkiye’sine işleyebilir vasa sahip ancak 34.902 tonluk bir filo miras kalabilmişti (T.C. Başbakanlık, 1960: 9).

Yeni kurulan Türk Devletinin içinde bulunduğu zor koşullar Osmanlı deniz ticaret filosunun I. Dünya Savaşı yıllarında elinde bulundurduğu gemi sayısına ve gemilerin tonaj kapasitelerine bakılarak da rahatlıkla görülebiliyordu. Öyle ki; Seyrisefain idaresinin elinde 59.943 tonaj kapasiteli 245, Şirket-i Hayriye’nin 6.350 tonaj kapasiteli 40 gemisi, Şirket-i Hamidiye’nin 2.200 tonaj kapasiteli 16 gemisi, Haliç Vapurları olarak 1.156 tonaj kapasiteli 13 gemi ve diğer kuruluş ve kişilere bağlı 38.750 tonaj kapasiteli 82 adet gemi bulunuyordu. Bu şekliyle I. Dünya Savaşı öncesi Türk ticaret gemilerinin (50 ton üzeri) toplam tonajı 108.399 iken toplam gemi sayısı da yalnızca 396 adetti (Yalçın, 2013: 452).

¹ “İlk adı İdare-i Aziziye olan devlet vapur işletme dairesidir. İdare-i Mahsusa İstanbul limanı ile Marmara Denizindeki belli hatlar üzerinde tekel olarak ve bunların dışında bütün Osmanlı limanlarına vapur işletme imtiyazına sahip milli denizcilik işletmeleridir.”

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu'ndan çok kötü bir deniz taşımacılığı devr almıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e intikal eden on sekiz ve yukarı grostonluk gemi sayısı kırk beşi geçmiyordu (T.C. Başbakanlık, 1960: 8).

Tablo 1. Cumhuriyetin Kuruluş Yılındaki Tüm Deniz Ticaret Filosunun Durumu

Kuruluş (Şirketler)	Tekne Sayısı	Toplam Gros Tonaj
Türkiye Seyrisefain İdaresi	32	23.370
Şirket-i Hayriye	27	4.215
Haliç Şirketi (Yabancı sermaye)	16	1.397
Diğer Kişiler ve Şirketler	24	15.201
Limandaki Küçük Tekneler	17	2.150
İstimbat ve Römorkörler	60	600
Motorlu Deniz Araçları	95	1.152
TOPLAM	271	48.085

(Sözer, 1913: 20)

Lozan Antlaşması Türklere kendi siyasal, ekonomik ve toplumsal yaşamlarında yeni bir sayfa açmıştı. Artık, Türk limanları arasında gemilerin seyrüseferi için, Türk sancağı taşıyan vapurlara izin verilmesi ve ecnebi bandırası taşıyan gemilerin Türk limanları arasında yolcu ve eşya taşımalarının yasaklanmasının beklendiği anlarda, dönemin gazeteleri “Kabotaj hakkı sancağımıza intikal ediyor” diye başlıklar atıyorlardı. “Kabotaj haktır ve bu haklar kazanılmalıdır” şeklindeki yorumlarda yapılmaya devam etmekteydi (Arı, 2010: 162-163). Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte Türkiye’de kabotaj hakkını elde etme yolunda önemli bir adım atıldı. Türkiye’de eskisi gibi yabancıların ekonomik ayrıcalıkları bulunmayacak ve Türkler yasaları vasıtasıyla egemenlik haklarını tam olarak ortaya koyma özgürlüğüne sahip olacaktı.²

² Ticaret Vekâleti Celile’sinin 10.11.1927 Tarih ve 161/6805 Numaralı Tezkeresi Suretidir. “Ticaret Bahriye Kanununun birinci maddesinde (Bir kimse Devleti Âliye-Türkiye Cumhuriyeti-tebaasından olmadıkça Osmanlı sancağım hamil olan sefinenin gerek mecmuuna, gerek hissesine malik ve mutasarrıf olamaz) diye muharrer olan hükmü kanuna nazaran Türk sancağını hamil olan sefaine ecnebilerin kısmen veya tamamen tasarrufu memnu bulunmakta ve (815) numaralı Kabotaj Kanununun birinci ve ikinci

Lozan Barış Antlaşması'ndan ayrı olarak imzalanan Ticaret Sözleşmesi'nin 9. maddesinin birinci fıkrasıyla (Soysal, 2000: 181)³ da yerli ve yabancı gemilere eşit durulması konusunda hüküm getirildi (Çağa, 1971: 209-210).⁴ Artık, Türkiye'de gemi işleten özel kurumlar ve resmi kurumlar yabancı gemi işletmeleriyle aynı haklara sahipti ve yabancı ticari ve adli yasalarına tabi değildi. Bu durum Türkiye'nin atmış olduğu adımların en önemlilerinden birisiydi (As, 2013: 454).

Lozan'da kabul edilen ve ticari denizciliğin gelişmesini etkileyen bir diğer konu ise, "mübadil taşımacılığı" idi. Kara ve demiryollarının yetersiz oluşu, mübadele olunacak halkın liman kentlerinde birikmesi taşımaların denizden yapılmasını gerektirmişti. Mübadil taşımacılığının Türk vapurlarınca yapılması uluslararası bir denizcilik hizmeti olarak görüldü. Hükümetin, bu taşımacılık faaliyetini gerçekleştirmesi ticari denizciliğimizde sermaye birikimi sağlamasına neden oldu (Hergüner, 2006: 81-83). Bu birikim Türk deniz taşımacılığının gelişmesine önemli bir katkı yaptı.

maddeleri mucibince Türkiye sahillerinde seyrüsefer ve nakliyat icra etmek ve bilcümle liman hizmetini ifa eylemek yalnız Türkiye sancağını hamî sefain ve munakibe ve Türkiye tebaasına münhasır bulunmaktadır. " Ticaret Vekâleti Vekili Mustafa Rahmi bkz., Zabıt Cerideleri, C.2, 25 Şubat 1928, s.215

³ Madde 9: Türkiye, özdeş konuda kendisine karşılıklı işlemde bulunması koşulu ile Türk bayrağını taşıyan gemilere uygulamakta olduğu işleme eşit bir işlemi, ya da herhangi bir başka Devlete uygulamakta olduğu ya da uygulayabileceği daha elverişli bir işlemi, öteki Devletlerin gemilerine uygulamayı yükümlenir. Türkiye, öteki Bağitli Devletlerden herhangi birine karşı ve bu Devletlerden her biri Türkiye'ye karşı, balık avcılığını, deniz kabotajını başka bir deyişle, ülkenin bir limanından alınan malların o ülkenin bir başka limanına deniz yolundan taşınmasını ve liman hizmetlerini başka bir deyişle, çekme, kılavuzluk ve ne nitelikte olursa olsun, her türlü iş hizmetleri kendi ulusal bayrağının tekelinde bulundurma hakkını saklı tutar.

⁴ Kabotaj Kanunu 1'inci maddesinde: "Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek... Yalnız Türk sancağını hâmil sefain ve murakibe münhasırdır." dedikten sonra 2'nci maddesinde de: "Nehirler ve göller ve Marmara havzası ile Boğazlarda bilimum karasuları ile karasularına dâhil bulunan körfez, liman, koy ve sairde... seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretiyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır." hükmünü koymuştur.

