

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK DENİZ POLİTİKASI
(1923-1938)

DOKTORA TEZİ

M.A. M. Yücel KARLIKLI
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Selmin BURAK

Şubat, 2012

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

M. YÜCEL KARLIKLI tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK DENİZ POLİTİKASI (1923-1938)” başlıklı tez DENİZ POLİTİKASI Bilim Dalında DOKTORA Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı Prof. Dr. Selmin BURAK



Jüri Üyesi Prof. Dr. Birsen ÖRS



Jüri Üyesi Doç. Dr. Işıl ÇAKAN



Jüri Üyesi Doç. Dr. Aynur SOYDAN



Jüri Üyesi Doç. Dr. Rıdvan AKIN



Tez Savunma Tarihi: 29.05.2012

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün döneminde, Türkiye'de oluşturulan ve uygulanan ulusal deniz politikasını belirlemeyi ve değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Çalışmanın yürütülmesi sırasında İstanbul Üniversitesi Merkez, Hukuk, Siyasal Bilgiler ve Edebiyat Fakültelerinin kütüphanelerinden yararlanılmıştır.

Olağanüstü gecikmeli olarak tamamlanabilmiş olan bu tezin konusunun belirlenmesinde bana yol gösteren ilk danışmanım Prof. Dr. Ajun KURTER ve ardından danışmanlığımı kabul ederek sonsuz sabrıyla çalışmanın tamamlanmasını sağlayan Prof. Dr. Selmin BURAK'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TABLO LİSTESİ.....	v
KISALTMALARLİSTESİ.....	vi
I.GİRİŞ.....	1
II. CUMHURİYETİN DEVRALDIĞI DENİZCİLİK MİRASI.....	7
2.1 Tarihsel Arka Plan.....	7
2.1.1 Doğu Sorunu ve Boğazlar.....	10
2.1.2. Lozan Boğazlar Sözleşmesi.....	13
2.2. Ticaret Filosu.....	17
2.3. Donanma.....	20
III. ULUSAL DENİZ POLİTİKASININ OLUŞUMU	24
3.1. Politikanın Oluştugu Ortam.....	24
3.2 Liderin Rolü.....	26
3.3. Politikanın Kaynakları.....	30
3.3.1 Parti programları.....	30
3.3.2. Hükümet Programları.....	32
3.3.3. Sanayi Planları.....	35
3.3.3.1. Birinci Sanayi Planı.....	36
3.3.3.2. İkinci Sanayi Planı.....	37
3.3.3.2.1. Deniz Sanayi ve Ticareti.....	37
3.3.3.2.2. Su mahsulleri Sanayi ve Ticareti.....	40
IV. UYGULAMA.....	44
4.1. Sivil Denizcilik.....	44
4.1.1 Yasalar.....	44
4.1.1.1 Kabotaj Kanunu.....	44
4.1.1.2. Deniz Ticaret Kanunu.....	49
4.1.1.3. Diğer Yasalar.....	50
4.1.2. Örgütlenme.....	52
4.1.2.1. Posta Taşımacılığı.....	53
4.1.2.2. Limanlar.....	63
4.1.2.3. Denizbank.....	67
4.1.2.4. Diğer Gelişmeler.....	68
4.2. Cumhuriyet Bahriyesi.....	70
4.2.1. Yeniden Örgütlenme.....	70
4.2.1.1. Bahriye Dairesi Dönemi	70
4.2.1.2. Bahriye Vekaleti Dönemi	71
4.2.1.3. Deniz Müsteşarlığı Dönemi.....	75
4.2.2 Bahriyeliler.....	77
4.2.3 Donanmanın Yeniden Kurulması.....	81
4.2.3.1. Eldeki Gemilerin Onarımı.....	82
4.2.3.2. Yurt Dışından Gemi Satın Alınması.....	83
4.2.3.3.Yeni Gemi İnşası.....	85

4.3. Uluslararası İlişkiler.....	89
4.3.1. Seyrisefain Antlaşmaları.....	89
4.3.2 Deniz Hukukuna İlişkin Sözleşmeler.....	90
4.3.3. Denizde Silahlanmanın Sınırlandırılması.....	91
4.3.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi.....	92
4.3.5. Savaşa Doğru.....	105
4.4. Uygulama Sürecin Değerlendirilmesi.....	108
V. SONUÇ.....	112
KAYNAKLAR.....	115
ÖZGEÇMİŞ	133

ÖZET

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK DENİZ POLİTİKASI (1923-1938)

M.Yücel KARLIKLI

Misak-ı Milli hedefleri doğrultusunda Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte Türkiye tarihinde yeni bir dönem başladı. Kurtuluş Savaşını yöneten kadroların öncülüğünde gerçekleştirilen ekonomik, siyasal, toplumsal ve kültürel köklü dönüşümlerle 1923-1938 dönemi, çağdaş Türkiye'nin kuruluş sürecidir. Cumhuriyetinin demokratik sistemi, hukukun üstünlüğünü, bilimsel düşünceyi, ekonomik gelişmeyi getirmiş ve Türkiye'yi uluslararası toplumun saygın bir üyesi yapmıştır.

Diğer alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında da ulusal bir politikaya sahip olmak, bu gelişmenin bir parçasıdır. Bu bağlamda, Mustafa Kemal Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı döneminde (29 Ekim 1923-10 Kasım 1938) Türk denizciliğini siyasal, ekonomik, savunma ve uluslararası ilişkiler yönleriyle incelemek bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Söz konusu politikanın temel hedefi, toplumun denize olan ilgisini artırmak, deniz ticaretini geliştirmek, güçlü bir deniz gücüne sahip olmak, denizlerde barışı korumak için çalışmaktır.

Tez, giriş, üç ana bölüm ve sonuçtan oluşmaktadır. Cumhuriyet tarafından devralınan Osmanlı denizcilik mirasını içeren kısa bir tarihsel arka planın ardından, çalışmada Cumhuriyetin kuruluş döneminde, denizcilik alanında gerçekleştirilen yapılanma ve uygulama süreci irdelenmeye çalışılmıştır.

ABSTRACT

TURKISH NAVAL POLICY IN ATATÜRK ERA (1923-1938)

M. Yücel KARLIKLI

With the establishment of the Republic in the targeted borders (Misak-ı Milli), a new era began in the history of Turkey. The period of 1923-1938 during which fundamental reforms in economic, political, social and cultural domains were achieved by the cadres of the national struggle, had been characterized as the foundation of modern Turkey. The democratic regime of the new Republic which has promoted the rule of law, scientific thought and economic development at the national level, has also secured a place for Turkey as a respectable member in the international community.

Having a national naval policy was one of the other policies which were followed by the founding cadres to build a nation. In this sense, this study aims to examine the Turkish marine and naval policies practiced during the Mustafa Kemal Atatürk's presidential term (October 29th 1923 – November 10th 1938), with an emphasis on political, economic, defense and foreign relations contexts within which the naval policy was formulated. During the study, it has been found that the main purpose of the national naval policy was centered on drawing Turkish people's attention to the importance of sea, developing marine commerce, having a powerful naval force, and securing peace on the seas.

The thesis consists of an introduction, three chapters and a conclusion. After giving a brief historical background including Ottoman maritime and naval heritage, this study is devoted to the discussion of the construction and implementation of marine and naval policies during the early Republican period.

Tablo 1. Cumhuriyet ilan edildiğinde Türk Ticaret Filosu.....	7
Tablo 2. Cumhuriyetin ilk yıllarında Seyrisefain idaresinin elinde bulunan gemiler	17
Tablo 3. Şehir hatları vapurları.....	18
Tablo 4. Cumhuriyet ilan edildiğinde donanmadaki gemiler.....	22
Tablo 5. Ticaret filosunun yaşlara göre dağılımı (1933)	53
Tablo 6. Ticaret filosunun işletmelere göre dağılımı (1933).....	54
Tablo 7. Avrupa tersanelerine sipariş edilen harp gemileri.....	83
Tablo 8. Seyrisefain antlaşmaları.....	89

KISALTMALAR LİSTESİ

A.g.y.: Adı geçen yayın.

Bkz.: Bakınız.

Bs.: Baskı.

C.: Cilt.

Çev.: Çeviren.

Der.: Derleyen.

S.: Sayfa.

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi.

I. GİRİŞ

Deniz, tarihten önceki çağlardan beri kıyısında yaşayanların ilgisini çekmiş ve onlara çıkar sağlamıştır. Dünya yüzeyinin yaklaşık üçte ikisini kaplayan denizlerin siyasi coğrafya açısından önemleri, karalara, karalarda yer alan devletlere ilişkin konumlarından kaynaklanmaktadır. Dünyada yer alan devletlerin büyük çoğunluğunun, denizlere doğrudan veya çeşitli su yolları aracılığıyla çıkışı vardır. Denize çıkışı olmayan devletler arasında, uluslararası politika alanında etki kapasitesi bakımından önemli bir ülke bulmak zordur (Sönmezoğlu, 1995).

Denizden sağlanan ürünler yanında, en ekonomik taşımacılığın deniz taşımacılığı oluşu nedeniyle, denizlerin bu avantajlarından yararlanmasını bilen uluslar zenginleşerek refah düzeylerini yükseltmişlerdir. Diğer yandan, denizden yararlanma ve deniz ulaşım yollarının güvenlik altında tutulabilmesi için, zaman içinde deniz gücü oluşturma zorunluluğu kendisini göstermiştir. Bir savaş durumunda düşmanın denizden yararlanmasını engelleme, onun askeri gücünün ülke kıyılarına taşınmasını önleme, kendi askeri gücünü ise, düşman kıyılarına taşıma gibi görevler de deniz gücüne aittir. Ayrıca, devletin tarafsız kaldığı savaşlarda, aktif bir deniz gücü, deniz ticaret yollarını denetim altında tutabilir ve tarafsız deniz ticaretinin kendi ülkesinin denizcilerinin eline geçmesini sağlayarak ekonomik kazanç elde edilmesini sağlayabilir. Barış zamanında ise, iyi kullanılan bir deniz gücü, caydırıcılığı yanında, ülkenin dış politikasında etkin bir rol oynar, onun ittifaklar ve dostluklar kurmasında etkili olur. Sonuç olarak, deniz ticaret filosu bir ülkenin refahının artmasında çok önemli bir unsurdur. Harp bahriyesi ise, onu koruyucu, geliştirici ve hatta dış politikada ağırlığını hissettiren bir güçtür. Bu açıdan, deniz ticaret filosu ve harp bahriyesi birbirinden ayrı düşünülemeyen iki yapışık kardeş gibidir (Kurter, 1988).

Denizlerin modern çağdaki önemli yerini vurgulayarak Deniz Hakimiyeti Teorisini geliştiren kişi Amerikalı Amiral Alfred Mahan'dır. 19. Yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başında Amerika Birleşik Devletleri'nin Dünya siyasetinde önemli bir güç olarak ortaya çıktığı bir dönemde, yayınladığı çok sayıda yazı ve makalede (Hattendorf, 1986) Mahan'ın

ortaya attığı tez, dünya egemenliğinin ancak denizlere egemen olmakla mümkün olacağı önermesine dayanıyordu (Taşdemirci, 1989). Bu saptama, ünlü Osmanlı Amirali Barbaros Hayrettin Paşa'nın yine kendisi kadar ünlü "denizlere hakim olan, cihana hakim olur" sözünün modern çağa yansımış biçimi olarak görülebilir. Mahan, 1890 yılında yayınlanan Deniz Kuvvetinin Tarihe Etkisi adlı kitabıyla (Mahan, 1890), yalnızca Amerika Birleşik Devletleri'nde değil, aynı zamanda Almanya, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Rusya ve Japonya'da da asker ve devlet adamları üzerinde etkili olan Mahan, deniz hakimiyeti teorisini yaptığı tarih incelemelerinden elde ettiği değerlendirmelere dayandırmıştı (Taşdemirci, 1989).

Deniz hakimiyeti kavramını "deniz ticareti ve deniz üstünlüğü ile dünyada birinci derece değeri olan nüfuz demek olup ulusların güç ve zenginliğinde rol oynayan yegâne önemli unsurlar arasında başta geleni" olarak tanımlayan Mahan'a göre deniz gücünü etkileyen temel koşullar (1) coğrafi konum, (2) fiziksel yapı ve buna bağlı olarak, doğal üretim ve iklim, (3) ülkenin büyüklüğü, (4) nüfusu, (5) halkın karakteri ve (6) ulusal kurumlar dahil halkın karakteridir (Livezey, 1979). Mahan'ın doktrini, yalnızca yaşadığı dönem ve dünya egemenliğini ele geçirme mücadelesi içinde olan devletlerin politikalarını etkilemekle sınırlı kalmamış, kendinden sonraki dönemde geliştirilen strateji kuramları için de göz önüne alınması gereken bir unsur olarak algılanmıştır.

Bir ulus ya da devletin denizden beklediği çıkarlar genel olarak üç alana ilişkin olabilir. Bunlardan birincisi, ekonomik çıkarlardır. Deniz ürünleri, ulaştırma, gemi yapım ve onarımıyla bunların yan sanayileri, liman hizmetleri ve turizm, denizden ekonomik çıkar sağlanan alanların belli başlıları olarak sıralanabilir. İkinci olarak, politik çıkarlar görülmektedir. Denizaşırı ülkelerle siyasi, ekonomik, kültürel ve askeri ilişkilerin kurularak karşılıklı anlayış ve yardımlaşmanın sağlanması, devletin uluslararası alandaki saygınlığının ve gücünün artırılması politik çıkar alanını oluşturmaktadır. Son olarak, askeri çıkarlardan söz etmek gerekir. Ekonomik ve politik alanlarda sağlanacak başarıya bağlı olarak deniz kuvvetleri, kendi deniz gücünü koruyarak ve düşmanın denizleri kullanmasını engelleyerek askeri çıkarların elde edilmesine katkıda bulunur (Güngen, 1986).

Yine bir ulus ya da devletin denizden beklediği bu çıkarları elde etmesi için bir denizcilik gücüne sahip olması gerekir. Denizcilik gücü, bir ulusun, denize ve denizciliğe ait olanak ve yeteneklerinin ulusal çıkarlar doğrultusunda, ulus yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan, düşünsel, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplamıdır.

Tanımdan da anlaşıldığı gibi deniz gücü, denizle doğrudan veya dolaylı her türlü etkinliği kapsayan geniş bir alanı ifade etmektedir. Dahası, yalnızca denizle ilgili olan etkinliklerin boyutlarını da aşarak göl ve akarsularda gerçekleştirilen aynı nitelikteki etkinlikleri de kapsayarak adeta bir su gücü boyutuna ulaşır. Bu kapsamda yalnızca balıkçılık, deniz taşımacılığı, denizcilikte kullanılan ham maddeleri üreten veya üretimi gibi doğrudan denizcilikle ilgili olarak ilk akla gelen etkinlik alanlarının yanında, denizcilik konularında yazı yazan bir gazete köşe yazarından, deniz tarihi üzerinde çalışan bir araştırmacıya, deniz konulu ürünler veren şair, yazar, ressam, besteci gibi sanatçılardan, yüzme, kürek, yelken gibi su sporlarıyla ilgili kişi ve kuruluşlara kadar örnekleri çok daha artırılabilir, amatör ya da profesyonel birçok kişi ve kuruluş bu gücün kapsamı içinde yer alır.

Deniz gücü, denizcilik gücünün denizde bulunan dinamik bölümü olup, harp ve ticaret bahriyeleri ve bunlarla doğrudan ilgili kıyı kuruluşlarını kapsar. Deniz kuvveti, denizcilik gücünün koruyucu, ulusal politikanın ve stratejinin savunucu, destekleyici ve caydırıcı sistemidir. Deniz kuvveti, barışta ve savaşta ulusal savunmanın üç temel unsurundan biri olması nedeniyle, denizcilik gücü sisteminin de dışına taşarak, denizlere sahip bulunan bir devlet için vazgeçilmez bir nitelik taşır (Bayat, 1983).

Denizcilik gücü, deniz gücü ve deniz kuvveti kavramları arasındaki ilişkiyi matematiksel bir yaklaşımla tanımlayacak olursak, deniz kuvvetinin deniz gücünün bir alt kümesi olduğunu söyleyebiliriz. Denizcilik gücü de deniz gücünü, dolayısıyla deniz kuvvetini de kapsayan en geniş küme olarak tanımlanabilir.

Denizcilik gücü ve onun alt sistemlerinin amacı, denizlerle ilişki kurup, denizlerden çıkar sağlamaktır. Söz konusu alanı ifade etmek için kullanılan yaygın terim, *deniz ilgi ve çıkarları*

ya da eski söyleniş biçimiyle, deniz alaka ve menfaatleridir. Deniz ilgi ve çıkarları, bir ulus ya da devletin, denizlerle, denizcilikle, denizciliği ilgilendiren ve denizciliğe dolaylı veya dolaysız katkıda bulunanlarla ilgilerini ve bunlardan sağladığı çıkarları ve bu ilgi ve çıkarların ulusal güce, ulusal amaçlara uygun ve ulusal sorunların gereklerini karşılayacak bir doğrultuda katkıda bulunması için gerekli yöntemleri ve politikanın saptanmasıyla ilgili çalışmaları kapsayan işlev olarak tanımlanmaktadır (Güngen, 1986).

Deniz politikası, diğer alanlarda izlenen politikalarla yakından ilgilidir. Bir devletin savunma, dış ilişkiler, ulaştırma, sanayi, eğitim, bayındırlık, ticaret ve daha birçok alanda izlediği politikalarla yakın etkileşim içinde, daha doğrusu iç içe geçmiş biçimdedir. Deniz politikasıyla diğer politika alanları arasındaki ilişkinin tutarlı, düzenli ve rasyonel olarak belirlenmesi, bir devletin denizden beklediği çıkarların en üst düzeye elde edilmesi açısından son derecede önemlidir. Eğer deniz politikasıyla diğer siyaset alanları arasında eşgüdüm sağlanamaz ya da, denizciliğe ilişkin olarak hedefler belirlenip politik gerekler yerine getirilmezse, denizle ilgili beklenen çıkarlar elde edilemeyeceği gibi, kaynak israfından ve ekonomik kayıplardan başlayarak, siyasal bağımsızlığın yitirilmesine kadar varabilecek vahim bir durumla karşı karşıya kalınabilir.

Bu saptamanın en çarpıcı örneklerinden biri, Yirminci Yüzyılın başındaki Osmanlı Devleti'nin durumudur. Jeopolitik açıdan son derecede önemli bir konumda bulunan bir devlet için denizlerin ve denizciliğin çok özel anlamını, Bahriye Mektebi Deniz Harp Tarihi öğretmeni Ali Haydar Emir Birinci Dünya Savaşının hemen öncesinde şöyle ifade etmektedir:

Denizler tükenmez bir membaı servet ve kuvvettir. Milleti Osmaniye ise, tab'an denizci olmayabilir. Lakin öyle bir memlekette oturmaktadır ki o memleket, vaz'an, mevkien, siyaseten, iktisaden, halen ve atıyyen denizlere hakim bir millete meskun olmak ihtiyacındadır. Asyayi Osmani, kendisine böyle bir sahip oluncaya kadar suriş ve keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar şeraiti muhite uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkumdur.

Tarihin, takdirin, ahval ve şeraiti hayatiyenin vermiş olduğu bu hükmün ezeli satırlarını bilaistisna hiçbir kuvvet bozamayacaktır”(Çoker, 1994a).

Bu düşüncelerin dile getirilmesinin ardından yaşanan on yıllık dönemde Türkiye, Ali Haydar Emin'in uyarılarının ne denli yakın bir tehlikeyi işaret ettiği gerçeği ile karşı karşıya kalacaktır.

Birinci Dünya Savaşı ve onu izleyen Kurtuluş Savaşının ardından kurulan yeni rejimin, denizciliğin Türkiye ve Türkler için yaşamsal öneme sahip bir olgu olduğunun farkında olup olmadığı, "denizciliği Türklerin milli ülküsü yapma"nın yalnızca dile getirilmiş iyi niyetli bir dilek mi olduğu, bu amaca ulaşabilmek için gereken adımlar atılıp atılmadığı soruları, bu çalışmanın *çıkış noktasını* oluşturmaktadır. Cumhuriyet'in ilanından, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün ölümüne dek geçen, onbeş yıllık dönemde, denizcilik alanında oluşturulmaya çalışılan politikayı ve kaydedilen gelişmeleri belirlemek ise, bu çalışmanın *temel amacı* olarak belirlenmiştir. Türkiye'nin son 200 yıldır deniz politikasının bulunmadığı yolundaki değerlendirmelerin (Yenigün, 1997) doğru ancak eksik olduğu, 1923-1938 döneminin bu genel değerlendirmenin istisnası oluşturduğu önermesi, bu çalışmanın *varsayımını* oluşturmaktadır.

Çalışmada denizcilik, daha önce yapılmış bilimsel araştırma ve yayınlarda genellikle görülen askeri ya da sivil denizciliğin tek başına ele alınması yaklaşımı yerine askeri, ekonomik, siyasi, idari ve diplomatik alanı ilgilendiren yönleriyle bir bütün olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda Cumhuriyetin ilanın ardından denizcilik alanında gerçekleştirilen faaliyetlere bakıldığında, öne çıkan iki temel olgu, *yasalaştırma* ve *örgütlenme*dir. Siyasal düzen değişse de, devletlerin sürekliliğinin esas olduğu düşünüldüğünde, gerek yasalar ve gerekse kurumlar açısından eski devlet düzeninden gelen bir birikime sahip olduğu gerçeği karşısında, Cumhuriyetin ilanının ardından başlatılan çalışmaların ilk kez atılan adımlar değil, deyim yerinde ise bir *yeniden yasalaştırma* (recodification) ve *yeniden örgütlenme* (reorganization) olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Yasalaştırma ve örgütlenme süreçleri iç içe geçmiş bir görünüm sunmaktadır. Var olan kurumların ad ve/veya işlevlerinin değiştirilmesi, yenilerinin kurulması ya da var olanların kaldırılması her zaman yasa çıkartılarak gerçekleştirildiğinden, yasal düzenlemelere zemin ya da dayanak oluşturan metinler; parti ve hükümet programları, sanayi planlarıyla, yasa gerekçeleri ayrıntılı olarak ele

alınmaya çalışılmış, tüm bunlar üzerinde birinci derecede etkili olduğu açıkça görülen Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün denizcilikle ilgili görüşleri ayrıca belirtilmiştir.

Denizcilik terimi farklı alanları kapsayan bir bütün olarak kavramsallaştırıldığından, politikanın varlığını belirlemek için geniş bir alana yayılmış verilerin derlenerek bir araya getirilmesi gereği ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda bibliyografyalar (Yıldırım, 1994; Güngen, 1995; Yıldırım, 1997; Duran, 2002; Işın, 2006) parlamento tutanakları ve Resmi Gazete taranarak elde edilen bilgiler çalışmanın birincil kaynaklarını oluşturmuştur. İkinci olarak üzerinde çalışılan konuyla ilgili olarak gerçekleştirilmiş bilimsel çalışmalar, özellikle yüksek lisans ve doktora tezleri belirlenerek geniş ölçüde yararlanılmış, alıntı ve aktarma yapılmamış ama konuyla ilgili çalışmalara da göndermelerde bulunularak, kaynakçaya bir başvuru kaynağı olma özelliği kazandırmak amaçlanmıştır.

Bu çalışmada *uygulama* başlığı altında ele alınan konular, denizcilikle ilgili yasalar ve bu yasalar yoluyla öngörülmüş olan amaçların gerçekleştirilmesi sürecinin örgütlenme veya kurumlaşma açısından irdelenmesine ilişkindir. Kurumların çalışmalarının ve performanslarının değerlendirilmesi ise kapsam dışında tutulmuştur. Dolayısıyla çalışmanın amacı, denizcilikle ilgili kurum veya kuruluşların tarihçelerini derleyerek bir araya getirmek değil, kurumların yapılarında gerçekleştirilen değişimleri irdeleyerek bütüncül bir politikanın varlığını sorgulamak olarak ifade edilebilir. O nedenle de bu çalışmayı bir tarih tezi yerine, bir siyaset bilimi tezi olarak nitelendirmenin daha doğru bir yaklaşım olacağı düşünülmektedir.

II. CUMHURİYETİN DEVRALDIĞI DENİZCİLİK MİRASI

2.1. Tarihsel Arka Plan

Cumhuriyetin devraldığı denizcilik mirası, Selçuklu-Osmanlı birikimine dayanmaktadır. Denizciliğin, kuruluş döneminden başlayarak, Türkler için özel bir anlamı vardır. Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başlamaları daha Anadolu'nun ilk fetih yıllarına kadar uzanmaktadır (Bostan, 1999). Denizcilik, doğası gereği dış dünyaya en açık, olumlu ya da olumsuz diğer toplum ve devletlerle ilişki içinde olmayı gerekli kılan bir etkinlik alanıdır. Osmanlı Devleti son dönemlere kadar, dış dünyayla savaşlar dışında ilişkiler geliştirme konusunda oldukça çekingen sayılabilecek bir tutum sergilerken, denizcilik, bu durumun istisnasını oluşturmuştur.

Fetihlerin devam ettiği dönemde yeni toprakların ele geçirilmesiyle birlikte, yeni denizlere de ulaşıyordu. Bunun anlamı, yeni denizleri tanımak, kıyıları korumak üzere, yeni deniz savunma birimleri oluşturmak, yeni tersaneler inşa etmek demektir. Sözcüğü, Kızıldeniz'e ulaştıktan sonra Hint Okyanusu ve Güney Asya toprakları Osmanlı Devleti'nin ilgi alanına giriyor, Doğu Akdeniz yolu kapatılan, o yüzden de Ümit Burnu'nu dolaşarak bu denizlere gelen Avrupalı denizcilerle ve özellikle de Portekizlilerle bu kez burada karşı karşıya geliniyordu (Özbaran, 1971, 1978; Bostan, 1992).

Osmanlı, çok geniş deniz alanları ve bu alanı çevreleyen kıyılar üzerinde egemenlik kurmuş bir deniz imparatorluğu olarak nitelendirilebilecek bir devlettir. Ancak, *Osmanlı denizciliği* kavramından ne anlaşılması gerektiğine ilişkin olarak öncelikle iki temel noktanın altının çizilmesinde yarar vardır.

Bunlardan birincisi, Osmanlı denizcilik etkinliklerinin, özellikle de donanmanın egemenlik altındaki denizler ve kıyılar dışına -birkaç sınırlı istisnai örnek dışında- ilgi göstermediğidir. Başka devletlerin ticaret gemilerinin de kendi denetimi altındaki sularda faaliyet göstermelerine hep kuşkuyla bakılmış, deniz ticaretinden kazanç elde etmek yerine neredeyse tümüyle yasaklanmasına çalışılmıştır (Panzac, 1992). İzlenen bu politikaya karşılık

ekonominin kuralları işlemiş, Osmanlı kıyılarından yapılan kaçakçılık yoluyla ihracı yasaklanan mallar Avrupa pazarlarına her dönemde ulaştırılmış ancak, devlet bu yasadışı ihracattan dolayı hiçbir vergi geliri elde edememiştir (Arıkan, 1991).

İkinci olarak belirtilmesi gereken nokta, en başından beri Batı dillerinde farklı sözcüklerle ifade edilen (navy, maritime) askeri ve sivil (ya da ticari) denizciliğin, Türkçede tek bir terimle, denizcilik sözcüğüyle karşılandığı, Osmanlı denizciliği denildiğinde de anlaşılması gerekenin askeri denizcilik olduğudur. Daha açık bir anlatımla, tüm Osmanlı tarihi boyunca bahriye sözcüğü neredeyse yalnızca askeri bir anlam taşıyarak, harp bahriyesini anlatmak için kullanılmıştır. Sivil denizcilik alanı için ise, *ticaret bahriyesi* biçiminde bir tamlama kullanılarak, ayrı bir terim üretilmesi yoluna gidilmemiştir. Bunun nedeni hiç kuşkusuz, genelde ticaretin ama özellikle deniz ticaretinin Müslüman-Türk ahali tarafından rağbet edilen bir ekonomik etkinlik alanı olarak algılanmamasıdır. Deniz ticareti adeta gayrimüslim teb'aya terk edilmiştir. Örnek olarak, 1780-1816 yılları arasında Rusya ile ticaret yapan Osmanlı tüccarına bakıldığında bunların çok büyük bölümünün gayrimüslim olduğu görülmektedir (Bostan, 1990). Zamanla İmparatorluğun bağımsızlık hareketleriyle Batı kıyılarında yaşadığı toprak kaybıyla birlikte bu coğrafyada yaşayan ve denizcilikle uğraşan ahalinin de ayrılması, denizcilik etkinlikleri üzerinde olumsuz etki yaratacaktır.

Osmanlı devletinin güçlü konumunun devamı, kurulu düzeninin işleyişinin sürdürülmesine bağlıdır. En geniş sınırlarına ulaşması, Avrupa'da yaşanmaya başlayan değişim sürecinin dışında kalması sonucunda, Osmanlı İmparatorluğu'nda XVI. Yüzyılın ikinci yarısından sonra devlet düzeni bozulmaya başlamış, XVII. Yüzyılın ilk yarısından itibaren devletin tüm kurumlarında reform yapmaya gerek olduğu gerçeğiyle karşı karşıya kalınmıştı. Avrupa'nın üstünlüğü ilk kez askeri alanda açık bir biçimde görüldüğü için, XVIII. Yüzyıldan başlayarak yapılan tüm yenileşme hareketlerinin ağırlık noktasını askeri alanda yapılan ıslahatlar oluşturmuştur (Bostan, 1990). Bu dönemde yeni açılan okullar çoğunlukla askeri nitelikli olduğu gibi, yavaş yavaş kurulmaya çalışılan sanayi tesisleri de yine askeri gereksinimlerin karşılanmasına yöneliktir.

Gerileme ve çöküş sürecini yaşayan Osmanlı'da tüm kurumlar gibi denizcilik alanında da yoğunluğu gün geçtikçe artan sorunlar yaşanmaya başlandı (Kurter, 1988). Donanmanın içinde bulunduğu olumsuz koşulları en çarpıcı biçimde su yüzüne çıkaran olay Osmanlı donanmasının 1770'de Çeşme'de uğradığı yenilgidir. Çeşme bozgunu, bahriye tarihinde İnebahtı'dan sonra görülen ikinci önemli felâket oldu. Rusların Baltık Denizinden hareket eden donanmasının, İngiliz ve Danimarkalı denizcilerin kumandası altında Akdeniz'e gelmesi ve Çeşme'de karşılaştığı Osmanlı donanmasını yakarak yok etmesi, Osmanlı devlet adamları üzerinde, bahriyenin modernleşmesi gerektiği konusunda uyarıcı rol oynadı. Gerek donanmayı oluşturan gemilerin ve gerek sevk ve idare edenlerin yetersiz olduğunun anlaşılması Osmanlı denizciliğinde yeni bir dönemin başlamasını sağladı (Bostan, 1992, 1994).

Bahriyede modernleşme çalışmaları genel ıslahat hareketlerinin bir parçası olarak gündeme gelmiş (Gencer, 1985; Çoker, 1985), zamanla Avrupa devletleri, özellikle de İngiltere bu çabaların merkezinde yer almıştı (Çoker, 1987, 1994a; Yavuz, 1992; Güvenç, 2005). Donanmanın modernleşmesi için yapılan her girişim Osmanlı Devletini biraz daha dışa bağımlı hale getirirken, donanmanın oluşumu, personelin niteliği başta olmak üzere askeri denizcilik tümüyle uluslararası güç mücadelesinin gereklerine göre dış dinamiklerin istemleri doğrultusuna gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devletinin son dönemindeki deniz ticaret sistemi, deniz kuvvetlerinin yapısından farklı değildir. Tanzimat'la birlikte yaşanmaya başlanan yenileşme hareketi bir görüşe göre devletin içinde bulunduğu sorunları çözmek bir yana, Osmanlı'yı bir yarı sömürge durumuna getirmiştir (Sarica, 1980; Çavdar, 1970; Timur, 1989). Bu sürecin başlangıcını da 1838 yılında İngiltere ile imzalanan, benzerleri daha sonra diğer Avrupa devletleriyle de aktedilen ticaret antlaşması oluşturuyordu. Kapitülasyonların Osmanlı Devleti'ni Avrupa'nın güçlü devletlerine ne denli bağımlı duruma getirdiğini gösteren bu antlaşmanın deniz ticaretiyle ilgili maddesi yabancı emtianın Boğazlardan serbestçe geçeceği, Osmanlı limanında bir gemiden ötekine aktarma edilebileceği, transitin serbest olacağı, bu muameleden ayrıca hiçbir resim alınamayacağı hükmünü getirmektedir (Sarica, 1980). Yalnızca bu madde dahi Osmanlı

ekonomisinin Tanzimat Fermanı'nın hemen öncesindeki durumunun anlaşılması açısından yeterlidir.

Kapitülasyonların artışıyla birlikte Osmanlı bayrağı taşıyan gemiler lehine kabotaj tekeli tesis edilmemiş, deniz ticaret filosu yabancı gemilerle rekabet edebilecek durumda olmadığından, Osmanlı limanları arasındaki yolcu ve yük taşımacılığı başta olmak üzere, deniz ticareti alanı neredeyse tümüyle Avrupalı tüccara ve Osmanlı Teb'ası olan gayrimüslim ortak ya da adamlarına kalmıştır (Yazıcıoğlu, 1999). Tıpkı askeri alanda olduğu gibi sivil denizcilik alanında da devlet üstünlüğü Batılı devletlere bırakmış, yine İngiltere bu alanda da üstünlüğü ele geçirmiştir.

2.1.1. Doğu Sorunu ve Boğazlar

Osmanlı Devleti'nin Batı karşısında düştüğü olumsuz konumun, yansımalarından biri Doğu Sorunu (Şark Meselesi) dur. Terim ilk kez Viyana Kongresinde Rus diplomatlar tarafından kongre üyelerinin dikkatini Osmanlı yönetimi altında yaşayan Hristiyanların durumuna dikkat çekmek için kullanılmış, kongreden sonra farklı anlamlarda kullanılmaya devam edilmiştir. XIX. Yüzyılın ilk yarısında Doğu Sorunu, genel olarak Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması, aynı yüzyılın ikinci yarısında Türklerin Avrupa'daki topraklarının paylaşılması, XX. Yüzyılda ise imparatorluğun bütün topraklarının paylaşılması anlamında kullanıldı (Karal, 1999). İngiltere'nin Hindistan'la olan ilişkisi, Hindistan'a giden yolları kontrol altına alma çabası, Rusya'nın Asya'ya, Kafkaslar'a sarkma, Akdeniz'e çıkma girişimi, Fransa'nın Kuzey Afrika'da nüfuz bölgesi kurma isteği, Osmanlı Devleti'nin iç düzeninin bozulması ve Ortodoksların Ruslar, Katoliklerin Fransızlar tarafından korunması bahanesiyle, bu devletlerin Osmanlı iç politikasına karışma girişimleri, milliyetçi başkaldırıların desteklenmesiyle birleşince doğu sorununun kapsamı ortaya çıkmaktadır (Sarica, 1980). Görüldüğü gibi, Osmanlı zayıfladıkça Batının güçlü devletleri hedef büyütmekte, sorunu artık Osmanlı Devleti'nin geleceği değil, ölümü yakın ve kaçınılmaz olan birisinin mirasını nasıl paylaşacakları biçiminde algılamaktadırlar. Bu döneme kadar Osmanlı yöneticileri Dünya ve özellikle Avrupa dengesini iyi izlemiş ve bu dengeyi imparatorluk çıkarları açısından en iyi bir biçimde kullanmaya çalışmışlardır. Bu denge arayışı ve çabalar

çerçevesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük kozu Çanakkale ve İstanbul Boğazlarıydı (Ateş, 1994).

Dolayısıyla, paylaşım mücadelesine girilen mirasın en önemli bölümünü hiç kuşkusuz Boğazlar oluşturmaktadır (Bilsel, 1948; Kandilli, 1992; Pazarcı, 1964; Soysal, 2002; Tukin, 1947; Yılmaz, 1996; Akgün, 1994). Çünkü, Osmanlı Devleti'nin Boğazları artık kendi gücüyle korumasının olanaksız olduğu açıkça görülmektedir. İngiltere, Rusya, Fransa kendi aralarında, kimi zaman sürtüşerek, kimi zaman da uzlaşarak çözüm yolları arayacaklardır (Büyüktuğrul, 1969; Gökdeniz, 1971). Başlangıcından ortadan kalkmasına kadar Doğu Sorunu, yalnız Avrupa Devletleri için vardır. Avrupalıların anladıkları anlamda Doğu Sorunu Türkler için bir Batı Sorunudur (Kara, 1999).

Sorun nasıl anlaşılırsa anlaşılın, XX. Yüzyılın başlarına gelindiğinde, çözümünün artık çok gecikmeyeceği açıklıkla görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin yıkılması artık yalnızca bir zaman sorunudur. Ne var ki, sahneye bu kez sanayi devrimi sürecine başlangıcında katılmalarına rağmen, ulusal birliklerini yakın tarihlerde gerçekleştirmeleri nedeniyle sömürge paylaşımı sürecinin dışında kalan ve bu nedenle de kendilerine haksızlık edildiğini ileri süren iki devlet; Almanya ve İtalya çıkmıştır.

Bu gelişmenin Osmanlı'ya etkileri büyük olacak, Kuzey Afrika'da bir imparatorluk kurmak isteyen İtalya, 28 Eylül 1911 tarihinde verdiği bir ultimatomla Osmanlı Devleti'nden Trablusgarp ve Bingazi'nin boşaltılmasını isteyecek, ekonomik ayrıcalıklar dışındaki taleplerin reddedilmesi üzerine savaş başlayacaktır. Sonuçta Osmanlı Devleti kuzey Afrika'daki son topraklarını da kaybetti. Ancak, toprak kaybından çok daha önemlisi kaybediş biçimi ve sonrasında yaşanan olaylardı. Öncelikle, Enver, Fethi, Mustafa Kemal gibi genç Türk subayları İtalyanlar'a karşı savaşmak için bu bölgeye hareket ettiler. Ancak ortada Libya'ya yardıma gönderilebilecek güçte bir donanma bulunmadığından bu kişiler ancak kara yolunu kullanarak, kendi olanaklarıyla bu cepheye ulaşabildiler. Direniş başarılı oldu. Karaya asker çıkaran İtalya, kıyıda içeriyeye ilerleyemedi. Bunun üzerine önce Çanakkale Boğazı'na bir filo gönderdiler, başarılı olamayınca oniki adaya asker çıkarttılar. Savaşın uzayıp gideceği sanılırken, birden Balkan devletlerinin Osmanlı Devleti'ne karşı birleşerek savaşa girecekleri

söylentisinin yayılması üzerine Babiali anlaşma yoluna gitmek zorunda kaldı. 18 Ekim 1912'de Uşi barış anlaşması imzalandı. Anlaşmaya göre, Trablusgarp ve Bingazi İtalya'ya terk ediliyor, on iki ada Osmanlı'ya geri veriliyordu. Ancak, Yunan donanması karşısında Osmanlı donanmasının güçsüzlüğü ortada olduğundan, başlamış olan Balkan savaşı bitene kadar on iki ada İtalya'da kalacaktır (Akın, 1986). Bilindiği gibi bu adalar bir daha hiçbir zaman Türkler'e geri dönmeyecek, ileride ortaya çıkacak Ege krizlerinin temel nedeni yine bu adalar olacaktır.