Deniz nakliyatının esasını teşkil eden materyal, organizasyon ve personel unsurları 1923'te şu vaziyette bulunuyordu: Filo mevcudu nihayet gayrisafi 27.000 tona varan köhneleşmiş her türlü teknik ve iktisadi kabiliyetini kaybetmiş gemilerden ibaretti. Memlekette deniz sanayi yoktu. Mevcut atölyeler çürük filonun tamir ihtiyacını bile karşılamaya yetersiz kalıyordu. Organizasyon bakımından memlekette teamülen mevcut ve tamamen askerî mahiyette Seyrisefain İdaresi'nden⁵ başka deniz ticareti teşkilatı mevcut değildi. Personel tamamen ameli yetişmekte ve elde yetiştirici unsurlarla muntazam mektep bulunmamaktaydı. Bu durumda kabotaj hakkı yabancı sermayelere de açık bulunuyor ve asırların verdiği tecrübelerle dayanan yabancı kapital, Türk denizciliğinin karşısında aşılmaz bir engel gibi duruyordu. En ufak deniz ticareti hareketine kadar sokulan yabancı sermayesi memlekette deniz nakliyatını, gemi kurtarma işlerini, balıkçılığı, dalgıçlığı ve bunun gibi bütün branşları elinde tutuyordu.⁶

Türkler kurtuluş savaşı'nı verip bundan utkuyla çıktıklarında, denizcilik tam anlamıyla felç durumdaydı. Türk deniz araçları yıllar içinde perişan duruma gelmişti. Kimi yerlerde küçük takalar ve yelkenliler gemi biçiminde saç tekneler haline getiriliyor ve bu biçimde yük ve insan taşımaya çalışıyordu. Bu arada savaş sonunda Rus gemilerinin İstanbul'da satılmaya başlanması, dünya genelinde gemi fiyatlarının birden düşmesine sebep oldu. Rusya'dan gelen gemilerin bir kısmı İstanbul'da satışa sunuluyordu. Bu gemiler Türk işletmecileri tarafından satın alındı. Böylece savaş yıllarında darbe alan ticaret gemiciliği gelişme yönünde kıpırdanmaya başladı (Arı, 2009: 66-67). Diğer bir çalışma ise özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşvik edilmesidir. Bir kısmı Teşvik-i

⁵ Türkiye'deki resmi denizyolları işletmeciliği 1845'te "Fevaid-i Osmaniye" adlı bir idarenin kurulmasıyla başladı. Bu isim 1870'te "İdare-i Aziziye", 1878'de "İdare-i Mahsusa" olarak değişti. 1910'da bu idare kaldırıldı yerine "Osmanlı Seyrisefain İdaresi" kuruldu. Bu teşkilatın adı 1923'te "Türkiye Seyrisefain İdaresi"ne çevrildi.

⁶ BCA, 490.01/1455.38.2, s.25.

Sanayi Kanunu içinde yer alan hükümler ile Türk armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri ve devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmıştı. Böylece özel teşebbüs, Türk deniz ticaret filosauna yeni gemiler katabilmiş, deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip olmuştu (As, 2013: 383-384).

İzmir İktisat Kongresi'nde Cumhuriyet dönemi Türk denizcilik politikasının temelleri atıldı (Tezel, 1982: 136).⁷ Kararlar, daha ziyade iyi niyet temennilerinden oluşmuşsa da ülke çapında heyecan yaratmış ve Lozan görüşmeleri için temel oluşturmuştur. Ayrıca, Lozan Antlaşması'nın 140. maddesi gereği, Yunan kuvvetlerince 30 Ekim 1918'den itibaren ele geçirilen Türk bayraklı gemiler geri alınmış (Soysal, 2000: 127),⁸ ancak özellikle

⁷ 1-Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması (Kabotaj hakkımızın kullanılması),

2-Limanlar arasında postacılık (yolcu ve yük taşımaları) hizmetlerinin ticaret gemilerimiz tarafından yapılması,

3-Armatörlere vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanmasının yanında Türk gemilerine de vergi kolaylıkları sağlanması ve sigortalandırılması,

4-Yüksek tonajlı gemi yapımına kredi verilmesi, Gemi inşaatı için ormanlardan kereste temini,

5-Kıyılarımızın deniz ve hava koşullarına karşı korunmasız olduğu dikkate alınarak yeni limanlar, iskeleler ve kayık barınakları yapılması,

6-Donanma Cemiyeti'nin mal varlığından kalanı ile bir Deniz Ticaret Bankası'nın kurulması,

7-Seyrüseferin İdaresi'nin ticari bir heyet (İdare o dönemde Milli Müdafaa Vekâlet'ine bağlıdır) tarafından idaresi ve geliştirilmesi,

8-Gemilerin limanlara giriş-çıkış işlemlerinin günün her saatinde yapılması,

9-Deniz Ticaret Odalarının ve Deniz Ticaret mekteplerinin kurulması,

10-Projeleri hazırlanmış, tatbik kabiliyeti olan nehir ve göl taşımacılığı ile ilgili yatırımların başlatılması, balıkçılığın geliştirilmesi ve korunması.

⁸ Madde 140: Türkiye ile öteki Devletlerarasında, Savaş sırasında ve 30 Ekim 1918 gününden önce, her birinin ele geçirdiği deniz ganimetleri, birbirine karşı hiçbir işlem ve sav konusu olmayacaktır. İstanbul'u işgal eden Devletlerce anılan günden sonra, silah bırakışımızın bozulması nedeniyle, el konulan mallar konusunda da bu hüküm geçerli olacaktır. İstanbul'u işgal eden Devletlerin Hükümetleri ya da Türk Hükümetince, 29 Ekim 1914 gününden 1 Ocak 1925 gününe dek, kendi limanlarında konulmuş olan her türlü tekneler, küçük tonajlı gemiler, yatlar ve mavnalar konusunda gerçek sözü edilen Devletlerin Hükümetleri ve uyruklarınca, gerek Türk Hükümeti ve uyruklarınca hiçbir

Karadeniz’de ele geçirilen Yunan bandıralı gemiler geri verilmemiş ve bu gemiler donanma ile Seyrüsefain İdaresi’ne yıllarca hizmet etmişlerdir (Öksüz, 2006: 55-74).

1923’te denizci yetiştiren yegâne mektep, mahdut vasıtaları olan hususi sermayeli bir müessese idi. Devlet vatandaşın can ve malını emanet edeceği kaptan ve makinistleri en modern tedaris vasıtaları ve en sıkı talim ve terbiye ile yetiştirmek lüzumunu göz önünde bulundurarak “Yüksek Deniz Ticareti Mektebi’ni tesis etmişti. Mektebin iki gemisi ve birçok deniz vasıtalarından gayri her türlü tatbikata yetebilecek laboratuvar ve atölyeleri mevcut olduğu gibi dâhili tertibatı, talebeye her türlü konfor içinde meslekleri için iyi hazırlanmak imkânı verilmekteydi. 15 yıl içerisinde filo sekiz misli arttırılmış, Deniz sanayi yeniden kurulmuş ve personel yetiştirecek mektepler açılmıştı.⁹ Bu mektep 1938 yılından itibaren Münakalat Vekâletine bağlanmıştır.

Mustafa Kemal Paşa ünlü konuşmalarından birinde Türk denizciliğine vurgu yapmıştı: “Efendiler! Bahriyemizi köklü ve ciddi bir biçimde düzeltip geliştirmeyi düşünmeliyiz. Bu konuda ağırlıklı konu özellikle seçkin kişileri gerekli donanıyla yetiştirip, ondan ülkenin ivedi gereksiniminde yarar sağlamaktır. Bunu yaparken de her halde ülkenin gücü üzerinde hayale dayanan düşüncelerden uzak kalmaktır...” Türk denizciliğini güçlendirmek, bunu yaparken yalnız gemi satın alınarak ya da üretilerek ülkenin gereksinimleri için kullanmak... O zamanki deyimle, “Türk bahriyesini” dünyanın büyük taşıma filolarının yanında hatırı sayılır bir noktaya getirmek; üç yanı denizlerle çevrili olan ülkede, deniz ticaretinden ve taşımacılığında en yüksek verimi elde etmek... Bu temel düşünce, Cumhuriyet’i kuran kadroların en önemli hareket noktasını oluşturmuştu (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, 1997: 350).

istem ileri sürülmeyecektir. Yunan kuvvetlerince 30 Ekim 1918 gününden sonra zapt olunan Türk bayraklı gemiler Türkiye’ye geri verilecektir.

⁹ BCA, 490.01/1455.38.2, s.26

Yeni kurulan devlet, işe deniz ticaretinde istiklalini kazanmak gayesi ile başladı. 1925 yılında 2.256 sayılı yasa ile milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verilmiş (Özdemir, 2015: 431) ve İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi, devlet politikasının genel yapısına uygun olarak, yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir (Boratav, 2009: 48). Bu kuruluşun ortakları yine kamusal alanda önemli etkinlikleri olan mali kuruluşlardı: Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyri Sefain İdaresi (Tutel, 2006: 166-167), Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş. bu yeni kurumun ortaklarıydı. Kurumsallaşma bununla kalmadı. Ülkenin olanakları geliştikçe, yeni düzenlemelere gidildi. Temel özellik, kurulan her yeni kurumun milli bir sıfat taşımasıydı (Arı, 2009: 270). Gerek Seyrisefain İdaresi'ne¹⁰ ve gerekse de hususi armatörlere doğrudan ve dolaylı biçimde yardımda bulunarak taşıma vasıtaları artırıldıktan sonra, Türk denizciliği bakımından en önemli adım atılarak Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde çıkarılan 1.7.1926 tarih sayılı kanun ile kabotaj kabul edildi (Gökgöz, 2013: 376).

26 Nisan'da kabul edilip 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Resmi Gazete, 29 Nisan 1926)¹¹ ile kendi sahillerimizde, kendi

¹⁰ Türkiye Cumhuriyetinin ilanıyla, 597 sayılı kanunla Osmanlı Seyrisefain İdaresinin adı Türkiye Seyrisefain idaresi şekline dönüştürülmüş ve kuruluşu 5 Şubat 1924 tarih ve 2195 sayılı kararla Müdafaayı Milliye vekâletine bağlanmıştır.

¹¹ Madde 1: Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe münhasırdır. Ecnebi sefaini ancak memalik-i ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar.

Madde 2: Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda bilumum kara sularıyla kara sularına dâhil bulunan körfez, liman, koy vesairede vapur, römorkör, istimbot, motorbot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik

kara sularımızda ve kendi limanlarımızda mevcut bütün işleri sadece Türk bayrağını taşıyan gemiler yapacak, ticaret hakkı yalnızca Türklere ait olacak¹² ve Türk deniz araçlarında kaptanlık yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarına verilecekti. Yapılan yeni düzenleme ile birlikte deniz ticaretinde hızlı bir tonaj artışı sağlandı. 1923'te 34.902 gayri safi tonajımız 1925'te 68.901, 1927'de 80.744, 1928'de 88.069, 1930'da 102.310, 1933'de 110.774 ve 1934'te 115.686 gayri safi tona ulaşmıştı. Daha sonra ise bu artışa hizmet verebilecek liman alt yapıları kurulmaya ve işletilmeye çalışıldı (Çakır, 2012; 155).

Cumhuriyet Türkiye'si, daha ilk yıllarında, Osmanlı'dan devraldığı bu tür ulusal ve ekonomik sorunlara köklü çözümler üretmek ve kararlı adımlar atmak durumundaydı. Devralınan ekonominin, iç ve dış ticaretin hızlı ve köklü adımlarla canlandırılması süreci böylelikle başladı. Limanların yeniden elden geçirilerek ticarete uygun bir hale getirilmesi gerekmektedir. Osmanlı devletinde bu gibi işleri Seyrisefain şirketi büyük ölçüde üstlenmişti. Yeni Türkiye'de ise yeni gemi alımları, mevcut gemilerin bakım ve onarımları ile ilgilenmesi de Seyrisefain idaresine bırakıldı (Arı, 2009: 63). Bu suretle deniz taşımacılığının en mühim kısmını oluşturmuş olan Seyrisefain filosuna birçok üniteler ilave edilmesi sağlandı.¹³ Mustafa Kemal'in direktifleri doğrultusunda denizcilik işleri konusunda Avrupa'da eğitim görmüş eski bir kurmay albay olan Sadullah Bey Seyrisefain Genel Müdürlüğüne getirildi. Sadullah Bey yönetimi devraldığında idarenin durumu pek iç açıcı değildi. Sadullah Bey bir taraftan eski gemilerin onarımıyla uğraşırken, diğer taraftan da olanakları zorlayıp elindeki

murakıby kebare vesaire ile tarak, prizman, maçuna, algarına, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sâbit ve sâbih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır.

¹² BCA, 30. 18. 01/ 10. 31. 20.

¹³ BCA, 30. 18. 01. /12. 63. 1.

gemi sayısını artırmaya çalıştı.¹⁴Yapılan çalışmalar neticesinde 1924-1926 arasında 16 gemi Seyrisefain'e kazandırılmıştı. Hollanda'dan Karadeniz, Ankara (Çorum) ve Ege gemileri satın alındı. Ayrıca, 5247 grostonluk Ege gemisi, şirketin ve deniz filosunun en büyük gemisi olmuştu. Yeni alınan gemilerle 1923'te 23.630 tona ulaşılmıştı (As, 2013: 389-391).

Gazi Mustafa Kemal mevcut gelişmeyi İzmir Vapuru Hatıra Defterine şu şekilde yazmıştır: "Seyrisefain idaresinin, intizam ve mükemmeliyetini her fırsatta her yerde gördüm. Bu defa bana İstanbul'dan Samsun'a kadar pek güzel ve rahat seyahat temin eden İzmir Vapuru da bu takdire şayan bir numunesidir" (As, 2013: 194-195) diyerek kurumun işleyişinden memnun olduğunu belirtmiştir. Seyrisefain İdaresi'nin görev alanı çok geniş tutulmuştur: Nakliyat, acentecilik, römorkörcülük, kılavuzluk, sağlık (çalışanlar ve yolcular) vb. Ayrıca, kendisine verilen limanlarda kurulacak inhisar şirketlerine ortak olma ve sermaye yönünden katkıda bulunma yetkisine istinaden Trabzon, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin gibi limanlarda kurulan inhisar şirketlerine ortak olmuş ve böylece buralarda da söz sahibi olmuştur.