Osmanlı Devleti, çok iyi bilinen bir oldubittinin ardından Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın safında, Doğu sorununun sahibi olan İngiltere, Fransa ve Rusya'nın karşısında girdi. Savaşın devam ettiği dönemde, sonucun kendi zaferleri yönünde olacağından neredeyse emin olan İtilaf Devletleri, aralarında yaptıkları gizli anlaşmalarla (Altuğ, 1997; Olcay, 1981) Osmanlı'nın mirasını paylaşma pazarlığına girdiler. Bu anlaşmalardan ilki olan İstanbul Anlaşması klasik uluslararası anlaşma formundan farklı biçimde ortaya çıkmıştır. Beş hafta süreyle Rusya, Fransa ve Birleşik Krallık arasında yapılan diplomatik yazışmaları kapsar. 19 Şubat/4 Mart 1915'de Rusya Dışişleri Bakanı Sergei Dimitriyevich Sazanov'un Birleşik Krallık ve Fransa'nın St. Petersburg'daki elçilerine İtilaf Devletlerinin zaferi kazanmaları durumunda, Rusya'nın İstanbul'u ve Boğazları ilhak etmek istediğini resmen bildirdiği mektubuyla görüşme ve yazışmalar başladı (Altuğ, 1997). Rus Dışişleri Bakanı Sazanov bu mektupta şunları söylüyordu:

"Son olayların akışı nedeniyle, Majeste İmparator Nikola, İstanbul ve Boğazlar sorununun kesin biçimde, Rusya'nın, kökü yüzyıllara giden istemlerine uygun olarak çözülmesi gerektiğini düşünmeğe başlamıştır.

İstanbul kenti, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinin batı kıyıları ile Enez-Midya çizgisine kadar Güney Trakya, Rus İmparatorluğunun içine alınmadıkça, varılacak tüm çözümler eksik ve eğreti kalacaktır.

Aynı biçimde, stratejik gereksinmelerle, Asya kıyısının İstanbul Boğazı ile Sakarya Irmağı ve İzmit körfezi üzerinde saptanacak bir nokta arasındaki bölümü ile Marmara denizi adaları, Bozcaada ile Gökçeada İmparatorluk içine alınmalıdır.

Yukarda tanımlanan bölge içindeki Fransız ve Büyük Britanya özel çıkarlarına özenle saygı gösterilecektir.

İmparatorluk Hükümeti, yukardaki düşüncelerin iki Müttefik Hükümetçe anlayışla karşılanacağını ummak ister. Adıgeçen Müttefik Hükümetler, Osmanlı İmparatorluğunun başka bölgeleri ya da yerler hakkında besleyebilecekleri emellerin gerçekleşmesinde İmparatorluk Hükümetinden aynı anlayışı bulabileceklerinden emin olabilirler" (Olcay, 1980).

Bu mektubun ardından süren yazışmalar sonucunda, Rusya'nın bu talepleri kabul edilirken, Osmanlı İmparatorluğu'nun başka toprakları da kağıt üzerinde paylaştırıldı.

Ancak, İtilaf Devletlerinin Doğu Sorununu kalıcı biçimde çözme planları, Birinci Dünya Savaşının, Türk savaş tarihi açısından en önemli bölümünü oluşturan Çanakkale cephesinde, hiç beklenmedik bir biçimde başarısızlığa uğradı. İtilaf Devletleri, önce donanmalarıyla boğazı geçmeyi denemiş, başarılı olamayınca bu kez karadan Gelibolu yarımadasını ele geçirmeye çalışmış, yine başaramayınca bölgeyi terk etmek zorunda kalmıştır (Olcay, 1980). Bu askeri başarı savaşın seyrini önemli ölçüde etkilemiştir. Rusya'da sıkıntıların artarak Çarlık rejiminin yıkılması ve ardından yeni yönetimin savaştan çekilmesinde Çanakkale savunmasında elde edilen başarının önemli payının olduğu bilinmektedir. Çanakkale Savaşının Türk tarihi açısından en önemli sonucu ise, Mustafa Kemal'i ön plana çıkartması, ona ileride Milli Mücadelenin önderliği için gerekli olacak ünü ve gücü kazandırmış olmasıdır.

Çanakkale Cephesinde elde edilen başarıya rağmen savaş İttifak Devletlerinin yenilgisiyle sonuçlandı. Birinci Dünya Savaşının sonunda üç klasik imparatorluk; Avusturya-Macaristan, Rus ve Osmanlı İmparatorlukları tarih sahnesinden çekildi (Ergil, 1978). Türkleri savaştan yenilgiyle çıkan diğer uluslardan ayıran nokta ise, yenilgiyi kabul etmeyerek bağımsızlığını yeniden ele geçirme mücadelesine girişecek olmasıdır.

2.1.2. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Birinci Dünya Savaşının sonuna doğru, ortaya çıkacak yeni Dünya düzeninin nasıl biçimleneceği sorusu gündeme geldi. Bu konuda dönemin A.B.D. Başkanı Wilson kendi adıyla anılan ve aynı zamanda Ondört Nokta Programı olarak da bilinen projesini, Amerikan

Senatosu'nda 8 Ocak 1918 günü yaptığı konuşmayla Dünyaya duyurdu. Savaş sonrası dönemde geçerli olacak uluslararası ilişkiler ortamının temel noktalarının belirtildiği ilkelerin onikincisi Osmanlı Devletiyle ilgiliydi. Bu maddenin son bölümü "... Boğazlar'dan sürekli geçiş özgürlüğü uluslararası güvence altına alınacaktır" hükmünü içeriyordu. Böylece Boğazlar konusunun artık İtilaf Devletleriyle Osmanlı Devleti arasında bir sorun olmaktan çıkarak küresel bir konu durumuna gelme süreci başlamıştı.

İtilaf Devletleri için ortaya çıkan yeni durum, Boğazlar sorununu sona erdirmek için yeni bir fırsat anlamına gelmektedir. Yirmibeş maddelik Mondros Mütarekesinin dokuz maddesi Boğazlar ve donanmayla ilgilidir. Antlaşmanın önemli hükümlerine göre, Boğazlar açılacak, savunma tesisleri İtilaf Devletlerince işgal edilecek, donanma teslim olup belirli bir limanda demirli tutulacaktı (Soysal, 1983; Altuğ, 1997).

Sivas Kongresinde hazırlanan, son Osmanlı Meclisi Mebusanı tarafından çok az değişikliklerle 28 Ocak 1920 tarihinde kabul edilerek, 17 Şubat günü açıklanan Misak-ı Milli'nin dördüncü maddesi ad vermeden Wilson ilkelerine göndermede bulunarak, Hilafetin merkezi ve Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul'un güvenliğinin sağlanması koşuluyla, Boğazların Dünya ticaret ve ulaşımına açılması konusunda ilgili tüm devletlerle birlikte verilecek kararın geçerli olacağı belirtiliyordu (Tanilli, 1976).

Buna karşın, 10 Ağustos 1920 tarihinde İtilaf Devletleri ile İstanbul Hükümeti temsilcileri arasında imzalanan, ancak T.B.M.M. tarafından tanınmayan, bu yüzden de hiçbir zaman uygulanmayan Sevr antlaşmasıyla Boğazların kurulacak bir uluslararası boğazlar komisyonu tarafından yönetilmesi öngörülüyordu. Bu komisyonun ayrı bir bayrağı, ayrı bir bütçesi olacak, görevini etkin biçimde yerine getirebilmesi için de özel polis gücüne sahip olacaktı.

İtilaf Devletlerinin Sevr metninde açıkça ortaya koydukları niyetlerinin gerçekleştirmelerini engellemenin tek yolu, Milli Mücadelenin başarıyla sonuçlandırılmasıydı. Lozan, bu başarının tescil edilişinin belgesidir. Doğu Sorunu, Osmanlı Devleti'nin merkezini oluşturan topraklar için, büyük ölçüde bu topraklar üzerinde yaşayan

halkın istekleri doğrultusunda sonuçlanmıştır. Bu özelliğiyle Lozan, I. Dünya Savaşını sona erdiren barış antlaşmalar içinde, hala yürürlükte olan tek antlaşmadır (Versan, 1999).

İki devre olarak sekiz ay süren Lozan konferansı, kapitülasyonlar konusunda çıkan anlaşmazlık üzerine 4 Şubat 1923 tarihinde kesildi. 23 Nisan 1923'de yeniden başlayan görüşmeler 24 Temmuz 1923 günü sonuçlandı. Bir tarafta Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti ve diğer tarafta ise Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti'nin katıldığı konferansa boğazlarla ilgili konuların görüşüldüğü oturumlara Türk tarafının isteği üzerine Sovyetler Birliği, Ukrayna ve Gürcistan çağrılırken, Amerika Birleşik Devletleri gözlemci olarak katıldı.

Antlaşma metninde Ege adalarına ilişkin olarak getirilen düzenlemeye göre; Çanakkale Boğazının güvenliği açısından İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tavşan Adaları Türkiye'ye bırakılırken (md. 12), Balkan Savaşında Yunanistan'ın eline geçmiş olan diğer Ege adaları Yunanistan'da kaldı (md. 13) Ancak bu adalardan Sisam, Sakız, Nikarya ve Midilli adaları askerden arındırılacaktı (md.13). Trablusgarp Savaşında İtalya'nın işgal ettiği Oniki Ada ve Meis adasının İtalya egemenliğinde kalması kabul edildi (md.15).

Konferansın en önemli konularından biri hiç kuşkusuz Boğazlardı. Bu sorun Sovyet temsilcisi Çiçerin Lozan'a geldikten sonra Aralık ayının başlarında görüşüldü. Çiçerin Lozan'a konuyu Türk-Sovyet anlaşması ve Misak-ı milli açılarından ele alıyordu. Boğazların savunulması Çiçerin'e göre, Türklerin hakkıydı ve Türklerden başka hiçbir devletin savaş gemisi boğazlardan geçmemeliydi. Müttefikler ise, boğazların denetimini uluslararası bir komisyona bırakmak ve hangi devletten olursa olsun bütün savaş gemilerine boğazların açık tutulmasını istiyordu. Britanya İmparatorluğu temsilcisi Lord Curzon, Çiçerin'in boğazlar konusundaki konuşmasını dinlerken öylesine şaşırılmıştı ki, "Çiçerin galiba başına İsmet Paşa'nın kalpağını geçirmiş öyle konuşuyor" diyordu. İsmet Paşa bu konudaki görüşlerini açıklamak için önce müttefiklerin görüşlerini dinlemek istediğini bildirdi. Müttefiklerin yukarıda belirtilen tezlerini dinleyen İsmet Paşa bu önerilerin bazı değişikliklerle kabul edilebileceğini açıkladığında ise, şaşırma sırası Çiçerin'e gelmişti. Öyle ki, Çiçerin ortaya konulan metni imzalamak bile istemedi (Akın, 1986). Türkiye'nin Lozan'da sergilediği

yaklaşım, İngiltere'nin sürekli olarak tepkisini çekecek bir düzenlemeden dikkatle kaçınmak, öte yandan yalnızca Sovyetler Birliği'ne bağlı kalmak yerine, biri karada (Sovyetler Birliği), diğeri denizde (İngiltere) güçlü iki devletle de iyi ilişkilere sahip olmak kaygısının bir yansıması olarak değerlendirilebilir (Kürkçüoğlu, 1978).

Sonuçta, Boğazlar konusunda barış antlaşması metninden ayrı olarak kabul edilen Boğazlar rejimine ilişkin sözleşmeyle, Boğazlar üzerindeki denetim kurulacak bir uluslararası komisyona verildi (Hazleton, 1951). Ancak bu komisyon, Sevr'dekinden çok farklı bir statüye sahipti. Sınırlı yetkiyle donatılmış, Türkiye'nin de temsilci bulundurduğu ve başkanlık ettiği bu komisyon, Milletler Cemiyeti'ne bağlı olarak çalışacak ve Boğazlardan geçişi denetlemekle görevli olacaktı. Bu sözleşmeyle getirilen Boğazlar rejimi esas olarak bütün ülkelerin gemi ve uçaklarının boğazlardan serbestçe geçebilmesi ilkesine dayanıyordu. Türkiye, savaşa girmesi durumunda düşman ve düşmana yardım eden devletlerin gemi ve uçaklarının boğazlardan geçişini engellemek için her türlü önlemi alabilecekti. Bununla birlikte Boğazlar sözleşmesi Türkiye'nin bu bölgedeki egemenlik haklarını sınırlandıran hükümler içeriyordu. Boğazların her iki yakasının ve Marmara Denizi adalarının askerden arındırılmış bölgeler olarak belirlenmişti. Yunanistan'a ait Semadirek ve Limni İle Türkiye'ye verilen İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları da aynı statüde olacaktı. Getirilen bu kısıtlamaları kabul ederek Türkiye, Milletler Cemiyeti'ne kabul edilerek oluşturulan statüye uluslararası güvence sağlamayı amaçlıyordu. Getirilen kısıtlamaların, savaş durumunda hareketleri sınırlayıcı bir işlevinin olmayacağı zaten ortadaydı.

Sonuç olarak, Cumhuriyet ilan edildiğinde yeni yönetim, yaklaşık yüz yılı aşkın bir süre devam eden çöküş döneminin tüm sorunlarını bünyesinde barındıran bir denizcilik mirasıyla karşı karşıya kaldı. Cumhuriyet, Osmanlıdan görkemli başarılarla dolu bir uzak geçmiş ve yine görkemli hatalarla örülü bir yakın geçmişi miras aldı. 19. Yüzyıl boyunca yaşanan dışa bağımlılık sürecinin ardından, 20. Yüzyılın başında peşpeşe girilen savaşlar, gemi varlığı ve denizcilik tesisleri açısından büyük bir yıkım yaratmıştı (Eldem, 1994). Bu maddi kayıptan daha önemlisi ise, kamu yönetimi açısından denizden ve denizcilikten uzaklaşmış bir anlayışın egemen duruma gelmiş olmasıydı.

2.2. Ticaret Filosu

Cumhuriyet'in ilan edildiği 1923 yılında Tüm Türkiye'deki gemiler, limanlardaki küçük hizmet tekneleri, istimbotlar, çatanalar ve şehir hattı vapurları dahil olmak üzere tümünün sayısı ancak 271 taneydi ve bunların toplam gros tonajı da 48.085'i zor buluyordu (Tutel, 2000). Bu son derecede güçsüz ticaret filosunun içeriğini de şu şekilde sıralamak mümkündür (Tutel, 2000).

Tablo 1. Cumhuriyet ilan edildiğinde Türk Ticaret Filosu

Kuruluş	Tekne Sayısı	Toplam gros tonajı
Türkiye Seyr-i Sefain 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
İstimbot ve römorkörler	60	600
Motorlu deniz araçları	95	1.152
Toplam	271	48.085

Cumhuriyet'in ilk yılında Seyr-i Sefain İdaresi'nin filosu şu gemilerden oluşuyordu (Tutel, 2000):

Tablo 2. Cumhuriyetin ilk yıllarında Seyrisefain idaresinin elinde bulunan gemiler

Adı	İnşa yeri	İnşa Yılı	Gros tonajı
Gülcemal	İngiltere	1874	5.071
Akdeniz	İngiltere	1890	5.006
Reşid Paşa	İngiltere	1901	4.458
Kızılırmak	Danimarka	1897	4.300
Şam	İngiltere	1886	3.630
Giresun	İngiltere	1887	3.056
Ümit	İngiltere	1869	1.563
Gülnihal	İngiltere	1886	1.356
Bahr-i Cedid	İngiltere	1893	1.316
Altay	İngiltere	1893	866
Gelibolu	İngiltere	1867	282
Bandırma	İngiltere	1887	279
Nimet	İngiltere	1887	233
Ereğli	Japonya	1900	120

Tümü uskurlu olan bu gemilerin ancak 9 tanesi 1000 gros tonun üzerindeydi. İki dışında hepsi de İngiltere’de inşa edilmiş bu gemilerin yaş ortalaması ise 38’in üzerindeydi (Tutel, 2000).

İdarenin İstanbul’da şehir hatlarında çalıştırdığı filo ise şu 14 vapurdan oluşuyordu (Tutel, 2000):

Tablo 3. Şehir hatları vapurları.

Adı	İnşa yeri	İnşa yılı	Gros tonajı	Tipi
Kadıköy	Fransa	1912	697	Çift uskurlu
Moda	Fransa	1912	697	Çift uskurlu
Burgaz	Fransa	1912	697	Çift uskurlu
Kınalıada	Almanya	1914	531	Çift uskurlu
Maltepe	Almanya	1914	531	Çift uskurlu
Pendik	Almanya	1914	531	Çift uskurlu
Halep	Almanya	1904	437	Yandan Çarklı
Basra	Almanya	1904	437	Yandan Çarklı
Bağdat	Almanya	1904	437	Yandan Çarklı
Neveser	Macaristan	1902	371	Yandan Çarklı
İhsan	Macaristan	1903	371	Yandan Çarklı
Fenerbahçe	İngiltere	1894	375	Yandan Çarklı
Haydarpaşa	İngiltere	1894	375	Yandan Çarklı
Yakacık	İngiltere	1905	146	Tek uskurlu

Yeni Türkiye’nin, Kurtuluş Savaşı’nın hemen bitiminde devraldığı sivil denizcilik mirasıyla, bu gemilerle bile olsa kabotaj hakkının bir takım ayrıcalıklarla yabancıların elinde olmasından dolayı açık denizlerde ve kendi kıyılarında, taşımacılık yapması olanaklı değildi. Bu nedenle Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk karasularında etkinlikte bulunan yabancı deniz işletmeleri vardı. Bunlar uluslararası sularda Türkiye’nin dış alım ve dış satım mallarını taşıdıkları gibi, Türkiye limanları arasında da etkinlikte bulunuyorlardı. Öyle ki, Türk limanları arasında gidip gelen yabancı işletmelere ait gemiler Türk gemilerinin neredeyse

birkaç katıydı. Türk gemileri daha çok insan taşımaya dönük etkinlikte bulunuyorlar, hatta çoğu kez bunu bile tek başlarına başaramıyorlardı. Buna karşın, Türkiye'nin kendi kıyılarında ve karasularında yük taşıma, kıyıda ya da açıkta yük boşaltma ve indirme; dalgıçlık, kurtarıcılık, deniz bakkallığı, mercan ve inci avı, hatta süngercilik gibi deniz etkinliklerini ağırlıklı olarak aldıkları ayrıcalıklara dayanarak yabancılar yapıyorlardı. Cumhuriyetin kurulduğu yıl olan 1923'te Türk karasularında etkinliklerini sürdüren yabancı şirketler şunlardı:

İngiliz Şirketleri: Ellerman Lines, Byron Steamship Co. (Bayron Steamship Company), (Yunan asıllı B:D.), Ellerman's Wilson Line Ltd (Elermana Vilsen Layn) (Wilson Line 1917'de Ellerman Line tarafından satın alınarak bu isimde Ellerman Line firmasından bağımsız olarak çalışmıştır), Hidivial Meyl İstimşip, Messageries Maritimes (Mesaeri Maritim), Volter Siger e Kampeni, Mon İstimşip

Fransız Şirketleri: Conston Layn, Kompani Nasyonel Belj, Kompani Marseyz de Navigasyon

İtalyan Şirketleri: Adriya Bahri Seyri Sefain, Lloyd Triestino (Loyit Triestino), Pulya, San Marko, Societe İtalyana Enterkontinantal Nakliyat

Alman Şirketleri: Deutsche Orient Linee, Deutsche Levant Linee

Amerikan Şirketi: Eksport İstimşip, Korpereşin

İsveç Şirketi: Yeder Yaksiye Belaget, Bernings ok Dikteri Aksie

Danimarka Şirketi: Aksie Elskabet em. Z. Siviçers Bergnins

Yunan Şirketi: Yunan Milli Denizcilik

Romanya Şirketi: Servis Maritim de Lota Rumen

Sırp-Hırvat Şirketi: Brdorsko Dyoniko Drostov

Bulgar Şirketi: Societe Kommosiyal de Navigasyon

Kılavuzluk, yükleme, boşaltma ve liman hizmetleri yapan yabancı şirketler ise şunlardı:

İngiliz Şirketi: Mon İstimşip

İsveç Şirketi: Bernings ok Dikteri Aksie

Danimarka Şirketi: Aksie Elskabet em. Z. Siviçers Bergnins

Bu işletmeler daha çok uluslararası ticaret yapmak amacıyla Türk limanlarını uğrak yeri yapmışlar, İstanbul, İzmir, Trabzon, Mersin gibi önemli liman ve iskelelerin bulunduğu yerlerde acenteler açmışlardı. Türkiye ve Türk insanı, o dönem için uluslararası taşımacılıkta en önemli taşımacılık yöntemi olan denizcilikte dünyaya bu yabancı işletmelere bağlı gemilerle açılabilirdi (Arı, 2008).

2.3. Donanma

Birinci Dünya Savaşı sonunda imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması gereği, Osmanlı Donanmasına ait gemilerine İtilaf Devletleri tarafından el konulduğundan, denizciler görev yapamaz duruma getirilmişti. Buna karşın eldeki sınırlı olanaklara Milli Mücadelede önemli görevleri yerine getirdiler:

- Sovyetler Birliğinden sağlanan ve işgal kuvvetleri tarafından el konulan silah ve cephaneyi kaçırmak cepheye ulaştırmak,
- Karadeniz kıyı bölgesindeki Pontus Rum çeteleriyle karada savaşmak,
- İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebelerinde fiilen savaşmak,
- Ulusal hükümetin teknik işlerinde çalışmak (Metel, 1966).

Denizcilerin Milli Mücadele süresince yaptıkları başarılı çalışmalar (Atabay, 2006; Bargut, 2000; Bayar, 1945; Büyüktuğrul, 1968; Hergüner, 2008; Işın, 1992; Işın, 1946; Mütercimler, 1992; Sayar, 2007; Şahin, 1989) Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal Paşa'nın, 1 Mart 1923 tarihinde Meclisin 4. Toplanma yılını açarken taptığı konuşması sırasında söylediği "*Vaktiyle teknil teşkilâtı bahriye ve mühimmat depolarıyla üssülharekelerimizin ve inşaat tezgâhlarımızın İstanbula sıkıştırılmasındaki mahzur, işbu mücadelede tamamiyle tahakkuk etmiştir. Düşmanın ablukasına ve malik olduğu vesaiti bahriyesine rağmen mensubini bahriyemiz birkaç gemi ile harikalar göstererek hiçbir şeyi zayi etmeksizin nakliyatı bahriyeyi temin eylemek suretiyle meşkûr hizmetler ifa etmişlerdir*" sözleriyle (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, 1945) değerlendirildi.

"29 Ekim 1923 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi cumhuriyeti kabul ve ilan ettiği zaman donanma çok mevcutlu, fakat hurda denecek bir durumda ve aşağı yukarı personelden yoksun olarak Haliç'e bağlanmış bulunuyordu. İşlerinde yalnız, okul gemisi olarak görev

yapmakta olan, Hamidiye kruvazörü ile Ertuğrul yatı seyre çıkamaz, fakat az da olsa kullanılabilir olarak korunmuştu. (...) Gemide (Hamidiye) yalnız Deniz Harp Okulu öğrencisi ve çırak öğrenci (astsubay adayları) eğitim ve malzeme bakım işleriyle meşgul oluyor, otuzu geçmeyen erat da temizlik işlerini yapıyordu.

Cumhuriyet'in ilan haberi ve tören atışıyla selamlama emri akşamın çok geç saatlerinde geldi. Gemide bu tören atışını yapacak hiçbir hazırlık da yoktu. Atış hartuçlarını hazırlaman da çok zor oldu. O kadar ki atılması gereken 101 pare atımın yarısını Hamidiye kruvazörü, yarısını da Ertuğrul yatı hazırlayabildi. Selamlık atışının yarısını da, böylece Hamidiye diğer yarısını Ertuğrul Yatı yaptı. Donanma Cumhuriyet dönemine böyle girdi” (Büyüktuğrul, 2006).

Birinci elden tanıklığa dayanan yukarıdaki ifade, 29 Ekim 1923 tarihi itibarıyla Türk donanmasının içinde bulunduğu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Ortada rejim değiştirerek cumhuriyet ilan etme başarısını gösteren yeni bir devlet, ama bu önemli değişimi kutlayarak halka duyurmak için kurusıkı top atışı yapmakta dahi zorlanan bir donanma vardır. Osmanlı Donanmasından geriye kalan ve Cumhuriyetin ilanı ile birlikte *Cumhuriyet Donanması* adını alan ve ancak “onarılarak kullanılabilecek” durumda olan gemiler şunlardır (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000):

Tablo 4. Cumhuriyet ilan edildiğinde donanmadaki gemiler.

Adı	İnşa yeri	İnşa yılı	Deplasman T.	Tipi
Yavuz	Almanya	1909	23.580	Muharebe Kruv.
Turgut Reis	Almanya	1890	10.013	Kruvazör
Hamidiye	İngiltere	1903	3.904	Kruvazör
Mecidiye	A.B.D.	1901	3.967	Kruvazör
Berk-i Satvet	Almanya	1906	775	Torpedo Kruv.
Peyk-i Şevket	Almanya	1906	775	Torpedo Kruv.
Muaveneti Milliye	Almanya	1909	765	Destroyer
Numunei Hamiyet	Almanya	1909	765	Destroyer
Taşoz	Fransa	1906	290	Torpidobot
Basra	Fransa	1906	290	Torpidobot
Samsun	Fransa	1906	290	Torpidobot
Sultanhisar	Fransa	1906	97	Torpidobot
Sivrihisar	Fransa	1906	97	Torpidobot
Yunus	İtalya	1901	145	Torpidobot
Akhisar	İtalya	1902	165	Torpidobot
Draç	İtalya	1904	165	Torpidobot
Berk-i Efşan	Türkiye	1891	270	Torpidobot
Musul	İtalya	1904	165	Torpidobot
Burak Reis	İtalya	1912	502	Gambot
Hızır Reis	İtalya	1911	413	Gambot
Kemal Reis	İtalya	1911	413	Gambot
İsa Reis	İtalya	1911	413	Gambot
Aydın Reis	İtalya	1912	502	Gambot
Preveze	İtalya	1912	502	Gambot
Sakız	İtalya	1912	502	Gambot
Zuhaf	Türkiye	1892	650	Korvet
İntibah (Uyanık)	İngiltere	1886	616	Mayın dökücü
Nusrat	Almanya	1911	365	Mayın dökücü
Tiri Müjgan	İngiltere	1883	2.362	Mayın dökücü
Muini Zafer	İngiltere	1869	2.362	Kurs gemisi
İclaliye	İtalya	1868	2.228	Kurs gemisi
Necmi Şevket	Fransa	1867	2.080	Kurs gemisi
Ertuğrul	İngiltere	1903	900	Yat
Söğüdlü	İngiltere	1908	120	Yat
9 adet motor				Mayın toplayıcı

Bu gemilerden Yavuz, Kurtuluş Savaşı sırasında İngilizler tarafından İzmit'ten Tuzla'ya çekilmiş, işgal kuvvetlerinin İstanbul'u terk etmesinin ardından Bebek'te bir şamandıraya bağlanmıştır. Yaralı ve hareket yeteneği yoktur. Zuhaf korveti ile Nusrat mayın gemisi, Yavuz'a stim vermek üzere yanına gelmişler ve faal durumdadırlar. Diğer gemiler Haliç'te tersane önünde kıçtankara ve hurda durumdadırlar. Donanma komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir yer işgal etmektedir. 1923 yılında Bahriye Dairesi emrindeki kara kuruluşları;

- a. İstanbul, İzmir, İzmit ve Amasra Deniz Komutanlıkları,
- b. Seyrisefain Dairesi,
- c. Bahriye Mektebi, çırak/gedikli okulları,
- d. Değişik şehirlerdeki liman reislikleri,
- e. Deniz fabrikaları, havuzlar,
- f. Deniz Hastahanesi, Deniz Basımevi, Deniz Müzesi, Deniz Dikimevi ve lojistik kuruluşlardan (Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 2002) oluşmaktadır.

III. ULUSAL DENİZ POLİTİKASININ OLUŞUMU

3.1. Politikanın Oluştığı Ortam

1918-1939 yılları, hem Türkiye hem de Dünya tarihi açısından önemli bir dönemdir. Birinci Dünya Savaşı hukuken sona ermiş ancak, gerçek bir barış sağlanamamıştır. Amerikan Birleşik Devletleri Başkanı Wilson'un öncülüğünde kurulan Milletler Cemiyeti yasasının ve Versailles Barış Antlaşmasının Amerikan Senatosu tarafından 19 Mart 1920 tarihinde reddedilmesiyle Dünyada barışı sürekli kılmak ve uluslararası anlaşmazlıkları barışçı yollardan çözmek yolunda başlatılan ilk örgütlenme girişimi daha işin başında etkisiz kalmıştır.

Bu dönemin başlarından itibaren, Birinci Dünya Savaşı sonrasında kendilerine imzalattıkları antlaşmalardan memnun olmayan ya da elde ettiklerini yeterli bulmayan devletlerin ilk fırsatta statükoyu değiştirmeye kalkışacakları açıkça görülmektedir (Sarica, 1982). İtalya'da Mussolini'nin, Almanya'da ise Hitler'in iktidarı ele geçirmelerinin ardından uyguladıkları politika, çok uzak olmayan bir gelecekte Dünyanın yeniden kanlı bir hesaplaşmayla karşı karşıya kalacağı yönünde güçlü ipuçları vermektedir.

İçinde bulunulan uluslararası ilişkiler ortamında bağımsızlığı koruyabilmenin önemli bir koşulu, diğer uluslarla barışçı ilişkiler içinde bulunmak biçiminde tanımlanmıştır. "Yurtta sulh, cihanda sulh" sözünün anlamı budur. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal hedefi; Misakı Milli sınırları içinde tam bağımsız olarak çağdaş uygarlık düzeyine erişmek ve gerek erişim için yapılacak faaliyeti gerekse elde edilen hedefi, yurtta sulh, cihanda sulh ilkesine dayanarak korumaktır (Bayat, 1983).

Deniz politikasının diğer alanlarda izlenen politikalarla yakından bağlantılı olduğu, hatta bazılarının uzantısı ya da parçası olduğu hatırlandığında, savunma, ekonomi ve dış politika alanlarında uygulanan ilke, güdülen amaç ve kullanılan yöntemlerin de paralellik göstermesi doğaldır. Bu bağlamda, dikkat çekilmesi gereken nokta, dış etkenlerin ulusal politikalar üzerindeki belirleyici etkileridir. Uluslararası ve ulusal ölçekte eşzamanlı olarak yaşanmakta olan olağandışı süreçlere - Dünyada iki Dünya Savaşı arası dönemin gerilimi ve Türkiye'de

Cumhuriyet rejiminin kuruluş süreci- bir de 1929 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde patlak veren ve kısa zamanda tüm Dünyaya yayılan büyük ekonomik bunalımın eklendiği de unutulmamalıdır. Bu bunalımın Türkiye'ye ilk yansıması, 1929 yılının ortalarında kambiyo krizi biçiminde olmuş, aynı yılın sonlarında hükümetin önlemler almasını gerektirecek büyüklüğe ulaşmıştır (Çapraz, 2001; Tekeli ve İlkin, 1977).

1929 yılında merkez ülkelerde başlayarak tüm dünya ekonomisini derinden sarsan ekonomik kriz, gerek ortaya çıktığı gelişmiş ülkelerde, gerekse Batı dünyasının bir parçası durumuna gelmeye çalışan çevre ülkelerde, ekonomik ve siyasal yaklaşımlar açısından bir dönüm noktası sayılabilir. Dünya bunalımı yalnız uluslararası ekonomik sistemi sarsmakla kalmamış, aynı zamanda o döneme kadar geçerliliğine inanılan bir çok temel ekonomi politikasının da yetersizliğini gözler önüne sermiştir. Kriz döneminde, liberal ekonomi politikaları doğrultusunda alınan önlemlerin etkisiz kalmasıyla devletin ekonomiye müdahalesi gündeme gelmiş, liberal görüşler yerini Keynesyen görüşlere bırakmıştır.

Türkiye'de devletçilik politikasının uygulanmaya başlandığı tarih olarak kabul edilen 1930 yılından itibaren, bunalıma çözüm arayışları çerçevesinde devletin ekonomide etkinliği arttırılmak zorunda kalmıştır. Devletin ekonomik yaşama müdahale etmesi önce "mutedil devletçilik", daha sonra ise doğrudan doğruya "devletçilik" olarak adlandırılmış ve özellikle sanayileşmeyi devlet öncülüğünde gerçekleştirme amacına yönelmiştir (Çapraz, 2001; Tekeli ve İlkin, 1977). Denizcilik, ekonomik yönüyle, bu sürecin bir parçası olarak değerlendirilmiş ve 1930'ların ilk yıllarından başlayarak ivmesi artan bir biçimde kamunun denetim alanı içine alınmaya başlanmıştır.

Askeri alanda ise, yine 1930'larda İtalya'nın Akdeniz'de uygulamaya başladığı yayılmacı politika ve buna bağlı olarak gerginleşen uluslararası ilişkiler ortamında, her geçen gün yeni bir savaşın daha da yakınlaştığının açıkça görülüyor olması, güçlü bir donanmaya sahip olmayı bir "gereklilik" olmaktan çıkartıp "zorunluluk" haline getirmiştir. Bir yandan, en olumsuz koşullara karşı hazırlıklar yapılırken, diğer yandan olası savaşa karşı gerekli diplomatik girişimlerin yoğun biçimde yapıldığı, etkin bir dış politika da aynı dönemde uygulanmaya başlanmıştır (Arar, 1983).

3.2. Liderin Rolü

Cumhuriyetin kuruluş sürecinde, hangi alanda olursa olsun, geliştirilmiş bir politikadan söz ederken, Mustafa Kemal Atatürk'ün bu süreç içindeki özgün konumuna değinmemek olanaksızdır. Ancak, konu denizcilik olunca, bu konu, ayrı bir önem kazanmaktadır. Öncelikle, Atatürk'ün denizcilik gücü teorisi hakkında öğrenim süreci içinde akademik bir bilgilenme, tartışma ve inceleme ortamı bulabildiğine ilişkin olarak elde veri olmadığı belirtilmelidir. Ancak, konuyla ilgili direktiflere, demeçlerine, gösterdiği hedeflere, uygulamalara ve bunların sonuçlarına bakıldığı zaman Atatürk'ün, denizcilik gücü ve deniz ilgi ve çıkarları kavramlarına ve bilincine sahip olduğu görülmektedir (Bayat, 1983).

Nitekim Mustafa Kemal'in, daha Cumhuriyet'in ilanından çok önce Çanakkale cephesinde kazandığı görkemli başarının hemen ardından Alman bir dostuna söylediği şu sözler, O'nun bu konuda ne denli ileri görüşlü olduğunu kanıtlar niteliktedir: *"Karada kısıtılmış durumdayız, tıpkı Ruslar gibi. Boğazları ve Çanakkale'yi tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapatmış oldum ve eninde sonunda çökmeye mahkum ettim. Çünkü böylece müttefikleriyle bağlarını kesmiş oldum. Ama biz de çökmeye mahkumuz, hem de aynı nedenden. Gerçi Akdeniz'in, Kızıldeniz'in ve Hint Okyanusu'nun eteklerindeyiz ama herhangi bir okyanusa açılmıyoruz. Deniz kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarımadamızı, kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek olan bir deniz kuvvetine karşı hiçbir zaman savunamayız"* (Kinross, 1984).

Mustafa Kemal, Cumhuriyetin ilanının ardından Cumhuriyet Donanmasıyla ilk karşılaşması, 11-20 Eylül 1924 süresinde Hamidiye kruvazörüyle yaptığı Karadeniz gezisi sırasında oldu (Metel, 1966). Burada edindiği izlenimleri gezi sırasında 19 Eylül gecesi verdiği ziyafette gemi komutanı ve subaylara şöyle aktarıyordu:

"Bir haftadır Hamidiye ile seyahatimde memleketimizin güzel şehirlerini gördüm. Bundan daha mühim olmak üzere Donanmamızı, zâbitlerini tanıdım. Bu seyahatimde sevk ve idarenizdeki gemide gördüğüm inzibat ve intizamdan ve yüksek nezaketten pek memnunum.

Tarihte büyük bahrî kumandanlarımız vardır. Fakat modern donanma teşekkülüne teşebbüs ettikten sonra bu gibi kahramanlıklara, parlak harekâta pek tesadüf olunmaz. Benim

için gemiden ziyade zâbitlerini tanımak mühimdir. Mücadelei Milli'ye esnasında donanmamızın toplu olarak istihdamına imkân yoktu. Bununla beraber müteferrik ve vatanperverane hizmetler pek çoktur.

Seyahatim boyunca gördüğüm intizam, inzibat ve terbiye bana müstakbel Cumhuriyet donanması namına pek kuvvetli ümitler vermiştir. Bu hususta pek müsait intibalarla ve emniyeti kalple ayrılıyorum. Ben daha yakından alâkadar olarak bu donanmanın teşekkülüne yardım edeceğim. Bu seyahatim, bana güzel Karadeniz şehirlerini ve bahriyemizi tanıttı. Bunu temin eden Hamidiyenin Süvarisine, Zâbitlerine ve bütün mürettebatına samimi teşekkürlerimi takdim ederim" (Metel, 1966).

Mustafa Kemal Paşa, gezinin bitiminde ise, benzer görüşleri geminin şeref defterine yazdığı satırlarda dile getirdi:

"Hamidiye Kruvazörü, maziden yadigar kalan donanma aksamı içinde Türk Cumhuriyeti'nin denizlerde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassır olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu sefine oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peykişevket Torpitosu Kruvazöründe tanıdım.

Temas ettiğim ruhu genç, mefkuresi genç kumandan ve zabitleri bende bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müstait ve müstehak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için, bugünün icabatına kavuşturmak lazımdır. Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devletinin Donanması da mühim ve büyük olmak gerekir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası sefaini harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehassıslara malikiyettir. Hamidiye'de ve Peykişevket'de tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilleridir. Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük ve küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız heyeti umumiyesinde, faal ve nafi unsurlardan mütevazi bir bahri cüzütan vücuda getirmek imkanına kani oldum. Bunun için Hükümeti Cumhuriyeti'nin tedbir ve teşebbüsleriyle şahsan alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir

noktayı azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasil olmak elbette müyesser olacaktır” (Çoker, 1994).

Bu sözler, Cumhuriyet dönemi denizcilik politikasının hareket noktasını oluşturacaktır. Mustafa Kemal Paşa, bu geziden kısa süre sonra 1 Kasım 1924 günü yaptığı T.B.M.M. açış konuşmasında aynı görüşleri dile getirerek bu ifadelere siyasal anlam kazandıracaktır (Bayat, 1983). *"Efendiler! Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir. Bu bapta noktai azimet bilhassa güzide anâsırı bihakkın yetiştirip andan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve her halde memleketin takati fevkinde hayalâtta münazzeh kalmak olmalıdır"* (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, 1945).