1926 yılında, İngiltere yapımı dört ve Hollanda yapımı bir gemiyi, 1927 yılında İngiliz yapımı iki vapur ile Norveç yapımı bir römorkörü, 1928 yılında Fransız yapımı iki, İngiltere ve Hollanda yapımı birer gemiyi daha bünyesine katmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Almanya'dan satın alınan ve Fransızlarca el konularak bir süre kullanılan gemi de geri alınmıştır. Ancak, 1929 yılından itibaren dünyayı kaplayan "Ekonomik Buhran", ülkedeki diğer kurumlarda olduğu gibi Seyrisefain İdaresi'ni de tedbirler almaya yöneltmiştir. Vapur yolcu ve yük ücretleri arttırılmamış, yeni gemi alımı yerine mevcutların onarımı ve bu maksatla

¹⁴ 1933 yılında Deniz Ticaret Müsteşarı olarak atanan Sadullah Bey'in 24 Aralık 1934 tarihinde İktisat Vekâlet'ine sunmuş olduğu rapor Türk Denizciliğinin gelişmesi ve yapılması gerekenler bakımından önemlidir. bkz., BCA, 31.10.01/169.178.18.

havuzların geliştirilmesi yoluna gidilmiş, Tophane'deki depolar Ford şirketine kiraya verilerek ek gelir de sağlanmıştır (Sezgin, 2007: 42).

Deniz nakliye müesseseleri arasından kabotaj nakliyatı sahasında doğan rekabetin hem memleket ulaştırma sistemine hem de millî sermaye aleyhine tecelli ettiğini gören devlet, ikinci bir gelişim safhasını teşkil eden 29.5.1933 tarihli Kanun'la muntazam posta nakliyatını inhisarı altına aldı. Bu sayede muntazam deniz ulaştırma sistemi organize edilmiş oluyordu. Ancak deniz nakliyatında filoyu yenilemeyi ve artırmayı amaçlayan devlet, bu amaca hızla erişmek için muntazam posta seferleri inhisarına iştirak eden Vapurculuk, Türk Anonim Şirketi'nin filosunu bu şirketin sahip olduğu inhisar hakkı ile beraber satın almıştır. Böylece Kabotaj Kanunu ile Türk denizcisinin inhisarı altına giren millî deniz nakliyatı ve ulaşım kısmı tamamen devlet elinde toplanmak sureti ile laik olduğu organizasyonu bulmuştur. Gemi inşa sanayii: 1927 yılına gelindiğinde Cumhuriyet, kayık, sandal, gemi yapım ve onarım sanayiinde 1356,7 beygir gücü kullanan 18 motorlu işletmeye ve 92 motorsuz işletmeye sahip olmuştur. Motorlu işletmelerde 149 motor bulunmakta ve tüm kesimde toplam 1613 işçi çalışmaktaydı (Gümüş, 2011: 59).

1928 yılında Fransa Marsilya'daki Chantier de Provence tersanesine iki şehir hattı vapur ismarlanmıştır. Yeni inşa edilecek bu gemilere Heybeliada ve Kalamış adları verilmiştir. Yeni gemilerin hizmete konulmasıyla, Marmara'da İstanbul-İzmit-İstanbul-Mudanya, İstanbul-Bandırma ve İstanbul Kara Biga hatları; İstanbul-İmroz-Bozcaada hattı, İstanbul-Edremit-Ayvalık hattı, İstanbul-Antalya hattı ve İstanbul-Mersin hattı; Karadeniz'de İstanbul-Bartın ve İstanbul-Trabzon hatları açılmıştır (As, 2013: 392).

1930'lu yıllara gelindiğinde, 1929 Dünya Buhranı'nın etkileri yavaş yavaş görülmeye başlandı. Artan durgunluğa çare bulunmak amacıyla yabancı limanlara açılmaya başlandı. 11 Temmuz 1930'da ilk sefer Mısır'a yapıldı.

Ancak İstanbul-İskenderiye hattında istenilen başarı sağlanamadı. Türk ticaret filosu çok yaşlı gemilerden meydana geliyordu. Bu durum yabancı ülkelerin limanlarına girişte önemli sorunlar meydana getiriyordu.¹⁵ Deniz ulaşımındaki filonun modernleştirilmesinde devlet sorumluluk almaya başladı ve 1936 tarihinde hazırlanan II. Sanayi Planı'nda yeni gemi alımına büyük önem verdi (Çolak, 2013: 358).

1932 tarihinde Haliç'te muazzam harabeler manzarası arz eden eski tersane bugün Cumhuriyet'in kurduğu modern fabrika ile harp ve ticaret filosunun bütün tamir ihtiyaçlarını karşılayan bir müessese haline getirilmiştir. İstinye'deki "dok tesisatının" da bu fabrikaya ilavesi müessesenin kapasitesini artırmıştır. Fabrika yalnız tamiratla da iktifa etmeyerek, ufak inşaata başlamış ve muhtelif idarelere römorkörler, motorlar ve hatta Van Gölü işletmesi için 150 tonluk iki motorlu gemi inşa ederek bu gemileri Van Gölü'nde kurmuş ve teslim etmiştir. Tamirat ihtiyacını temin ettikten sonra devlet, ikinci safha olarak büyük gemiler ve üçüncü safha olarak da bu gemilerin makinelerini yapacak tesisat kurmaya karar vermiş ve 5.000 gayrisafi tona kadar yolcu gemileri için inşa edilebilecek bir tersanenin projesini hazırlamıştır.¹⁶

¹⁵ 2248 sayılı kanunla Seyrisefain idaresi, A.K.A.Y., (Adalar-Kadıköy-Anadolu Yakası-Yalova), Denizyolları ve Fabrika-Havuzlar Müdürlükleri olarak üç kola ayrılmıştır. Kanununun 1. Maddesine göre, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları Denizyolları İşletmesi'nin İstanbul ve civarı hatları ile Yalova A.K.A.Y. İşletmesi'nin yönetimine bırakılmıştır. Kanunun ikinci maddesinde, Seyrisefain'in sahip olduğu imtiyaz, hak ve taşınır taşınmaz malların yeni oluşturulacak müdürlükler arasında bölüştürülmesinin İktisat Vekâletince yapılması öngörülmüş, fakat devlet reisine ait deniz vasıtaları ile kılavuzluk ve römorkörcülüğe ait vasıtalarının bölüştürmeye tabii olamaması, bunların doğrudan İktisat Vekâlet'ine devredilmesi kararlaştırılmıştır. Kanunla katma bütçeli Seyrisefain İdaresi'nin daha bağımsız hareket edebilecek bir yapıya kavuşturulması, devlet maliyesinin sıkı denetiminden uzaklaştırılması, böylece ticaret ilkelerine uygun bir şekilde çalışılacak bir idari yapı ile kara geçen bir kuruluş haline getirilmesi amaçlanmıştır. bkz., Efdal As, a.g.e., s.394-395.

¹⁶ BCA, 490.01/1455.38.2, s.21-22.

1934 yılında, İstanbul Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü kurulmuş ve İstanbul'da taşımacılık yapan yabancı şirketler satın alınarak deniz ulaşımı ve taşımacılığında millileştirme faaliyetlerine devam edilmiştir. (Akyıldız, 2012: 28-30) 1935 yılına gelindiğinde ise, Cumhuriyetin askeri tersaneleri, denizaltı yapabilecek duruma gelmiştir. 1938 yılında 5000 tonilatoya kadar gemi yapacak bir tersane ayrıca 1000 tona kadar gemi yapabilecek ve 4 gemiyi aynı anda inşa edecek iki tersane inşası planlanmıştır. Devletin filoyu artırma yolunda 15 yıl içinde elde ettiği netice şu iki rakamla ifade edebilir: 1923'te gayrisafi 27.000 tona varan filo, 1933 yılında 18 grostondan büyük gemi sayısı 1220'ye ve tonajı 216.458 ton¹⁷ ve 1938'de de 219.586 tona ulaşmıştır. Ayrıca 48.600 tonluk gemi de tezgâhta bulunmuştur. Bu rakamlar 15 yılda filonun 8 misline yakın arttığını göstermektedir. Devlet bir taraftan ticaret filosunu artırır ve bu arada bilhassa yeni gemiler inşa ettirmeye gayret ederken, diğer taraftan memlekette deniz sanayini kurmaktan da geri kalmamıştır.

1926-1938 yılları arasında devletin denizyolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığı karma olarak yapılmış, ilk kez 1938 yılında 3 şilep satın alınarak yolcu ve yük taşımacılığında uzmanlaşmaya gidilmiştir. Bu dönemde, yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri kurulan Türk Liman İnhisarlarına ya da Demiryolları idaresine geçmiştir. Deniz ulaşımının emniyetini sağlamak için yabancı şirketlerin, kendilerine verilen imtiyazla kurdukları Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri 1930'lu yıllardan sonra devletleştirilmiştir. 1937'de 3295 sayılı kanunla Denizbank¹⁸ kurulmuştur. Denizbank'ın faaliyeti içine, devlet

¹⁷ DİE Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), Ankara 1969, s. 64.

¹⁸ "Bankanın faaliyete geçmesinin gerekçesi şu şekilde açıklanmıştır: "Deniz teşkilatımızın planlı ve şuurlu çalışabilmesi için bütün işlerin bir elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varılmış ve böyle bir teşekküle ise ancak uhdesinde verilecek hizmetlerin aynı zamanda mühim olan finansman ve kredi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette olması düşünülerek kendisine hakiki bir banka mahiyeti verilmesi zaruri görülmüş ve bu maksatla da Denizbank Kanunu projesi hazırlanmıştır" bkz, TBMM Zabıt Cerideleri, C.7, 1937, s.110-111.

inhisarı altına alınmış olan yolcu taşımacılığı ve yük nakliyatı dışında, gemi inşa ve bakımı yapan tersane ve havuzlar, limanlar, kurtarma ve yardım, kılavuzluk şehir hatları ve Van Gölü taşımacılığı alınmıştır. Ancak Denizbank'ın ömrü 15 yıl sürmüştür.¹⁹ Denizbank 1939 yılında çıkarılan 3633 sayılı kanunla lağvedilerek yerine Devlet Denizyolları ve Limanları ve Devlet Limanları kurulmuş ve her ikisi de aynı yıl faaliyete geçen Münakalat Vekâletine bağlanmıştır (As, 2013: 385).

Mustafa Kemal Atatürk TBMM'nin 1937 tarihindeki açılışına gönderdiği konuşmasında yer verdiği "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülkesi olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" sözüyle bu alanın ülkemiz açısından ifade ettiği genel kapsamlı büyük önemi 'Millî' sözcüğünü kullanarak ortaya koymuştur (Kol, 2010: 12-13). 1938 yılına gelindiğinde deniz ticaret filomuzun ulaştığı tonaj oldukça önemlidir.

Tablo 2. 1938 Yılı Deniz Ticaret Filosu Tonajı

A.K.A.Y	62.644
Haliç İdaresi	667
İzmir Liman İşletmesi	1355
Tahlisiye	1932
Römorkör	1710
Şahıslara ait Motorlu Gemiler	12.565
Şahıslara ait Buharlı Gemiler	107.694
Şirket-i Hayriye	7174
TOPLAM	195.741

(As, 2013: 450).

¹⁹ Deniz vasıtalarının satın alınması için 10 milyon liralık taahhütte girişilmesine izin veren bir kanunla bedeli dört senede bedeli devletçe ödenmek üzere 9.956.190 lira kıymetinde 12 vapur satın alınmış ve bedellerinin 886.445 lirası 1936'da, 4.669.673 lirası 1937'de ödenmiştir. 1938'de 3.723.648 lirası ödenecektir. 1938 yılı içinde devlete geçen fenerler idaresi de Denizbank kanunu ile bu bankaya devredilmiştir. Nominal sermayesi 50 milyon TL olan banka, uzun ömürlü olamamıştır. 1940 yılında faaliyeti sona ermiştir. 1952 yılında kurumsal sermayeli banka olarak kurulmuş, 1992 yılında Türkiye Emlak Bankası AŞ'ye devredilmiştir. bkz., BCA, 490.01/1449.1.6, s.44.

Diğer taraftan 1938 yılında devletin ve özel teşebbüsün elinde bulunan deniz ticaret filosunun dökümü ise aşağıdadır.

Tablo 3. Denizbank'a Ait Gemilerin Yapım Yılı ve Tonajları

Adı	Yapım yılı	Tonajı
Anafarta	1898	1400
Ankara	1906	4800
Antalya	1891	1000
Bandırma	1886	900
Cumhuriyet	1894	4200
Çanakkale	1895	1300
Ege	1908	5300
Erzurum	1901	2500
Gülcemal	1874	5100
İzmir	1907	4900
Karadeniz	1905	4700
Kocaeli	1904	400
Konya	1890	1800
Mersin	1896	1200
Vatan	1892	3400
Kalkavanzade Sadık ve Mahdumları		
Hisar	1919	2400
Kalkavanzade	1890	2000
Mete	1910	3300
Nazım	1895	3100
Üsküdar	1892	2500
Vapurculuk T.A.Ş.		
Aksu	1909	3800
Bartın	1896	700
Bülent	1883	1700
Dumlupınar	1898	2000
Feyyaz	1891	200
Firuzan	1880	1100
Güneysu	1908	3800
İnönü	1891	1700
Kemal	1878	700
Millet	1883	1700
Saadet	1884	800
Sadıkzade	1902	1700

Sakarya	1888	2600
Selamet	1883	300
Seyyar	1877	800
Tarı	1908	4000
Tayyar	1878	400
Barzılay ve Benjamin Şirketi		
Doğan	1901	3300
İkbal	1900	3700
Necat	1891	2600
Pek	1887	700
Refah	1901	3800
Sebat	1894	1300
Şule	1893	2000
Kırzade ve Şürekası Şirketi		
Sinop	1913	1700
Galata	1892	1400
Kızılırmak	1898	2800
Zonguldak	1903	1200
Mehmet Şevket ve Burhanettin Bey Şirketi		
Neptun	1900	3000
Sohtorikzade Hüseyin Avni		
Altay	1901	3000
İstikbal	1890	2400
Denizbank'ın 1938'de Hizmete Giren Gemileri		
Etrüsk	1938	3000
Kadeş	1938	3000
Tırhan	1938	3000
Sus	1938	1500
Marakeş	1938	1500
Trak	1938	1500

(As, 2013: 450-452).