Atatürk'ün deniz politikasını geliştirme ve bu alandaki uygulamalar üzerindeki ilgisi yaşamının sonuna dek devam etti. Bu değerlendirme rastgele söylenmiş bir övgü olarak görülmemelidir. Atatürk gerçekten de ömrünün sonuna kadar, hem günlük yaşamında yüzmek ve kürek başta olmak üzere denizcilik etkinliklerine gösterdiği yakın ilgi (Atatürk ve Deniz, 2001) ve hem de yurt gezilerinde deniz yolunu yoğun biçimde kullanmaktan, gemilere bizzat ad vermeye kadar uzanan geniş bir perspektifte, gerek askeri ve gerekse sivil denizciliğe verdiği önemi her fırsatta açıkça ortaya koymuştur. Denizciliğe ve denizcilik sorunlarına sahip çıkmakta sergilediği bu tavır, eski karacı yüksek rütbeli subayların dönemin siyasi kadrolarının önemli bir bölümünü oluşturduğu ve bu kişilerin denizciliğe karşı hayli mesafeli durdukları bir ortamda, Atatürk'ün onlara rağmen bu yaklaşımını sürdürdüğü görülmektedir. Atatürk'ün Deniz Kuvvetleriyle en çok ilgilenen asker-devlet adamı olduğu araştırmalar sonucunda saptanmıştır (Ünlü, 1996). Eğer Cumhuriyetin kuruluş sürecinde, askeri, ticari ve işgücü anlamında, ardarda yaşanan savaşlardan geriye denizcilik adına pek az şeyin kaldığı bir noktadan, ulusal bir politika üretme, eldeki sınırlı olanaklarla kendine yeterli bir donanma ve ticaret filosu kurma aşamasına gelinmiş ise, bu başarıda en önemli pay sahibi herkesten önce Mustafa Kemal Atatürk'tür.

1937 yılı T.B.M.M. açış konuşmasındaki sözleri, Hamidiye zırhlısının şeref defterine yazılan satırlarla askeri alandan başlattığı deniz politikası oluşturma sürecinin Atatürk'ün kafasında aradan geçen onüç yıllık süre içinde ulusal bir ideale dönüştüğünün açık kanıtıdır:

“ En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticaret ve sporu ile, en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türk’ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve başarmalıyız” (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, 1989).

Sergilemiş olduğu tutum ve dile getirdiği görüşler ışığında, Atatürk’ün deniz politikasının temel unsurlarını dokuz madde içinde özetlemek mümkündür:

1. Türkiye’nin coğrafi konumu ve deniz sınırlarının büyüklüğü, büyük, güçlü ve modern bir donanmaya sahip olmasını kesinlikle gerekli kılar. Aksi halde, Türkiye Cumhuriyeti kendini güven içinde göremez.
2. Amaç, donanmamızı kendi imkanlarımızla inşa etmektir. Bu gerçekleşinceye kadar, yine milli imkanlarımızla dışarıdan gemi alınarak optimum kuvvet hedefi sağlanmalıdır.
3. Donanmanın maddi gücü ne olursa olsun, azami verim alınacak şekilde kullanılmalıdır.
4. Deniz kuvvetinin birinci hedefi, açık denizlerde taarruzi hareket yaparak deniz kontrolünü tesis ve idame etmektir. Kıyıları korumak, kara hareketına ateş desteği sağlamak gibi konular, buna ek olan görevlerdir.
5. Barışta, uluslararası bölgelerde faaliyette bulunabilecek ve yabancı limanlarda varlık ve sancak gösterebilecek yegane kuvvet olan donanmadan; siyasal ve stratejik hedeflere erişmek ve caydırıcı etki sağlamak amacıyla her fırsatta yararlanılmalıdır.
6. Deniz kuvvetlerinde en önemli sorun, yetişmiş personel teminidir. Gemi temininden de ileri bir önceliğe sahip olan bu konu, ancak bu kuvvetin kendine özgü eğitim aşamalarının tertip ve uygulanması ile sağlanılabilir.
7. Denizcilik milli bir işlevidir ve milli olarak uygulanmalıdır. Bu yolla Türk ekonomisi büyük gelişme sağlar.
8. Deniz Kuvvetleri; vurucu kuvvet, yardımcı gemiler ve karadaki üs ve tesislerle bir bütündür.

9. Denizcilik milli bir ölkü biçiminde, askeri, ekonomik, endüstriyel hatta sportif faaliyet yönleriyle bir bütün olarak ele alınmalıdır (Bayat, 1983).

Yukarıda sayılan ilkeler, alınan siyasal kararlar, plan ve uygulamaların temel dayanak noktasını oluşturacaktır.

3.3. Politikanın Kaynakları

Tek partili siyasal sistemin söz konusu olduğu bir dönemde, oluşturulmakta olan bir politikanın saptanabilmesi, ancak siyasal karar alma konumunda olan kurumların ürünü olan belgelerin incelenmesiyle mümkündür. Bu bağlamda diğer birçok alanda olduğu gibi deniz politikasının için de başvurulabilecek üç temel kaynak söz konusudur: Parti programları, hükümet programları ve sanayi planları.

3.3.1. Parti programları

Tek partili sistemin geçerli olduğu bir siyasal düzende, partiyi, temel kararların alındığı, politikaların ana hatlarının çizildiği birincil platform olarak değerlendirmek gerekir. O nedenle, parti programları, diğer karar alma süreçlerini harekete geçiren ve onları yönlendiren temel belge olma özelliği taşır.

Bu kapsamda, 13-14 Mayıs 1931 tarihinde toplanan Cumhuriyet Halk Partisi Büyük Kongresinde kabul edilen parti programı denizciliğe sınırlı da olsa yer vermekle bir ilk olması açısından kayda değer görünmektedir. Programın 9. maddesinde "Liman inşaatına münasip zamanlarda başlamak lüzumu göz önünde tutulacaktır" denilirken, 10. maddede "Kara, deniz, hava nakliyeciliğinin tanzim ve inkişafına çalışacağız" hükmü yer almaktadır. 12. maddede ise balıkçılığa ve süngerciliğe ehemmiyet verileceği belirtilmektedir (Gölcan, 1999).

Cumhuriyet Halk Partisinin 1935 yılında toplanan Büyük Kongresinde kabul edilen program (C.H.P. Programı, 1935), birçok konuda olduğu gibi denizcilik konusunda da ayrıntılı hükümler içermektedir. Denizcilikle ilgili ilk düzenlemeler mali önlemleri içermektedir. Buna göre kredilerle desteklenecek meslek grupları belirtilirken balıkçı ve

süngerçiler de sayılmakta (md. 7/D), liman, rıhtım, iskele ve hamallık tarifelerinin üstünde dikkatle durulacağı belirtilmektedir (md. 19).

Programın 20. maddesi, 1931 programının 12. maddesinin daha genişletilmiş biçimidir: "Balıkçılığa, süngerçiliğe önem vereceğiz. Balıkçılık endüstrisinin gelişimi için, hem üretmenlerin hem de halkın asığlarına (çıkarlarına) balıkthane kipinin (tipinin) düzeltilmesi lüzumludur".

1935 programının 24. maddesi ise, 1931'deki 10. maddenin daha ayrıntılı ele alındığı bir içeriğe sahiptir: "Kara, deniz, hava taşıncılığının düzenlenmesine ve gelişimine çalışacağız. Bu üç çeşit taşın araçlarının yurda tam değerinde fayda verebilmesi için işletme ve tarifelerinde birbirini tamamlayıcı ve birbirini kollayıcı bir uyum kurmağı, yurdun ekonomik ihtiyaçlarından sayarız. Devlet deniz işletmesini, geniş bir programla yürüteceğiz. Bu arada şilepçiliği de önemli görmekteyiz".

1935 Cumhuriyet Halk Partisi Programının konumuz açısından en önemli bölümü "Denizcilik" başlıklı 35. Maddedir. Buna göre: "Yurdumuzun coğrafik durumu ve ulusumuzun sosyal varlığı ve ödevi, yurddaşların sağlığı, spor, savga (savunma) ve genel ekonomi bakımlarından denizciliğe önem verilmesini ister. Parti, bütün devlet ve ulus işlerinde bunun göz önünde tutulması lüzumuna inanır".

Yukarıdaki son düzenlemeyle, askeri, ekonomik ve toplumsal yönleriyle denizcilik "bütün devlet ve ulus işlerinde" göz önünde tutulması gereken önemde bir alan olarak vurgulanmakla artık bir parti politikası haline gelmiştir. Hükümetlerin kendine özgü programlarının bulunmadığı, görevlerinin "Cumhuriyet Halk Partisinin programını tahakkuk ettirmek için çalışmak"tan ibaret görüldüğü (Arar, 1968) bir dönemde, söz konusu ilkelerin -yalnızca bir parti politikası olmanın ötesinde- gerçekte bir devlet politikasını işaret ettiği anlaşılmaktadır.

3.3.2. Hükümet Programları

Cumhuriyet'in kurulmasından Atatürk'ün ölümüne dek geçen onbeş yıllık süre içinde dokuz hükümet kurularak görev yaptı. Başbakanlarının adıyla anılan bu hükümetler ve görev süreleri şöyle sıralanmaktadır:

1. I. İnönü Hükümeti (30.10.1923- 6.3.1924)
2. II. İnönü Hükümeti (6.3.1924- 22.11.1924)
3. Okyar Hükümeti (22.11.1924- 3.3.1925)
4. III. İnönü Hükümeti (3.3.1925- 1.11.1927)
5. IV. İnönü Hükümeti (1.11.1927- 27.9.1930)
6. V. İnönü Hükümeti (27.9.1930- 4.5.1931)
7. VI. İnönü Hükümeti (4.5.1931- 1.3.1935)
8. VII. İnönü Hükümeti (1.3.1935- 1.11.1937)
9. I. Bayar Hükümeti (1.11.1937- 11.11.1938)

1924 Anayasasının 44. maddesi hükümetin kuruluşunu şöyle düzenlemektedir: “ Başvekil, Reisicumhur canibinden ve Meclis âzası meyanından tâyin olunur. Sair Vekiller Başvekil tarafından, Meclis âzası arasından intihap olunarak heyeti umumiyesi Reisicumhurun tasdikiyle Meclise arz olunur. Meclis müçtemi değilse arz keyfiyeti Meclisin içtimama talik olunur.

Hükümet hattı hareket ve siyasi noktai nazarını âzami bir hafta zarfında Meclise bildirir ve itimat talep eder”.

Hükümet programlarının ve dolayısıyla hükümetlerin, parti programlarıyla bağlı olduğu siyasal bir olgu ise de, Anayasanın 44. maddesinin 2. fıkrası, göreve başlayan her hükümetin tutacağı yolu ve siyasal görüşünü meclise sunması ve güvenoyu almasını öngörmektedir. Dolayısıyla hükümet programları hukuksal niteliği olan belgelerdir.

Cumhuriyet hükümetleri içinde, programında denizcilikle ilgili konulara yer veren ilk hükümet, Fethi (Okyar) Bey Hükümeti'dir. Okyar, 27 Kasım 1924 tarihinde parlamentoya sunduğu kısa programında, "Müdafaai Milliye" başlığı altında *"Türk vatanının muhafızı olan büyük ordumuzun icabeden teçhizat ve teşkilât ile müesseriyesini ve fenni vesaitle kuvvei*

maddiyesini tezyit etmek, bahri ve havai kuvvetlerimizi bu gayeye doğru yükseltmek vazifemiz olacaktır" diyordu (Arar, 1968).

2 Ekim 1930 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde hükümetinin (V. İnönü Hükümeti) programını okuyan İsmet (İnönü) Paşa, güncel sorunlara ilişkin önlem ve düşüncelerini Meclise aktarırken, denizcilikle ilgili olarak: *"Başlıca İstanbul ve İzmir limanlarında tatbik olunan ve galat olarak vasi manalı bir tabir ile liman inhisarı denilen Milli Tahmil ve Tahliye şirketlerinin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nisbetle bir terakki ve tekâmül temin ettikleri sabittir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinden değil, âmme hizmetlerinden telâkki ediyoruz. Bu sebeple âmme hizmeti cihazını tamamen kurmak imkânı hasıl oluncıya kadar nisbeten buna en yakın olan mevcut milli teşekkülleri kaldırmıyacağız. Masraflarını azaltmak, vasıtalarını eyileştirmek ve çoğaltmak, hedefimizdir. Gitgide kanun ve mukaveleler ahkâmı ve imkânımız dahilinde de rıhtım hizmetlerini âmme hizmeti cihazı dahilinde almağa çalışmak takip ettiğimiz hattı harekettir"* (Arar, 1968) diyordu. İnönü, aynı programın sonlarında ise *"Ticareti teşvik ve teshil etmekle, limanlarda kolaylıkları artırmakla bilhassa iştiğal "* edeceklerini belirtiliyordu (Arar, 1968).

Yine İsmet Paşa, bu kez başbakanı olduğu VII. Hükümetin kısa programında *"Deniz nakliyemizi ıslah etmek ve yenilemek ve umumiyetle tarifeler üzerinde ucuzluk ve kolaylığa gitmek yolumuzdur"* (Arar, 1968) demekle yetiniyordu.

Hükümet programları arasında denizciliğe en geniş biçimde yer verileni, Celal Bayar Hükümeti'nin programıdır. 8 Kasım 1937 günü okunan program, Cumhurbaşkanının 1937 T.B.M.M.'yi açış konuşmasında denizcilik konusunda dile getirdiği sözlerden alıntı yaparak başlıyor ve şöyle devam ediyordu:

"Türk milleti, Atatürk'ün bu işaretini, onun her işareti gibi, kendi öz arzusu, kendi ruhunu da kavuran bir öz dilek gibi sevinçle karşılamıştır. Onun her iradesi gibi bu isteğinin de, bütün milletçe his ve muhabbet birliği ile benimseneceğinden şüphe yoktur. Topraklarının ucu deniz olan bir milletin hududu, halkının kudret ve kabiliyetinin hududu demektir.

Türk milleti Şefin iradesi istikametinde böyle bir seviyeye varmağı bundan sonra milli bir vazife olarak tahakkuk ettirmeğe koyulacaktır.

Hükümetin bu işlerde takip edeceği hareket muhtelif usul ve şekillerde idare edilen mevcut deniz müesseselerimizi bir elde toplamak ve bir plân dahilinde çalışmağa sevk etmek suretiyle başlayacaktır.

Yüksek tetkikinize arzı derdest bulunan «Denizbank» kanunu projesi bu neticeyi temin etmek maksadiyle hazırlanmış bulunuyor.

Memleketimizin zirai ve sınai hayatındaki inkişaf ve memleket iç piyasalarının demir ve karayollarıyla tedricen deniz yollarına bağlanmasındaki ilerleyiş hem memleket sahilleri arasında, hem de memlekette dışarıya ve dışarıdan memlekete olan münakale ihtiyacımızı günden güne arttırmaktadır.

Bu mesut inkişaf bizi milli kadro ve esaslı plân dahilinde:

- Küçük kabotaj vesaiti ihtiyacı,*
- Büyük kabotaj vesaiti ihtiyacı,*
- Ve bunları temin edecek milli tesisat ve teçhizat mevzuları üzerinde ehemmiyetle düşünmeğe ve çalışmağa sevk etmektedir.*

Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun empoze etmek istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Milli iktisat menfaatimiz de bu yönden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla milli şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilatlandırmağa çalışacağız, fakat bir inhisar tesisini düşünmediğimizi de derhal ilave edebilirim.

Alman tersanelerine sipariş ettiğimiz 14 yeni yolcu vapuru kabotaj ihtiyacımızı tatmine kâfi gelmiyecektir. Bu noktadan da mevcut tonajımızı yeniden arttırmak lüzumunu bir zaruret halinde duyuyoruz.

İhtiyacımız olan gemileri dahilde yapmak prensibine çok kıymet veriyoruz.

Memleketimizde biran evvel bir demir sanayii tesis etmek için sarfedilmiş gayretin istihdaf ettiği mühim hedeflerden birisi de zaten bu idi.

İşi iki etapta plânlaştırmak kararındayız:

Üç senelik birinci plan devresinde İstanbul'da eski tersane mevkiinde yeni bir tersane kuracağız. Bu tersane bidayette ikisi 5.000 tonilâtoya kadar diğer ikisi 1.000 tonilâtoya kadar olmak üzere dört gemiyi aynı zamanda inşa edebilecek kudrette olacak ve yük gemisi yapıldığı takdirde istihsal edilecek netice tonaj bakımından daha üstün olacaktır.

Tam randımanla çalışmağa başladığı vakit günde 1500 amele çalıştırılacak ve milli emek karşılığı olarak senede lâakal 1.000.000.- Lira kazandıracak olan yeni tersanemiz, ikinci plân devresinde makine aksamını da imal edecek hale getirilecektir.

Diğer taraftan mevcut tamirat fabrikamızla havuzlarımızı tevsi için İstinye Dok Şirketini satın alarak bu fabrikaya ilâveye karar verilmiş ve pazarlığını bitirmiş bulunuyoruz.

Mühim limanlarımızda işletme servislerini tanzim ve tahmil ve tahliye vasıtalarını herbirinin hususiyetlerine uygun şekillerde modernleştirerek masraflarını ve dolayısıyla tarifelerini tenzil için çalışmalara devam edeceğiz.

İstanbul'da modern tesisata malik, satışlar da yapılacak, bir kömür deposu tesis olunacaktır. Diğer limanlarımızda ihtiyaç derecesinde iskeleler yapmak, mevcutları ıslah etmek ve bütün bunlarla beraber memlekette deniz sevgisini yaşatacak olan deniz sporlarını teşkilâtlandırmak ve himaye etmek kararındayız.

Memleketimizde balık ve sünger gibi deniz mahsullerini değerlendirmek hedefiyle hazırlanmış olan bir kanun projesini yakında Yüksek Meclisinize sunacağımızı kaydederim.

Bu proje, aynı zamanda iş kanunumuzun hududu haricinde kalan balıkçı tayfalarına ait hükümleri de ihtiva edecekti." (Arar, 1968).

Bayar'ın ayrıntılı açıklamalarıyla birlikte siyasal platformda ulusal deniz politikasının oluşum süreci tamamlanmış, bundan sonra atılacak adımlara ilişkin çerçeve çizilmiş olmaktadır.

3.3.3. Sanayi Planları

Cumhuriyet döneminin ekonomi hukuku açısından getirdiği en büyük yenilik anayasadaki devletçilik ilkesidir. Gerçi anılan ilke 1924 Anayasasının 5 Şubat 1937 tarihinde değiştirilmesiyle, yani oldukça ileri bir tarihte gerçekleştirilmiştir ama ilkenin uygulanmasına daha önceki bir tarihten itibaren başlanmıştır. Şöyle ki, Cumhuriyet Halk Partisinin 17 Mayıs 1931 tarihli üçüncü Kurultayında umdeler altıya çıkartılmış ve devletçilik Cumhuriyet Halk Partisi'nin izleyeceği ana politikalardan biri olmuştur. 9 Mayıs 1935 tarihinde yapılan dördüncü Kurultayda ise "Türkiye Cumhuriyeti bir parti devletidir. Parti devlet ile birlikte

alışır" görüşü onaylanmıştır. Zaten bu tarihten önce de devlet partiyle özdeştir (Tekinalp, 1973).

Devletçilik uygulamalarının dikkate değer unsurlarından biri olan ve 1933 yılında hazırlanıp, 1934 Mayısında uygulamaya konulan ilk beş yıllık plan, aynı zamanda ekonomi hukuku açısından da önem taşıyan bir belgedir. Bu planın başlangıçta öngörülen sreden daha önce gerçekleşeceği görüldüğü için, 1936 sonlarında İkinci Beş Yıllık Planın hazırlanmasına başlanmış, 1938 Eylülünde hkmet tarafından kabul edilmiştir.

Her iki planın başlıca özellikleri şunlardır:

- Bunlar, birer genel ekonomik plan değil, yalnızca devletin dar anlamda sınai yatırımlarını içeren birer programdır.
- Özel girişimin yatırımları planlarda yer almadığı gibi, merkezi devlet dışında kalan kamu otoritelerinin sınai karakter taşıyan faaliyetleri de plana sokulmamıştır.
- Merkezi devletin sosyal sabit sermaye içinde görülmesi gereken faaliyetleri -yol, hastane, okul gibi- plana alınmamış, eskiden olduğu gibi, bütçeden yrtlmeye devam edilmiştir.
- Planlar, İktisat Vekâletinin ve bu veklet içindeki Sanayi Teşvik Heyetinin gözetimi altında yürütülmüştür (Yaşa, 1966).

3.3.3.1. Birinci Sanayi Planı

Birinci Beş yıllık Sanayi Planında denizcilikle ilgili iki bölümden birincisi "Sünger Sanayii" başlığını taşımaktadır. Süngercilik ve Türkiye'nin sünger kaynakları konusunda bilgi verildikten sonra, bu alanda yaşanan teknik ve ekonomik sorunların sıralandığı planda, bu sorunların zmne ilişkin yapılacak işler sıralanmaktadır.

Sünger, her şeyden önce Türkiye'nin temel ihraç mallarının en önemlilerinden biridir. Ancak, bu kaynaktan gerektiği biçimde yararlanılamamaktadır. Sorunun zm, milli bir şirket kurarak sünger üretimini artırmaktan geçmektedir. şirket aynı zamanda, kendi hesabına çalışan sngercilerin ürünlerini de satın alarak bu kişilerin yabancılara elinden kurtaracaktır. Denizden çıkartılacak süngerler şirket tarafından yurt içinde işlenecek, bu yolla bir lde

istihdam da yaratabilecektir. Bu işlerin yapılabilmesi için, en uygun coğrafi konumda bulunan Bodrum'da üretim tesisleri kurulacaktır.

Sünger Şirketi'ni oluşturmak üzere milli bankalarla birlikte İzmir ve İstanbul Liman İşleri Şirketleri görevlendirilmiş, bunların Sümerbank'ın denetimi altında şirketler kuması öngörülmüştür. Süngercilikle ilgili bölümün sonunda ise, "Hülasa olarak denilebilir ki bu işteki maksat süngerciliğin bidayeten temin edeceği menfaatten ziyade bu denizaltı servetimizin gayri fenni vasıtalarla yapılan toplama dolayısıyla maruz kaldığı harabiden vikayesi olacaktır" denmektedir (Afetinan, 1972).

Birinci Planın "Deniz Ticaret İşleri" başlıklı bölümünde ise Akay İşletmesi ve faaliyetleriyle, İstanbul'daki deniz fabrika ve havuzlarının modernleştirilmesiyle ilgili yapılması planlanan işler kısaca belirtilmektedir (Afetinan, 1972).

3.3.3.2. İkinci Sanayi Planı

İkinci Sanayi Planının denizciliğe ayırdığı bölüm, ilkiyle karşılaştırılamayacak kadar ayrıntılıdır. Dokuz bölüm olan planın bir bölümü tümüyle denizciliğe ayrılmıştır. *Deniz sanayi ve ticareti* ile *Su mahsulleri sanayi ve ticareti* olmak üzere iki başlık altında ele alınan denizcilik, en ince ayrıntısına kadar titizlikle incelenmiş, saptanan eksiklik ve yanlışlıklar büyük bir açık yüreklilikle belirtilmiştir. Bu yaklaşım, Cumhuriyetin ilanının üzerinden onüç yıl geçmesine karşın, yönetimin denizcilik alanında gerçekleştirdiği dönüşümün ne denli yeterli olduğu konusunda yaptığı bir özeleştiri olarak değerlendirilebilir. Bu saptamaların ardından yapılması öngörülen işler de yine aynı biçimde tek tek açıklanmıştır (Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936, 1936).

3.3.3.2.1. Deniz Sanayi ve Ticareti

İkinci Sanayi Planının Deniz sanayi ve ticareti başlıklı bölümünün girişinde;

“Memleketin ekonomi hayatında alelûmum münakalâtın ve üç bucağı denizle çevrilmiş memleketimizin ekonomik kalkınmasında bilhassa deniz nakliyatının izahtan müstağnidir.

Demiryolu ve kabotaj münakalâtı gibi memleketin en hayatî menfaatleriyle alâkadar bir ekonomi şubesinin ancak Devlet sermayesi ve otoritesi ile kurulabileceğini bilen Cumhuriyet

rejimi, demiryolu münakalâtını ihyaya başlamış ve bu işin ana kısımlarını muvaffakiyetle ikmal etmek üzere bulunmuştur.

Memleket iç piyasasının tedricen kıyılardaki ihracat limanlarına bağlanması üzerine, kabotaj münakalâtının da artık reorganize edilmesi zamanının geldiği görülerek bu ikinci endüstri planına alınmıştır.

İlk bakışta umumî bir endüstri planıyla alâkadar görünmiyen bu ekonomi branşı, hakikatte, kurulmakta olan yeni Türk endüstrisine çok sıkı bağlarla merbuttur” değerlendirmesiyle başlıyordu.

Plan deniz taşımacılığının ana unsurları olarak, *gemi, liman, fabrika* ve *emniyet* “materyel ve teşkilatı”nın o günkü durumunu ele alıyordu. Buna göre;

- Gemilerimiz: “Kısmı azamını Devlet elindeki yolcu gemileri teşkil eden işe yarar ünitelerimiz eski ve bu yüzden de istihlâk itibariyle gayri iktisadî teknelerdir”.
- Limanlarımız: “Memleketimizde şimdiye kadar muntazam bir liman siyaseti takip edilmediğinden, kıyılarımızda modern manada limanlar teşekkül etmemiştir”.
- Fabrikalarımız: “Harp ve ticaret filomuzun havuz ve tamir işlerinin en mühim ve en çok kısmı bugün, tamamen Devlet sermayesiyle müesses Fabrika ve Havuzlar İdaresi üzerine yüklenmektedir. Halbuki ancak üç kuru havuza malik olan bu İdare, gerek işin çokluğu, gerekse vesaitinin noksanlığı yüzünden bu yükün altında bunalmaktadır”.
- Emniyet Materyeli:
 - “Fener teşkilâtımız mevcut olmakla beraber, modern prensipler dairesinde ıslah edilmesi ve mevcut bir çok fenerler ilâvesi zaruridir”.
 - “ Son senelerde bir çok noktalara sis düdüklere konmakla beraber, bunlar henüz ihtiyacı karşılayamamaktadır”.
 - Radyofar teşkilatı “(...) ihtiyacımızın mühim bir kısmını geçen yıl işletmeye açılan Karadeniz Boğazı tesisatı karşılamış bulunmaktadır. Ancak Akdenizden Boğazlara yaklaşacak gemilerin de seyri selâmetini temin etmek gayesiyle Çanakkale Boğazı medhaline de bir radyofar kurmak icap etmektedir”.
 - “Kıyı roket ve can sandalı istasyonlarımız (...) ancak Karadeniz Boğazı civarına inhisar etmektedir. Halbuki bu teşkilâtın, bilhassa bütün Karadeniz sahiline yayılması ve en tehlikeli

sahilimizi teşkil eden bu mıntakanın her tarafından mutlaka can selâmetinin temin edilmiş bulunması icap eder”.

- “Gemi kurtarma teşkilâtımız bugün için yalnız Karadeniz ve Akdeniz boğazlarında mevcuttur. Halbuki bu teşkilâtın bir miktar daha tevsii icap eder”.

- Deniz meteoroloji istasyonları, “sahillerimiz bu gibi tesisattan tamamen mahrumdur”.

Planda daha sonra belirtilen alanlara ilişkin kurumsal yapılanma belirtildikten sonra, bu kurumların birbirinden ayrı olarak çalışmalarının birçok sakıncaları bulunduğu belirtilmektedir. Bu sakıncalar şöyle özetlenmektedir:

“1- Kontrol:

Teşekküllerin ayrı ayrı kontrolu İktisat Vekâletinin vazifeleri meyanına girmektedir. Halbuki Vekâletin deniz ticareti teşkilâtı bu vazifeyi tam ve kâmil olarak ifa edebilecek vüs’atte değildir. Esasen gerek bu müesseselerin, muhtelif kanunlarla teessüs etmiş olmaları, gerekse mahiyeten birbirinden farklı olmaları kontrol işini güçleştirmektedir.

2- Masrafin Fazlalığı:

Bütün bu müesseseler ayrı ayrı bütçelerle idare olunmakta ve birbirinin aynı, bir çok masrafları ayrı ayrı ve mükerreren ödemek mecburiyetinde kalmaktadırlar. Halbuki bu masrafların tasarruf edilebilmesi ve bunların daha müsmir sahalarda kullanılması kolaylıkla mümkündür.

3- İş Birliği:

Aynı gayeye hizmet eden bu muhtelif ve birbirini itmam edici müesseseler arasında iş birliği temini, bugünkü idare şekli ile müşkül olmaktadır. Esas bünyeleri birbirinden farklı olduğu için hepsini ayrı mütalâa ve tetkik ederek memleket ihtiyacına tevfik etmek, bu işle muvazzaf olan İktisat Vekâletinin bugünkü deniz ticaret teşkilâtiyle, gerek mevzuat gerekse personel darlığı itibariyle imkânsızdır denilebilir”.

Bu sorunların çözüm yolu, tüm deniz taşımacılığı işlerinin İktisat Vekaletinin denetimi altında çalışacak tek bir kuruma bağlamak gerekmektedir. Bu kurum *Deniz Bankı*’dır. Deniz Bankının kuruluş amacı deniz nakliyatı alanında bağımsız ve birbirinden ayrı olarak çalışan değişik kurumları birleştirmek, bunları ortak amaca doğru, İktisat Vekaletince belirlenecek bir plana göre geliştirmek, tasarruf sağlamak ve “Devletin ekonomik kalkınma hareketinde takip

etmekte olduğu, çok ve fakat plânlı ve şuurlu enerji sarfetmek prensibini deniz nakliyatı sahasında da tecelli ettirecek bir teşekkül olacaktır”.

Deniz nakliyatı ile ilgili bütün kurumların ticari ilkelerle yönetilen ve tüzel kişiliğe sahip bir kuruma bağlanmasından şu yararlar beklenmektedir:

- İktisat Vekaletinin bugünkü kadrosuyla yeteri derecede kontrol edilmeyen kurumlar Deniz Bank aracılığıyla bir elden daha iyi denetlenebilecektir. İktisat Vekaleti de Deniz Bankı denetleyerek tüm deniz nakliyatını elinde bulundurmuş olacaktır.
- Bu kurumların işletme ve genel yönetim masrafları bankada birleşeceğinden önemli bir tasarruf temin edilecektir.
- Denizbank, -Sümerbank ve Etibank deneyimlerinde olduğu gibi- deniz programının uygulanması için yurt içinden ve dışarıdan daha kolay kredi sağlayabilecektir.
- Ticari işlemlere uygun olmayan devlet formalite ve sistemlerinden hiçbirine tabi bulunmayacak olan Deniz Bank, yönetimindeki kurumların işlerini, daha geniş ve basit olanak ve sistemlerle yürütülebilecektir.

Deniz Bank’ın, görevleriyle, bankaya devredilecek kurum ve hisselerin gösterildiği planda, artık bu yeni kurum tarafından gerçekleştirilecek tüm işler ve bunlar için harcanacak para miktarları da en ince ayrıntısına kadar belirlenmektedir. Örneğin limanların hangilerine kaç şamandıra atılması gerektiği konusunda bir liste hazırlanmış, bu işlerin karşılığı olarak da şu hesaplama yapılmıştır: “Şamandıraları demirlere bağlamak için 57 milimetrelık 7268 metre zincire ihtiyaç vardır. Beher şamandıra ve demir fiyatını 4.000 ve beher metre zincirin fiyatını vasatı 11 liradan, hesap edecek olursak şamandıralar için 104.000, demirler için 206.000 ve zincirler için 80.000 olmak üzere 390.000 liralık bir meblağa ihtiyaç vardır.”

Sonuçta, planda öngörülen tüm yatırımların gerçekleştirilebilmesi için gereken kaynakların toplamı 10.680.000 lira olarak belirlenmiştir.

3.3.3.2.2. Su mahsulleri Sanayi ve Ticareti

İkinci sanayi planının denizcilikle ilgili bir diğer bölümü olan “Su mahsulleri Sanayi ve Ticareti”nin (Tuna, 2004) ele alınmasının gerekçesi olarak: “Nefaseti ve avlanma şartları

bakımından başka memleketlerde ender tesadüf edilen tabîî imtiyazları haiz Türk suları mahsullerinden icap ettiği şekilde ve derecede istifade edebilmek ve bunları değerlendirmek için muhtelif cephelerden birbirini tamamlayıcı esaslı tedbirler almak” gösteriliyordu.

Plan, su ürünleri sanayi ve ticaretinin o günkü durumunu şöyle tanımlıyordu:

“Türk balıkçılığı işleri bundan 50 yıl evvelki şeraite göre hazırlanmış bir ‘Saydü Şikâr Nizamnamesi’ ve bu nizamnamenin bazı maddelerini tadil için muahharen neşredilmiş bir kaç kanun maddesi hükümlerine göre yürümektedir.

Balıkçılık için ana mevzuat mahiyetinde olan nizamname muhteviyatı, yalnız bugün çok tebeddüle uğramış şartlara göre tanzim ve binaenaleyh tatbik sahası ve kabiliyeti bulunmayan hükümlerden ibaret olmak bakımından değil, aynı zamanda o devirlerde takip olunan hedef ve gaye itibariyle de Türk balıkçılığını faydalandırmaktan çok uzaktır. Filhakika Saydü Şikâr Nizamnamesi, esas olarak, o zamanın Düyunu Umumiye idaresine osmanlı borçları karşılığı olmak üzere gösterilen resmi mirî tahsilâtının tanzimini istihtaf eder.

Kanun cephesinden bugüne kadar devam eden bu vaziyet içinde Türk balıkçılığı, başka her türlü teşkilât ve yardımdan mahrum bir halde, piyasa şartlarının, istihsal ve istihlâk münasebetlerinin büyük ve küçük değişmelerine intibaka çalışmıştır; ancak bu suretle ulusal ekonomi bakımından mevcudun muhafazası bile temin edilememiştir.

Filhakika Türk sahillerinin hemen her noktası bir zamanlar bir balıkçılık mıntakası olduğu halde, bugün ancak en rantabl olan yerlerde avcılık yapılmaktadır; göl ve nehir gibi suların da büyük bir kısmı bugün artık işlenmemekte bulunuyor. Netice olarak ‘Saydü Şikâr Nizamnamesi’nin esas hedefi olan varidat mes’elesi de bugün artık Devlet Hazinesine kayda değer bir miktar temin etmek şeklinden tamamiyle çıkmış bulunmaktadır.”

Balıkçılık işlerinin rasyonel bir tutumla yeniden düzenlenmesinin üretim ve tüketim alanlarını kapsayan iki boyutu vardır. Su ürünleri kaynaklarının onda birinden bile yararlanılamamaktadır. O nedenle üretim, derhal artırılabilir bir durumdadır. Ancak, üretim artışı sağlamak tek başına yeterli değildir. Tüketim alanının da yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Söz konusu düzenleme işini gerçekleştirmek amacıyla, oluşturulacak bütün kurumların işleyişinde “nâzım rolünü oynayacak merkezi bir teşekkül olmak üzere” devlet

kurumu niteliğinde bir “Balıkçılık Bankası” kurulacaktır. Bankanın görevleri ve ilgileneceği konular ve görevleri ayrıntılarıyla şu biçimde sıralanmıştır:

“1- Su mahsulleri istihsalini tanzim ve tekemmül ettirecek tedbirler almak, Şöyle ki:

- a) Gerek devlet malı olan av yerlerinin (göl, dalyan ve nehirlerin), gerekse hususî şahıslar elinde bulunan av yerlerinin alelûmum işlemlerini veya daha verimli bir surette çalışmasını temin edecek teşebbüslere girişmek veya yardım etmek;
- b) Bilhassa dip balıkları avcılığının inkişafı için icap eden yerlerde balıkçı istihsal kooperatifleri kurmak ve finanse etmek;
- c) Balık satış fiatları üzerinde müessir olmak maksadiyle avlama maliyetini indirecek şekilde av alet ve malzemesinin toptan alımını yapmak ve tevziini temin etmek;
- d) İstihsal ve satış şeraitinin hususiyeti itibariyle hususî sermayelerle yapılması müşkül olan balıkçılık nevilerinin (yılan balığı avı gibi) istihsal ve satışını yapmak üzere icabında ecnebi sermayesile iştirakli şirketler kurmak;
- e) İstihsal şartları üzerinde müessir âmillerden biri olmak üzere balıkçı tayfası işini tanzim edecek tayfa teşkilâtı, hayat ve kaza sigortaları ve alelûmum balıkçı sigortaları işini tanzim etmek;
- f) Balıkçılara, muhtaç oldukları krediyi bugün pek pahalı olarak temin eden usul yerine, ucuz kredi bulacak balıkçı kredi kooperatifleri kurmak ve bunları finanse etmek.

2- Balık mahsullerinin satış işlerini tanzim edici teşekküller vücuda getirmek ve bunları finanse etmek; şöyle ki:

- a) Piyasaya gelen balık mahsulünün satışını bugünkü iptidâî şeklinden kurtarmak üzere modern balıkhaneler ve balık halleri kurmak, bunları idare ve finanse etmek;
- b) Balık satış işinde esaslı bir fiyat politikası takip edebilmek ve aynı gün içinde pek büyük fiyat tebeddüllerinin husulüne mani olmak maksadiyle, piyasaya gelen balıkların muhafazası için soğuk hava depoları ve buz imal edecek tesisat vücuda getirmek;
- c) İç ve dış piyasalarda balık satış ve istihlâkını tanzim etmek ve artırmak için balıkçı satış kooperatifleri kurmak ve bunları finanse etmek;
- d) Taze balık nakliyatını rasyonelize etmek maksadiyle denizde ve karada fennî ve soğutma tesisatlı nakil vasıtaları tedarik ve bilhassa iç pazarda bu nevi münakalenin inkişafını temin etmek.

3- Mahsulün tevzi ve istihlâkı üzerinde müessir olacak aşağıdaki tedbirleri almak:

- a) Ham maddesi balık olan sanayi şubelerini tesis, idaresine nezaret ve onları finanse etmek;
- b) Deniz mahsullerinin istihlâkını artırmak maksadiyle iç ve dış piyasalarda sergiler açmak, mükâfatlar ve balık günleri tertip etmek gibi bütün propaganda vasıtalarını kullanmak”.