1. 1. Liman İşleri ve Sahillerin Emniyeti

Liman işlerimizin ıslahı amacıyla Cumhuriyet döneminde atılan ilk adım, 14 Nisan 1341 tarih ve 618²⁰ numaralı Limanlar Kanunu ile olmuştur. Türkiye'nin en başta gelen en önemli İstanbul, İzmir, Mersin ve Trabzon limanlarında işe başlanılmıştır. Kanun'un verdiği yetki doğrultusunda sermayesi tamamen Türklere ait olmak üzere bu limanlarda birer liman şirketi teşkil edilmiş ve İstanbul, İzmir, Mersin, Trabzon limanlarındaki liman işleri millî sermayeye devredilmiştir. Bunu takiben İstanbul ve İzmir Rıhtım şirketleri hükümetçe satın alınarak 2309, 2665, 2655, 2521 numaralı kanunlarla işleri İstanbul ve İzmir Liman İşletmeleri'ne ilave olunmuştur. Mevcut rıhtım şirketlerinin tarifeleri mucibince aldıkları rıhtım resimleri dâhili ticaret eşyası ile ihracat eşyasından kaldırılarak yalnız ithalat eşyasına %1 oranında ucuzluk ve kolaylık sağlanmıştır.

Liman işlerindeki tekâmül safhalarının üçüncüsüne 10.6.1936 tarihli ve 3023 numaralı Kanun'la²¹ girilmiştir. Bu kanun ile İstanbul İzmir liman işleri İktisat

²⁰ Birinci Madde: Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükümet mecburdur.

İkinci Madde: Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkâmıyla beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkillerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyasının boşanma ve yükleme usullerini ve mevaddı müşteilenin çıkarılacağı ve yükletileceği yerleri ve zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetleri velhasılı limanlarda umumî emniyet ve inzibatın teminine ait tedbirleri havi Hükümetçe tanzim ve neşredilecek nizamnameler ahkâmına tebiyyete mecburdur.

Üçüncü Madde: Gemilerin Hükümete ait şamandıralara ve liman tesisatına yapacakları hasarı gemi sahipleri ve mensup oldukları şirket ve acenteler işbu kanun mucibince tazmine mecburdur. bkz., Düstur, Tertip 3, C. 6, 20.04.1341.

²¹ "Evelce Türk Anonim şirketi olarak teşkil edilmiş olan İstanbul ve İzmir liman ve yükleme ve boşaltma idarelerinin esasen bir kısmı Hükümete ait olan sermayelerinin dörtte üçüne tecavüz eden miktarı Hükümet eline geçmesi üzerine bu idarelerin Anonim şirketi halinde devamlarına lüzum kalmamış olduğundan bunların tasfiyesi ile bu işlerin Devlet inhisarı şeklinde birer umum müdürlük olarak tesis olunacak idarelere yaptırılması ve bu idarelerin Maliye vekâletine rapt olunması için 2521 numaralı kanun 20-VI-1934 tarihinde tatbik mevkiine konulmuştu.

Vekâletine devr edildi.²² O vakte kadar liman işleri arasında mühim mevki tutan gümrük ambarları bu kanun ile İstanbul ve İzmir'deki liman işletmelerine verilmiştir. Bu suretle bu iki limanın başlıca fiili hizmetleri olan yükleme, boşaltma, rıhtım, antrepo ve hamaliye işlerinin topyekûn bir elden idaresi temin edilmiştir. Bu devrede liman tarifeleri metrik usule ve eşyanın kıymetlerine göre tasnif esasına istinat ettirilerek mütekâmil bir formüle rapt edilmiş; antrepo, rıhtım, hamaliye ve yükleme ve boşaltma gibi liman hizmetlerine ait ücretlerde iktisadi icaplara göre tenzil olunmuştur. Limanlardaki iskelelerden alınan müruriye resimlerinde ehemmiyetli miktarda tenzil edilmiş ve tenzilat iskelesine ve maddesine göre %60'a kadar çıkmıştır. İskele resimleri tarifelerinde de liman işlerinde olduğu gibi metrik ton esası kurulmuş ve tarifenin formülü ve tekniği de diğer deniz tarifelerine benzetilmiştir.²³

1.2. Sahillerimizde Seyrüsefer Emniyet Tertibatı

Denizciliğin güvenli ve verimli bir şekilde yapılabilmesi, her zaman, kıyı tesisleri tarafından desteklenmesine bağlı olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu yıllarda, "Kıyı Emniyeti" adı altında bahsedilen bu kıyı tesislerinin tahlisiye (can

Limanların iktisadi faaliyetinin tanzim ve murakabesi işleri İktisat vekâletinin vazifeleri meyanında bulunduğu ve bu işlerde rol almış olan idarelerin de İktisat vekâletine merbut olması tabii bulunduğu gibi esasen 2452 numaralı İktisat vekâleti teşkilat ve vazifeleri hakkındaki kanunun hükümleri bu hizmetlerin İktisat vekâletine ait hizmetlerden olduğunu sarahaten göstermekte ve vekâlet bünyesinde bu işleri çevirmek üzere (Liman şirketleri işleri) namı ile bir de şube bulunmakta olması hasebiyle bu idarelerin asil vazifedar olan İktisat vekâletine rapti için iş bu kanun projesi tanzim ve takdim olunmuştur. bkz., Kanun: 3023 (İstanbul ve İzmir Limanlarının sureti idaresi hakkında kanun), Resmi Gazete, 10.06.1936

²² İktisat Vekâleti teşkilâtı bir vekâlet müsteşarının idaresi altında deniz ticareti müsteşarlığı, iç ticaret, sanayi ve maadin ve limanlar ve deniz nakliyatı işleri umum müdürlüklerinden ve dış ticaret (Türk ofis) reisliğinden ve ölçüler müdürlüğü ile ihracatı teşkilâtlandırma müdürlüğünden ve tarifeler tetkik, sanayi ve maadin tetkik, teftiş ve murakabe heyetlerinden ve hususî kalem, müşavir, mütehasıs ve mütercimler ile hukuk müşavirliği, zat ve levazım ve evrak işleri müdürlüklerinden ve mektep, müze, laboratuvar müesseselerinden ibarettir.