Bu görevleri yerine getirmek için kurulacak Balıkçılık Bankasının yapısı Eti Bank gibi olacaktır. Bankanın sermayesi ise, on milyon lira olmak üzere zaman içinde şu kaynaklardan gelecektir:

“a) Hazineye ait olup (...) Balıkçılık Bankası’na devredilecek olan göller, nehirler, sabit ve seyyar dalyanlar ve voliler;

- b) Bunların işletmelerinden veya iltizama verilmesinden hasıl olacak gelirler;
- c) Bugün balıkhane olarak kullanılmakta olan binalardan Balıkçılık Bankasına devredilecek olanlar;
- d) Bugün İktisad Vekâleti emrinde olup balık hali inşasına veya o suretle kullanılmasına elverişli mahaller;
- e) (...) balıkhanelerce mahsul kıymetinin 12 % sine kadar alınacak balıkhane masrafları;
- f) Bankanın yıllık bilânçolarında tahakkuk edecek kârlar;
- g) Hükûmetçe başlangıçta işletme sermayesi olarak verilecek meblâğ.”

Bankanın kuruluş sermayesi olarak hükûmetin 2.450.000 lira verecek, kalan miktar, sayılan diğer kaynaklardan elde edilecek gelirlerden sağlanacaktır. Planın devamında hükûmet tarafından verilecek sermaye ile oluşturulacak tesis, fabrika ve işletmelerin ön görülen yapıları için ayrıntılı bir program ve harcama kalemleri yer almaktadır.

IV. UYGULAMA

4.1. Sivil Denizcilik

Deniz taşımacılığı, liman işletmeciliği, gemi inşa sanayi, seyir güvenlik örgütlerinin yönetimi, sivil denizcilik eğitimi ile ilgili yasaların oluşturulması ve yeni mevzuata uygun olarak kurumların yeniden yapılandırılmaları sivil denizcilik başlığı altında ele alınabilir.

4.1.1. Yasalar

1923-1938 döneminde denizcilikle ilgili çok sayıda yasa kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Bunlardan bir bölümü eskimiş olan mevzuatın yenilenmesi gereksinimini karşılamaya yönelik iken, bir bölümü de yeni koşulların gerekli kıldığı düzenlemeleri gerçekleştirme gereğinden kaynaklanmaktadır. Uluslararası sözleşme ve antlaşmaların resmi nitelik kazanmalarının ve yürürlüğe girişlerinin de kanunlarla sağlandığı göz önüne alındığında, denizcilikle ilgili yasaların sayısının daha da arttığı görülmektedir.

4.1.1.1. Kabotaj Kanunu

Lozan Antlaşmasıyla birlikte, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Ticaret Mukavelesi, kapitülasyonların kaldırılması kapsamında Türk limanları arasındaki mal ve yolcu taşıma, yani kabotaj tekelini, Türk bayraklı gemilere vermişti. Söz konusu mukavenenin 9. maddesinde şöyle denilmeydi:

“Türkiye, aynı hususta kendisine muamelei müteakibinde bulunulmak şartıyla, millî sefaine tatbik etmekte olduğu muameleye müsavi bir muameleyi veya diğer her hangi bir Devlete tatbil etmekte olduğu veya edebileceği daha müsait bir muameleyi diğer Düveli âkide sefainine tatbik etmeği taahhüt eyler.

Türkiye, diğer Düveli âkideden her birisine karşı ve Düveli mekûreden her biri Türkiye karşı saydı mahfiyi, bahrî kabotajı, yani ülkesinin bir limanından alınan emtia ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına bahren naklini ve limanlar hidematını yani cer ve kılavuzluk her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle hidematı dahiliyeyi kendi sancağına hasretmek hakkını muhafaza eder”.

Ancak, Türk denizciliğinin o günkü durumu, Lozan'da elde edilen bu kazanımın hemen uygulanmasını olanaksız kılıyordu. Ticaret Mukavelesinin 9. maddesiyle ilgili olarak Türk heyeti ile İngiliz, Fransız ve İtalyan heyetleri arasında karşılıklı verilen mektuplarla bir geçiş sürecinin oluşturulması konusunda görüş birliğine varıldı. Türk tarafı muhataplarına verdiği benzer mektuplarda:

“Kabotajı millî sancağa hasra karar veren Türk Hükûmeti şimdiye kadar Türk sularında muntazam seyrüsefer icra eden ve zirde işaret edilen kumpanyaların Türkiyede bir limandan diğerine eşyai ticariye ve yolcu nakletmelerine mıvafakat etmiş olduğunu ve kendisile aktecekleri Mukavelede musarrah kâffe müddetler zarfında işbu nakliyatı ticariyeyi muhtemel ne gibi şerait dairesinde devam ettirebileceklerini onlarla müzakereye mütemayıl bulunduğunu, (...) 1 kânunusani 1924 tarihinden itibaren altı aylık bir müddet zarfında işbu müzakerat bir itilâfa müncer olmayacak olursa balâdaki kumpanyalar faaliyetlerini şeraiti hazırda dairesinde ancak muahhar iki senelik bir müddet zarfında devam ettirmek hakkına malik olabileceklerini” bildirdi.

Bu düzenlemeyle, o tarihte Türk limanları arasında kabotaj taşımacılığını sürdürmekte olan İngiliz, Fransız ve İtalyan üçer kumpanyanın adları belirlenmişti. Bunlar sırasıyla şunlardı:

- Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company Limited,
- M. Et J. Constant,
- Ellerman Line Limited,
- Messageries Maritimes,
- Paques Kumpanyası,
- Fraissient Kumpanyası,
- Società Lloyd Triestino- Trieste,
- Società Italiana di Servizi Maritimi- Roma,
- Società Italiana di Navigazione G. Rossi- Roma.

Bu kumpanyalar, Ticaret Vekaletiyle yapacakları görüşmeler sonunda sözleşme imzalayacak ve faaliyetlerini bu kurallar çerçevesinde sürdürecektlerdi. Bu koşullar şunlardı:

- Başta kömür olmak üzere, gereksinim duyulan madenler bu kumpanyalara bağlı gemiler tarafından yerli kaynaklardan sağlanacaktı. Bu konuda o zamana değin yabancı

işletmelere bağlı gemileri bu yönde uygulamaya zorunlu kılan bir kural yoktu. Kömürü istediği yerden istedikleri ölçüde alabiliyorlardı. Ancak şimdi Türkiye’deki kömür işletmelerinden kömür almak zorunluluğu vardı.

- Gemiler için gereksinim duyulan memurların ve liman işleriyle ilgilenen diğer gemi alışanlarının Türk uyruklu kişilerden sağlanması gerekiyordu.
- Yine bazı Türk ürünlerini dış pazarlara satma yönündeki taşıma hizmetlerinde indirimler uygulanacaktı. Bu konu o zamana dek yalnızca gemi kumpanyalarının rekabetine bırakılmışken, milli hkmet bu konuda belirleyici olmak gereksinimi duymıştu. Türk sahillerinde etkinlik gösterecek yabancı bandıralı gemiler, sınırlı kabotaj uygulamasını yürütürlerken, üç ayda bir etkinliklerinin ayrıntısını gösteren istatistikler hazırlayacaklar ve bunu Ticaret Vekaleti aracılığıyla hkmete sunacaklardı.
- Kabotaj hakkı alan yabancı gemi kumpanyalarına küçük iskeleler için, belli dönemlerde gemi göndermeleri ve buralarda yükleme yapmaları zorunluluğu getirildi.
- Büyük bir gemiye açıkta yükleme yapılırken ya da o gemiden mal boşaltılırken, daha küçük deniz araçlarıyla malı kıyıdan gemiye ya da gemiden kıyıya taşıyacak, yükleme ya da boşaltma işlemini gerçekleştirecek küçük deniz araçlarına gereksinim vardı. Yabancı işletmeci açığa gemisini getirdiğinde, bu ara hizmeti, Türk işletmecileri yapacaktı.
- Marmara’da Gelibolu ve Çanakkale hariç olmak üzere diğer iskelelerden kabotajdan vazgeilecekti. Marmara’nın yanı sıra Karadeniz’in, Akdeniz’in bazı limanlarında da kabotaj hakkının dışında tutulacaktı. Bazı sorunlu iskelelerde ise zorunluluk doğduğunda Türk gemilerine sunulan koşullara benzer biçimde yabancı vapur kumpanyalarına ait gemilere de olanaklar tanınabilirdi.
- Yabancı kumpanyalar posta taşımacılığı alanında faaliyet gösterebileceklerdir.
- Deniz taşımacılık işlerinde bir anlaşmazlık durumunda, bu anlaşmazlığı Türk mahkemeleri zecekti.
- Navlunlar, Türk parasıyla hesap edilecek ve ona göre zmlenecekti.

- Yabancı gemiler de askere giden Türk erleri için, taşıma ücretinde indirim yapacaklardı.
- Taşıma ücretlerini belirleyen tarifelerin ve bunda yapılacak değişiklikler mutlaka Ticaret Vekâleti'ne bildirilecektir.
- Yabancı kumpanyalara bağlı gemilerde Türk çevirmen bulundurma ve çalıştırma yükümlü olacaklardır.
- Gemilerde bulundurulması gereken belge ve evraklar Türkçe olarak düzenlenecektir.
- Kabotaj uygulamasından elde edilecek kârın, yüzde beşlik kısmı Türk hükûmetine terk edilecektir.

Kabotaj uygulayan yabancı kumpanyalara önerilen koşullar, onları bir ölçüde disiplin altına alıyor, hareket olanaklarını sınırlıyordu. Bu koşulların büyük kısmı Ticaret Vekaletiyle sözleşme yapmak için görüşmelere başlamış olan yabancı kumpanyalarca hemen kabul edildi. Hatta kumpanyalardan birisi, bu koşulları kabul ettiği gibi, belirlenen oranın dışındaki mürettebatı da Türklerden istihdam etmeyi önerdi. İstanbul, İzmir, Mersin limanları gibi büyük oranda yükleme yapmaya uygun mekânlar için bu isteklere uygun olarak kabotajı kabul etme konusunda bir sorun bulunmuyordu. Asıl sorun, küçük liman ve iskelelere vapur uğratma konusunda zorlanmalarını düşünmeleri idi. Bunun için bağlı oldukları kumpanyalara konuyu aktarıp, onaylarını almak zorunluluğunu hissetmişlerdi. Hükümet de, ulusal çıkarlarını ve ekonomik kazanımlarını düşünerek taviz vermez bir tavır içine girdi (Arı, 2008).

Zorunlu olarak uygulamak durumunda kalınan geçiş döneminin ardından, kabotaj hakkının fiilen kullanılması, 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye "Kabotaj" ve Limanlar ile Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun*la mümkün oldu. Türk sivil denizcilik tarihi içinde yarattığı sonuçlar açısından özel bir yeri olan bu kanun yoluyla Türk deniz ticaretine ulusal bir kimlik kazandırıldı. O nedenle yalnızca tarihsel önceliği açısından değil, taşıdığı anlam bakımından da öncelikle değinilmesi gereken, kısaca Kabotaj Kanunu olarak adlandırılan bu yasadır (Çağa, 1978; Yazıcıoğlu, 1999; Tekil, 1986; Bikriç, 2003; Dişbudakgil, 1992; Türk Denizciliğinde Kabotaj, 2001).

Yasanın ilk maddesinde " Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa osun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır. Ecnebi sefaini ancak memaliki 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 alırlar" hükmü yer almaktadır. Böylece Türk limanları arasındaki mal ve yolcu taşımacılığının, yani kabotaj tekelinin yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemilere ait olduğu, yabancı bayraklı gemilerin bu taşımacılığın dışında bırakıldığı belirtilmektedir.

İkinci maddede, "Nehirler ve göller ve marmara havzasıyla boğazlarda bilûmum kara sularıyla kara sularına dahil bulunan körfez, liman, koy ve sairede vapur, romorkör, istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kepire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, 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 munhasırdır" denilerek deniz ticaretinin yalnızca Türk uyruklulara bırakılmıştır.

Üçüncü madde ise Türk karasularında denizcilik alanında etkinlik gösteren işçi, sanatkar ve esnafın da yine Türk vatandaşı olması zorunluluğunu getirmektedir: "Kara suları dahilinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek sathı bahirde ve gerek ka'rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bilcümle Türk vesait ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık ve amelelik ve saire icrası ve iskele, rıhtım hammallığı ve bilûmum deniz esnaflığı icrası Türkiye tebaasına munhasırdır".

Yasanın 4. maddesinde hükümetin yabancı kurtarma gemilerinin geçici olarak çalışmalarına izin verebileceği, 5. maddesinde ise yasa hükümlerine aykırılık durumunda uygulanacak cezalar belirtilmektedir.

Kabotaj Kanununun uygulanmasında son derecede titiz davranılmıştır. Öyle ki, sünger kaynaklarının işletilmesi için gerekli yetişmiş iş gücünün yetersizliği ve yeni süngerci yetiştirecek uzman kişilerin de bulunmaması bir sorun olarak ortaya çıktığında, yurt dışından söz konusu eğiticilerin getirilmesinin kanuna aykırı olup olmayacağı tartışması gündeme gelmiştir. Konu, parlamentonun gündemine gelmiş ve Türkiye Büyük Millet Meclisi 5 Mart 1931 tarihinde aldığı kararla:

“29 nisan 1926 tarih ve 815 numaralı Kabotaj Kanununun 3 üncü maddesinde sayılı san’atları öğretmek için ecir sıfatile ve iştirak hissesi bulunmamak şartile ecnebi muallim ve mütehassısların istihdamı, bu 3 üncü maddenin hükmünü ihlâl etmez” yorumunu yapmıştır (Resmi Gazete, 8.3.1930).

4.1.1.2. Deniz Ticaret Kanunu

Ulusal sivil deniz hukukunun oluşturulması sürecinin ikinci adımını 20.5.1929 tarih ve 1440 sayılı *Deniz Ticaret Kanununun* kabul edilmesi oluşturmaktadır. Türkiye'de deniz ticaret hukukuna ilişkin olarak kabul edilen ilk yasa, 1864 yılında yürürlüğe giren Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayunu'dur. Bu yasa, 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanununun deniz ticaretine ayrılmış olan ikinci kitabının tercümesidir.

Ticaret-i Bahriye kanunu zaman içinde gelişen gereksinimlere yanıt veremediğinden, Cumhuriyet'in ilanından sonraki hukuk reformu sırasında, bu alanda yeni bir yasa yapma düşüncesi gündeme gelmiştir. 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununun 474. Maddeden itibaren başlayan IV. Kitabı, o tarihe kadar yapılan değişiklikleriyle birlikte tercüme edilerek yeni kanun metni hazırlanmış, ayrıca Almanya'da özel yasa olarak düzenlenmiş bulunan sicil ve bayrak hükümleriyle birlikte, Alman Medeni Kanununun 1259. ve ondan sonraki maddelerinde yer alan gemi rehnine ilişkin hükümler de aynen tercüme edilerek kanunun birer faslını oluşturmuştur.

21.11.1929 tarihinde 1926 tarihli Ticaret Kanununun ikinci kitabı olarak yürürlüğe konulan yasaya ilişkin Adliye Vekaleti gerekçesinde ve Adliye Encümeni mazbatasında Alman kanunlarının kaynak olarak seçilmesinin gerekçeleri "Alman Deniz Ticareti

Kanununun müttekâmil, yeni ve pratik esasları ihtiva etmesi ve tatbik edilmekte olan Ticaret Kanununun kara ticareti kısmının birçok hükümlerinin Alman Ticaret Kanunundan iktibas edilmiş olması" ve "Pek yeni tadilleri havi olan Alman Ticaret Kanununun deniz ticareti işlerinin ehemmiyetile mütenasip ve muahhar hukuki telâkkilere tamamen uygun bulunması" biçiminde açıklanmıştır (Göknıl, 1942; Çetingil ve Kender, 1978; Tekil, 1986; Çağa ve Kender, 2000).

Bu yasa, bazı tercüme hatalarına şekil ve içerik eksikliklerine (Çağa ve Kender, 2000) rağmen döneminin modern sayılabilecek denizcilikle ilgili kurallarını içermesi açısından kayda değer bir değişimi ifade etmektedir. Deniz Ticaret Kanunu ayrıca, Cumhuriyet dönemi yeniden yasalaştırma süreci içinde çıkartılan temel nitelikli diğer yasalarla * birlikte bir bütün oluşturmaktadır. Cumhuriyetin ilanının ardından gerçekleştirilen hukuk reformu sürecinde gerçekleştirilen yasalaştırma hareketinin, Tanzimat dönemi yasalaştırma hareketinden amaç, yöntem ve yarattığı sonuçlar açısından önemli derecede farklı olduğu da ayrıca belirtilmelidir (Tanör, 1998).

4.1.1.3. Diğer Yasalar

Kabotaj Kanunu ve Deniz Ticaret Kanunu gibi iki temel yasa dışında, Cumhuriyetin ilanını izleyen yıllarda denizcilik alanında çok sayıda yasa kabul edilerek yürürlüğe konmuştur. Söz konusu yasalardan temel nitelikte olanlar şunlardır:

- Kanun No 576, *Hükümetle Fenerler İdaresi Arasında Münakit İtilafnamenin Tasdiki Hakkında Kanun* (RG. 4.3.1341, No: 87)
- Kanun No: 597, *Seyrisefain Müdüriyeti Umumiyesinin Sureti İdaresine Dair Kanun* (RG. 9.3.1341, No: 92)
- Kanun No: 617, *Karadeniz Tahlisiye İdaresinin Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun* (RG. 14.4.1341, No: 95)

* Bu kapsamdaki yasaların başlıcaları ve yürürlüğe giriş tarihleri: Türk Medeni Kanunu (1926), Borçlar Kanunu (1926), Türk Ceza Kanunu (1926), Türk Ticaret Kanunu (1926), Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (1926), Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu (1929), İcra ve İflas Kanunu (1929).

- Kanun No: 618, *Limanlar Kanunu* RG. 20.4.1341, No:95,
- Kanun No: 815, *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye "Kabotaj" ve Limanlar ile Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun* (RG. 29.4.1926. No: 359)
- Kanun No: 1042, *Devlet Demiryolları ve Limanlar İdarei Umumiyesi Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun* (RG. 31.5.1927, No: 598)
- Kanun No: 1200, *Ticaret ve Ziraat Vekâletlerinin Tevhidi ile İktisat Vekâleti Teşkiline Dair Kanun* (RG. 21.1.1928. No: 793)
- Kanun No: 1440, *Ticaret Kanunu (Deniz Ticareti)* RG. 20.5.1929. No: 1197
- Kanun No: 1445, *Kanun Tahlisiye İdaresinin Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun* (RG. 19.5.1929, No: 1196)
- Kanun No: 2068, *Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetlerinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun* (R.G. 16.7.1932 No: 2150)
- Kanun No: 2070, *Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi Teşkiline Dair Kanun* (RG. 17.7.1932 No:2151)
- Kanun No: 2239, *Denizyolları İşletme Kanunu* (RG. 5.6.1933, No. 2419)
- Kanun No: 2248, *Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatına Dair Kanun* (RG. 8.6.1933, No. 2422)
- Kanun No: 2251, *İktisat Vekaletinde Deniz ve Hava İşleri Müsteşarlığı Teşkiline ve İktisat Vekaleti Bütçesine Tahsisat Konmasına Dair Kanun* (RG. 6.6.1933, No. 2420)

- Kanun No: 2450, *İktisat Vekaleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun* (RG. 29.5.1934, No. 2713)
- Kanun No: 2521, *Liman İşlerinin Hükümetçe İdaresine Dair Kanun* (RG. 25.6.1934, No. 2735)
- Kanun No: 3023, *İstanbul ve İzmir Limanlarının Sureti İdaresine Dair Kanun* (RG. 16.6.1936, No. 3331)
- Kanun No: 3025, *Van Gölü İşletme Kanunu* (RG. 17.6.1936, No. 3332)
- Kanun No: 3295, *Deniz Bank Kanunu* (RG. 30.12.1937. No. 3796)
- Kanun No: 3302, *Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat Karşılığının Temin Sureti ve Hazinesinin Ortaklığı Bulunan Şirketlere Ait Hisse Senetleri Satın Alınması Hakkında Kanun* (RG. 11.1.1938, No. 3805)
- Kanun No: 3318, *Türk Gemi Kurtarma Şirketinin Tasfiyesiyle Bu hizmetin Yeni Bir İdareye Devri Hakkında Kanun* (RG. 21.1.1938, No. 3814)

4.1.2. Örgütlenme

Yeni Cumhuriyet yönetiminin bu konuda attığı ilk adım, 597 sayılı yasayla, 9 Eylül 1910 tarihinde kurulmuş olan Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'nin adını Türkiye Seyri Sefain İdaresi olarak değiştirmesidir. Böylece Cumhuriyet yönetimi, daha ilk andan başlayarak devletin denizcilik alanında var olduğunun işaretini vermiştir. Ancak bu işaret, bir zorunluluğun ifadesidir. Eski dönemde bir kamu kuruluşu olarak ortaya çıkmış ve bu özelliğini sürdürmüş olan bir idarenin, varlığını yeni dönemde de devam ettireceği anlaşılmaktadır.

4.1.2.1. Posta Taşımacılığı

Lozan'la elde edilen ve 815 sayılı yasayla hayata geçirilen kabotaj tekeli deniz ticaret filosunun hızla büyümesine neden oldu. Öyle ki, daha 1923 yılında özel kişilerce yurt dışından satın alınan 11.543 safi rüsum tonun %91'i yani 10.842 tonu Lozan Antlaşmasının imzalandığı 24 Temmuz gününden sonra gerçekleşmiştir. Yurt dışından gemi satın alma süreci hızla devam etmiş 1922 yılında 16.582 safi rüsum ton olan Türk deniz ticaret filosu, 1932 yılına gelindiğinde altı kat artarak 102.052 tona ulaşmıştır. Ancak, bu büyüme sağlıklı bir gelişme yaşandığı anlamına gelmemektedir. Eski dönemde yaklaşık % 90'ı yabancı şirketler tarafından yürütülen kabotaj taşımacılığının artık yalnızca Türk bandıralı gemilerin tekeline bırakılmış olması, yani yerli-yabancı rekabetinin ortadan kalkmış olması, bu taşımacılık türünü cazip hale getirmiştir. Bu olağanüstü durumun sağladığı avantajların, daha önce denizcilikle ilgilenmemiş kişilerin dahi bu alanda yüksek kar elde edecekleri beklentisiyle gemi satın almaya yönelttiği anlaşılmaktadır. Ne var ki yurt dışından satın alınan bu gemiler çok az bir harcamayla sefere çıkabilecek eski, genellikle yıpranmış ve işletme giderleri açısından ekonomik olmayan gemilerdir (Hines ve diğerleri, 1935; İlkın, 1981; Kara, 2006).

1933 yılına gelindiğinde, çalışmakta olan gemilerin yaşlarına bakıldığında ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır (Hines v. d., 1935):

Tablo 5. Ticaret filosunun yaşlara göre dağılımı (1933)

Yaş	Gemi Sayısı	Oran
0-10	-	-
11-20	6	5.0
21-30	14	11.8
31-40	32	26.9
41-50	31	26.0
51-60	18	15.2
60+	6	5.0
Bilinmeyen	12	10.1
Toplam	119	100

Yine aynı dönemde işletilen gemilerin ait oldukları kuruluşlara göre dağılımı ise şöyledir (Hines v. d., 1935):

Tablo 6. Ticaret filosunun işletmelere göre dağılımı (1933).

Ad	Adet	Safi ton	Oran
Deniz Yolları İşletmesi	21	26.606	28.0
Vapurculuk Türk Anonim Şirketi	21	10.709	11.3
Barzılay	7	11.055	11.6
Kalkavanzade	7	8.042	8.5
Yelkencizade	5	6.140	6.5
Kırzade	3	3.863	4.1
Mahmut Lütfi	3	1.932	2.0
Cemal Ferit ve İsmail Hakkı	3	1.486	1.6
Naim	2	1.428	1.5
Tahlisiye Şirketi	4	590	0.6
Çolakzade	2	472	0.5
Muharrem	2	174	0.2
Liman İnhisarı	2	145	0.1
Bir gemi işleten kuruluşlar	37	22.352	23.5
Toplam	119	94.994	100.0

İzlenen desteklemeci ve korumacı politikanın sonucunda Türk deniz ticaret filosu ihtiyacın üzerinde bir büyüklüğe ulaşmıştı. Bu filoyla Türk limanları dışında deniz taşımacılığı yapma olanağı yoktu. Birçok ülke bu gemilerin teknik yetersizlikleri nedeniyle kendi limanlarına girişine izin vermiyordu. İç pazara kapanan, sayıları artmış bu gemiler, bir yandan ekonomik bunalım nedeniyle azalmış iş hacmi, öte yandan demiryolu taşımacılığının gelişmesinin de etkisiyle çok aşırı bir rekabete girip fiyatları çok düşürdüler. Bu durumda devletin Seyrisefain İdaresi de önemli açıklarla karşı karşıya bulunuyordu.

Bu dönemde posta taşımacılığı kavramı, ülkenin limanları arasında mal ve yolcu taşımının çok ötesinde anlamlar taşımaktadır. Nüfusun önemli bir bölümünün kıyılarda

yerleşik olduğu, küçük yerleşim birimleriyle idari ve ekonomik merkezler arasında kara ve demiryollarının yetersizliği nedeniyle tek ulaşım yolunun deniz olduğu düşünüldüğünde, devletin ve özellikle de yeni rejimin taşraya ulaşma, bu bölgelerde varlığını hissettirme gibi siyasal işlevlerini ancak posta seferleri yoluyla karşılayabiliyor olmasının önemi daha iyi anlaşılabilir.

Ancak, bu denli önemli olmasına karşın posta seferleri altyapı yetersizlikleri nedeniyle son derece güç koşullarda gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. O yıllardaki durumu anlatan şu ifadeler dikkat çekicidir:

“Limanların çoğunda yanaşmaya elverişli ne bir iskele vardı, ne de uygun bir rıhtım! (...) Yolcular inecekleri iskeleye, karadan gelen kayıklara ya da motorlara binerek çıkmak zorundalardı.

Gemi liman kasabasının önüne varınca durur, demir atar, sonra da uzun uzun düdük çalarak geldiğini kasabaya duyururdu. Hava güzelse mesele yok, yolcular borda merdivenlerinden inerek kendilerini almaya gelen kayıklara, motorlara geçerlerdi. Ama Karadeniz'in dev gibi dalgalarının köpürerek gemiye saldırdığı günlerden birine çatmışlarsa, işte o zaman gemiye biniş ya da gemiden iniş çok zor ve tehlikeli olurdu. Hep anlatırlar: Merdivenin alt sahanlığındaki iki gemici yolcuyu kollarından tutarak dalgayla merdivenin hizasına yükselen tekneye kuş gibi bırakıverirlerdi! Arkasından da sandığını, sepetini, dengini, şiltesini... Gemiye binmek isteyenler de, tıpkı inenler gibi dalgayla yükselen tekneden, o iki gemici tarafından kollarından tutularak merdivenin sahanlığına alınırverirdi.

Bu arada dengesini kaybedenler, denize düşenler, eşyalarını düşürenler olmaz mıydı? Olurdu herhalde...” (Tutel, 2000).

Hükümetin posta taşımacılığı alanında ortaya çıkan soruna bulduğu ilk çözüm, deniz taşımacılığındaki rekabeti denetim altına alarak fiyatları yükseltmek oldu. Bunun için armatörlerin kendi aralarında birleşerek bir şirket kurmaları ve bu şirketle Seyrisefain İdaresi arasında bir anlaşmaya gidilmesi önerildi. Armatörler bu öneriyi önce olumlu karşıladılarsa da, bir süre sonra aralarında anlaşamadıklarından bu girişim sonuçlanamadı (Tekeli ve İlkin, 1982).

İlk girişimin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine bir karar verilmek zorundaydı. Ya devlet deniz taşımacılığı işinden tümüyle çekilecek, ya da bu işi tümüyle üzerine alacaktı. Tercih edilen ikinci şık oldu. Sorunun çözümü için, Mustafa Şeref (Özkan) 'in İktisat Vekili olduğu hükümet bir yasa tasarısı hazırladı. Tasarının gerekçesinde şöyle deniyordu:

“Lozan muahedesi akdi akabinde Hükûmet; bütün sahil nakliyatımızı ecnebilere ihtiyaç hissettirmeden başarabilecek kudrette bir ticareti bahriye filosuna filosuna mâlik olmak mecburiyeti muvacehesinde kalmıştır. Memleket hayatı umumiyesinin bu cepheden bir sarsıntıya maruz kalmaması endişedir ki, bir taraftan Seyrüsefain İdaresi yeni bir teşkilâta tâbi tutularak büyütülmüş ve diğer taraftan da armatörlerimize gemi almalarını teshil edecek bazı muafiyetler bahşolunmuştur. O günden bugüne kadar güzere eden zaman ise bir tekâmül ve taazzuv devresi olmuş ve halen Seyrüsefain İdaresiyle armatörlerimize ait vapurların miktarı ihtiyacımızı bile aşmıştır.

Son Dünya buhranı dolayısıyla memleketimizde de hissedilen iş azlığı ve eşya fiyatlarındaki sukut yüzünden nakliye ücretlerinin tenakusu da bu fazlalığa inzıam edince, bu defa da milli teşekküllerimiz arasında şedit ve yıkıcı bir rekabet başgöstermiştir.

Salifülarz tekâmül merhalesi sıralarında Seyrüsefain İdaresi tarafından borçlanılarak birtakım yeni gemiler alındığı gibi havuzlar, Taşkızaktaki tamirat fabrikaları ve diğer bazı tesisat mezkûr idareye tevdi olunmuştur.

Halbuki, Bütçe kuyudatiyle idare olunan mezkûr İdare hesabatında sinini muhtelifede tahmin edilen varidat ile buna göre tutulmuş olan masarifat, bir sureti merbut bulunan cetvelde görüleceği veçhile tekabül edememiş ve binnetice İdare, tahmin edilen varidat fazlalığı yerine her sene açık vererek halen müfredatı merbut 4.600.000 küsur lira borçlu bir vaziyete düşmüştür.

Bu iki netice muvacehesinde evvela rekabetin belli başlı armatörlerle Seyrüsefain arasında hususi itilâflarla veya kanunu mahsusla men'i derpiş kılınmış ise de, bu misillü itilâfların pek kısa yaşadığı bittecrübe anlaşılmış ve diğer taraftan kanuni hükümler vaz'ı suretiyle de bu halin esaslı ve daimi bir şekilde önüne geçilemeyeceği diğer memleketlerdeki mümasil vaziyetler tetkik edilerek anlaşılmıştır. Seyrüsefain İdaresi borçlarının kapatılması imkânı ise, varidatın tezayüdü me'mul bulunmadığından, ancak yapılagelen muavenetin tezyidine bağlı bulunmaktadır ki, bugün için buna da imkânı maddi görülmemektedir.

Şu halde milli sermayeyi korumak ve iktisadi teâlimizle pek yakından alâkadar bulunan deniz nakliyatımızı tahtı intizama almak vazifesinin yine Hükûmete terettüp ettiğine kanaat edilerek umum postacılık işleri yeni bir esasa göre tanzim edilmiştir" (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre IV, C. 8).

Bu tasarı hem kamuoyunda hem de T.B.M.M.'deki görüşmeler sırasında yoğun bir biçimde eleştirildi. Bazı kişiler Seyrisefain İdaresi'nin kötü yönetildiği için zarar ettiğini armatörlerin bunda bir suçu olmadığını, bu alanda devlet tekeli yaratılmasının sakıncalı olacağını savunurken, bazıları da yasayı destekleyen görüşler dile getiriyordu (Tuna, 2002).

Tartışmalara rağmen *Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetlerinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun* 9 Temmuz 1932 tarihinde kabul edildi. Yasa, "Türkiye iskele ve limanları arasında muntazam posta seferleri yaparak yolcu, eşya ve hayvan nakli işi Devlet idaresine alınmıştır" hükmünü getiren 1. Maddesinin ilk fıkrasıyla temel amacını belirtirken, getirilen devlet tekelinin istisnaları aynı maddenin 2. Fıkrasında şöyle sıralanıyordu:

"Ancak işbu hüküm alelûmum şilepçiliğe, tertibatı mahsusayı haiz gemilerle hayvan nakliyatına, limanlar ve körfezlerdeki iç hatlar nakliyatına ve Devlet idaresinin muntazam vapurlar işletmediği iskele ve limanlar arasında ve işlettiği iskele ve limanlarla işletmediği iskele ve limanlar arasında makinalı ve makinasız deniz vasıtalarıyla her nevi nakliyat icrasına şamil değildir".

Yasaya göre armatörler eğer kendilerine tanınan sınırlar içinde çalışmak istemezlerse düzenli seferleri yapmaya uygun olan gemilerini devlete satabileceklerdi. Satınalma değeri bir yabancı mühendis, iki hükümet ve iki armatör temsilcisinden oluşan komisyonca saptanacaktı. Ekonomik bunalım dolayısıyla gemi fiyatları çok düşmüş olduğundan, bedelin saptanmasında armatörleri koruyan bir yöntem uygulanacaktı. Buna göre geminin ilk satın alındığı tarihten itibaren geçen her yıl için %5 aşınma payı düşülerek geminin değeri ayrıca saptanacaktı. Komisyonun belirlediği değerle, satın alma fiyatından aşınma payı düşülerek belirlenen değer ortalaması alınarak devletin satın alacağı bedel belirlenecekti. Ancak, bu

yolla saptanacak satın alma bedeli, komisyonun belirlediği değerin altında kalırsa, komisyonun saptadığı değer geçerli olacaktır. Böylece devlet, pahalı bir yola, o günkü piyasa değerlerini aşan bedellerle devletleştirmeye gitmektedir (Boratav, 1974).

İki ay içinde başvurmayan armatörlerin gemileri satın alınmayacaktı. Bedellerinin nakden ödenmesine kadar, satın alınan gemiler eski sahiplerince sefere devam ettirilebilecekti.

Posta taşımacılığı alanında ortaya çıkmış olan karmaşık durumu ortadan kaldırmayı amaçlayan ikinci girişim olan 2068 sayılı kanun uygulanamadı ve kağıt üzerinde kaldı. Girişimin başarısızlıkla sonuçlanmasının ardındaki neden olarak bu kanunla birlikte devletçilik ilkesinin yaşama geçirilmesine ilişkin daha başka yasaların da hazırlayıcısı olan İktisat Vekili Mustafa Şerif (Özkan) 'in Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'nın isteği üzerine 8 Eylül 1932 tarihinde istifa etmesi ve yerine İş Bankası Umum Müdürü Celal (Bayar) Bey'in getirilmesi gösterilmektedir (Boratav, 1974; Tekeli ve İlkin, 1982; Tuna, 2002).

Celal Bey'in İktisat Vekili olmasının ardından 2068 sayılı kanunun değiştirilmesi gündeme geldi. Yapılan çalışmalar sonunda 30 Mart 1933 tarihinde meclise sunulan tasarının gerekçesi (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi Devre IV, C. 15. İnikat 62'ye ek, Sıra no.235) incelendiğinde, posta seferlerinin devlet tekelinde kalması düşüncesinden ilke olarak vaz geçilmediği, ancak eski yasanın özel sektör üzerinde yarattığı olumsuz etkiyi giderici bir formül üretilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır (Tuna, 2002). Yasa gerekçesinde, 2068 sayılı kanunun çıkarılmasında, devlet ve özel sektörün elindeki vapur sayısının gereğinden fazla artmasının, dünya ekonomik krizi nedeniyle giderek artan rekabetin navlun ücretlerinin aşırı düşüşüne neden olması ve sonuçta ortaya çıkan son derece olumsuz koşulların önlenmesi amacının etkili olduğu belirtildikten sonra yapılan değişikliğin nedeni " ... 2068 numaralı kanuna vaki olan şikâyetler bilhassa denizcilikle meluf olan memleketimizde deniz ticareti erbabının bu işlerden uzaklaştırılmaması temenniyatını ihtiva ettiği cihetle denizcilerimize daha geniş bir çalışma sahası açılması" olarak gösterilmiştir.

29 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen 2239 numaralı *Deniz Yolları İşletme Kanunu* "Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işi Devlet inhisarına alınmıştır. Bu inhisar Denizyolları işletme müdürlüğü tarafından işletilir" (md. 1, f. 1) hükmüyle başlıyordu. Yasanın ikinci maddesinde;

A) Şilepçilik işleri,

B) Limanlar ve körfezlerdeki imtiyazlı iç hatlar nakliyatı,

C) Muntazam posta seferleri yapan müesseselerin muntazam vaporlar işletmediği iskele ve limanlar arasında ve işlettiği iskele ve limanlarla işletmediği iskele ve limanlar arasında makinalı ve makinasız gemiler ile yapılacak nakliyat,

D) Liman hudutları içindeki her nevi nakliyat,

E) Marmarada 18 rüsum tonilâtosundan ve Akdeniz ve Karadenizde 30 rüsum tonilâtosundan aşağı makinalı ve makinasız gemilerle yapılacak her nevi nakliyat,

F) Türk limanlarile ecnebi limanları arasında yapılacak her nevi nakliyat,

G) Makinalı ve makinasız hususî gemiler ile yapılacak tenezzüh ve tetkik seyahatleri posta taşımacılığının istisnası olarak sayılıyordu. Marmara'da ve Karadeniz'de yapılacak nakliyatla tenezzüh ve tetkik gezilerinin istisnalar arasında sayılması, bu alanı genişleten bir yenilik olarak görünmektedir.

Ancak, yasanın üçüncü maddesinin ilk fıkrası "Navlun mukavelesine merbut olmak şartile makinalı veya makinasız gemilerle Türk limanları arasında yapılan alélûmum tek cins eşya nakliyatı ile İstanbul limanı hariç olmak üzere munhasıran 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" hükmünü getirerek önceki yasadan farklı olarak bu kavramı tanımlamış ve dolayısıyla da şilepçilik alanını daraltmıştır.

Deniz Yolları İşletme Kanununun 2068 sayılı kanundan en önemli farkı, yasanın yürürlüğe girmesinden başlayarak en geç altı ay içinde kurulacak bir Türk anonim şirketinin de Denizyolları İşletme Müdürlüğü'yle birlikte düzenli posta seferleri işinde çalışabileceği (md.1, f.1) hükmünü getirmiş olmasıdır. Bu anonim şirketin şu koşulları taşıması zorunludur:

A) Eshamın nama muharrer ve Türklere muhtas olması,

- B) Halen mevcut ve posta seferleri Türk armatörlerinden bu kanunun meriyeti tarihinden itibaren on beş gün zarfında İktisat Vekâletine bir beyanname vermek suretile teşekkül edecek şirkete iştirak talebini bildirmiş olanları ihtiva etmiş bulunması (bu fıkra mucibince verilecek iştirak beyannamelerine şirkete aynı sermaye olarak konması teklif edilecek vapurlar ile içindeki alât ve edevatın müfredatlı ve sahipleri tarafından imzalı bir listesi raptolunmak mecburidir),
- C) Aynî ve naktî olarak tediye edilmiş sermayenin en az yarım milyon lira olması.

Kurulacak bu şirketten başka, hükümet yasanın yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra en az bir milyon lira sermaye ile kurulacak Türk anonim şirketlerine de düzenli posta seferleri işinde çalıma izni verebilecektir (md.8).

Düzenli posta seferi yapacak gemilerin nitelik ve koşulları hükümet tarafından belirlenecektir, bu gemiler denetlenecek ve gereken koşulları taşımadığı belirlenenler seferden men edilebilecekti (md. 9). İktisat Vekâleti her yılın başında

- Türkiye sahillerinde işletilecek deniz yollarını,
- Her deniz yolunun başlangıç, uğrak ve son liman ve iskelelerini,
- Her yolda yapılması mecburi sefer adedini tayin ve ilan edecektir (md. 11)

Düzenli posta seferleri işleten kuruluşların taşıyacakları yolcu, eşya ve hayvan navlun tarifeleri Deniz ve Hava İşleri Müsteşarlığının başkanlığında kurulacak bir komisyon tarafından her yılın mart ayında belirlenecek ve İktisat Vekâletinin onayı ile yürürlüğe girecekti (md. 12). Bu kuruluşlar ayrıca gittikleri limanlara devlet postasını ücretsiz olarak taşımak zorundaydılar (md. 13).

Görüldüğü gibi 2239 sayılı yasa eskisiyle karşılaştırıldığında özel armatörlerin de posta seferleri yapmasını olanaklı kıldığı için daha liberal bir içerik taşımaktadır. Ancak, 2068 sayılı yasadan önceki yıkıcı rekabet ortamının yeniden doğmaması için piyasaların bölünmesi ve fiyat belirleme konusunda hükümler konularak, işletmelerin, gemilerin ve seferlerin devlet tarafından denetlenmesi sağlanmıştır (Boratav, 1974). Bu haliyle yeni yasa hem özel sermayenin hem de bürokrasinin yakınmalarına yanıt olarak tekrar şirket modeline

dönülmesini sağlamıştır. İktisat Vekâleti hükümetin özel sektör denizciliği üzerindeki kontrolünü sağlayan bir kurum olarak öne çıkarken, devlet hem işletmeci hem de denetleyici olarak rol üstlenmekte böylece deniz taşımacılığı alanında ılımlı bir karma ekonomi dönemi başlamaktadır (Tuna, 2002).

Denizyolları İşletme Kanununu, kendisinden iki gün sonra, 31 Mayıs 1933 günü kabul edilen 2248 sayılı *Denizyolları ve A.K.A.Y İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun*la birlikte bir bütün olarak görmek gerekir. Bu kanunla devletin denizcilik alanındaki teşkilatı yeniden düzenlenmekte, Seyrisefain Müdüriyeti kaldırılarak bu idarenin sorumluluğu altındaki işler ayrı ve yeni idarelere bağlanmaktadır. Bu değişikliğin gerekçesi, Seyrisefain Müdüriyetinin yapısı içinde zarar eden ve devlet bütçesine ağır bir yük olan işletmelerin ayrılarak, bürokratik ve mali kurallar yerine ticaret kurallarının geçerli olacağı yeni bir kimliğe ve anlayışa sahip kılmaktır (Tuna, 2002).

Yasaya göre daha önce Seyrisefain Müdüriyeti Umumiyesi tarafından idare edilmekte olan işlerden;

- A) Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları,
- B) İstanbul ve civarı iç hatları ile Yalova,
- C) Fabrika ve havuzlar

İşleri, yeni kurulan her biri tüzel kişiliğe sahip Denizyolları İşletmesi, A.K.A.Y. * İşletmesi ve Fabrika ve Havuzlar İşletmesi müdürlükleri arasında paylaştırılmıştır. Yine Seyrisefain İdaresi tarafından yürütülen İstanbul Limanı kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerindeki kılavuzluk işleri de devlet tekeline alınmıştır (md. 1).

Bu işletmeler ticari usullere göre yönetilecekler, sermayeleri, bütün harcama ve işlemleri muhasebeyi umumiye, müzayede, münakasa ve ithalat kanunlarına ayrıca, Divanı Muhasebatın vize ve denetimine tabi olmayacaktır (md. 4). Bu işletmelerin memurları da özel kurumların bağlı oldukları kurallara tabi olacaklar, haklarında memurun muhakematı ve

* AKAY sözcüğü Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova adlarının baş harflerinden oluşturulmuştur.

memurun kanunu uygulanmayacaktır (md. 6). Bununla birlikte söz konusu işletmelerin idaresi altındaki mallar devlet malıdır. Dolayısıyla bunlarla ilgili olarak işlenecek suçlar için devlet mallarına karşı işlenen suçlarla ilgili prosedür ve cezalar geçerli olacaktır (md. 7).

Söz konusu iki yasanın kabulünün ardından oluşturulan düzenlemelerle on hatta* posta seferleri düzenlenmekte ve bu seferlerde vapurlar toplam yetmiş limana** uğramaktadır. 2239 sayılı yasa uyarınca 21 vapurdan*** meydana gelen, 10700 safi rüsum tonluk Vapurculuk Türk Anonim Şirketi kurulmuş ancak, bu şirket varlığını uzun süre devam ettiremeyerek dağılmıştır. Bunun üzerine posta seferleri tekeli fiilen devletin eline geçmiştir (Boratav, 1974; Tekeli ve İlkin, 1982; Tutel, 2000).

4.1.2.2. Limanlar

Devletin denizcilik alanına müdahalesi yalnızca posta taşımacılığıyla sınırlı kalmadı. En az posta taşımacılığı kadar önemli diğer bir konu limanların nasıl idare edileceğiydi. Önce kapitülasyonlar, ardından Birinci Dünya Savaşı ve mütareke dönemi Türklerin liman yönetim işlerinden uzak kalmasına neden olmuştu. Cumhuriyetin ilanından sonra kabul edilen 618 sayılı Limanlar Kanunu'yla bu alandaki hizmetlerin Hazine'nin de iştirak edeceği anonim şirketler eliyle yürütülmesi öngörülmüştü. Ancak bu yönetim modeli 1930'lara gelindiğinde hem limanların fiziki durumu hem de işletilmeleri konusunda ciddi sıkıntıların ortaya çıkmasına engel olamamıştı. O günlerde limanların yönetimine ilişkin olarak yapılan şu değerlendirme bu alandaki idari sorunları açıklıkla ortaya koymaktadır:

* Posta seferi düzenlenen hatlar: Bartın, Rize-Hopa, İzmit, İmroz, Karabiga, Bandırma, Mudanya, Ayvalık, İzmir, Antalya-Mersin, Pire İskenderiye. Hines ve Diğerleri, 1935.

** **Karadeniz:** Akçaşehir, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Amasra, Kurucuşile, Cide, İnebolu, Ayancık, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakfıkebir, Polathane, Trabzon, Sürmene, Of, Rize, Pazar, Hopa.

Marmara Denizi: Darıca, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Gölcük, Kazıklı, İzmit, Armutlu, Mudanya, Gemlik, Bandırma, Tekirdağ, Mürefte, Marmara, Şarköy, Erdek, Gelibolu, Lâpseki, Karabiga, Çanakkale.

Ege Denizi ve Akdeniz. İmroz, Bozcaada, Küçükkuyu, Altınoluk, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili, İzmir, Kuşadası, Küllük, Bodrum, Rodos, Marmaris, Dalyan, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Antalya, Alanya, Anamur, Taşucu, Mersin, Payaz. Hines ve Diğerleri, 1935.

*** Söz konusu gemiler ve satınalma bedelleri şunlardır: Sakarya (66.265,45 TL), Sadıkhade (36.822,65 TL), İnönü (Tunç) (32.149,68 TL), Dumlupınar (44.931,70 TL), Millet (32.296,43 TL), Saadet (29.506,03 TL), Bartın (28.212,64 TL), Seyyar (22.888 TL), Kemal (24.170,16 TL), Tayyar (19.177,40 TL), Uğur (14.416,38 TL), Güzel Bandırma (7.682,75 TL), Bülent (40.458 TL), Tarı (135,074 TL), Güneysu (161.880 TL), Aksu (174.162 TL) ayrıca Füzuran, Selâmet, Feyyaz, Mudanya Zaferi ve Kırangış çok eski olup onarımdaydı. Tutel, 2000.

" ... Herhangi bir limanın işlemesi bilmeceburiye komplike bir mahiyet arz ve bir çok faaliyetleri ihtiva eder. Vazifeye göre taksimat ile mıntakavi taksimatın birleştirildiği bir teşkilâtta, gerek idare merkezi olan Ankara'da ve gerek limanlarda, her iki faaliyet şubesiyle alâkadar grupların bulunması tabiidir.

Şimdiki halde vapurculuk işleri Ankara'da, İktisat Vekâletinin idaresine mevdudur. Bu gibi işlerin görülmesi maksadile ayrı bir müsteşarlık ihdas edilmiş ve bu müsteşarlığın biri İstanbul ve diğeri İzmir'de olmak üzere «Deniz Ticaret Müdürlüğü» tesmiye olunan iki mıntaka müdürlüğü vardır. Limanların inkişafı, tevsii ve inşası işleriyle, Devlet Demiryolları meşgul olmaktadır; bu idare de Nafia Vekâletinin emrindedir. Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti, gümrük meseleleriyle meşgul olur. Karantina işlerine Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti ve polis işlerine de Dahiliye Vekâleti bakar. Nafia Vekâletinin, şose ve demiryolları tabiri, tabiri diğerle kara nakliyatı ile limanlar üzerinde selâhiyeti vardır. İktisat Vekâleti deniz ve hava nakliyatı işlerini tedvir eder. Mamafi, bütün hava nakliyatı işleri, ticari veya diğer nakliyat, hakiki halde Milli Müdafaa Vekâleti tarafından kontrol edilmektedir.

Bütün bu teşkilât arasında pek az koordonyasyon vardır ve her biri az çok kendi düşüncelerine göre hareket etmektedirler. Vekâletler arasında sıkı bir anlaşma mevcut olduğu ahvalde bile, bu müşterek gayretler liman işlerine bakan küçük memurların elinde, tesirini kaybetmektedir" (Hines ve Diğerleri, 1935).

Bu değerlendirmenin devamı olarak, limanların yönetimi konusunda yapılan öneriler ise şunlardır:

- Limanların idareleri yeniden teşkil olunmalı ve bunlar yarı muhtar bir hale getirilmelidirler. Muayyen bir limanın idaresile alâkadar bulunan muhtelif hükûmet daireleri âmirleri hükûmet erkânınca seçilmiş ve onların itimadını kazanmış bir reis ile birlikte liman idare meclisini teşkil etmelidirler. Bu zat, valiye karşı mes'ul bulunmalıdır. Fakat kavanin, nizamât ve siyaset dairesinde olmak şartile, limanın idaresi için icap eden bil'umum kararları ittihaz etmek ve muhtelif dairelerin mahalli memurlarına emir vermek salâhiyetini haiz bulunmalıdır. Bu reis, Ankara'da, Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti, Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti ve Dahiliye Vekâleti gibi, hükûmetin muhtelif Vekâletlerini, mezkûr Vekâletlerin kontrolunda bulunan işlerin tedvirinden haberdar

etmelidir. Mamafi mahalli kararların derhal alınabilmesi ve idaresi tahtında bulunan limandaki muhtelif hizmetler arasında müessir bir tevazün elde edilmesi için, kendisine tevdi edilmiş bulunan geniş bir salâhiyetten istifade etmelidir.

- Liman meclisi reisine, aynı zamanda, rıhtımlar, mavnacılık ve saire gibi limanın faaliyetine merbut olup hükûmete ait bulunan tesisatın idaresi de verilmelidir. Bu iş, ya doğrudan doğruya liman meclisi reisi ve yahut işbu reisin murakabesine tâbi olarak hükûmete ait bir şirket vasıtasile yapılabilir.
- İlk fırsatta, rıhtımlar üzerinde hakkı olan imtiyaz sahiplerinin imtiyazları satın alınmalı ve muhtelif dairelerin bizzat ifa edecekleri hizmetler haricinde hiç bir inhisara müsaade olunmamalıdır.
- Böyle bir teşkilât tahtında, liman memurlarının nakli için hükûmetin muhtelif nakil vasıtaları tahsis etmesine lüzum bırakılmamalı ve masraflar ile formaliteleri azaltmak için limanın idaresile mükellef bulunan muhtelif hükûmet dairelerinin işlerine insicam verilmeli ve bu işler merkezileştirilmelidir.
- Kontenjana tâbi maddelerin adedini tenzil etmekte liman idaresinin basitleştirilmesinde ve antrepozajdaki müşkülâtın tahfif edilmesinde faideden halî olmayacaktır.
- Liman idaresine tâbi gümrük antrepolarındaki izdihamı daha ziyade tahfif edebilmek için, ücret tarifesı, depo edilen malların 72 saat zarfında teminatlı antrepolara nakledilmesini icap ettirecek şekilde tanzim olunmalı ve mevcut antrepolardan miktarı kâfisine bu şekilde muamele yapabilmeleri için salâhiyet verilmelidir.
- Liman tesisatının ve diğer liman servislerinin faaliyeti, hakikatte varidat temini için vergi tahsilinden başka bir şey olmayan bir vasıta olmaktan ziyade, işbu hizmet deniz nakliyatına mümkün olabilen en az bir masraf tahmili esasına göre idare edilmelidir. ‘Hava parasına’ meydan verilmemeli, sıhhiye resmi ancak ifa olunan hizmetin maliyetine tekabül edecek bir dereceye indirilmeli ve hükûmet tarafından bu gün alınmakta olan fenerler resminin %50 si diğer resimlerin indirilmesine ve fenerler imtiyazının satın alınmasına tahsis olunmalıdır. Vapurculuk üzerinde bilfiil bir vergi tesirini icra eden resimlerin alınmasına, ancak bu suretle tahsil edilen paraların deniz nakliyat ve liman tesisatının islâhına sarfolunduğu veya olunacağı ahvalde müsaade olunmalıdır.

- Liman ıslâhatına, limanın tabîî vaziyetinin, carî faaliyeti ile kabiliyetinin, mali hususâtın, masrafların ve ticari müessesenin istinat edeceği sair mülâhazaların –ki bu hususat teşebbüsün iktisadi olup olmadığını gösterir- iyice tetkikinden sonra girilmelidir.
- Bu gibi tetkiklerde, raporların ihzârı ve tetkikatın tanzimi, münakalât işlerini bildiği kadar mühendislik mes'elelerine de vakıf bulunan, son derece kabiliyetli amelî fikirli mühendislere havale edilmelidir. Islâhatın bilvasıta temin edeceği istifadeler mübalâğa edilmemelidir ve dolâyısıyla, deniz nakliyatına kaldıramayacağı ücretler tahmil olunmamalıdır.
- Tavsiye edilen mühendisler heyeti Nafia Vekâletince teşkil olunmalı ve liman ıslâhatına dair bil'umum raporlar hakkında mezkûr heyet, reyini beyan etmeğe salâhiyettar bulunmalıdır.
- İstanbul limanının gerek idaresinde ve gerek tabîî şerait vaziyetinde mübrem bir ihtiyaç haline gelen ıslâhatın vücade getirilebilmesi için mezkûr şehirde, teklif olunan liman idare meclisi bir an evvel teşkil olunmalı ve bu meclis, idare işlerinde tavsiye olunan değişiklikleri meydana getirdikten sonra ıslâhatın tetkikine başlamalıdır.
- Diğer mühim limanlarda da, istifadeyi mucip olacak bir tarzda teşkilleri mümkün görüldüğü takdirde, liman idare meclislerinin derhal meydana getirilmesine teşebbüs olunmalıdır (Hines ve Diğerleri, 1935).

Limanların durumu ve idari sorunları üzerine yapılan gözlemler sonucunda ortaya çıkan değerlendirme ve çözüm önerilerinin tartışıldığı bir ortamda, deniz ticaret hizmetlerinin devlet denetimine alınması sürecinin yeni bir aşaması olarak, liman idarelerinin yeniden yapılandırılmasını gündeme getirildi. 18 Mayıs 1934 tarih ve 2521 sayılı *Liman İşlerinin Hükümetçe İdaresine Dair Kanun* 618 sayılı yasaya göre kurulan liman şirketlerinden sermayesinin 3/4'ü veya daha fazlası hazineye intikal etmiş bulunanların tasfiyesi için karar almaya Maliye Vekilini yetkili kılıyordu. Tasfiye sonunda eski liman şirketlerine ait hak ve yükümlülükler, bu şirketler yerine kurulacak tüzel kişiliğe sahip idarelere geçecektir. Tasfiye edilen şirketlerin malları da idarelere devredilirken Hazine, şirket hissedarlarının elindeki hisseleri satın almaya yetkili kılınmaktadır.

Hükümet tasarısı yalnızca İzmir liman şirketine ilişkin olarak hazırlanmıştı. Tasarının gerekçesine göre limancılık bir kamu hizmeti olduğu halde, devlet yeterli sermaye bulamadığı için 618 sayılı kanunla bu hizmetlerin Hazinesinin de iştirak edeceği anonim şirketlerce yerine getirilmesini öngörmüştü. İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin liman şirketleri bu düzenlemeye göre kurulmuştu. 1.500.000 lira sermayeli İzmir Liman Şirketinin ortak sayısı beşin altına düştüğünden ve sermayenin tamamı Hazineye intikal ettiğinden Türk Ticaret Kanunu hükümlerin göre tasfiye edilmesi gerekmektedir. Bu işlemin ardından liman işlerinin idaresinin bir devlet kuruluşuna geçmesi uygun görülmüştür.

İktisat Encümeni ise tasarının kapsamını İzmir limanı ile sınırlı tutmayıp, sermayesinin 3/4'ü devlete geçmiş tüm liman şirketlerine de yaygınlaştırılması yönünde görüş bildirmiş, Meclis genel kurulu da bu öneriyi benimseyerek kanunu bu şekilde benimseyince liman şirketleri dönemi sona ermiştir (Boratav, 1974; Tekeli ve İlkin, 1982).

2521 sayılı yasanın kabulünden sonra İzmir Liman Şirketi derhal, İstanbul Liman Şirketi ise daha sonra tasfiye edilmiştir. 10 Haziran 1936 tarih ve 3023 sayılı *İstanbul ve İzmir Limanlarının Sureti İdaresi Hakkında Kanun* bu iki limanın yönetim biçimini düzenlemektedir. Yasaya göre, söz konusu limanların yönetimi İktisat Vekâletine bağlanmakta ve İstanbul ve İzmir Liman İşletmeleri İdaresi adını almaktadır. Bu işletmeler ticari eşyanın tahmil-tahliyesi, gemilere su verilmesi, rıhtımların işletilmesi, kıydan kıyıya eşya, su, kömür nakli, dalgıçlık ve liman temizleme işleriyle uğraşırlar. Bu işler yalnız limanlarda değil, tekel oluşturmamak koşuluyla liman sınırları dışında da Bakanlar Kurulu izniyle aynı işletmeler tarafından yapılabilir. Ayrıca Bakanlar kurulu kararıyla İstanbul İstanbul'da maden kömürü depoları kurulması ve işletilmesi tekeli de İstanbul Liman İşletme İdaresine verilir.

3023 sayılı yasayla aynı gün kabul edilen, 3025 sayılı *Van Gölü İşletme Kanunu*yla Van Gölünde 5 veya daha küçük tonluk araçlarla yapılan nakliyat hariç, tüm nakliyat ve iskele, rıhtım, antrepo inşası ve işletilmesi devlet tekeline alınmıştır. Tekelin yönetimi, İktisat Vekâletine bağlı, tüzel kişiliği olan Van Gölü İşletme İdaresine verilmiştir. Bu kurum aynı zamanda gölün tabii servetlerini ve ayrıca kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere göl çevresindeki madenleri Etibank'la birlikte işletme konusunda yetkili kılınmıştır.

4.1.2.3. Denizbank

Bir süre sonra tüm bu kuruluşların tek elde toplanmasının bir gereklilik olduğu düşüncesi ortaya atıldı. 2248 sayılı yasanın getirdiği üç parçalı yapının başarılı olamadığı, tekrar merkezi bir sisteme dönmenin daha uygun olacağı gerekçesiyle yeni bir yasa tasarısı hazırlandı. Kredi ve finansman sorunlarının daha kolay çözülebilmesi için yeni kuruluşun bir banka biçiminde olması uygun görüldü.

27 Kânunuevvel 1937 tarihinde kabul edilen 3295 sayılı kanunla kurulan *Denizbank*, İktisat Vekâletine bağlı, merkezi Ankara'da olan, hususi ve ticari hukuk hükümlerine bağlı bir tüzel kişiliktir (md. 1). Bankanın yapacağı işler şöyle sıralanmıştır:

- A) Bu kanunla uhdesine geçen ve ileride geçecek olan inhisar ve imtiyazları işletmek,
- B) İnhisarı tazammum etmemek şartile deniz, göl, nehir ve limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti, sanayii, ve inşaatı ile denizcilik mevzularına dahil diğer her türlü işleri ve bu meyanda yapacağı deniz, göl, nehir ve liman münakalâtının mütemmimi addolunacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararile zaruri görülecek iskele ve şehirler arasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yapmak ve bu işler için taahhüdata girişmek,
- C) Denizcilik işlerinde kredi açmak,
- D) Her türlü banka muameleleri yapmak,
- E) Turizm işlerinin denize aid kısımlarile uğraşmak,
- F) Deniz sıhhi ve içtimai yardım teşkilâtı kurmak ve işletmek,
- G) Devlet Reisine aid deniz vasıtalarını, bilûmum işletme, mübayaat, inşaat ve müteferrik masrafları karşılığı olarak İktisad Vekâleti bütçesine her sene konulacak tahsisatı toptan alarak idare etmek (md. 2).

Denizyolları ve Akay İşletmeleri, Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, devlet tekeli altında bulunan İstanbul Limanı kılavuzluk ve romorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerini idare eden Kılavuzluk ve Romorkörcülük Müdürlüğü, Van Gölü İşletme İdaresi özel kanunlarla kendilerine verilmiş olan tekel, imtiyaz ve her türlü hak ve yükümlülükleriyle kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte Denizbank'a intikal ediyordu (md. 4, f. 1). Fenerler İdaresi de devlete intikal edince Denizbank'a bağlanacaktır (md. 4, f. 2).

Denizbank' intikal edecek kurumlar, Bakanlar Kurulu kararıyla tüzel kişiliği olan kurumlara veya şirketlere dönüştürülebilir (md. 5). Yasanın bu maddesi bir görüşe göre 1920'lerin kamu hizmetlerinin şirketler eliyle yürütülmesi uygulamasına geri dönüş eğilimini taşıırken (Boratav, 1974), başka bir görüş ise Denizbank Kanununu "*Türkiye'de iktisadi Devletçilik doktrinini benimseyen hareketin vardığı en yüksek hamlenin ifadesi*" (Göknıl, 1955) olarak tanımlamaktadır.

4.1.2.4. Diğer Gelişmeler

1926-1938 yılları arasında devletin denizyolu taşımacılığında(Camcı, 1994,1999; As, 2006; Güler, 2006; Sözer, 2006; Özer, 2010; Topuz, 2010) yük ve yolcu taşımacılığı karma olarak yapılmış, ilk kez 1938'de Bakır, Krom ve Demir adlı (Tutel, 2000) 3 şilep satın alınarak yolcu ve yük taşımacılığında uzmanlaşmaya gidilmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Alman tezgahlarına ısmarlanan ve adları Atatürk tarafından verilen 11 gemiden Etrüsk, Kadeş, Tırhan *, Marakaz, Sus ve Trak ** ve iki yolcu vapuru *** gelmiş, Doğu, Savaş ve Şalon adı verilen diğerleri savaş nedeniyle alınamamıştır. Bu dönemde hizmete giren yeni gemilerle deniz ticaret filosu 1939 yılında 260.170 tona ulaşmıştır.

Cumhuriyet'in ilk 15 yılı içinde daha çok demiryolu inşaatlarının malzeme taşımaları için Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma I ve Derince'de küçük iskeleler yapılmış, bunlara savaşın başlamasından sonra askeri ihtiyaçları karşılamak üzere yenileri eklenmiştir (Tekeli ve İlkin, 1992; Karacan, 2005).

Türk Deniz Taşımacılığının üst düzey insan gücü gereksinimini karşılamaya yönelik ilk eğitim-öğretim kurumu, 5 Aralık 1884 tarihinde İstanbul Heybeliada'da bulunan Bahriye

* Etrüsk, Kadeş, Tırhan eş gemilerdir. 107x14,5x5,1 m. boyutlarında, 3088 ton, 2x1200 HP, çift pervaneli, 12 mil hızı olan gemilerdir. Almanya Rostock'ta Neptunwarft tersanesinde yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmiştir.

** Marakaz, Sus ve Trak eş gemilerdir. 86x12x3,4 m. boyutlarında, 1415 gros ton, 2x1800 HP, çift pervaneli gemilerdir. Almanya Kiel'de Frd. Krupp Germ. A.G. tersanesinde yük ve yolcu gemisi olarak inşa edilmiştir

*** Bu gemiler birbirinin eşi olan Suvat ve Ülev'dir. 62,5x10x3,4 m. boyutlarında, 923 gtos ton, 2x850 HP, Çift pervaneli gemilerdir. Almanya Bremen'de Atlas-Werke A.G. tersanesinde yolcu vapuru olarak inşa edilmiştir.

Mektebinin özel bir bölümü biçiminde yatılı olarak "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" adı ile açılmıştı.

1908 yılı mezunlarını verdikten sonra kapatılan bu kuruluş, 1909 yılında Kaptan Hamit Naci (Öndes) tarafından, İstanbul Azapkapı'da özel gündüzlü, ortaokul sonrası 4 yıl eğitim-öğretim süreli olarak güverte ve makine bölümlerinden oluşan "Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi" adıyla yeniden açıldı. Okul, önce Yüksekaldırım'a, sonra yine ilk yeri olan Azapkapı'ya, daha sonra 1913'de Üsküdar Paşalimanı'na taşındı.

1927 yılında Ortaköy'de Fer'iye Sarayı'na taşınıp, 1928 yılında "Âli Deniz Ticaret Mektebi" adıyla devletleştirilerek İktisat Bakanlığına bağlanan okul, her biri 2'şer yıl süreli lise ile yüksek birimleri olan güverte ve makine bölümleri bulunan bir eğitim-öğretim kurumu olarak yeniden düzenlendi (Karakaya: 2011).

1930 yılında yatılı duruma getirilen okul, 1934 yılında "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi" adını aldı ve yüksek birimi bölümlerinin eğitim-öğretim süresi 3 yıla çıkarıldı. Zaman içinde yapısı birçok kez daha değiştirilecek olan okulun devamı günümüzde İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesidir.

4.2. Cumhuriyet Bahriyesi

Cumhuriyet yönetimi çok sayıda ve karmaşık sorunlara sahip bir Bahriye devralmıştı. Yeni yönetim Bahriyede, iki temel alanda, öncelikli, ivedi ve köklü değişiklikler gerçekleştirme zorunluluğuyla karşı karşıyadır: *Yeniden örgütlenme* ve *yeni bir donanma oluşturma*.

4.2.1. Yeniden Örgütlenme

4.2.1.1. Bahriye Dairesi Dönemi (29 Ekim 1923-16 Ocak 1928)

Kurtuluş Savaşı sırasında deniz gücüne duyulan gereksinimin artması nedeniyle ilk kez Temmuz 1920’de kurulan Umur-u Bahriye Müdürlüğü örgütü genişletilerek, 1 Mart 1921 tarihinde Milli Müdafaa Vekaletine bağlı, Bahriye Dairesi Reisliğine dönüştürülmüştü. Böylece Bahriyenin bütün şubeleri idari açıdan Milli Müdafaa Vekaletine, hareket ve eğitim bakımından da Erkanı Harbiyei Umumiye Reisliğine bağlanmıştı. Kurtuluş Savaşı sona erdikten ve Lozan Barış Antlaşması imzalandıktan sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti’nin emrine giren gemi, birlik ve personelden oluşan yapı, Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte Cumhuriyet Donanması adını aldı. Cumhuriyet ilan edildiğinde Bahriyenin tüm yükü bu dairenin üzerindedir (Ünlü, 2009).

Aynı yıl içinde, Lozan Boğazlar Sözleşmesinin getirdiği kısıtlamalar nedeniyle Marmara’da deniz üssü kurulması gereği ortaya çıkmış, İzmit Körfezi bu amaçla merkez olarak belirlenerek İstanbul’da bulunan Ana Üs Komutanlığı İzmit’e taşınmıştır. Burada, Marmara Üs’sü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı adıyla yeni bir komutanlık kurulmuştur (Gökçay, 2009). Bu komutanlığa, İzmit Deniz Komutanlığı ve 10. Topçu Alayı bağlanmıştır. Bu dönemde, Bahriye Dairesinin temel görevi, Osmanlı’dan kalan enkaz durumundaki gemilerin olabildiğince hızlı bir biçimde onararak hizmete alınması olmuştur. Ayrıca, niteliklerini önemli ölçüde yitirmiş personeli düzen altına almaya çalışmak da bir zorunluluk olarak görülmektedir.

4.2.1.2. Bahriye Vekaleti Dönemi (14 Ocak 1925-16 Ocak 1928)

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal’in, 11-24 Eylül 1924 tarihinde Hamidiye gemisiyle gerçekleştirdiği Karadeniz seyahatinde Bahriyeye ilişkin olarak edindiği izlenim, donanmanın esaslı bir biçimde ıslah edilmeye muhtaç olduğudur. Nitekim, daha seyahat sırasında Samsun’da karaya çıkar çıkmaz Başbakana çektiği telgrafta bu konudaki saptamasını dile getirmektedir:

“1- Bugün öğleyin Samsun’a çıkarak sefain-i harbiyeyi terkettik. Samsun’dan yevmi hareketim ayrıca bildirilecektir. Hamidiye ve Peyk-i Şevket’in, seyahatim esnasında gösterdikleri intizam ve vazifeperverliği zatı alilerinize arz ve edayı teşekkürü bir vecibe addederim. Bahriye ile temastan çok müstefit oldum.

2- Bu iki gemi, pek ziyade tamire muhtaçtırlar. İstanbul’a avdetlerinde esaslıca tamirleri ve noksanlarının ikmali için icap edenlere emir buyurulmasını rica ederim efendim.

3- Bahriyemiz hakkındaki yeni intibaları avdetimde izah ve ciddi bir nokta-i ihya teklif edeceğim. Elyevm yaptığımız bahri teşkilat ve malik olduğumuz bahri hey’etler vesait, baştan başa tedkike ve temyize muhtaçtır. Lüzumsuz ve menfaatsız unsurların muhafaza edilmekte olduğu anlaşılıyor” (Ünlü, 2009a).

Karadeniz seyahatinin ardından, kısa bir süre sonra T.B.M.M.’nin yeni yasama yılının açılışı nedeniyle 1 Kasım 1924 tarihinde yaptığı konuşmada bu görüşünü yineleyen Cumhurbaşkanı, bahriyenin bir bakanlık olarak örgütlenmesinin yolunu açıyordu. Bu konuda T.B.M.M. içindeki denizci kökenli milletvekilleri; Ordu milletvekili Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey yasa önerisi hazırlamak için çalışmaya başladılar. Özellikle Ali Rıza Beyin bu çalışma içindeki rolü önemlidir (Ünlü, 2009a).

T.B.M.M.’nin 22 Aralık 1340 (1924) tarihli toplantısında görüşülmeye başlanan Ali Rıza Bey ve arkadaşlarının Bahriye Vekaleti Teşkiline dair yasa önerisinin gerekçesinde:

“Mondros mütarekesini müteakip donanmamız silâhlarından tecrit, zabitan ve efrattan tahliye, Haliç’te tevkif ve tahtı mürakabeye vaz olundu. Yanız Karadeniz sahillerinde inzibat ve asayiş temine memur iki kıta gambotumuz serbest bırakıldı. Malumdur ki. Bu gambotlar bilâhara Kuvayı Milliyeyle iltihak ederek İstiklâl Mücahedesine iştirak etmiştir.

Mezkûr gambotun zabitan ve efradıyle Anadoluya iltica eden Bahriye zabitanından müteşekkilmüfrezei bahriye İstiklâl mücahedesinin devam ettiği müddetçe Müdafai Milliye Vekâletinin tahtı emrinde ifayı vazife ederek, ordunun münakalâtı bahriyesini icra etmiş ve şu suretle teessüs eden şubeyi bahriye akdi sulha kadar Müdafaai Milliyeyle merbut bir Müdüriyet halinde idare edilmiştir.

Ancak İstanbul'un tahliyesinden sonra Donanmamız serbest kalmış ve umuru bahriyemiz ecnebi murakabesinden kurtulmuştur. Üç tarafı denizlerle muhat ve binlerce mil imtidadında savahile malik olan vatanımızın tesisat ve müdafaai bahriyesi ve deniz ticaretimizin inkişaf ve terakkisi noktai nazarından Bahriyemizin yeniden teşkil ve Donanmamızın tensikine lüzumu âcil vardır. Badema umuru bahriye Müdafaai Milliye Vekâletine merbut bir şube halinde idare edilemez. Memleketin müdafaai bahriyesi için olduğu gibi gerek maziye ve gerek istikbale müteallik birtakım mesaili mühimmei bahriyenin hal ve tesviyesi için mesul, müstakil bir makamın zarureti kail olarak Meclisi Âliye atideki kanun lâyihasını teklif edenler bilhassa şu nokta üzerine nazarı dikkati celbetmeyi vazife addederler. Bahriye Vekâletinin teşkili bütçe için aslâ yeni mesarifi mucip olmayacaktır. Zira mülga Bahriye Nezaretinin müteaddit şuebat ve teşkilâtı elyevm bakidir. Diğer taraftan Donanma, umuru bahriye Vekâletinin bir cüz'ü mesaisini teşkil eder. Bahriye hidematına taallûk eden birçok işler vaziyeti hazırası ile şayanı endişe bir haldedir. Memleketin müdafaai bahriyesi esbabının istikmali ve Donanmamızın tensik ve teşkili gibi umuru mühimmenin ihtisas dairesinde tedvir edilebilmesi ancak Bahriye Vekâletinin teşkiline mütevakkef olmakla Meclisi Âliye berveçhi atı kanun lâyihasını arz ve teklif ediyoruz" denilmektedir (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. Devre II, İçtima Senesi II. C.11).

Uzun tartışmalardan sonra, kabul edilen (Kanun No: 539. Resmi Gazete. 14.1.1341-1924) yasanın birinci maddesinde "Bahriye Umur- Müdafa-i Milliye Vekâletinden tefrik edilerek, bu umurla meşgul olmak üzere bir Bahriye Vekaleti teşkil edilmiştir" deniliyordu. İkinci maddede ise "Bahriye Erkân-ı Harbiyesi, bir Bahriye Erkân-ı Harb Reisinin emrinde olarak, Erkân-ı Harbiye-i Umumiyyeye raptedilmiştir" hükmünü getiriyordu. Bahriye Vekaleti merkez örgüt, personel, donanma, teçhizat, levazım, imalat ve sıhhat olarak altı daireden oluşmuştur (Atabay, 2002). Ayrıca, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı Deniz Kurmay Başkanlığı bulunmaktadır. Buraya da Harekat, Eğitim ve İstihbarat şubeleri bağlanmıştır. Bahriye Vekili kuvvetin politika ve bütçe işlerini, müsteşar ve şubeler arasındaki işbirliğini sağlayacak, karargah disiplini sağlamakla görevli olacaktı. Eğitim, harekat ve strateji yönünden herhangi bir sorumluluğu bulunmayan Vekalet, yalnızca idari işleri yürütecek, Genelkurmayın hazırlayacağı projelere göre bahriyenin savaşa hazır olmasını sağlayacaktı. Böylece denizciler, eğitim, harekat ve strateji yönünden Genelkurmay, idari ve mali yönden

Bahriye Vekaletine bağlanırken, Milli Müdafaa Vekaletinden tümüyle ayrılmış oluyorlardı. Her ikisi de kolordu komutanlığına denk sayılan Bahriye Erkan-ı Harp Reisliği ve Donanma komutanlığı yanında İstanbul Bahriye Kumandanlığı varlığını sürdürürken, İzmir Bahriye Kumandanlığının adı Akdeniz Bahriye Kumandanlığı olarak değiştiriliyor, adı Karadeniz Bahriye Kumandanlığı olarak değiştirilen Amasra Bahriye Kumandanlığı ise Samsun'a taşındı (Ünlü, 2009a; Güngen, 1985-1986; Usluer, 1992). Bahriyenin yeniden düzenlenmesi çalışmaları kapsamında bir dizi karar alınarak, yapılması öngörülen değişiklikler belirlenmiştir. Buna göre;

- Yavuz muharebe kruvazörünün onarılması,
- Donanmanın Turgutreis zırhlısı, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleriyle Samsun, Basra ve Taşoz muhriplerinden oluşması,
- İki adet denizaltı gemisinin yurt dışından satın alınması,
- Gölçük'te bir tersane kurulması,
- Yabancı bir heyet getirilerek, personelin niteliğinin artırılmasına çalışılacaktır (Atabay, 2002).

Bu dönemde Vekaletin görevi kısaca ülkenin mali eldeki olanakların el verdiği ölçüde çekirdek bir donanma oluşturmak, kıyı tesislerini, donanmanın gereksinmelerine yanıt verecek duruma getirmek ve personel yetiştirilmesi için gerekli eğitim tesislerini kurmak olarak özetlenebilir. Ancak, Vekaletin ömrü çok uzun olmayacaktır. Yavuz gemisinin onarımı sırasında yaşanan sorunlardan Bahriye Vekili İhsan (Eryavuz) Bey sorumlu tutulacak, kamuoyunca Yavuz-havuz davası (Yıldırım, 2005) olarak bilinen davada yargılanacak ve cezaya çarptırılacaktır. Yaygın kanı, yaşanan sorunun bir fırsat olarak kullanıldığı ve yalnızca bakanın devre dışı bırakılmasına değil, aynı zamanda bakanlığın kapatılmasına da neden olduğu yönündedir.

Başbakan İsmet imzasıyla T.B.M.M.'ye 4.12.1927 tarihinde gönderilen yasa tasarısıyla Vekaletin kapatılması süreci başlamıştır. Yasa tasarısının gerekçesinde "Vatanın muhafazasıyla muazzaf Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin sevk ve idaresi Erkânı Harbiyei Umumiye de tevhit edildiği gibi teslihat ve ikmalin ve seferberlik ihzaratının da bir makamda icra ve idaresi daha faydalı ve müsmir olacağından Bahriye Vekâletinin lağvı ile Bahriye

umurunun Müdafaa-i Milliye Vekâletince tedvir edilmesi hakkında tanzim kılınan layihası rapten takdim kılındı, efendim” denilmektedir. Görüldüğü gibi tasarı yalnızca Bahriye Vekaletinin kaldırılmasını değil, silahlı kuvvetlerinin tümünün Milli Müdafaa Vekaleti örgütü içinde toplanmasını öneriyordu. Nitekim, hükümet tasarısının birinci maddesinde Bahriye Vekaletinin lağvedildiği, ikinci maddesinde Bahriye umurunun Müdafaa-i Milliye Vekâletine bağlandığı belirtildikten sonra üçüncü maddede “Müdafaa-i Milliye Vekâletinde; Kara, Deniz, Hava Müsteşarlıkları ve Fen ve Sanat Müdüriyeti Umumiyesi ihdas olunmuş ve Müdafaa-i Milliye Müsteşarlığı lağvolunmuştur” hükmü getiriliyordu.