²³ BCA, 490.01/1455.38.2, s.25-27.

kurtarma), gemi kurtarma, fenerler ve kılavuzluk gibi hizmetleri veren tesisler millileştirilmeye ve yeniden yapılandırılmaya ihtiyaçları olmuştur. Fenerler İdaresi imtiyaz sözleşmesi şartlar dâhilinde Hükümet tarafından 500.000 lira tazminat verilerek satın alınmıştır. Buna ilaveten sahillerimizin muhtelif noktalarına 13 fener daha yaptırılmıştır. Sisli ve tipili havalarda deniz Seyrüseferin temin-i selameti için sahillerimizin muhtelif mahallerine 7 adet sis düdüğü ve İstanbul boğazının Rumeli fenerine, boğaza girecek gemilere istikamet vermek üzere bir radyo far konulmuştur. Karadeniz Ereğli, Zonguldak ve Samsun'da yeniden üç tahlisiye istasyonu açılmıştır. Tahlisiye işlerinde sürat temini için süratli ve motorlu bir cankurtaran sandalı, bir deniz motoru, bir kamyon satın alınmıştır. 1933-1937 yılları arasında cankurtaran tarafından 737 kazazede kurtarılmıştır.²⁴

3 Eylül 1930'da, Türkiye karasularında gemi kurtarma işlerinde yabancıların çalışması yasaklanmıştır. İmdat Türk Tahlisiye ve Gemi Kurtarma A.Ş.'nin %45 hissesinin İstanbul Liman İnhisarı Genel Müdürlüğü tarafından alınarak devlet kuruluşu olan Seyrisefain İdaresi'ne devredilmesiyle gemi kurtarma işlemleri Türkiye Cumhuriyeti'nin kontrolüne girmiştir. Böylece Çanakkale ve İstanbul Boğazı bölgelerinde gemi kurtarma tekeli tahsis olunmuş, bu tekeli işletme, özellikle Türk kara sularında gerektiğinde yabancı sularda kazazede gemileri ve yolcu mürettebatını kurtarmak, bunlara yardım etmek ve bunları çekmek gibi işler yapmak üzere bir şirket kurulmuştur. Şirkete ait dört İngiliz gemisine de Türk bayrağı çekilerek Hora, Akbaş, Kilyos ve Saros adları verilmiştir. İşletme 1932 yılından itibaren "Türk Gemi Kurtarma Ltd. Şti." olarak devam etmiş, bu sayede Türk hükümeti boğazlarda gemi trafiğindeki kurtarma faaliyetlerini gerçekleştirmiştir. 1935 yılından itibaren Deniz Yolları İdaresine bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. 1930-1938 döneminde şirket toplam 335.500 ton

²⁴ BCA, 490.01/1455.38.2, s.28-29.

gemiye kurtarmış, kurtarılan bu gemilerin kurtarma ve yardım masraflarına karşılık 448.450 sterlin para almıştır. (As,2013:434-435) 1937 yılında gemi kurtarma işlerinin devlet eliyle yapılması sağlanmıştır. Gemi kurtarma işleri, 1938 yılında Denizbank bünyesinde kurulan Gemi Kurtarma Müessesine devredilmiştir (Hergüner, 2003: 233-234).

2. SONUÇ

Cumhuriyet idaresi, Milli Mücadele'nin kazanılması ile milli bağımsızlığı elde etmiş, Lozan Antlaşması ile de mali anlamda özgürlüğüne kavuşmuştur. Büyük Önder'in Onuncu Yıl Nutkunda ifade ettiği gibi, "Türk'ün unutulmuş büyük medeni vasfı ve büyük medeni kabiliyeti, kısa sürede inkişaf ederek, az zamanda, büyük işler başarılmıştır."

Türk Denizciliğinin çok eskilere uzanan bir tarihi olmakla birlikte, modern deniz taşımacılığı ve ticareti, Cumhuriyet Dönemi'nde gerçekleşmiştir. Türk Deniz Ticareti ve Taşımacılığı, uzun ve sancılı bir doğum sürecinden sonra, Cumhuriyet Dönemi'nde filizlenip gelişebilmiştir. Üstelik Cumhuriyet'in ilk yıllarında başta Kabotaj hakkının kazanılması ile birlikte, kapitülasyonların getirdiği ekonomik bağımlılığın kırılıp atılmasında etkili olan en önemli dinamiklerden birisidir.

Kabotaj Kanunu çıkarılarak, milli sularda sadece Türk Bayrağı taşıyan milli vasıtalarla taşımacılık yapılması kararlaştırılmıştır. Bu durum milli menfaatlere uygun düşse de beraberinde yabancı armatörlerden oluşan boşluğun doldurulabilmesi sorununu doğurmuştur. Bu dönemde, deniz ticaret filosunun büyütülmesi için iki önemli adım atılmıştır. Bunlardan birincisi Kabotaj Kanunu, ikincisi ise Türk liman ve iskeleleri arasında ihtiyacın büyük bir kısmını karşılayacak bir işletmenin kurulmasıdır. Böylece Cumhuriyet öncesinde tamamen şahıslar ve yabancılar eliyle yapılan işletmeler tamamen Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlere verilmiştir.

Osmanlı Seyrisefain İdaresi, Türkiye Cumhuriyeti'ne devredildikten sonra, Türkiye Seyrisefain İdaresi adı altında bir devlet hizmeti görmeye başlamıştır. Sahillerimizde yük ve yolcu taşınması devlet ve özel teşebbüs eliyle yürütülürken, devletin bu alanı bir kamu hizmeti sayarak müdahalesi ile yolcu taşıma işi devlet tekeline bırakılmış, yük taşımada devlet ve özel teşebbüs bir arada faaliyette bulunabilme imkânına kavuşmuştur. Denizbank, Deniz Yolları Genel Müdürlüğü ve Denizcilik Bankası adı ile kurulan kuruluşlar deniz ulaştırmasının gelişmesinde büyük rol oynamışlardır.

1923'de 34.902 ton olan deniz taşımacılığı, 1929'da 102.000 tona yükselmesine rağmen, 1932'de eski gemilerden bir kısmının hizmetten çıkarılması ve ekonomik buhran nedeniyle bunların yerine yenilerinin alınamaması nedeniyle 99.500 tona düşmüştür. Türkiye Devletçilik politikası ile geçen otuzlu yıllarda, denizcilik sektörü farklı oluşumlar denenmesine rağmen, istenen duruma gelememiştir. 1933'de kamuya ve özel sektöre ait büyük gemi sayısı 1220 ve tonajı 216.458 iken, 1939'da bu rakam sırasıyla ancak 1692 ve tonajı 260.170 olmuştur. Bundan sonra da deniz ticaret filosuna yılda ortalama 6.500 grostonluk bir ek kapasite eklenebilmiştir. 1933-1939 arasındaki dönemde Türkiye'de inşa edilen 18 ve yukarı grostonluk gemilerin toplam kapasitesi 32.256 tonilatoya ulaşmıştır. Devlet gerek kendi özvarlığı gerekse de özel sektör ile birlikte Türk deniz taşımacılığında önemli bir mesafe kat etmiştir (As, 2006: 89-90).

KAYNAKÇA

- Akay, İ. (1973). "Cumhuriyet'in 50. Yılında 1923 İzmir İktisat Kongresi." Varlık, 40: 788.
- Akyıldız, A. (2012). "Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon'da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması", Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, 16-17 Nisan, Trabzon.

- Arı, K. (2009). *İzmir'den bakışla Türk ticareti bahriyesi ve mübadele gemileri*. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yay.
- Arı, K. (2010). "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları", Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu, 26-29 Eylül, İstanbul.
- As, E. (2013). *Cumhuriyet Dönemi ulaşım politikaları (1923-1960)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu. (1997). *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*. Ankara: Divan Yayıncılık.
- BCA, 30. 18. 01 / 10. 31. 20.
- BCA, 30. 18. 01 / 12. 63. 1.
- BCA, 31.10.01 / 169.178.18.
- BCA, 490. 01 / 1449. 1. 6.
- BCA, 490. 01 / 1455.38.2.
- Boratav, K. (2006). *Türkiye'de devletçilik*. Ankara: İmge Yayınları.
- Çağa, T. (1973). *Türkiye'de deniz kabotaj tekeli. Lozan'ın 50. yıl armağanı*. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Çakır, S. (2012). "Ali Deniz Ticaret Mektebi'nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri", Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, 16-17 Nisan, Trabzon.
- Çolak, F. (2013). "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış." *Turkish Studies*, 8/2.
- DİE Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), (1969). Ankara.
- Düstur, Tertip 3, C. 6, 20.04.1341. Ankara.
- Gökgöz, G., Yılmaz, A. (2013). "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Liman ve Liman İşletmelerini Millileştirme Süreci ve Karadeniz Limanları", Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu, 19-21 Ekim, Samsun.