Ancak, Bütçe Encümeninin tasarı üzerinde yaptığı değerlendirme hükümet tasarısında öngörülen değişimin yönünü değiştirecektir. Encümen mazbatasında “Teklif olunan lâ-yihai kanuniye encümenimizce de esas itibariyle kabul edilmekle beraber ilga ve teşkilâta ait iki hükmü ihtiva eden lâ-yihai kanuniyenin iki lâ-yiha halinde tanzimi daha muvafık görülmüş ...” değerlendirmesi yapılarak konunun iki ayrı yasayla düzenlenmesini öneriyordu. Bunlardan birincisi “Bahriye Vekâletinin İl-gasına Dair Kanun”, ikincisi ise “ Müdafaa-i Milliye Vekâletinde Bazı Teşkilât İcrasına Dair Kanun” olacaktır. T.B.M.M. genel kurulu 16.1.1928 günü birinci tasarının ardından Bütçe Encümeninin ikinci teklifini de kabul edecek, böylece hükümetin tasarısı iki ayrı kanun olarak yasalaşacaktır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre:III, İçtima Senesi:1, C: 2). Bu yapı, 15 Ağustos 1949 tarihinde Yüksek Askeri Şura’da kuvvet komutanlıklarının kurulmasına kara vermesine kadar devam edecektir..

Bahriye Vekaletinin üç yıl gibi kısa bir süre içinde ve dönemin olanaklarının son derece sınırlı olmasına karşın, Deniz Kuvvetlerinin gelişmesi adına önemli başarılar sağladığı görülmektedir (Atabay, 2002). Bu dönemde;

- Marmara Müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Kumandanlığına bağlanmış,
- İsa Reis tipi gambotlar gümrük idaresine devredilmiş,
- Yavuz’un onarımı için bir havuz yaptırılmış ve Gölcük’te onarımına başlanmıştır,
- Hollanda’ya iki denizaltı gemisi yaptırılmış,
- Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27.12.1927 tarihinde Seyri Sefain idaresine devredilmiş,

- Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Samsun, Basra ve Taşoz gibi gemilerin onarım ve bakımları yapılmış,
- Almanya'dan danışmanlar heyeti getirtilmiş,
- Talimnameler ve Donanma emirnameleri* oluşturulmuş (Ünlü, 2009),
- Yurt dışına eğitim için personel gönderilmiş,
- Hamidiye gemisi Odessa'ya gönderilmiş,
- Şapka, ilk olarak Bahriye vekili ve Bahriyeli subaylarca giyilmiş,
- 1 Temmuz 1926 tarihinde kabotaj hakkı sağlanarak, modern ve güçlü bir donanmaya sahip olmak yolunda büyük adımlar atılmıştır.

4.2.1.3. Deniz Müsteşarlığı Dönemi (21.1.1928- 15.8.1949)

Bahriye Vekaletinin kaldırılmasının ardından Müdafaa-i Milliye Vekâletinde Deniz Müsteşarlığı kuruldu. Müsteşarlığa Donanma, Personel, Teçhizat, Fen ve İmalat, Sıhhat, Levazım olmak üzere altı şube bağlandı. Daha sonra eski adı Mayın ve Torpido Kumandanlığı olan ve 12 Ekim 1935 tarihinde İzmit Tersanesi içinde kurulan Harp Silah ve Vasıtaları Kumandanlığı da doğrudan Deniz Müsteşarlığına bağlandı.

Bahriyenin Erkânı Harbiye-i Umumiyye'ye bağlı ayağı ise Deniz Muavinliği'di. 1934 yılında bu birimin adı Deniz Müsteşarlığı olarak değiştirildi. Bu birim doğrudan Genelkurmay İkinci Başkanına bağlanmıştı ve Yarbaşkanlıkların denizcilerle ilgili olanlarına danışmanlık yapmakla görevliydi. Bunlardan, Harekat (6. şube), Eğitim (9. şube) yarbaşkanlıklarıyla doğrudan, Sevkiyat ve Nakliyat (5. şube), Haberleşme (11. şube) ve Personel (12. şube) ile dolaylı yoldan ilgiliydi (Ünlü, 2009a).

Donanma Kumandanlığı idari ve lojistik bakımdan Müdafaa-i Milliye Vekâletine, hareket ve eğitim bakımından da Erkânı Harbiye-i Umumiye Başkanlığına bağlanmıştı. Deniz Müsteşarlığına bağlı olarak Deniz Askeri Nakliye Komiserliği oluşturuldu (Atabay, 2002). İlk

* Bunlardan bazıları: Türkiye Cumhuriyeti Liman ve Karasularını Ziyaret Edecek Sefain-i Harbiye-i Ecnebiye ile Bu Sefaine Refakat Edecek Olan Muavin Sefain ve Kuva-i Havayenin Tabi Olacakları Muamelata Dair Talimat 1341 (1925), Heybeli Bahriye Mektebi Talebe Kabul Şeraiti 1926, Bahriye Gedikli Mekteb-i Sıhhiye Sınıfı Ders Programı 1926, Zabitan-ı Bahriyye Mahsus Elbise Talimatnamesi 1926, Bahriye Gedikli Zabitanı ile Mensubin-i Askeriye ve Efrad-ı Bahriye Melbusat ve Yatak Takımları İstihkaklarının Suret-i Tevzi ve Muhafazası Hakkında Talimatname (1927).

denizaltı gemileri olan I. Ve II. İnönü'nün 9 Haziran 1928 tarihinde donanmaya katılmasının ardından 12 Şubat 1929 tarihinde Tahtelbahir Gemileri Komutanlığı kuruldu (Metel, 1960; Dümer, 1972). Aynı yıl ekim ayında Karadeniz Bahriye Kumandanlığı lağvedildi. Böylece bahriye bu dönemde dört komutanlıktan oluşan bir yapıya kavuştu: Donanma, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki, İstanbul Deniz ve İzmir Deniz Kumandanlıkları (Atabay, 2002).

1930 yılına gelindiğinde yeniden bir yapılanma sürecine girilir. 1931 yılında Taşoz, Samsun ve Basra gibi küçük muhripler yapı ve donanımları açısından işlevlerini yitirdiklerinden kadro dışı bırakılırken, İtalya'da yaptırılmış olan dört muhrip, iki denizaltı gemisi ve üç hücumbot donanmaya katılmış, Yavuz'un onarımı da tamamlanarak yeniden faal duruma gelmiştir. Bu gelişmelerin ardından 24 Kasım 1931 tarihinde Donanma Kumandanlığının adı Harp Filosu Kumandanlığı olarak değiştirilmiştir. Ancak, 30 Eylül 1935 tarihinde Donanma Kumandanlığı yeniden kurularak, Harp Filosu Kumandanlığı da tümen yetkisiyle Donanma Kumandanlığına bağlanmıştır. Böylelikle Donanma Kumandanlığı gelişmenin ardından Harp Filosu, İhtiyat Filosu ve Mayın Arama Tarama Filotillası olmak üzere üç birlikten oluşuyordu. Aynı yıl Donanma Kumandanlığı karargahı Yavuz gemisinden Gölcük'e taşınarak, karargahı karada konuşlu stratejik bir komutanlık niteliği kazanmıştır. 1935 yılının en önemli olaylarından biri de Denizaltı Gemileri Kumandanlığının adının Denizaltı Filotilla Komodorluğu olarak değiştirilerek Donanma Kumandanlığı'na bağlanmış olmasıdır (Atabay, 2002).

20 Temmuz 1936 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı gün Donanma bütün mevcuduyla Çanakkale'ye intikal etmiş, seferi durum almış, Sakarya, I. İnönü, ve II. İnönü denizaltı gemilerini İmroz adasıyla Bozcaada arasında karakol görevine, Hamidiye gemisini ise aynı adalara birer bölük asker çıkartmaya yollamıştır. Harp Filosu da 23 Temmuz'da Bir tabur asker çıkartmıştır (Ünlü, 2009a). Sözleşmenin yürürlüğe girişini izleyen günlerde Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında ayrı iki Müstahkem Mevki Kumandanlığı kurulmuş, bu komutanlıklar İstanbul'daki Birinci Ordu Kumandanlığı'na bağlanmıştır. Bununla birlikte Müstahkem Mevki Kumandanlıklarının emrinde Karadeniz Boğazı Deniz Kumandanlığı ve Çanakkale Boğazı Deniz Kumandanlığı adı altında iki komutanlık

kurulmuştur. Bu komutanlıkların temel görevi Boğazların pasif deniz savunmasını yapmak olarak belirlenmiştir. Yine aynı yıl 20 Ağustos tarihinde Denizaltı Filotillası Komodorluğu lağvedilerek yerine Denizaltı Filosu Komutanlığı teşkil edilmiştir (Atabay, 2002).

Bahriye Vekaletinin kaldırılarak Deniz Müsteşarlığının kurulmasından sonraki dönem anahatlarıyla incelendiğinde, kurumsallaşma sürecinin devam ettiği, deniz birliklerinin oluşumu ve emir-komuta düzeni açısından karmaşık ve sürekli değişen bir görünüme sahip olduğu anlaşılmaktadır. Kurumların adları, işlevleri, görevleri, yetkileri ve konuşlandıkları mekanlar çok kez değiştirilmiştir.

4.2.2. Bahriyeliler

Deniz Kuvvetlerinin personel gereksinimini karşılamak üzere faaliyet gösteren eğitim kurumlarının gelişimine geçmeden önce, Cumhuriyetin ilanının ardından karşılaşılan sorunun personel fazlalığı olduğu belirtilmelidir. Gemilerin bakım ve onarıma alınmaları yada çürüğe çıkarılmaları nedeniyle çok sayıda subayı işsiz gezer duruma düşmüştür. Bu durumu incelemek ve subay fazlasının belirlenip ilişkilerinin kesilmesi için Mecliste bir komisyon kurularak çalışmaya başlamıştır. Komisyon, Kurtuluş Savaşına katılıp katılmamayı temel ölçüt olarak değerlendirmiş ve sonuçta 749 subayın emekliye sevk edilmesine karar verilmiştir (Ünlü, 2009a). Bu karar, Deniz Kuvvetlerinde hiç yüksek rütbeli subay kalmaması sonucunu doğurmuştur. Yeni dönemde nitelikli personele duyulan gereksinim, o zamana kadar Donanmanın ana subay kaynağı olan Bahriye Mektebinin yapı ve işlevinin değişmesine neden olacaktır.

Kurtuluş Savaşı döneminde Bahriye Mektebi öğrencileri Milli Mücadeleye etkin bir biçimde katılmıştır. Müdür Şevket Bey'in başarılı yönetimi sayesinde işgal kuvvetlerinin saldırılarından korunmuş olan Okul, o günün koşullarının el verdiği ölçüde öğretimine devam etmiştir. 1920-1923 yıllarında okula öğrenci alınmamış, 1921'de okuldan mezun olup Hamidiye okul gemisinde eğitimde bulunan bir bölüm öğrenci Milli Mücadeleye katılmak üzere Samsun'a gitmişti. Gerek bu öğrencilerin öğrenimlerini sürdürmek ve gerekse Anadolu'ya geçen deniz subaylarını, görevlendirilecekleri alanlarda yetiştirmek üzere Müdafaayı Milliye Vekaleti Bahriye Dairesince Samsun'da bir Bahriye Mektebi kurulmuş,

ancak öğrencilerin bir an önce Kuvayı Milliye’de yer almak için gösterdikleri heyecan ve arzu, okulun çalışmasına olanak vermemiştir (Çoker, 1985).

1922-1927 yılları arasında Bahriye Mektebi, yürürlükteki mevzuata göre normal öğretim ve eğitim faaliyetini sürdürmüş, 3 Mart 1924 tarihinde yürürlüğe giren 430 sayılı Tevhid-i Tedrisat Kanunu sonucunda diğer tüm okullar gibi Bahriye Mektebi de Milli eğitim Bakanlığı’na bağlanmıştı. Daha sonra, 637 sayılı yasayla 29 Nisan 1925’te bütçe ve kadrolarıyla Milli Savunma Bakanlığı’na devredildiler. Genelkurmay Başkanlığı’nın 27 Mayıs 1928 tarihli emriyle Bahriye Mektebi 1 Haziran 1928 tarihinde Deniz Lisesi adını alarak, yeni öğretim yılında askeri liselerin izlediği Programı uygulamaya başlamıştı. Okul talim, terbiye ve tedrisat açısından Genel Kurmay Başkanlığı’na, idari ve mali açıdan Milli Savunma Bakanlığına Bağlanmıştı. Deniz Lisesinin Milli Eğitim Bakanlığına bağlı diğer liselerden farkı, sosyal bilimlerde haftalık ders saatleri kısmen azaltılarak yerine fabrika ve gemicilik derslerinin konulmasından ibarettir. Yeni düzenlemede her sınıf için öngörülen öğrenci sayısı kırk olup, yirmişer kişilik iki kısma ayrılmasıdır.

Deniz Lisesi üstündeki mesleki eğitim, güverte ve makine olmak üzere üçer döneme ayrılmış, güverte sınıfına ayrılan öğrenciler birinci dönemde yedi ay okul gemisinde meslek, iki ay Deniz Yeni Erat Eğitim Alayında piyade eğitimi, ikinci dönemde dokuz ay donanmanın çeşitli gemilerinde mesleki eğitimden sonra onbir ay Deniz Harp Okulunda öğretim görmeleri öngörülmüştü. Makine sınıfına ayrılan öğrenciler ise, birinci dönem fabrikalarda, ikinci dönem okul gemisinde, üçüncü dönemde ise Deniz Harp Okulunda öğrenim görecektlerdi. Bu eğitim ve öğretimin ardından Asteğmen rütbesiyle Deniz Harp Okulundan Mezun olan subaylar ayrıca dokuz buçuk ay da meslek kurslarına katılacaklardı.

Genel Kurmay Başkanlığının 27 Mayıs 1928 tarihli emri uyarınca Heybeliada’daki binalar Deniz Lisesine bırakılırken, Deniz Harp Okulu 1928-1930 yılları arasında iki ders yılını nakledildiği Kasımpaşa’da halen Kuzey Deniz Saha Komutanlığı’nın bulunduğu binada geçirmiş, daha sonra Heybeliada’ya taşınmıştır (Çoker, 1985). 1928’de başlayan yeni eğitim ve öğretim düzeni yalnızca iki yıl uygulanmış, ayrılan okullar Heybeliada’daki yeni yerinde

tekrar birleştirilerek Deniz Harp Okulu ve Lisesi oluşturulmuştur. Deniz Harp Okulu ve Lisesi Okul Müdürlüğü olan adı, 1933'te Kumandanlık, 1935'te ise, Komutanlık olarak değiştirildi.

1929 yılından itibaren Deniz Kuvvetlerinde mühendis rütbesi kaldırılmış, böylece, Deniz Harp Okulu ile Kara Harp Okulu'ndan mezun olanlar arasında paralellik sağlanmıştır. 1934 yılında Deniz Harp Okulu'nu başarıyla bitiren öğrenciler arasından seçilen bir grup mühendislik eğitimi için Almanya'ya gönderilmiştir. 1938 yılında ise, okul gemisi Hamidiye Kruvazörü ile Deniz Harp Okulu öğrencileri, Cumhuriyet döneminin yabancı sulardaki ilk seyrini yapmış, öğrenciler için yararlı geçen bu seyirde Hanya, İskenderiye, Magosa limanları ziyaret edilmiştir (Ünlü, 2009b). Böylece, Deniz Kuvvetlerinin temel subay kaynağı olan Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu, Cumhuriyet'in ilanını izleyen kısa bir dönem içinde modern eğitim kurumları olarak yeniden kurulmuştur (Aksoydan, 1973; Sarıyar, 1981; Çoker, 1994b; Gökçe, 1984; Kırca, 2008; Yıldırım, 1987; Yılmaz, 2005).

Yine bu dönemde, o zamana kadar yalnızca karacı subaylara tanınmış olan kurmaylık hakkının denizdeki karşılığı için, Genelkurmay Başkanlığının 45054 sayı ve 26 Kasım 1929 tarihli emriyle, Deniz Harp Akademisi kurularak, 2 Kasım 1930 tarihinde öğretime başladı (Ünlü, 2009b; Toprak, 1964).

Bu arada deniz kuvvetlerinin astsubay kadroları için personel yetiştirmek üzere yeniden düzenlenen Astsubay Okulu, Cumhuriyetin ilanından sonra Kasımpaşa'da Havuzlar Kapısı'nda Gemici Gençler Mektebi olarak 1924 yılında öğretime başlamıştır. Okulun adı daha sonra Gedikli Zabit Namzet Mektebi, 9 Nisan 1927 tarihinde Deniz Gedikli Küçük Zabit İhbari Mektebi adını alacaktır. 1 Haziran 1929 tarihinden itibaren Deniz Mektepleri ve Kurslar Müdürlüğüne bağlanan okulun adı 1934 yılında bu kez Deniz Gedikli Küçük Zabit Hazırlama Mektebi olarak değiştirilecektir. 1925-1930 yılları arasında Kasımpaşa Deniz Hastanesi binalarında ve sonra eğitim gemisinde, 5 Ağustos 1930 tarihinden sonra Gölcük'teki Turgut Reis Zırhlısında öğretimine devam eden okul, 1935'te tekrar Kasımpaşa'daki Divanhane'ye geri dönmüştür (Ünlü, 2009b).

Cumhuriyetin kuruluşunu izleyen yıllarda, Deniz Kuvvetlerinin gereksinimi olan üstün nitelikli subay ve astsubayların yetiştirilebilmesi için eğitim sistemi düzenlenmeye çalışılırken, hassas bir dengenin gözetilmesi gerekmiştir. Bir yandan Osmanlı Devletinin son dönemindekinden büyük ölçüde farklı niteliklere sahip ama geleneksel sürekliliği de kişiliğinde barındırmaya devam eden bir denizci tipinin yetiştirilmesinin öngörüldüğünü söylemek yanlış olmayacaktır. Birçok alanda olduğu gibi bahriyenin bir kurum olarak ve bahriyelilerin bu kurumu ete kemiğe büründüren unsurlar olarak, kurumsal ve bireysel kimlikleri belirlenirken, “yeni” ve “geleneksel” paradoksal ve kaçınılmaz olarak karşı karşıya gelmiş, oluşturulmaya çalışılan bireşimden ortaya “Cumhuriyet Bahriyelisi” çıkmıştır. Başka bir anlatımla, yeni bahriyeli, yeni kurulmuş ulusal bir devletin, Cumhuriyetin değer ve kavramlarıyla örülmüş bir kimliğe sahip kılınırken, Selçuklu ve Osmanlılardan süzülüp gelen bir denizcilik geleneğinin de taşıyıcısı olarak görülmüştür. Deniz eğitim kurumlarının öğrencilere teknik ve askeri bilgiler aktarmaktan daha önemli ve öncelikli işlevi, bu yeni kimlikle donatmaktır.

Eski-yeni çatışması kimi zaman geleneksel olandan vazgeçilmesi sonucunu doğurmaktadır. Bu durumun bir örneği, subay rütbeleriyle ilgili olarak ortaya çıkmıştır. İlk olarak 2590 numaralı ve 26 Teşrinisani 1334 tarihli “Efendi, Bey, Paşa gibi lâkap ve unvanların kaldırıldığına dair kanun” üçüncü maddesi; “Askerî rütbelerden adın başına gelmek üzere kara ve havada Müşürlere Mareşal, Birinci Ferik, Ferik ve Livalara General, Denizde Birinci Ferik, Ferik ve Livalara Amiral denilir. Generallerin ve Amirallerin derecelerini gösteren unvanlarla Deniz Müşürleri unvanlarının ve diğer askeri rütbelerin karşılıkları Âli Askeri Şurası kararı ve İcra Vekilleri Heyetinin tasdikı ile konulur” hükmünü getirmiştir.

Bir süre sonra kabul edilen, 11 Haziran 1334 tarih ve 2771 sayılı “Ordu Dahili Hizmet Kanunu” ile diğer subay rütbelerini de belirlemiştir. O zamana kadar Bahriyede kullanılan rütbe adları, komuta edilen geminin türüne göre belirlenmiştir. Korvete komuta eden subaya “korvet kaptanı”, fırkateyne komuta edene “fırkateyn kaptanı” ve kalyona komuta edene “kalyon kaptanı” denilmiştir. Kanun, bu düzeni değiştirirken, kuvvetler arasında ortak bir

rütbe sistemi oluşturmuştur. 2. maddeye göre belirlenen yeni rütbeler ile karşılığı olan eski rütbeler şu şekilde sıralanmıştır (Atabay, 2002):

- Mülazım: Teğmen
- Mülazım-ı Evvel: Üsteğmen
- Kolağası: Yüzbaşı
- Korvet Kaptanı: Binbaşı
- Fırkateyn Kaptanı: Yarbay
- Kalyon Kaptanı: Albay.

4.2.3. Donanmanın Yeniden Kurulması

Bahriye örgütünün kurulması yolunda kaydedilen tüm gelişmelerin yanında asıl önemli sorun, askeri deniz gücünün temeli olan harp gemilerine sahip olmaktır. Verimli ve düzenli işleyen bir bahriye örgütüne yada iyi yetişmiş üstün nitelikli bireylerden oluşan personele sahip olmak kuşkusuz önemlidir. Ancak, bunların varlığını anlamlı kılan unsur harp gemileri ve bu gemilerin bütününden oluşan bir kavram olan donanmanın niteliğidir. Cumhuriyetin kurulmasının ardından donanmanın yeniden kurulması kapsamında atılan adımlar; eldeki gemilerin onarımı, yeni gemi satın alınması ve gemi inşa etmek biçiminde üç başlık altında ele alınabilir.

4.2.3.1. Eldeki Gemilerin Onarımı

Cumhuriyet Donanmasının ilk birliği elde mevcut gemilerin; 2 muhafazalı kruvazör (1903 yapımı), 2 torpido kruvazörü (1906 yapımı) ve 3 küçük muhripen (1907 yapımı) (Bayat, 1983) onararak hizmete sokulması, öncelikle çözülmesi gereken ilk sorundu. Bu gemiler yaşlı, savaş yorgunu ve Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerine göre yaklaşık beş yıldır hareketsiz tutulmuş gemilerdi. Bu noktadaki öncelik gemilerin durumunun mükemmellik düzeyine getirilmesi değil, bunların olabildiğince kısa süre içinde onarımlarının yapılarak en temel hareket yeteneklerine yeniden kavuşturulmalarıydı.

Söz konusu gemilerin onarımı Taşkızak Tersanesinde, parasal yetersizlik içinde, kimi zaman onarım için gerekli malzemeler ancak çürüğe çıkartılmış gemilerden sağlanarak, 1927 yılına kadar sürdü. Bazen onarımlar başarısızlıkla sonuçlanırken, kimi zaman da gemiler yeni

kimlikle ortaya çıkıyordu. Her türlü olumsuzluğa karşın Donanma, 1928 yılında toplu hareket yapabilecek düzeye ulaştırılabildiği (Ünlü, 2009a).

Bu konudaki tek istisna Yavuz zırhlısının onarımıdır. Eldeki tersane donanımının yetersizliği nedeniyle bu geminin onarılması olanaksızdır. Önce Yavuz'un yurt dışında onarıma gönderilmesi düşünülmüş ancak, mali nedenlerle bu girişimden vazgeçilerek, bu büyüklükte bir gemiyi onarmak için gerekli bir yüzer havuz satın alınmasına karar verilmiştir. Açılan ihaleyi bir Alman firması kazanmış ve havuz Gölcük'te inşa edilmiştir. Ancak, Yavuz'u havuza alma girişimi bir kazayla sonuçlanarak havuz zarar görmüş, Yavuz'un onarımı önce havuz onarıldıktan sonra başlayabilmiştir. Onarım işini alan Fransız firması Aralık 1926'da başlattığı onarımı, 25 Şubat 1930 tarihinde tamamlamıştır. Yavuz böylece yeniden donanmanın en önemli unsuru haline gelmiştir (Ünlü, 2009a).

Ancak onarılarak faal duruma getirilmeye çalışılan bu birlik, kuşkusuz yeterli değildi. Bu gemilerin birçoğunun ömrü ancak birkaç yıl uzatılabildiği. Nitekim, Berk-i Efşan 1924'te, Preveze 1926'da, İclaliye 1928'de, Yunus ve Nemci Şevker 1929'da, Taşoz, Basra, Samsun ve Zuhaf 1932'de, Muini Zafer 1934'te, Sultanhisar, Sivrihisar, Akhisar ve Sakız 1935'te, Draç ve Musul ise 1936'da hizmet dışı kalacaktır (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000).

4.2.3.2. Yurt Dışından Gemi Satın Alınması

Onarılsalar dahi eldeki gemilerin kullanım sürelerinin son derecede sınırlı olacağının görülmesi ve hiç denizaltı gemisine sahip olunmaması gerçeği karşısında yurt dışından gemi satın alınması bir zorunluluk olarak değerlendirildi. Tercih edilen yöntem, daha önce başka devletlerin donanmalarında hizmet etmiş "ikinci el" gemi satın almak yerine, yabancı tersanelere yeni gemi siparişi vermektir. Bedelleri ulusal bütçeden karşılanmak üzere aşağıdaki gemiler 1925-1936 tarihleri arasında Avrupa tersanelerine sipariş edildi (Metel, 1966). Bu gemiler şunlardır:

Tablo 7. Avrupa tersanelerine sipariş edilen harp gemileri.

Adı	Tipi	Sipariş Yeri	Sipariş Tar.	Teslim Tar.
Adatepe	Destroyer	İtalya	1929	1931
Kocatepe	Destroyer	İtalya	1929	1931
Tınaztepe	Destroyer	İtalya	1929	1932
Zafer.	Destroyer	İtalya	1929	1932
Doğan	Hücumbot	İtalya	1929	1931
Martı	Hücumbot	İtalya	1929	1931
Deniz Kuşu.	Hücumbot	İtalya	1929	1931
Birinci İnönü	Denizaltı	Hollanda	1925	1928
İkinci İnönü	Denizaltı	Hollanda	1925	1928
Dumlupınar	Denizaltı	İtalya	1929	1931
Sakarya	Denizaltı	İtalya	1929	1931
Gür	Denizaltı	İspanya	1935	1936
Saldıray	Denizaltı	Almanya	1936	1939
Atılay	Denizaltı	Türkiye	1936	1940
Yıldıray	Denizaltı	Türkiye	1936	1946
Batıray.	Denizaltı	Almanya	1936	----

1928 yılında ilk denizaltı gemileri donanmaya katıldı *. 1931’de iki muhrip,** iki denizaltı gemisi ***, üç hücumbot**** teslim alındı.

* Birbirinin eşi olan bu denizaltı gemileri Hollanda’nın Feijenoord tersanesinde inşa edilmiştir. Boyutları: 58.7x5.75x3.54 m., Deplasman tonajı su üstünde 518, su altında 673 tondur. 550 HP gücünde iki adet M.A.N. Dizel makine ve 2 pervaneye sahip gemilerin su üstü azami hızı 14.3 mildir. Silahları ise başta dört, kıçta iki torpido kovani, bir adet 7.5 ve bir adet 2 cm.’lik toptan oluşmaktadır.

** Birbirinin eşi olan Adatepe ve Kocatepe muhripleri İtalyan Astoldo Tersanesinde inşa edildiler. Boyutları 100.22x9.27x2.90 m. Olan gemiler tam yüklü deplasman tonajları 1650 ton, ana makineleri Parsons türbin ve iki pervanelidir. 38 mil azami hıza sahip gemilerin silahlatı ise şunlardır: 4x12 mm., 2x40 mm. Top, 2x3x450 mm. torpido kovani ve gerektiğinde 40 adet mayın taşıma kapasitesine sahiptir.

*** Birbirinin eşi olan Dumlupınar ve Sakarya İtalya’nın Monfalcone tersanesinde inşa edilmiştir. Boyutları: 61.56x6.68x4.29 m., deplasman tonajı su üstünde 740, su altında 926.5 tondur. 750 HP gücünde iki adet M.A.N. Dizel makine ve 2 pervaneye sahip gemilerin su üstü azami hızı 14.3 mildir. Silahları ise başta dört, kıçta iki torpido kovani, bir adet 15 ve bir adet 2 cm.’lik toptan oluşmaktadır. Cumhuriyet Donanması 1923-2000.

**** Birbirinin eşi olan Doğan, Martı ve Denizkuşu İtalya’nın Breda Venica tersanesinde inşa edilmiştir. Boyutları: 21.567x4.20x1.22 m., Deplasman tonajı 32 tondur. Üç adet 155 HP gücünde Isotta Frasch Hini benzin motoru ve 3 pervaneye sahip gemilerin azami hızı 34 mildir. Silahları iki torpido kovani, bir adet 3 inch’lik toptan oluşmaktadır.

1932’de iki muhrip * ve bir denizaltı gemisinin ** katılımıyla ilk modern filo kuruldu. Ayrıca Almanya’dan denizaltı yatak gemisi olarak kullanılmak üzere 1936 yılında Trier adlı yolcu gemisi satın alındı. Adı Erkin olarak değiştirilen gemiye bu isim Atatürk tarafından verildi (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000). Görüldüğü gibi, satın alınan on geminin yedisinin İtalyan tersanelerinde inşa ettirilmiştir. Bunun nedeni, o dönemde Türkiye ile İtalya arasındaki yakın ilişkilerdir (Barlas ve Güvenç, 2002).

Çok kısıtlı bütçe olanaklarıyla meydana getirilen bu donanma, gereken politik ve stratejik görevleri yeterince yerine getirdiği (Kara, 2003; Kulaç, 2006) gibi, II. Dünya Savaşı başında Türkiye Winston Churchill’in ifadesiyle “Bölgesinde güçlü ve Akdeniz’de azımsanmayacak bir Bahriye”ye malik bulunuyordu (Bayat, 1983).

Geçekten de, İngiltere Kralı VIII. Edward’ın 4-6 Eylül 1936 tarihinde yaptığı Türkiye ziyaretine (Saygı, 2003) karşılık olarak Türk Donanmasının Malta’ya 20-25 Kasım 1936 tarihinde yaptığı ziyaret, Türk Deniz Kuvvetleri’nin kısa zamanda kaydettiği gelişmeyi göstermesi açısından dikkat çekicidir. Donanma komutanı Tümamiral Şükrü Okan’ın emir ve komutasında, Sancak gemisi Yavuz ile, Zafer, Kocatepe, Tınaztepe, Adatepe muhripleri, Gür, Dumlupınar, Sakarya ve İkinci İnönü Denizaltı Gemileriyle Erkin denizaltı ana gemisinden oluşan filonun ziyareti o dönemde İngiliz toprağı olan Malta’da yoğun ilgiyle karşılanmıştı. Dönüş yolunda ayrıca Yunanistan’ın Pire limanına yaptığı ziyaret de aynı yoğun ilgiyi görmüştür (Çoker, 1994a). Bu ziyaretlerin anlamı ve önemi son derecede açıktır. Kısa süre öncesine kadar savaştığı İngiltere ve Yunanistan’ın karşısına Türkiye, modern donanması ve nitelikli personeliyle bu kez dost olarak çıkarak sınırlı bir süre içinde denizcilik alanında kaydettiği gelişmeyi sergilemekte ve karşılığında, takdir görmektedir. Üstelik bu ziyaretlerin,

* Birbirinin eşi olan Tınaztepe ve Zafer muhripleri İtalyan C. N. Del Tirreno Tersanesinde inşa edildiler. Boyutları 96x9.30x2.90 m. Olan gemiler tam yüklü deplasman tonajları 1650 ton, ana makineleri Parsons türbin ve iki pervanelidir. 36 mil azami hıza sahip gemilerin silahlatı ise şunlardır: 4x12 mm., 2x40 mm. Top, 2x3x450 mm. torpido kovanı ve gerektiğinde 40 adet mayın taşıma kapasitesine sahiptir.

** Bu denizaltı gemisi Alman Germania Werft firması tarafından İspanyol Echevarriceta tersanesinde İspanya için inşa edilmiş ancak, başlayan iç savaş nedeniyle İspanya’ya verilmeyerek enterne edilmiş ve ardından satışa çıkartılmıştır. Bunun üzerine Türkiye tarafından satın alınarak Gür adı verilmiştir. Boyutları: 72.39x6.40x4.20 m., deplasman tonajı su üstünde 763, su altında 973 tondur. 1400 HP gücünde M.A.N. Dizel makine ve 2 pervaneye sahip gemilerin su üstü azami hızı 19.5 mildir. Silahları ise başta dört, kıçta iki torpido kovanı, bir adet 10.5 ve bir adet 2 cm.’lik toptan oluşmaktadır

suların her geçen gün ısındığı Akdeniz’de gerçekleştiği düşünüldüğünde amacın yalnızca dostluk mesajları iletmek olmadığı, yaklaşan savaşta yeni Türk Devleti’nin deniz gücünün tüm dünyaya göstermek olduğu kolaylıkla görülür.

Ancak bununla da yetinilmeyecek, yaklaşmakta olan savaşı hazırlıklı olmak amacıyla bir Alman firmasına ikisi yurt dışında inşa edilmek, ikisi de parçalar halinde getirilip İstanbul’da montajı yapılmak üzere dört denizaltı gemisi sipariş edilecektir. Adları Atatürk tarafından verilen bu gemilerden Saldıray 1939 yılında, Atılay 1940 yılında, Yıldırıy ise 1946 yılında donanmaya katıldı. Batıray ise savaş nedeniyle teslim edilmedi. İngiltere’yle yapılan bir anlaşma uyarınca sipariş edilen 4 muhrip, 4 denizaltı gemisi, 2 mayın dökücü gemi ve 12 araba vapuru da savaş süresince kısım kısım teslim edilecektir (Usluer, 1992).

4.2.3.3.Yeni Gemi İnşası

Deniz Kuvvetlerinin maddi varlığını arttırıcı çalışmalar kapsamında Gölcük’te bulunan ve hareketsiz durumda olan Yavuz’un onarılabilmesi için 1926 yılında bir Alman şirketine yaptırılan yüzer havuzla başlayan girişim, bu havuzun çevresindeki barakaların bir tersaneye dönüşmesiyle daha ileri bir düzeye ulaşacaktır (Usluer, 1992). Aslında Gölcük’te bir askeri tersane kurulması düşüncesi Birinci Dünya Savaşından az önce ilk kez 1912’de İngilizler tarafından gündeme getirilmiş, savaş sırasında 1916’da bu kez Almanlar Gölcük’te bir tersane kurmayı önermişlerdir. Ancak, savaş ve ardından gelen mütareke dönemi bu önerinin gerçekleşmesini engellemiştir (Koraltürk, 2009).

Aradan bir süre daha geçecek, Gölcük’te bir liman ve tersane yapılması konusu hükümet tarafından T.B.M.M.’nin gündemine getirilecektir. Hükümetin hazırladığı 23 Şubat 1933 tarihli yasa teklifinin gerekçesinde şöyle denilmektedir:

“Eski ve az adetteki gemilerimizin tamirat ihtiyacını oldukça tatmin etmekte olan eski Haliç tersanesi, iki sene evveline kadar bilmeceburiye istimal edilmekte idi.

Bu gün donanmamıza iltihak etmiş bulunan yeni harp birliklerimiz ile ahiren tamirata hitam bulan Yavuz harp gemimizin İstanbulda bırakılması tecviz olunmamış ve bizzarur İstanbul tersanesi de bu sebeple serbest istimal kabiliyetini kaybetmiş ve bilûmum deniz harp

vahitlerimiz ile sefaini muavinemizin barınmaları ve tamirat işleri, Marmara müstahkem mevki mıntakası dahilinde bulunan Gölcüğe nakledilmiştir.

Bu günkü vaziyette burada gemilerimizin emniyetle yatmaları ve barınmalarına vesaitsizlik hasebile imkân olmadığı gibi gemi tamirat işleri için de Yavuzun tamiri esnasında Fransızlar tarafından yapılmış olan basit ve iptidai birkaç atelye ile biri kömür ve diğeri ağır yağ ile müteharrik iki adet kuvvet santıralından ve mayın ve akümülatör fabrikalarından maada büyük tesisat ta mevcut değildir.

Bu tesisatın hali hazırda mevcut olan eski ve yeni gemilerimizi vaktinde ve teker teker bile tamire kâfi gelmediği anlaşılmıştır. Bu gün için harp kuvvemize Hükûmeti Cümhuriyemizin ilâve ettiği Yavuz gemisi ile 4 muhrip ve 3 adet avcı botu ve 4 denizaltı gemilerimizin kıymeti harbiyeleri yüksek ve kendileri aynı zamanda çok nazik birer silahtırlar.

Devlete 100 milyonlara mal olan ve her an kullanılabilmesi lüzumu aşikâr bulunan filomuzun bakımı için bir limana ve emin bir tersaneye ihtiyaç varestei arzdır.

Bu vaziyet karşısında yeni gemilerin ve nazik cihazlarının hüsnü muhafaza ve tamirleri için ihtiyaca kâfi bir liman ve tersane mevcut olmaması, esasen yüksek süratlerin temini gayesile pek nazik olarakimal edilen, bu silahların denizli havalarda birer şamandıra üzerinde bırakılmalarına sebebiyet vermekte olmakla binnetice bu gemilerin narin tekneleri daha çabuk haraba yüz tutacak ve dolayısıyla bu gemiler daha kısa bir zamanda kuvvemizden çıkarılacaklardır.

Milyonlar sarfile temin edilen bu harp gemilerimizin hem memleketin müdafaası uğrunda istenildiği bir anda sefere hazır bir halde bulundurulması ve hem de bu maksat etrafında gemilerin tamiratının zamanında ve fennin icap ettireceği şekilde ve iktisadi tarzda yapılması ve mahrukatı ile diğer teçhizatı harbiyelerinin en kısa zamanda gemilere verilebilmesi için İzmit müstahkem mevki mıntakası dahilinde tersane için elverişli bulunmuş olan mezkûr mahalde son sistem bir tersane ve mahfuz liman dahilinde inşası zaruri bir hâl almıştır” (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. Devre: 4, İctima Yılı: 2., C.15).

T.B.M.M. genel kurulunda görüşülen tasarı, 8 Mayıs 1933 tarihinde kabul edildi. 2173 numaralı Harp gemilerinin tamiri için Gölcükte tamir limanı ve tersane yaptırılması hakkında kanunun birinci maddesinde;

“Harp ve yardımcı harp gemilerinin tamir, idame ve barınmaları için İzmit körfezindeki Gölcükte bir tamir liman ve tersanesinin mühim kısımlarının yaptırılmasına karşılık olmak ve her sene tediye edilecek miktarı o sene bütçesine konulmak şartile ve İcra Vekilleri Heyetinin tensibile dört milyon liraya kadar taahhüdat icrasına ve taahhüt miktarına kadar Hazine bonusu ihracına Milli Müdafaa ve Maliye Vekilleri mezundur” denilmektedir.