- Gümüş, T. (2011). *Riskli Bir Yatırım Projesi Olarak Gemi Yatırımlarının Finansal Deęerlemesi: Simülasyon Yaklaşımı*. Yayınlanmamış doktora tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Hergüner, M. (2003). *Cumhuriyetimizin başlangıç yıllarındaki denizciliğimize ilişkin bir inceleme (1923-1930)*. İstanbul.
- Hergüner, M. (2006). "İkinci Dünya Savaşında Denizcilik Faaliyetlerimiz." *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 161.
- Kol, B. (2010). *Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Komatsu, K. (2002). *İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilmesi üzerine bir tetkik*. Ankara: TTK. Yayınları.
- Müderriőğlu, A. (1990). *Kurtuluş Savaşı'nın mali kaynakları*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Öksüz, H. (2006). "Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Deniz Kuvvetleri'nin Durumu ve Milli Mücadele'ye Katkıları." *Türk Dünyası Araştırmaları*, 164.
- Özdemir, Ü. (2015). "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 29 Nisan - 1 Mayıs, Ordu.
- Resmi Gazete, 29 Nisan 1926.
- Resmi Gazete, 10.06.1936
- Sevimay, H. R. (1992). *Osmanlıdan günümüze denizcilik sektörü, politikalar, uygulamalar, sorunlar ve çözümler*. İstanbul: Özel Baskı.
- Sezgin, G. (2007). *İnönü Dönemi Türk Denizciliği (1938-1950)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Soysal, İ. (2000). *Türkiye'nin siyasi antlaşmaları*. Ankara: TTK. Yayınları.

- Sözer, K. (2006). *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. (1960). *Deniz Ulaştırması*. Ankara.
- TBMM Zabıt Cerideleri. (1928). Dönem. 2.
- TBMM Zabıt Cerideleri. (1937). Dönem. 7.
- Tezel, Y. S. (1982). *Cumhuriyet döneminin iktisadi tarihi (1923-1950)*. Ankara: Yurt Yayıncılık.
- Tutel E. (2006). *Seyrisefain öncesi ve sonrası*. İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Yalçın, E. (2013), "Lozan'dan Kabotaja Karadeniz Bölgesinde İnsan ve Yük Taşımacılığı", Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu Bildirileri, 19-21 Ekim, Samsun.

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

This paper is entitled "Sea Transportation in Atatürk's Period (1923-1938)". This paper dwells on the endeavors of Mustafa Kemal and his fellow men for the rebirth of maritime in Turkey shortly with an extremely planned and systematical maritime policy during the early years of the Republic of Turkey.

Method

This study is based on the documents from State Archives of the Prime Ministry of the Republic of Turkey, official reports of Turkish Grand National Assembly, newspapers and audit works of the period. The sources of this study are mostly comprised of first-hand archive sources.

Findings

Turkey is located at the intersection of Europe and Asia. Turkey has a lot of potential with a variety of transportation thanks to its geographical location situated between Europe, Central Asia and Middle East. Due to the geographical location of Turkey which is at the transition of three continents, Turkey is the focal point of transportation network with its connections to the Atlantic Ocean and the Strait of Gibraltar, the Suez Canal and the Indian Ocean, the Arabian Peninsula; and with the connections of the Turkish Straits to the Black Sea and the Mediterranean, to the Eurasia and to the Far East.

However, this geographical advantage could not be used effectively during the last periods of the Ottoman Empire. Because of the Industrial Revolution, The Western World had developed immensely in all areas of science and technology. Ottoman Empire, on the other hand could not follow this developments to the same degree. Besides, the negative effects of the Capitulations given to Western countries were visible on Ottoman Naval Transportation as well. Overseas transportation in sea trade was completely under the control of foreigners in the last periods of Ottoman Empire. Likewise, the number of Ottoman-flagged ships was too few in transportation among available ports in the country. In 1911, 90% of the Ottoman port loading and unloading were being carried out by foreign vessels. Also in the last days of the empire, the Turkish maritime trade had been confined to the activities of a few outdated ships. From Empire to Republic of Turkey, only a fleet of 34 902 tonnages workable ship was inherited.

The painful experience that the Ottoman Empire suffered led the new established Turkish state become more sensitive to this issue. One of the important objectives of the Republic of Turkey after the War of Independence was to elevate Turkey in maritime. This young state considered capitulations

and the transfer of the right of cabotage as the biggest obstacle to the development of the country, and thus it endeavored to break these bondage chains so as to make new regulations in maritime in the first years of the Republic. Mustafa Kemal and his fellow men, who inherited a problematical state on several counts, performed the rebirth of maritime in Turkey shortly with an extremely planned and systematical maritime policy.

Conclusion

In republic period, the institutions functioning with different names to build and manage ships and to give harbor services were founded by the state. Republican administration gained its independence after the success of the national struggle and it obtained its economic freedom with the Lausanne Treaty. As it has been stated by our Great Leader in Republic's 10th Anniversary Speech "after the re-activation of the almost forgotten characteristics and capabilities of Turkish people, it was possible to achieve great successes in a limited time period".

In the first years of the republic, with the legislation of the Cabotage Law, it was decided that only the ships with Turkish flags can carry out transportation facilities in national coasts. Though this implementation was plausible in respect to national benefits, it also raised the problem of filling the place of the foreign ship owners. In this period, two important practices were implemented to widen the naval trade. The first one was the Cabotage Law, and the second was the establishment of a management which can meet the considerable amount of the need that exists in Turkish harbors and ports. In this way, the managements that had been established by individuals and foreigners solely in the pre-republican period were given to the Turkish operators funded nationally.

After the Ottoman Navigation Administration was handed over to Turkish Republic, it started to carry out public service with the name of Turkish Navigation Administration. Both the passenger and load transportation could be carried out by public or private enterprises in the past; but claiming that passenger transportation should be considered as a public service, the state intervened in the process and all passenger transportation business was given to State's monopoly. Load transportation, on the other hand, was continued to be carried out by both public and private enterprises. The institutions founded with the names of Deniz Bank, General Management of Seaways and Navigation Bank played an important role in the development of maritime transportation.

Though the maritime transportation increased from 34.902 tons to 102.000 tons between the years 1923 and 1929, it decreased to 99.500 tons in 1932 due to the fact that old ships were abandoned from service and new ships could not be bought in their places because of the economic crisis. In 1932, while the number of the big ships belonging to public and private enterprises were 1220 and their tonnages were 216.458, these numbers could only reach at 1692 and 260.170 respectively in 1939. From then on, only the capacity of 6500 gross tons could be added annually to naval trade. In the years between 1933 and 1939, the total capacity of the ships which were over 18 gross tons and built in Turkey reached at 32.256 tonnages. The state covered a long distance in Turkish Naval Transportation by its own capital liability as well as that of private sector's.