Hem yasanın bu hükmü, hem de gerekçe incelendiğinde, kurulması öngörülen tersanenin yalnızca onarıma yönelik olduğu, yeni gemi inşa edilmesinin öngörülmediği anlaşılmaktadır. Ancak farklı düşünenler de vardır. Dönemin Milli Müdafaa Vekili Zekai Apaydın’ın imzasıyla Başvekalet’e gönderilen 9 Haziran 1934 tarihli yazıdaki ifadeler, Türk gemi inşa sanayinin o günkü durumunu ve sektörde dışa bağımlılığa karşı, kendi kendine yeterli olma kaygısını yansıtmaya açısından anlamlıdır:

“Yarım asrı mütecaviz bir zamandan beri İstanbul’daki tersane yeni inşa kabiliyetini gaip ederek donanmayı teşkil eden harp gemilerimiz yabancı memleketlerde yaptırılıyor ve bu tersane ancak donanmanın tamiratını temin edebiliyordu. Bir çok mahzurları ihtiva eden bu vaziyet, memleketimizin denizden müdafaası için müsamaha edilemeyecek ve behemahal ıslahı icap eden bir keyfiyet idi. Bunu nazarı dikkate alan Cumhuriyet Hükümetimiz, Gölcük’te yeni gemiler inşa edebilecek bir tersane tesisine karar vermiş olup pek yakında fiiliyat sahasına geçilecektir.

Hali hazırda Gölcük’te İstanbul Tersanesi’nin bakayasından teşekkül ettirilen Deniz Fabrikaları mevcut olup birçok nevakısına rağmen donanmanın tamiratını başarmaktadır. Bu teşekkül son zamanlarda mevcut personelinin kabiliyetini ispat etmek üzere, donanmanın ehemmiyetli bir ihtiyacı olan 1255 ton mahrecinde ve 10 deniz mili süratinde bir yağ gemisi inşa etmeği vekâletimize teklif etmiş ve bu teklif kabul olunmuştur” (Koraltürk, 2009).

Bakanın sözünü ettiği gemi, 26 Mayıs 1934 tarihinde kızağa konulan Gölcük tankeridir. Projesinin sahibi ve yürütücüsü Yüzbaşı Ata Nutku’dur. Cumhuriyet döneminde inşa edilen ilk gemi olan Gölcük tankeri, 16 ay gibi o dönem için kısa sayılabilecek bir sürede denize indirilecek duruma getirildi. 30 Ekim 1935 tarihinde denize indirilmesi planlandıysa da hava muhalefeti nedeniyle tören ertelendi. Geminin kızakta kalması sakıncalı görüldüğünden, 1 Kasım 1935 günü geniş katılımın sağlanılamadığı bir törenle denize indirildi (Koraltürk,

2009). Fakat malzemesizlikten ötürü su üzerindeki donanımlarının tamamlanması 1937 yılına kadar sürdü *.

Uzun bir aradan sonra ilk kez bir harp gemisinin yurtiçi olanaklarla inşa edilmiş olması, o dönemde harp gemisi inşa edilemeyeceğini düşünenler karşısında ve onların engellemelerine rağmen sağlanmış, simgesel yönü ağır basan önemli bir başarıdır. Gölcük tankerinden kısa bir süre sonra, Yine tasarımı Ata Nutku tarafından yapılan, Atak adlı mayın dökücü gemidir. 1936 yılında Gölcük tersanesinde kızağa konulan Atak'ın inşaatı 1939'da tamamlanarak Donanmanın hizmetine girecektir (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000).

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinin ardından, Taşkızak yeniden gündeme gelecek, özellikle yeni alınan denizaltı gemilerinin akümülatör üretim ve bakımı gereksinimi bu tersanenin canlandırılması için gerekçe oluşturacaktır. Almanya ile ortaklaşa inşa edilecek denizaltı gemileri de Taşkızak Tersanesi seçilmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Gölcük'le birlikte yeniden canlandırılan Taşkızak Tersanesi, Türk deniz harp sanayi açısından önemli bir kurum olma niteliği kazanmıştır.

4.3. Uluslararası İlişkiler

Siyasal rejim değişikliklerinden sonra, yeni bir kimlikle kurulan yeni devletlerin uluslararası hukuk açısından meşru bir varlık olarak kabul edilmeleri diğer devletlerce tanınma yoluyla olur. Yeni kurulan Türk Devletinin tanınması Lozan Konferansı sonucunda imzalanan belgelerle sağlanmıştır. Yeni devlet, Osmanlı Devletinin hukuki mirasçısı olmakla birlikte, gerek Lozan'a katılan devletlerin sınırlı sayıda oluşu, gerekse ortaya çıkan yeni koşullara göre Osmanlı döneminde yapılmış birçok uluslararası antlaşma ve sözleşmenin yenilenmesi gereğini ortaya çıkartmıştır. Bu nedenle Lozan'ın ardından Türkiye Cumhuriyeti yeni bir devlet olarak çeşitli alanlarda çok sayıda antlaşma (Soysal, 1983; Ökçün ve Ökçün, 1974) imzalamıştır.

* Gölcük tankeri 58.60x9.4x3.10 m. boyutlarında, tam yük 1250 t. 700 BG dizel makine ve tek pervaneli, azami hızı 11.5 mildir. Cumhuriyet Donanması 1923-2000.

4.3.1. Seyrisefain Antlaşmaları

Söz konusu antlaşmalar içinde konumuzla ilgili olarak en geniş grubu seyrisefain konusunda hüküm içerenler oluşturmaktadır. Bunlar imzalanma tarihine göre şöyle sıralanabilir:

Tablo 8. Seyrisefain antlaşmaları.

Devlet	İmza Tarihi	İmza Yeri	Kanun No.	Resmi Gazete
Finlandiya	2.6.1926	Ankara	1084	29.6.1927-620
S.S.C.B.	11.3.1927	Ankara	1046	31.5.1927-598
Belçika-Lüks.	28.8.1927	Ankara	1311	6.6.1928-906
İsveç	4.2.1928	Ankara	1382	28.1.1929-1104
Bulgaristan	12.2.1928	Ankara	1310	7.6.1928-907
Estonya	12.3.1928	Ankara	1307	3.6.1928-903
Letonya	28.5.1928	Ankara	1469	10.6.1929-1212
Felemenk	25.7.1928	Ankara	1468	9.6.1929-1211
Romanya	11.6.1929	Ankara	1672	12.6.1930-1525
Finlandiya	12.8.1929	Ankara	1719	25.6.1930-1529
Fransa	29.8.1929	Ankara	1670	16,6.1930-1521
Estonya	16.9.1925	Ankara	1525	21.6.1930-1525
İsveç	29.9.1929	Ankara	1671	10.6.1930-1516
A.B.D.	1.10.1929	Ankara	1584	21.4.1931-1477
B. Britanya	1.3.1930	Ankara	1674	3.7.1931-1536
Almanya	24-26.5.1930	Ankara	1689	26.6.1930-1530
Bulgaristan	27.5.1930	Ankara	1691	18.6.1930-1523
Danimarka	31.5.1931	Ankara	1696	24.6.1931-1528
Japonya	11.10.1930	Ankara	1792	5.4.1931-1766
Yunanistan	30.10.1930	Ankara	1758	15.3.1931-1748
Çekoslovakya	17.1.1931	Ankara	1799	6.4.1931-1767
S.S.C.B.	16.3.1931	Moskova	1874	5.8.1931-1865
Norveç	16.3.1931	Ankara	2040	5.7.1932-2142
Polonya	29.8.1931	Ankara	2237	6.7.1933-2421
Yugoslavya	28.10.1936	Ankara	3125	19.2.1937-3538
İtalya	29.12.1936	Roma	3246	24.6.1937-3639
İran	14.3.1937	Tahran	3218	21.6.1937-3636

4.3.2. Deniz Hukukuna İlişkin Sözleşmeler

Bunlar dışında, uluslararası deniz hukukuna ilişkin olarak Türkiye'nin taraf olduğu antlaşmalar bir diğer grubu oluşturmaktadır. Bunlardan bazıları Türkiye'nin Lozan'da katılmayı taahhüt ettiği çok taraflı sözleşmelerdir.

-Hastane Gemileri Hakkında Sözleşme. 21.12.1904, Lahey. Türkiye Lozan Antlaşmasının 100. Maddesi gereği, 8.6.1932 tarihinde katılmıştır.

-Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele. 23.9.1910, Brüksel. Türkiye Lozan Antlaşmasının 100. Maddesi uyarınca 9.6.1937 tarihinde katılmıştır. (9.6.1937 tarih ve 3226 sayılı kanun. RG. 23.6.1937, No.3638)

-Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele. 23.9.1910, Brüksel. Türkiye Lozan Antlaşmasının 100. Maddesi gereğince 9.6.1937 tarihinde katılmıştır. (9.6.1937 tarih ve 3226 sayılı kanun. RG. 23.6.1937, No.3638)

-Transit Serbestisi Hakkında Mukavele ve Talimat. 20.4.1921, Barselona. Türkiye 27.6.1933 tarihinde katılmıştır.

-Seyrüsefere Salih Milletlerarası Su Yollarının Rejimi Hakkında Mukavele ve Talimat. 20.4.1921, Barselona. Türkiye 27.6.1933 tarihinde katılmıştır.

-Denize Kıyısı Olmayan Devletlere Bayrak Hakkı Tanınması Hakkında Beyanname. 20.4.1921, Barselona. Türkiye Lozan Antlaşmasının 102. Maddesi gereğince 27.6.1933 tarihinde katılmıştır.

-Normal Yerlerinde Bulunmayan Bekçili Fener Dubaları Hakkında Anlaşma ve Talimatname. 23.10.1930, Lizbon. 11.5.1936 tarih ve 2968 sayılı kanun. (RG. 19.5.1936, No.3307)

-Deniz İşaretlerine Ait Anlaşma ve Talimatname. 23.10.1930, Lizbon. 11.5.1936 tarih ve 2968 sayılı kanun. (RG. 19.5.1936, no.3307)

-Balina Avcılığının Tanzimi Hakkında Mukavelename. 24.9.1931, Cenevre. 27.12.1933 tarih ve 2365 sayılı kanun. (RG. 8.1.1934, No. 2399)

4.3.3. Denizde Silahlanmanın Sınırlandırılması

Diğer yandan Türkiye, Birinci Dünya Savaşı sonrası sonrasında silahsızlanma ve barışı sürdürme umutlarının henüz canlı olduğu bir dönemde yakın komşuları Yunanistan* ve Sovyetler Birliği** ile denizde silahlanmayı sınırlandırmaya yönelik iki antlaşma imzaladı.

Yunanistan'la yapılan protokol metni şöyledir: "Bu günkü tarih ile imza edilen Dostluk ve Hakem Misakının imzasına saik olan prensipler ile mütehalli bulunan ve bahri teslihat masraflarının beyhude artmasının önüne geçmek ve her bir tarafın haiz olduğu şeraiti mahsusayı nazarı itibare alarak, mütekabil kuvvetlerin mütevazî tarzda tahdidi yolunda mütesaviyen ilerlemek arzusunu besleyen Yüksek Âkitler bahri teslihat yarışının, her iki tarafça, hulûsu tam dairesinde dostane bir fikir ve izahat teatisi suretile, önünü alabilmek fırsatını iki hükûmete bahşeylemek için, altı ay evvelden diğer âkide haber vermeden hiçbir harp gemisinin veya teslihatının siparişi, iktisabı veya inşası cihetine gitmemeği taahhüt ederler".

Sovyetler Birliği ile imzalanan protokolde ise "... İki Yüce Âkit Taraftan her biri diğer Âkit Tarafı altı ay evvel haberdar etmeksizin Karadenizde veya bitişik denizlerdeki harp donanmalarını takviye edecek herhangi bir harp gemisini tezgâha koymıyacak veya böyle bir gemiyi ecnebi tezgâhlarına sipariş etmiyecek veyahut mezkûr denizlerde bulunan kendi harp

* 30.10 1930, Ankara. 12.2.1931 tarih ve 1752 sayılı Türkiye Cumhuriyetile Yunanistan Hükümeti arasında akdedilen dostluk, bitaraflık, uzlaşma ve hakem muahedenamesile merbutu bahri kuvvetlerin tahdidine mütedair protokolün tasdiki hakkında kanun.

** 7.3.1931, Ankara. 22.7.1931 tarih ve 1872 sayılı 17 kânunuevvel 1929 tarihli Ankara Protokoluna zeyil olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti ile Sosyalist Sovyetist Cümhuriyetleri ittihadı arasında Karadenizde ve Karadenize mücavir denizlerde bahri teslihatın tahdidi için Ankarada 7 mart 1934 de imzalanan protokolün tasdikına dair kanun.

donanmasının şimdiki terekübünü arttırmakta müessir olabilecek herhangi bir tedbire tevessül eylemiyecektir" denilmektedir.

Türkiye, imzaladığı bu protokollerle yakın komşularıyla deniz kuvvetlerin karşılıklı olarak sınırlı tutma yolunda anlaşarak, bu devletlerle silahlanma yarışına neden olabilecek bir süreci engellemeye çalışmıştır.

4.3.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kabul edilen statünün korunması, Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altına alınmıştı. Sözleşmenin 18. maddesinin ilk iki fıkrası şöyledir:

"Boğazların ve civar mıntakaların gayrı askeri hale ifrağının Türkiye için askerî noktai nazarından bigayri hakkın bir tehlike teşkil etmemesini ve ef'ali harbiyenin Boğazların serbestîsini veya gayrı askerî hale ifrağ edilmiş olan menatıkın emniyet ve inzibatını tehlikeye ilka eylememesini arzu eden tarafeyni Âliyeyni âkideyn, ahkâmı atiyeyi kabul ederler:

Eğer serbestîi mürura müteallik ahkâma ika edilen bir tecavüz, nagihanî bir taarruz, yahut herhangi bir fiili harp veya tehdidi harp, Boğazlarda seyrü seferin serbestisini veya gayrı askerî mıntakaların emniyetini tehlikeye koyacak olursa Tarafeyni Âliyeyni âkideyn ve her halde Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya bu hususta Cemiyeti Akvam Meclisinin karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken men'edeceklerdir".

Türkiye 1923 yılında bu teminat üzerine ve genel bir silahsızlanmaya gidileceği umuduyla boğazlar bölgesinde egemenliğin sınırlandırmasını kabul etmişti. Kuşkusuz bu, koşulların zorlaması sonucunda katlanılmak zorunda kalınan gönülsüz bir kabullenmeydi. Nitekim o dönemin genç bir deniz subayının ifadeleri, içinde bulunulan ruh halini göstermesi açısından anlamlıdır:

"Deniz Harp Akademisinde öğrenci olduğum sıralarda. 1923 Lozan Andlaşması, getirdiği mutlu sonuç yanında, bazı hükümleri ile, özellikle Türk Boğazları statüsü ile, biz genç subaylara ızdırıp veriyordu. 1930'lara düşen o öğrenim yıllarında Boğazların askerlikten arındırılmış olması, tahkim edilemez bulunması ve (Boğazlar Komisyonu) adı altında Türklerin yanında yabancıların da katıldığı bir ortak uzmanlar heyetinin kontroluna bırakılmış olması, aramızda sık sık tartışmalara neden oluyordu.

O sıralarda, bize ders vermekte olan yabancı emekli bir deniz albayı harp oyunlarımız tatbikatında 'Boğazlarda Türklere bazı imtiyazlar tanınarak Lozan statüsünün değiştirilmesi lüzumuna kani olduğunu, fakat tarafları tatmin edici nasıl bir çözüm yolu gerektiğini bir türlü kestiremediğini' ileri sürdükçe, biz genç subaylar, 'tek çözüm yolunun Boğazlarda Türk egemenliğinin kabulü ve bu hakkın Türklere geri verilmesi olabileceğini' hararetle savunurduk. Fakat 1930'larda dünya siyasi ortamı, bu iddiayı gerçekleştirmek için henüz yeteri kadar bir olgunluğa ulaşmış değil idi" (Korutürk, 1976).

Fakat Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde öngörülen silahsızlanma çabaları olumlu bir sonuç vermemiş ve Milletler Cemiyetinin ortak güvenlik sistemi mütecavizlere karşı başarıyla uygulanamamıştı (Gönlübol ve Sar, 1996). Boğazların statüsünün güvence altında tutulması açısından ayrı bir öneme sahip dört devletten Japonya ve özellikle İtalya'nın izlemeye başladıkları politikalar haklı kaygıların ortaya çıkmasına neden oldu.

Buna karşın Türkiye Boğazlar üzerindeki doğal hakkını güç gösterileriyle elde etme yoluna gitmedi. Bunun yerine haklarını hukuksal yollardan arama çabası içine girdi (Gönlübol ve Sar, 1996). Bu bağlamda Türkiye, Lozan Boğazlar Mukavelesinin getirdiği rejimi değiştirebilmek ve bir uluslararası konferansta yeni bir rejim oluşturabilmek için 1933'ten itibaren birtakım diplomatik girişimlerde bulundu. İlk kez, 1933'te Londra'da yapılan silahsızlanma konferansında söz konusu sözleşmenin boğazların kıyılarını ve Marmara denizindeki adaları askerden ve silahtan arındıran hükümlerinin kaldırılmasını istedi. Ancak bu istek, konferansın konusuyla ilgili olmadığı gerekçesiyle dikkate alınmadı. Türkiye bu istemini Nisan 1935'te Milletler Cemiyeti Konseyinde, Mayıs 1935'te Balkan Antantı Konseyinde, Eylül 1935'te Milletler Cemiyeti Genel Kurulunda yineledi. Ama bunlardan da bir sonuç alamadı. Türkiye, tek taraflı bir oldubitti gerçekleştirmek yerine her fırsatta görüşünü savunuyor ve barışçı yollardan sözleşmeyi değiştirmeyi deniyordu. En sonunda Milletler Cemiyetinin, Habeşistan'a saldırdığı gerekçesiyle İtalya'ya karşı zorlama önlemleri aldığı Kasım 1935'teki toplantıları sırasında istemini tekrarlayan Türkiye, bu kez olumlu bir hava yaratmayı başardı (Oran, 2006).

Türk Hükümetinin çeşitli uluslararası toplantılarda açıkladığı istek ve niyetler gitgide belirginleşir ve Lozan hükümlerinin gözden geçirilmesi yolunu hazırlarken, özü bakımından Akdeniz'e ilişkin yeni bir bunalım, sürecin hızlanmasına yol açtı. Gerçekleşebilir gibi görünen varsayımlar giderek olasılık görünümüne bürünmekteydi. Boğazların güvenliği için temel güvence olan Lozan Sözleşmesinin 18. Maddesi, en azından uygulanması kuşku bir nitelik almaktaydı (Aghides, 1976).

Türk Hükümeti, Boğazların statüsünü yeniden belirlemek üzere ilgili devletler; İngiliz, Bulgar, Fransız, Yunan, İtalyan, Japon, Romen, Sovyetler Birliği ve Yugoslav hükümetlerine 10 Nisan 1936 tarihinde bir notayla başvurdu. Dışişleri Bakanlığının notası, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Lozan sonrası uluslararası gelişmeleri ve içinde bulunduğu koşulları nasıl değerlendirdiğinin anlaşılması açısından son derecede önemli bir belgedir. Buna göre:

“1923 de Türkiye Lozan'da serbesti mürur ve gayri askerî hale ifrağ ahkâmını ihtiva eden boğazlar mukavelesini imzaya muvafakat ettiği zaman, Avrupanın umumî vaziyeti, siyasî ve askerî bakımlardan, bugün kendini gösteren vaziyetten tamamen ayrı bir manzara arz etmekte idi.

Avrupa o tarihte silâhsızlanmaya doğru gidiyordu ve siyasî kurumu yalnız beynelmilel teahhütlerle teyit edilmiş değişmez hukuk prensipleri üzerine iptina eyliyecekti. Kara deniz ve hava kuvvetleri daha çok az korkulacak mahiyet göstermekte ve temayülleri azalma yolunda tezahür etmekte idi. O sırada Türkiye boğazlar mukavelesinin takyidi ahkâmının milletler cemiyeti misakının 10 uncu maddesinin garantisine ilâveten mumzi devletlerin ve her halükârda dört büyük devletin tehdit vukuunda boğazların müdafaasına müştereken ve milletler cemiyeti konseyi tarafından bu hususta kararlaştırılacak bütün vasıtalar ile tevessül etmeleri teahhüdünü ihtiva eden 18 inci maddenin teminatına güvenerek imza edilmiştir.

O zamandan beri, Karadeniz vaziyeti her noktadan emniyetbahş bir müsalemet manzarası arzeder hale gelmiş ve buna mukabil akdenizde yavaş yavaş bir kararsızlık teessüs etmiye başlamıştır. Deniz konferansları silâhlanmaya doğru bir inkişaf göstermiştir. Deniz tezgâhları, yakında denizlere şimdiye kadar erişilmemiş bir kudrette gemiler dökecektir. Hava sahasında kuvvetlenme baş döndürücü bir şekilde tezayüt, kıtalar ve adalardaki tahkimat mütemadiyen tekessür etmektedir.

Ahval ve şerait bu suretle tamamen değişirken, boğazların tam emniyetsizliğine çaresaz olması lâzım gelen yegâne garanti de ortadan kalkmış ve en alâkadar devletler umumî bir ihtilâf tehlikesinin mevcudiyetini ilân ederlerken Türkiye, bu endişe verici emniyetsizliğin hiçbir mukabil tarafı olmaksızın en zayıf noktasından en fena tehlikelere maruz olmakta bulunmuştur.

Türkiye, kendisine yapılan musırrane talepleri is'af ederek, o zaman tamamile ecnebî kuvvetlerin işgali altında bulunan boğazların askerlikten tecridini, kendisine verilen asgarî garantilerin kıymetini, mevcut şerait altında ve 'boğazların ve civar mıntakaların gayrı askerî hale ifragının Türkiye için askerî noktai nazardan bigayrihakkın bir tehlike teşkil etmemesi' bakımından uzun uzadıya tarttıktan sonra kabul etmişti.

Mezkûr mukaveleyi imza eden devletler, boğazlar rejimini tanzim eden ahkâmın heyeti umumiyesine ayrılmaz bir tarzda bağlı bulunan emniyet garantisini müeyyit mukavelenin 18 inci maddesine o derecede ehemmiyet vermişlerdir ki, mezkûr garantinin askerlikten tecrit ve serbestii mürur hakkındaki ahkâmın gayrı kabili tecezzi bir parçasını teşkil etmekte bulunduğunu katî olarak teyit etmişlerdir.

Bu hükmün tazammun ettiği mana şudur ki, memleketin heyeti umumiyesinin emniyeti için zaruri olan arazisinden bir parçası üzerindeki hukuku hükümransinin tenkisi, fiilî, amelî ve müessir teminat olmaksızın Türkiye'ye tahmil ettirilemezdi.

Şurası da aşîkârdır ki, bu garanti işlemez hale gelir veya meşkûk kalırsa, bütün mukavelenin muvazenesi, Türkiye'nin ve Avrupa sulhunun Zararına olarak, bozulmuş olur. Halbuki, siyasî buhranlar sarîh surette ispat etmiştir ki, kolektif garantinin bugünkü mekanizması pek ağır bir surette harekete geçmekte ve geç ittihaz edilen her karar, beynelmilel bir hareketten beklenen istifadeyi ekseri ahvalde kaybettirecek mahiyet arz etmektedir. Bu sebepledir ki, 1923 senesinde Türkiye bugün birçok devletlerin de aynı noktai nazarı göttükleri gibi, milletler cemiyetine gireceği andan itibaren misakının kendisine temin edeceği kolektif garanti ile iktifa edememiş, boğazlar mukavelesini imza edenlerin heyeti umumiyesinin kolektif garantisini gayrı kâfi bulmuş ve yalnız dört büyük devletin

müşterek garantilerini kendi tamamile mülkiyesi için o zamanki şerait altında, elzem olanasgarî emniyeti temin edebilecek mahiyette görmüştü.

Fakat, eğer bizzat bu sagarî emniyette, tesisini istilzam eden şeraitten tamamen farklı siyasî ve askeri ahvalden dolayı zaifler, veyahut meşkûk bir hale gelirse, Cumhuriyet Hükûmeti, ağır bir ihmal suçu altında kalmaksızın bütün memleketi tamir kabul etmez ani bir baskına maruz bırakamaz.

Boğazların emniyetini zâmin olan devletlerin milletler cemiyeti muvacehesindeki vaziyetleri ve bu zâminlerin kendilerine tefviz edilmiş vazifeler karşısında askerî ve müessir teşriki mesaide bulunmalarını hiç olmazsa şüpheli bir hale sokan hususî ahval ve şerait, 1923 mukavelesinin umumî muvazenesini bozan unsurlardır.

Boğazlar emniyetinin hâlâ hakikî bir garanti ile müemmen bulunduğu, bugün iddia edilemez. Türkiyeden de bu teminat vazifesinin ifasına ademi icabet gibi tehlikeli bir ihtimale karşı bigâne kalması talep olunamaz.

Bu mülâhazata şunu da ilâve etmek icabeder ki, boğazlar mukavelesi, yalnız sulh hali ile Türkiye bitaraf veya muharip olmak üzere harp halini zikretmekte ve hususî veya umumî harp tehdidi ihtimalini mevzuu bahsetmiyerek Türkiyenin o takdirde kendi meşru müdafaasını temin çareleri aramasına imkân vermemektedir. Halbuki, bugün tamamile sabit olmuştur ki, haliharp ansızın ve hiçbir formalitesiz vukua gelebileceğinden, harici tehlikenin en nazik safhası asıl bu tehdit safhasıdır.

Bu noksan, derpiş edilen garantilerin kıymetleri ne olursa olsun bunların müessiriyetini başlı başına izale edebilir.

Türkiye Cümhuriyeti bidayeti teşekkülündenberi, kendisine her sahada tahakkuku ekseriyetle ağır fedakârlıklar tahmilinden hali kalmamış olan bir sulh ve itilâf siyaseti çizmiştir.

Türk hükûmeti, son 10 yıl içinde tahaddüs eden pek çık ahval ve şeraitte, bütün devletler tarafından takdir edilen bir uzlaşma, teahhütlerine sadakat ve sulh eserine samimî bağlılık zihniyeti göstermiştir.

Türkiye, başkalarına daima temin ettiği emniyeti, bizzat kendisi için de istemek hakkını haizdir.

Lozan muahedesi imza edenlerin iradeleri haricinde olarak tahaddüs eden ahval ve şerait, tam hüsnüniyetle tesbit edilmiş olan ahkâmı işlemez hale getirmiştir. Ve binnetice mevzuu bahsolan mesele ise Türkiyenin mevcudiyeti ve bütün arazinin emniyeti olduğu içindir ki, Cümhuriyet Hükûmetinin, ahval ve şeraitinin zarurî kıldığı tedbirleri almak suretile millet huzurunda kendisine düşen mes'uliyeti deruhte etmeye mecbur kalması mümkün olabilir.

Yukarda bildirilen mülâhazatı göz önünde tutan ve boğazlar mukavelesinin dört büyük devletin müşterek garantisine taallûk eden 18 inci maddesi ahkâmının mahkûk ve işlemez bir hale geldiğini ve arazisine müteveccih haricî bir tehlikeye karşı bu ahkâmın Türkiyeyi artık amelî, türk arazisinin taarruzdan masuniyeti için elzem emniyet şeraiti dahilinde ve Akdeniz ile Karadeniz arasında ticarî seyrisefainin daimî inkişafı için en liberal bir zihniyetle boğazlar rejimini tanzime matuf itilâfların yakın bir zamanda akdî zımnında müzakerata başlamaya amade olduğunu, boğazlar mukavelesi müzakerelerine iştirak etmiş olan devletlere bildirmekle kesbi şeref eyler”(Ayın Tarihi, 1936).

Yukarıdaki notada dile getirilen Türk tezinin hukuksal dayanağı, uluslararası hukukun bir kavramı olan *rebus sic standibus* (şartlar değişmiştir veya koşullar değiştiği taktirde) ilkesidir (Gönlübol ve Sar; 1996; Oran, 2006).

Sözkonusu nota gönderildikten sonra Nisan ayı içinde, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu toplanması istenen konferansa ilişkin olarak destek sağlamak amacıyla Roma ve Tokyo dışında, Lozan Boğazlar Sözleşmesinde imzası bulunan devletlerin başkentlerini ziyaret ederek görüşmelerde bulundu (Gönlübol ve Sar, 1996).

Bu çağrı karşılıksız kalmadı. Türkiye'nin öne sürdüğü gerekçeleri anlayışla karşılayan imzacı devletler, Montrö'ye tam yetkili temsilcilerini gönderdiler. Konferansa katılan devletlerin tümünün kendi açılarından karşılanmasını umdukları kimi beklentileri vardı. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen rejimden memnun olmayan Sovyetler Birliği, boğazlar rejiminde kendi lehine değişiklikler yapılacağını, Bulgaristan Türkiye'nin boğazları sıkı biçimde denetlemesini istememekle birlikte, bu girişimin 1919 Neuilly antlaşmasının silahtan arındırmaya yönelik hükümlerini değiştirme fırsatı vereceğini umduğundan Türkiye'nin girişimini destekliyorlardı.

Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya Balkan Paktı nedeniyle Türkiye'ye destek verirken, aslında statükocu bir tutum içinde olan Fransa, 1935'te Almanya'ya karşı Sovyetlerin dostluğunu elde etmek ve imzaladığı ittifak antlaşmasının da etkisiyle Moskova'nın sıcak baktığı bir değişikliğe engel olmak istemedi. Lozan Boğazlar Sözleşmesinin mimarı İngiltere ise, Akdeniz'deki İtalyan tehdidine karşı Türkiye'yi kendi yanına çekmek istediğinden Türkiye'nin önerisini olumlu karşıladı (Oran, 2006).

Lozan Boğazlar Sözleşmesine tepki, Avrupa'nın revizyonist devleti İtalya'dan geldi. İtalya'nın, Habeşistan'a saldırısı nedeniyle Milletler Cemiyeti tarafından uygulanan zorlama önlemlerine Türkiye'nin de katılmış olmasına karşı bir tepkisi olarak değerlendirilmektedir (Oran, 2006).

Konferans, açılış toplantısını 22 Haziran günü saat 16'da İsviçre Konfederasyonu Siyasal Federal Dairesi Başkanı (Dışişleri Bakanı) B. Motta'nın başkanlığında gerçekleştirdi. İtalyan Hükümeti konferansa temsilci heyeti gönderememişti. Lozan Sözleşmesi hükümlerinin sona erdirilmesine ya da değiştirilmesine herhangi bir karşı çıkışları olmadığını belirten Hindistan, Güney Afrika Birliği, Kanada, Yeni Zelanda ve İrlanda hükümetleri konferans çalışmalarına katılmayış nedenlerini başkanlığa bildirdiler. Konferansın ikinci günü yapılan oturumda, Türk temsilcisi Türkiye'nin tezini açıkladı. 13 maddeden oluşan bu tasarıda, gayri askerilikten hiç söz edilmiyordu. Bunun nedeni, Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesinin ön gördüğü Boğazlar bölgesini gayri askerilikten çıkartmak, tahkim etmek ve buralarda askeri kuvvet

bulundurma isteğiydi. Tasarıda yer alan diğer bir yenilik, Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasıydı. Boğazlar tahkim edildikten sonra Milletler Cemiyetinin güvencesinden vazgeçilebilirdi.

Bu tasarıya göre Türkiye, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestliğini Lozan Boğazlar Sözleşmesindeki benzer esaslara bağlanmasını öngörürken, harp gemilerinin geçiş serbestliğini bazı koşullarla kabul ediyordu. Boğazlarda transit halinde bulunacak yabancı harp gemilerini 14 bin tonilatoyu geçemezken, Karadeniz’e sahildar olan bir devlet önceden izin almak ve refakatinde başka gemi bulundurmamak koşuluyla 25 bin tonilatoya kadar bir gemisini Boğazlardan geçirebilecekti. Bunun dışında Karadeniz’e sahildar olan bir devletin her iki yönde geçirebileceği gemi tonajına bir sınırlandırma getirilmezken, Karadeniz’e sahildar olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri harp gemilerinin tonajı 28 bin tonilatoyu aşamayacak, ayrıca Karadeniz’de en çok 15 gün kalabileceklerdi. Savaş zamanında Türkiye tarafsız olduğu takdirde harp gemileri bu esaslara göre Boğazlardan serbestçe geçebileceklerdi. Savaş zamanında Türkiye muharip olduğu takdirde ise, harp gemilerinin geçişi Türkiye’nin iznine bağlı olacaktı. Türkiye’nin kendisini “harp tehdidine maruz bulunduğunu hissettiği takdirde” de yine bu esaslar geçerli olacaktı (Gönlübol ve Sar, 1996).

Konferansın çalışması sırasında başlıca iki tezin karşı karşıya geldiği görüldü. Bu tezlerden birincisi Karadeniz’in bir transit denizi olmadığını, başka bir deyişle, bir ucundan girilip öteki ucundan çıkılabilen herhangi bir “açık deniz” sayılamayacağını ve bu nedenle uluslararası “serbest deniz” rejimine tabi tutulamayacağını ve sonuç olarak Karadeniz’de kıyısı olan ülkeler gibi öteki dünya ülkelerinin de bu denizde harp gemilerini tıpkı ticaret gemilerini açık denizlerde gezdirdikleri şekilde kayıtsız şartsız dolaştıramayacaklarını iddia ediyordu.

Diğer tez ise, Karadeniz’in boğazlardan geçilerek girilebildiği için “denizlerin serbestliğini kabul eden”, “uluslararası hukuk rejimi”nden ayrılamayacağını ve dünya devletlerinin bu deniz çevresinde ortaya çıkabilecek büyük hastalıklar, doğal afetler, yangınlar, isyanlar gibi felaket zamanlarında insani düşüncelerle daima açık tutulması gerektiğini savunuyordu.

Konferansın davetçisi olan Türkiye ise, bir yandan ülkesinin Lozan'da açık bırakılmış bulunan güvenliğini ve boğazlardaki egemenlik hakkını sağlamakla birlikte, öte yandan bölge ve dünya barışını koruyabilmek için ileri sürülen farklı düşüncelerin bağdaştırılabilmesinde bir denge unsuru olmak gayreti içinde çalışmıştı.

Yapılan görüşmeler sonucunda Türkiye, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından Montrö'de 20 Temmuz 1936 tarihinde "Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahil darı devletlerin Karadeniz'deki emniyeti çerçevesi dahilinde" boğazların rejimini yeniden düzenleyen sözleşme imzalandı*. Konferansa katılmamış olan İtalya sözleşmeye sonradan, 2 Mayıs 1938 tarihinde katıldı.

Sözleşmenin getirdiği yeniliklerin ilki, Lozan'da kurulmuş olan Uluslararası Boğazlar Komisyonunun kaldırılarak, sahip olduğu yetkilerin Türk Hükümeti'ne verilmesidir (md. 24). Aynı zamanda boğazlar bölgesindeki askersizleştirme statüsüne son verilerek, Türkiye'nin bölge üzerindeki egemenliğine ilişkin sınırlandırmalar kaldırılmıştır. Sözleşmenin getirdiği diğ er bir yenilik ise, hava gemilerinin geçişinin ayrıca düzenlenmiş olmasıdır (md. 23).

Montrö ile gemilerin boğazlardan geçişleri, bağı oldu kları devletlere, türlerine ve uluslararası ilişkilerin durumuna göre farklı başlıklar altında ele alınmıştır. Şöyle ki:

Gemiler

- Ticaret gemileri
- Harp gemileri
- Hattı harp gemileri, uçak gemileri, denizaltı gemileri
- Hafif su üstü gemileri, küçük muharebe gemileri, yardımcı gemiler.

Devletler

- Türkiye
- Kard eniz'e kıyısı bulunan devletler

Diğer Devletler

Uluslararası Koşullar

-Barış zamanı

-Harp zamanı

-Türkiye harpte değil

-Türkiye harpte

-Türkiye'nin kendini çok yakın bir harp tehlikesi tehdidine maruz görmesi.

Montrö Mukavelenamesine göre, harp gemilerinin ayırtedici niteliklerinden hiçbirisine sahip olmayan tüm gemiler ticaret gemisi olarak kabul edilir (md. 7). Barış zamanında ticaret gemileri, bayrak ve hamuleleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, herhangi bir işleme tabi olmaksızın boğazlardan geçiş ve seyrüsefer serbestisine tam olarak sahiptirler (md. 1,2). Ege Denizinden ve Karadeniz'den boğazlara girecek her gemi, sağlıkla ilgili uluslararası kurallara uygun olarak Türk nizamlarıyla öngörülen sağlık denetimi için boğaz girişine yakın bir sağlık merkezinde duracaktır. Temiz patenteleri bulunan veya bulaşıcı hastalıklarla ilgili hükümlerin kapsamına girmediklerini onaylayan bir sağlık beyannamesi sunan gemiler için bu denetim, gündüz ve gece mümkün olduğunca çabuk yapılacak ve bu gemiler boğazlardan geçişleri sırasında hiçbir durmaya mecbur edilmeyeceklerdir. Boğazlardan transit olarak geçen gemilerden sağlık kontrolü, fener, şamandıra, kurtarma v.b. hizmetler karşılığı altın frank esası üzerinden resimler dışında hiçbir resim alınmayacaktır (lahika-1). Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır (md. 2).

Ticaret gemileri harp zamanında, eğer Türkiye harbe girmiş değilse, barış zamanında uygulanan kurallar çerçevesinde boğazlardan serbestçe geçebilirler. Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır /md. 4)

Türkiye'nin harbe girmesi durumunda, geçiş ve seyrüsefer serbestisi, düşmana hiçbir

* 24 temmuz 1923 tarihinde Lozanda imza edilen "Boğazların Tâbi olacağı Usule Dair Mukavelename"nin yerine kaim olmak üzere 20 temmuz 1936 tarihinde **Montreux**'de imza edilmiş bulunan yeni mukavelenamenin tasdikına dair kanun.

biçimde yardımda bulunmamak koşuluyla, yalnızca Türkiye'yle savaş halinde bulunmayan devletlerin ticaret gemileri için geçerlidir. Bu gemiler, boğazlara gündüz girecekler ve geçiş her defasında Türk makamları tarafından gösterilecek yoldan gerçekleşecektir (md. 5).

Barış ve savaş durumu dışında, "Türkiye'nin kendini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidine maruz görmesi" hali, yeni bir kategori olarak, Türkiye'nin Lozan Antlaşmasını imzalayan devletlere gönderdiği 11 Nisan 1936 tarihli notayla gündeme getirilmiş, söz konusu devletlerin de kabulüyle sözleşme metnine girmiştir. Buna göre, Türkiye kendisini bir savaş tehlikesiyle karşı karşıya gördüğünü ilan ederse, ikinci madde hükümleri uygulanmaya devam edecektir. Ancak gemiler, boğaza gündüz girecekler ve geçişler her defasında Türk makamlarının gösterdiği yoldan gerçekleşecektir. Bu durumda kılavuzluk zorunlu tutulabilecek, ancak ücrete tabi olmayacaktır (md. 6).

Montrö Sözleşmesinde harp gemilerinin özellik ve tanımlarıyla, bu gemilerin sınıflandırılmasına ayrıntılarıyla yer verilmiştir (2 numaralı Lahika). Buna göre harp gemileri altı ana başlık altında sınıflandırılmıştır:

- 1- Hattıharp gemileri
- 2- Tayyare ana gemileri
- 3- Hafif suüstü gemileri
- 4- Denizaltı gemileri
- 5- Küçük muharebe gemileri
- 6- Muavin gemiler.

Yukarıda belirtilen altı kategoride yer alan gemi türleri ayrıca alt sınıflara da ayrılmıştır. Belirtilen bu kategoriler içinde yer alan harp gemilerinin, ayrıntıları ve istisnalarıyla birlikte boğazlardan geçişlerine ilişkin olarak getirilen temel düzenlemeler yine barış ve savaş zamanı durumlarına göre ayrı biçimlerde düzenlenmiştir.

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin hafif suüstü, küçük muharebe ve yardımcı gemileri boğazlardan gündüz olmak koşuluyla, serbestçe geçebilirler (md. 10).

Karadeniz’e kıyısı olan devletlerin hattıharp gemileri, diğer devletler için öngörülen 15.000 tonluk tonaj sınırlaması olmaksızın, birer birer ve en fazla iki torpito eşliğinde olmak koşuluyla geçebilirler (md. 11). Karadeniz’e kıyısı olan devletler, bu deniz dışında inşa ettirdikleri veya satın aldıkları denizaltı gemilerini, eğer tezgaha koyma veya satınalmadan Türkiye’ye zamanında haber vermişler ise, üslerine ulaşmak üzere, boğazlardan geçme hakkına sahiptirler (md. 12/1). Yine aynı devletler, denizaltı gemilerini Karadeniz dışındaki tezgahlarda onarımı için, Türkiye’ye bilgi vermek koşuluyla boğazlardan geçirebileceklerdir (md. 12/2). Her iki durumda da geçişler, birer birer, gündüz ve su üstünden olacaktır (f. 3). Geçiş hakkına sahip yabancı harp gemilerinin boğazlardan geçeceği siyasi yoldan Türk Hükümeti’ne sekiz gün önce bildirilecektir. Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin bu bildirimleri onbeş gün önceden yapmaları arzu edilmektedir. Bildirimde, gemilerin gidecekleri yer, adları, tipleri, sayıları, gidiş ve dönüş tarihleri açıklanacak, gemiler geçiş sırasında durmağa mecbur olmaksızın boğazların girişindeki bir istasyona kimliklerini bildireceklerdir (md.13). Boğazlardan geçiş halinde bulunan yabancı deniz kuvvetlerinin azami tonaj toplamı 15.000 tonu, sayıları dokuzu aşmayacaktır. Bu sınırlamaya, geçiş sırasında hasara uğramış gemiler dahil olmayacaktır (md.14). Türk Hükümeti’nin daveti üzerine boğazlardaki bir limana sınırlı süre için nezaket ziyaretinde bulunacak yabancı gemiler için yukarıda belirtilen sınırlamalar geçerli olmayacaktır. Ancak bu gemiler, boğazları geldikleri yoldan terk edeceklerdir. Yine bu gemiler, transit olarak transit olarak geçmek için gerekli koşulların gerçekleşmesi durumunda boğazları başka bir yoldan da terk edebileceklerdir (md.17).

Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin, Karadeniz’de bulundurabilecekleri kuvvetlerin toplamı 30.000 tonu aşamaz. Ancak, Karadeniz’de kıyısı olan herhangi bir devletin deniz kuvveti, sözleşmenin imzalandığı tarihte, en kuvvetli en kuvvetli durumda olan devletin filosunun tonajı en az 10.000 ton aşmışsa, 30.000 tonluk tonaj da o ölçüde yükseltilebilecektir. Bununla birlikte, yükseltilebilecek üst sınır 45.000 tondur. Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerden herhangi birinin, tek başına bulundurabileceği kuvvet, bu miktarın üçte ikisini aşamaz. Yine aynı devletler, insani amaçlarla toplam 8.000 tonu aşmayacak bir kuvveti Karadeniz’e gönderebilirler.

Toplam tonajın dolması veya aşılması halinde durum Karadeniz devletlerine bildirilecek, 24 saat içinde itiraz gelmezse Türkiye 48 saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Söz konusu devletlerin deniz kuvvetlerinin Karadeniz'e bundan sonraki her geçişi toplam tonajın izin verdiği ölçüde olacaktır. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin harp gemileri, amacı ne olursa olsun Karadeniz'de 21 günden fazla kalamazlar (md. 18).

Harp zamanında, Türkiye savaşa katılmamış ise, tarafsız devletlere ait gemiler barış zamanındaki rejim çerçevesinde boğazlardan geçebilir ve Karadeniz'e açılabilirler (md.19/1). Savaştan devletlere ait gemiler, sürmekte olan savaşa Türkiye taraf olmasa dahi boğazlardan geçemezler (md. 19/2). Bu kuralın istisnası, hangi devlete ait olursa olsun, savaş başlamadan önce limanından ayrılmış bir geminin, limanına dönme hakkına sahip olmasıdır (md.19/4). Savaş halindeki devletlerin harp gemileri boğazlardan geçerken, hiçbir biçimde düşmanca tutum ve davranışta bulunamazlar (md. 19/5). Türkiye savaşa girmiş ise, sözleşmenin 10-18. Maddeleri uygulanmayacak, harp gemilerinin boğazlardan geçişi tümüyle Türk Hükümeti'nin takdirine bağlı olacaktır (md. 20).

Kendisini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidinde maruz telakki etmesi durumunda Türkiye, harpte olsaydı kullanabileceği yetkilere sahip olacaktır. Ancak, yetkinin kullanılmasından önce boğazlardan geçerek kendi limanlarından ayrılmış olan gemiler, kendi limanlarına dönme iznine sahip sayılacaklardır. Bununla birlikte, bu hükmün uygulanmasına kendi tavır ve hareketleriyle neden olan devletlerin gemileri, Türkiye tarafından bu haktan yararlandırılmayabilirler (md. 21) (Karlıklı, 1997).

Yukarıda kısaca özetlenmeye çalışılan hükümleriyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin, deniz ülkesi üzerindeki Lozan'dan gelen sınırlandırmaları ortadan kaldırırken, İkinci Dünya Savaşının hemen öncesinde, ilk Dünya savaşının başlamasında temel etkenlerden biri olan Boğazların statüsü üzerinde uluslararası güvence oluşturmayı amaçlayan bir belge özelliği taşımaktadır (Howard, 1936; Abrévaya, 1937; Warsamy, 1937; Djonker, 1938; Bremoy, 1939; Bilsel, 1948; Pazarcı, 1964; De Luca, 1981; Toluner: 1981; İnan, 1986; Rozakis ve Stagos, 1987; Kandilli, 1992; Zeyrek, 1992; Akgün, 1994; Ulusoy,

1996; Tarhanlı, 1998; Yılmaz, 1996; Kamış, 1998; Pınarakar, 1998; Güngör, 1999; Güçlü, 2000; Ünlü, 2001; Kısırak, 2002; Soysal, 2002; Ersöz, 2003; Seydi, 2003; Topsay, 2003; Kazancı, 2007).

O nedenle Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin kabul ettirmeyi başardığı bir çok taraflı antlaşma olması bakımından, Cumhuriyet tarihi içindeki -deniz hukuku açısından- en önemli belge olma özelliği taşımaktadır. Türkiye kendisi için yaşamsal öneme sahip bir sorunu, kuvvet kullanma tehdidine başvurmaksızın, hukuk ve diplomasi yollarını aracılığıyla elde etmiştir. Türkiye'nin bu davranışı iki dünya savaşı arasındaki uluslararası politikada özel bir yer işgal etmektedir (Gönlübol ve Sar, 1996).

4.3.5. Savaşa Doğru

Türkiye yakın komşularıyla denizde silahlanmayı sınırlandırma ve Türk Boğazları üzerindeki egemenliğini kısıtlayan düzenlemeleri aşma konusunda adımlar atar, sorunları barışçı yollarla çözme politikası izlerken, Akdeniz'de yaşanmaya başlanan bazı gelişmeler, ciddi bir gerilimin ortaya çıkmakta olduğuna işaret ediyordu.

1937 yazında bazı ticaret gemilerinin Akdeniz'de İtalya'ya ait olduğu ileri sürülen denizaltılar tarafından batırılması Akdeniz'in güvenliği sorununu gündeme getirdi. Kimliği belirsiz gibi görünen bu denizaltılar İspanya'nın Cumhuriyetçi hükümetine silah ve cephane taşıdığından kuşkulandıkları değişik bandıralı gemileri batırıyorlardı. Bu olaylar Türkiye'yi de yakından ilgilendirir bir boyuta ulaştı. 15 Ağustos günü Türk karasularında, Bozcaada yakınlarında seyir halinde bulunan Ciudad de Cadiz adlı İspanyol gemisi batırılırken, saldırıya uğrayan bir diğer İspanyol gemisi Armura ise karaya oturmak zorunda kalmıştı.

Tam o günlerde İzmir'den İstanbul'a doğru seyir halinde bulunan Hamidiye okul gemisi rotası üzerinde su üstüne çıkmış bayraksız ve işaretsiz bir denizaltıyla karşılaşmış, geminin kimliği işaretle sorulmuş, ancak gemi hiçbir cevap vermeden hızla dalarak izini kaybettirmiştir (Çakmak, 2009). Doğal olarak Türk karasuları yakınlarında ticaret gemilerine saldıranla Marmara Denizinde rastlanan kimliği belirsiz denizaltının aynı gemi olduğu

düşünülmüştür. Bu durum, daha mürekkebi henüz kurumamış olan Montrö Boğazlar Sözleşmesinin açık bir ihlalidir.

Durumun ciddiyetini kavrayan hükümet Ankara'daki elçiliklere verdiği bir notayla hiçbir denizaltının izin almadan Türk Boğazları ve karasularına giremeyeceğini bildirmiştir. Bu notayla hükümet, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve devletler hukukuna aykırı olan bu tür davranışlara karşı görevini yapmaktan geri kalmayacağını, Doğu Akdeniz'de ve karasularında güvenliğin bozulmasına asla izin vermeyeceğini belirtmiştir. Türkiye'nin izlediği bu politika, başta Sovyetler Birliği ve Bulgaristan olmak üzere Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından memnuniyetle karşılanmıştır (Çakmak, 2009).

Artan korsan denizaltı saldırılarından endişeye kapılan İngiltere ve Fransa, 6 Eylül 1937'de Akdeniz'in güvenliğiyle ilgili olarak 10 Eylülde toplanacak bir konferans için İtalya, Almanya, Yunanistan, Türkiye, Romanya, Yugoslavya, Mısır, Sovyetler Birliği, Bulgaristan ve Arnavutluk'a çağrıda bulundular. Çağrıda " Uyarıda bulunmaksızın ve kimliklerini belirtmeksizin hareket eden denizaltı gemileri ve uçaklar tarafından gemilere karşı devletler hukukuna aykırı olarak yapılan son saldırılar Akdeniz'de vahim bir güvensizlik yaratmıştır" denildikten sonra, bu soruna bir çözüm bulmak üzere Akdeniz devletlerinin ve diğer bazı devletlerin görüş alışverişinde bulunmaları ve tutulacak yol hakkında bir karar vermelerinin zorunlu hale geldiği bildiriliyordu.

Çağrıya İtalya, Almanya ve Arnavutluk dışındaki devletler olumlu yanıt verdi. Dokuz devletin katılımıyla Cenevre yakınlarındaki Nyon'da 10 Eylülde toplanan konferansta Türkiye'yi Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü Aras temsil etti. Konferans 14 Eylülde Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerine karşı alınacak ortak önlemlere ilişkin Nyon antlaşmasının imzalanmasıyla sona erdi. Antlaşma, her devletin kendi karasularını denetlemesini ayrıca tüm Akdeniz'in İngiliz ve Fransız donanmalarının yetkili kılınmasını öngörüyordu. Akdeniz'e kıyısı olan devletler talep edilmesi durumunda İngiliz ve Fransız donanmalarına olanakları ölçüsünde yardım etmeyi ve belirleyecekleri limanların bu donanmalarının kullanımına açmayı taahhüt ediyorlardı. İngiltere ve Fransa Balkan Paktının önerisi üzerine İtalya'yı Nyon Antlaşmasına davet ettilerse de İtalya, konferansın kendisine yalnızca Adriya Denizini

ayırıldığını, İngiltere ve Fransa'yla eşit bir statü verilmemiş olmasının yapılan çağrışı kabul edilemez kıldığını belirtti.

Cumhurbaşkanı Atatürk, antlaşmanın imzalandığı 14 Eylül günü yayımladığı bir bildiriyle Nyon Antlaşmasını görüşmek ve onaylamak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni 18 Eylül'de toplantıya çağırdı. Başbakan İsmet İnönü Meclis'te yaptığı konuşmada Akdeniz'de ve Avrupa'da başlayacak bir savaşın büyük bir facia olacağını belirttikten sonra *"Nyon Antlaşmasını hiçbir devlet aleyhine olmayan bir meşru müdafaa vasıtası telakki ederek, hükümet, arz edilen kanun layihalarını Büyük Millet Meclisi'nin Tasdik etmesini istirham eder"* dedi. Meclis Nyon Antlaşmasını oybirliği ile kabul etti*.

Nyon Antlaşmasının ortaya çıkış süreci, Türkiye açısından ilk bakışta pek dikkat çekmeyen bazı özel anlamlar içeriyordu. Balkan devletlerinin Bulgaristan'ın da katılımıyla bir bütün olarak hareket ederek Sovyetler Birliği'nin karşısında yer almaları Türk-Rus ilişkilerini olumsuz etkilemiş, Türkiye artık Sovyetler Birliği'nin yanında değil karşısında yer almaya başlamıştır. Diğer yandan Türkiye, konferans süresince İngiltere ve Fransa'yı destekleyen bir politika izleyerek barışçı bloğa yakınlığını açıkça ortaya koymuştur (Çakmak, 2009). Öncesi ve sonrasıyla Nyon Konferansı Türkiye'nin dış politikasını olduğu kadar iç politikasını da etkilemiştir. Konferans sırasında Cumhurbaşkanı Atatürk ile Başbakan İnönü arasında görüş ayrılıkları ortaya çıkmış, kısa bir süre sonra 18 Eylül 1937 tarihinde Atatürk, İnönü'nün istifasını istemiştir (Çakmak, 2009). Böylece savaş tehlikesinin artık karasularının içinde dahi kendisini göstermeye başladığı bir dönemde Türkiye, Akdeniz'in güvenliğinin sağlanması konusunda etkin bir rol üstlenerek safını açıkça belirliyor ve uluslararası bir oluşum içinde yer alıyordu.

4.4. Uygulama Sürecin Değerlendirilmesi

Askeri alanda, gerçekleştirilmeye çalışılan tüm atılımlar tercihlerin değil, zorunlulukların sonucudur. Jeopolitik açıdan son derecede önemli bir konumda, yeni bir genel savaşın çok uzak olmadığı her geçen gün daha açık bir biçimde hissedildiği bir uluslararası ilişkiler

ortamında, modern ve yeterli bir deniz gücüne sahip olma hedefi, muhtemel risk algılamalarının değil, somut tehditlerin sonucu olarak orta konulmuştur. Aynı bağlamda uluslararası ilişkiler ortamının getirdiği uygun koşulların doğru değerlendirilerek, yürütülen başarılı bir diplomasi sonucunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Böylece Türkiye, muhtemel bir savaşın hemen öncesinde Lozan'da getirilen kısıtlamalardan kurtularak, Boğazlar bölgesinin güvenliğinin istikrarsız bir görünüm sunan uluslararası inisiyatif eline bırakma riskinden kurtulmuştur.

Sivil denizcilik alanındaki uygulamalar incelendiğinde ise, zaman açısından üç ayrı dönemin olduğu görülmektedir. Birinci dönem, Lozan Antlaşmasının imzalanmasından başlayıp, Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesine kadar geçen süredir. Bu dönemde yapılanlar, genel olarak Limanlar Kanununun kabul edilmesi, Seyrisefain İdaresinin yeni yönetim tarafından devralınması ve posta taşımacılığını sürdüren yabancı şirketlere bazı yeni koşullara uymak koşuluyla faaliyetlerini sürdürmelerine izin verilmesiyle sınırlı kalmıştır. İkinci dönem, Kabotaj Kanununun yürürlüğe girmesinden, Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetlerinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanunun kabul edildiği 9 Temmuz 1932 tarihine kadar süren dönemdir. Bu dönemde Kabotaj Kanununun öngördüğü koşullar içinde tüm denizcilik faaliyetleri serbestçe sürdürülmüştür. Üçüncü dönem ise, 9 Temmuz 1932 tarihinden, 3295 sayılı Deniz Bank Kanununun yürürlüğe girdiği 30.12.1937 tarihine kadar geçen dönemdir. Bu dönemde, denizcilik üzerinde devlet kontrolünün kurulmuştur.

Söz konusu uygulama sürecinde ortaya konulan yaklaşıma bakıldığında sırasıyla üç kavram öne çıkmaktadır: *Millileştirme*, *devletleştirme* ve *merkezileşme*. Kabotaj Kanununun getirdiği düzenlemelerle kurulan sistemle, Türk sularındaki tüm denizcilik etkinlikleri üzerinde Türk vatandaşları lehine tekel oluşturmuştur. İkinci aşamada devlet, başta posta taşımacılığı olmak üzere, limanların, fenerlerin ve tahlisiye istasyonlarının işletilmesi gibi daha önce özel şirketler eliyle yürütülen kabotaj kapsamındaki denizcilik hizmetlerini

* Akdeniz'de Korsanlık Ef'aline Karşı İttihaz Edilecek Müşterek Tedbirler Hakkındaki Nyon Anlaşması. 18.9.1937 tarih ve 3266 sayılı kanun. Ve Akdeniz Konferansı-Nyon Anlaşmasına Müzeyyel İtilafname. 18.9.1937 tarih ve 3267 sayılı kanun.

üstlenerek kamu tekeli oluşturmuştur. Deniz Ticaret Okulu da bu kapsamda devletleştirilmiştir. Son aşamada ise denizciliğin değişik alanlarına ilişkin olarak kurulmuş olan tüm idari birimler Denizbank bünyesinde birleştirilerek merkezi bir yapı oluşturulmuştur.

Cumhuriyetin ilanının ardından, devletin denizcilik alanında yeni düzenlemeler yapması olağan bir gereklilik iken, bir süre sonra, uygulanmaya başlanılan devletçilik politikasının bir parçası olarak bu alanda işletmeciler rolünü de üstlenmesi ise siyasal bir tercihin sonucudur. Adı bu biçimde konulmamış olmakla birlikte, denizciliğin kabotaj kapsamında -posta ve şehir hatları yolcu ve yük taşımacılığı, limanların, tahlisiye ve fenerler idarelerinin işletilmesi vb.- yer alan etkinlikleri, bir *kamu hizmeti* olarak algılanmış, piyasa ekonomisinin işleyişine bırakılmayarak devlet tarafından üstlenilmiştir. Böylesi bir yolu seçerken de, yalnızca devletçilik ilkesinin uygulanması gibi siyasal bir tercih değil, aynı zamanda liberal ekonomi koşullarının geçerli olduğu dönemde karşılaşılan olumsuz durumlara ve 1929 ekonomik bunalımının ulusal ekonomi üzerinde yarattığı ve ileride de yaratması muhtemel etkilere engel olma kaygısının belirleyici unsur olarak ortaya çıktığı söylenebilir. Sermaye birikiminin son derecede sınırlı olduğu bir ekonomik ortamda, denizcilik faaliyetlerinin sürdürülmesi ve büyük ölçekli yeni yatırımların yapılmasının tek etkin ve akılcı yönteminin devlet müdahalesi olduğu düşünülmüştür. Bununla birlikte, mali kaynakların kıt oluşunun, tüm alanlarda olduğu gibi denizcilikle ilgili yatırımların da planlanarak gerçekleştirilmesi sürecinde yönetimin hareket alanını ciddi ölçüde daraltan bir etmen olduğu görülmektedir.

Başlangıçta denizcilikle ilgili kurum yapılanmalarının gerçekleştirilirken, kurumların yetki, sorumluluk ve denetim mekanizmalarının, diğer kurumlarla ilişkilerin nasıl olacağı konusunda belirli bir program oluşturularak buna bağlı kalınmak yerine, günlük işleyiş içinde sorunlar ortaya çıktıkça çözüm arama yoluna gidildiği, atılan adımların biraz da el yordamıyla sürdürülmeye çalışıldığı görülmektedir. Daha sonra, İkinci Sanayi Planında denizciliğe ayrıntılı olarak yer verilmekle yeni bir süreç başlatılarak, gerçekleştirilecek uygulamalar için bir yol haritasına sahip olunabilmiştir. İkinci Sanayi Planı, Celal Bayar Hükümetinin 8 Kasım 1937 tarihinde T.B.M.M.'ye sunulan hükümet programıyla birlikte ele alındığında, Cumhuriyet yönetiminin gerçekleştirmeyi ön gördüğü işleri somut olarak ortaya koyması açısından, sivil denizcilik alanına ilişkin politik tercihlerini ortaya koyduğu temel kaynak

olarak değerlendirilebilir. Ancak, politika ile uygulama arasında koşutluk olmadığına işaret etmek gerekir. Siyasal düzlemde hedefler ve uygulama yöntemleri saptanmış olmasına karşın, bunların hayata geçirilmesi tam olarak gerçekleştirilememiştir. Bu durumun iki nedeni vardır: Atatürk'ün ölümü ve İkinci Dünya Savaşının başlamak üzere oluşu.

Atatürk'ün ölümünün ardından, İnönü'nün Cumhurbaşkanı olduğu, 1939 yılı Ocak ayında Celal Bayar'ın istifa ederek yerine Refik Saydam hükümetinin kurulduğu ve hepsinden önemlisi yaklaşan yeni bir Dünya savaşına hazırlıklı olma gereği nedeniyle savunma harcamalarının hızla artmakta olduğu bir dönemde, sanayi planının uygulanması konusundaki niyetler değişmeye başladı (Tezel, 1994). Yapılan durum değerlendirmesinin ardından 13 Mart 1939 tarihli kararnameyle 1938 planındaki projelerin çoğunun yürürlüğü iptal edildi (Tezel, 1994). Bu kararnamenin 3. maddesi planın denizcilikle ilgili projelerinin geleceğini belirliyordu. Buna göre: "Deniz Bank'a verilip henüz başlanmayan işlerden İzmir limanının tesis ve techizi, liman tarama işleri, palamar şamandıraları, su mahsulleri sanayi ve ticareti, soda istihsali, tersane techizatı, iskele inşaa ve tamirleri, fenerler inşaa, tahlisiye ve sis düdüklüleri (radyofar), fabrika havuz İstinye dok ıslahatı, Mersin limanının mübayaası işlerinin şimdilik tehiri, banka menabii ile başarılmaması kabil kısımların bankaca yapılmak üzere şimdilik plandan çıkarılması ile, Trabzon limanı ve İskenderun'da serbest mıntıka tesisile 2078 sayılı kanunla verilmiş 10.000.000 liralık tahsisat mukabilinde sipariş edilen 12 geminin mütebaki bedelleri, bilahare sipariş edilen Karadeniz tipinde üç geminin bedelile, İngiltere'den sipariş edilecek gemilerin mecmuu tutarı olan ve 12.582.000 lirası dahilden ve 17.410.000 lirası ecnebi kredilerden olmak üzere ceman 39.992.000 liranın temin edilmesi"(Tezel, 1994). karara bağlanıyordu. Yine aynı yönde, 16.6.1939 tarih ve 3633 sayılı yasayla Denizbank ilga edilip, bankaya verilen hizmetler ikiye ayrılarak farklı idarelere verilerek, kısa bir süre önce gerçekleştirilen yapılanma modelinden geri adım atılmış olacaktır.

İsmet İnönü (Tüfekçi, 2005; Sezgin, 2007) ve Celal Bayar'ın Cumhurbaşkanlıkları süresince, Atatürk döneminde belirlenen politika hedeflerinin gereklerini yerine getirme konusunda aynı duyarlılığın ve ilginin gösterilmediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla varlığı saptanan politikanın başarılı olup olmadığının uygulamalar irdelenerek belirlenmesi mümkün görülmemektedir.

IV. SONUÇ

Cumhuriyet'in ilanının Türklerin tarihinde bir milat olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Cumhuriyet terimi, Türk siyasal sözlüğünde yalnızca bir yönetim biçimini ifade etmekten çok daha derin anlamlar taşır. Aradan yaklaşık doksan yıllık bir süre geçmiş olsa dahi etkilerini hala açıkça hissedilen bir çok politikanın temelleri, Cumhuriyet'in ilanını izleyen onbeş yıllık dönem içinde atılmıştır. 1923-1938 arası dönem, Türkiye ve Türkler için ortadan kaldırılmış olan sistemin yerine, yenisinin kurulmaya çalışıldığı bir devrim sürecidir. Hukuk, ekonomi, kültür, siyaset ve toplum bu değişimden payını almaktadır. Söz konusu dönemi önemli kılan asıl önemli nokta, Osmanlı Devleti'ni yaklaşık son iki yüz yılı boyunca dozu giderek artan ve sonunda tarih sahnesinden silinme noktasına getiren dışa bağımlılık sürecinin ardından, yeni rejimin hangi alanda olursa olsun politika üretirken bağımsız bir kimlikle hareket edebilme olanağına elde etmiş olmasıdır.

Kurtuluş Savaşı başarıyla sonuçlandırıldıktan sonra Lozan antlaşması ile sağlanan kazanımlar kapsamında kapitülasyonların sona ermesi, önemli bir serbestliğe kavuşulması anlamına geliyordu. Yıkılmış bir imparatorluğun kalıntıları üzerinde, siyasal sistemi ulusal bir kimlikle yeniden kurma çabasına girişmiş, tam bağımsızlığı amaç edinmiş yeni yönetim için denize yönelmek, deniz ilgi ve çıkarlarını bu çerçevede yeniden tanımlayarak, gereklerini yerine getirmeye çalışmak bir zorunluluktur. Ne var ki, uzun süredir deniz ilgi ve çıkarları gibi kritik bir algılamadan uzak kalmış devlet yaklaşımı, açıkça ortada duruyordu. Yeni siyasal düzeni kuranlar için çözülmesi gereken temel sorun, *devletin deniz ülkesinde egemenliği yeniden tesis etmektir*. O nedenle denizcilik de bu süreçte, Türk tarihinin başka hiçbir döneminde olmadığı ölçüde özel bir anlam ve konuma sahip olmuştur. Çalışma boyunca gösterilmeye çalışıldığı gibi ortaya, Cumhuriyet'in ilanının hemen ardından başlayan, 1930'lu yılların sonlarında tamamlanarak son biçimini alan, gerek siyasal, gerek ekonomik ve gerekse askeri alanda, gözle görülür, elle tutulur *ulusal* bir deniz politikası çıkmıştır.

Denizci bir karaktere sahip olduğu pek de söylenemeyecek bir toplumda, yaşamsal öneme sahip denizlerin egemenlik altına alınması, ama daha da önemlisi egemenlik altına alınan

denizlerin rasyonel olarak yönetilmesi ve kaynaklarından optimum düzeyde yararlanılması konusunda kilit rolü devletin üstlenmesi kaçınılmaz bir gereklilik olarak değerlendirilmiştir. Diğer bir anlatımla denizci bir toplumun bulunmamasından ötürü varolan boşluk *denizci devlet* ile doldurulmaya çalışılmıştır. Denizcilik alanında otonom yatırımlar gerçekleştirerek, dışallık yaratmaya, bu yolla çok sınırlı olan denizden yarar sağlama kapasitesini artırmaya, aynı zamanda da toplumun deniz ve denizcilik konularıyla daha yakın ilişki kurmaya yönlendirilmesi amaçlanmıştır. Ancak bu, geçici bir durumdur ve asıl hedef "denizciliği Türklerin milli ülküsü yapmak" olarak belirlenmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün ölümünün ardından, kişisel ilgi ve yeteneğiyle oluşmasına katkıda bulunduğu denizcilik alanındaki atılımların kapsam ve düzeyinin, O'nun dönemindeki hız ve yoğunluğa bir daha ulaştırılamadığını söylemek, duygusal ya da karamsar bir ifade olarak nitelendirilmemelidir.

Atatürk'ün ölümünün kısa süre sonrasında başlayan İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği olağanüstü koşullar denizcilik alanındaki gelişmelerin durmasına neden olmuştur. Savaşın ardından gündeme gelen ve 20. Yüzyılın sonuna dek devam eden Soğuk Savaş, devletler yerine, ittifakların önceliklerinin, ulusal çıkarlar yerine uluslararası dinamiklerin belirleyici olduğu kutuplaşan Dünya siyasetinde yer almak durumunda kalan Türkiye için, birçok alanda olduğu gibi denizcilikte de ulusal bir politika izlemeyi büyük ölçüde olanaksız kılmıştır. Böylece, öncesi ve sonrasıyla birlikte değerlendirildiğinde, 1923-1938 yılları arasındaki zaman dilimi, yakın dönem Türkiye tarihi içinde, denizcilik alanında ulusal politika geliştirme ve uygulama olanağına sahip olunabilen istisnai bir dönem olarak nitelendirilebilir.

Cumhuriyet'in kuruluş döneminde atılan tohumların kök saldıgını, bu dönemde Donanmada kurulan düzen ve geleneğin gelişerek devam ettiğini, askeri ve sivil eğitim kurumlarında orta öğretimden lisansüstü öğretime kadar her düzeyde nitelikli eleman yetiştirme konusunda çok büyük aşamalar kaydedildiğini, denizcilikle ilgili bilimsel ve teknik bilgi birikiminin ve teknolojik alt yapının ileri düzeye ulaştığını teslim etmek gerekir. Denizci toplum oluşturma yolunda geliştirilen politikanın toplum katında kabul gördüğü anlaşılmaktadır. Bunun en açık kanıtı, kişi, aile, mekan, kurum adı olarak denizcilikle ilgili sözcüklerin kullanılmaya

başlaması ve bu eğilimin giderek artmasıdır. İlk başta *Deniz* ve *Derya*, Cumhuriyetten sonra hem kız hem de erkek çocuklara verilmeye başlanan adlardır. Yine denizcilik ve deniz tarihiyle ilgili olarak *Levent*, *Barbaros*, *Uluç*, hatta gemi adları *Atılay*, *Yıldıray* başta olmak üzere daha önce kullanılmayan birçok sözcük bu dönemde kişi adı olarak kullanılmaya başlamıştır. 1934 yılında Soyadı Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte, birçok aile denizcilikle ilgili sözcükleri aile adı olarak seçmiştir. Bugün, Türkiye'deki üniversitelerin önemli bir bölümü adını denizlerden (Karadeniz, Marmara, Ege, Akdeniz), denizle ilgili coğrafi terimlerden (Boğaziçi, Haliç) ve hatta deniz tarihinden (18 Mart, Piri Reis) almaktadır. Bunlara ayrıca mahalle, köy, sokak ve kurum adlarını da eklemek mümkündür. Ancak bu örneklerden kalkarak denizci bir toplum yaratma idealine ulaşıldığı sonucu çıkartılmamalıdır.

Boğazlar konusunda zaman zaman karşılaşılan sorunlar uluslararası ciddi krizlere dönüşmeden aşılabilmiş ise bu, hiç kuşkusuz Montrö Boğazlar Sözleşmesi sayesinde mümkün olabilmektedir. Yürürlüğe girmesinden itibaren aradan geçen yetmişbeş yıllık uzun sürede, farklı uluslararası ilişkiler ortamlarında ilk günkü anlam ve işlevini koruduğunu defalarca kanıtlayan Montrö sözleşmesi, bu niteliğiyle deniz hukuku açısından önemli bir belge olma özelliğini korumaktadır.

Günümüz dünyasında ulusal bir deniz politikasından söz etmek -çağdışı değilse bile- neredeyse demode bir yaklaşım olarak görülmektedir. Yirminci Yüzyılın son yıllarında Dünya ekonomisinde giderek yaygınlaşan neoliberal politikaların Türkiye'ye yansımaları bağlamında, denizcilik sektörü de payını almıştır. Kamu deniz işletmeciliğinden çekilerek, bu alan piyasa ekonomisi kurallarının geçerli olduğu serbest rekabete açılmıştır. Başta limanlar olmak üzere temelleri Cumhuriyetin kuruluş yıllarında atılan birçok kurum özelleştirilmiş ve elde kalanlar da özelleştirilmeye devam edilmektedir.

Diğer yandan, Avrupa Birliği ile bütünleşme sürecine giren Türkiye'de yakın gelecekte yapılması olası yapısal değişimler kapsamında, başta kabotaj tekelinin Avrupa Birliği üyesi devletler için kaldırılması olmak üzere denizcilik alanında önemli değişiklikler gerçekleştirilecek ve bu çalışmada irdelenmeye çalışılan birçok oluşum artık tümüyle geçmişe özgü unsurlar olarak kalacaktır.

KAYNAKLAR

ABREVAYA, J. (1937): La Conférence de Montreux et le régime des détroits., les Éditions internationales, Paris.

AGHIDES, Th. (1976): “Giriş”, Montreux Boğazlar Konferansı. Tutanaklar Belgeler. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.

AFETİNAN, A. (1972): Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

AKGÜN, M. (1994a): Great Powers and the Straits: From Lousanne To Montreux, The Turkish Yearbook. XXIV, 57-86.

AKGÜN, M. (1994b) Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar, Türk Dış Politikasının Analizi. Der Yayınları, İstanbul.

AKIN, İ. (1986): Türk Devrimi Tarihi. Beta. İstanbul.

AKSOYDAN, S. (1973) Deniz Harp Okulu ve Lisesi’nin Tarihçesi, Deniz Kuvvetleri Dergisi. 79, (482), 8.1973, 10-16.

ALTUĞ, Y. (1997) Türk İnkılap Tarihi (1919-1938). 8. bs. Çağlayan Kitabevi, İstanbul.

ARAR, İ. (1968): Hükümet Programlar (1920-1965). Burçak Yayınevi, İstanbul.

ARI, K. (2008): Türkiye’de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçle Strateji Oluşturma Çabaları, Prof. Dr. Yavuz Ercan’a Armağan. Turhan Kitabevi, Ankara.

ARIKAN, Z. (1991): Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Dergisi, 279-306.

AS, E. (2006): Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960). Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir.

ATABAY, F. (2002): Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. ISBN 975-409-203-6

ATABAY, F. (2006): Karadeniz’de Türk Donanması. (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi). Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara. .

Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I. (1945): Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.

Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II. (1989): 4. bs. Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.

ATEŞ, T. (1980): Türk Devrim Tarihi. 3. bs. Güryay Matbaası, İstanbul.

Aydın Tarihi. (1936): C. 29. Basın-Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara.

BARGUT, Ş. (2000): I. Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekatı: Seferberlikten Lozan’a. Genelkurmay Başkanlığı, Ankara.

BARLAS, D. ve GÜVENÇ, S. (2002): To Built a Navy With The Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929-32 Middle Eastern Studies. 38, 4, 143-168.

BAYAR, M. (1945): İstiklal Savaşı’nda Türk Denizcileri: Milli Mücadelenin Deniz Tarihi. İstanbul.

BAYAR, M. (1983): Atatürk’ün Deniz Stratejisi Harp Akademileri Özel Bülten Eki. Kasım.

BİKRİÇ, M. (2003): Türkiye’de Kabotaj Tekeli Hakkının Tesisi ve Geleceği. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

BİLSEL, C. (1948): Türk Boğazları. Halk Kitabevi, İstanbul.

BORATAV, K. (1974): 100 Soruda Türkiye’de Devletçilik. Gerçek Yayınevi, İstanbul.

BOSTAN, İ. (1990): İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846. M.Ü. Ed. Fak. Türklük Araştırmaları Dergisi. 6, dan ayrı bs. 21-48.

BOSTAN, İ. (1992a): Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire. : TTK, Ankara. ISBN 975-16-0431-1

BOSTAN, İ. (1992b): Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800). 150. Yılında Tanzimat. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

BOSTAN, İ. (1994): Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819) İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi. 35, , 177-192.

BOSTAN, İ. (1999): XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı Devletinin Deniz Politikası, XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler. İsav, İstanbul.

BREMOY, G. de. (1939): La Conférence de Montreux et le nouveau régime des détroits. Les Presses modernes, Paris.

BÜYÜKTUĞTUL, A. (1968): İstiklal Savaşı ve Cumhuriyet’in Deniz Gücü, Deniz Kuvvetleri Dergisi. 74, (463), 24-29.

BÜYÜKTUĞRUL, A. (1969): Türk Boğazlarının Tahkimat Tarihi ve Savunma Prensipleri, Deniz Kuvvetleri Dergisi. 465, 26-42.

BÜYÜKTUĞTUL, A. (2006): Büyük Atamız ve Türk Denizciliği. 2. bs. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 975-409-347-4

CAMCI, B.; ZAFER, C. ve YAMAN, Ş. (1999): Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi. Türkiye Denizcilik İşletmeleri, İstanbul.

Cumhuriyet Ansiklopedisi (2002): 1923-2000. Cilt 1 1923-1940. (2002): 3. bs. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Cumhuriyet Halk Partisi Programı 1935. (1935): Ulus Basımevi, Ankara.

ÇAĞA, T. ve KENDER, R. (2000): Deniz Ticareti Hukuku I. Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan. 11. bs. Beta Yayınevi, İstanbul.

ÇAĞA, T. (1978): Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli, Lozan’ın 50. Yılına Armağan. Fakülteler Matbaası, İstanbul.

ÇAKMAK Z. (2009): İkinci Dünya Savaşı Öncesi Akdeniz’de Korsan Denizaltılar Sorunu Nyon Antlaşması. IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

ÇAPRAZ, N. (2001): Ekonomik Bunalımların Dünya’da ve Türkiye’de Yansımaları. Der Yayınları, İstanbul. ISBN 975-353-249-0

ÇAVDAR, T. (1970): Osmanlılar’ın Yarı Sömürge Oluşu. Ant Yayınevi, İstanbul.

ÇETİNGİL, E. ve KENDER, R. (1978): Deniz Ticareti Hukuku Dersleri. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, İstanbul.

ÇOKER, F. (1985): Tanzimat’n Orduya Getirdiği Yenilikler Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi., C.5. İletişim Yay., İstanbul. 1260-1266.

ÇOKER, F. (1987): Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri (1839-1914), Tarih ve Toplum 47.

ÇOKER, F. (1992): Silahlı Kuvvetlerde Eğitim ve Öğretim Kurumları. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi. C.10. s. 2637-2647.

ÇOKER, F. (1994a): Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, Ankara.

ÇOKER, F. (1994b): Deniz Harp Okulumuz. 5. bs. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.

DE LUCA, A. R. (1981): Great Power at the Turkish Straits: The Montreux Conference and Convention of 1936. East European Monographs Boulder, New York.

Deniz Harp Okulu Tarihçesi (2000): Deniz Harp Okulu, İstanbul. ISBN 975-409-155-2

Deniz Lisesi Tarihçesi (2000): Deniz Lisesi, İstanbul. ISBN 975-409-157-9

DİŞBUDAKGİL, N. (1992): Kabotaj Hakkının Kazanılması ve Türk Kamuoyu. Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

DJONKER, M. C. (1938): Le Bosphore et les Dardanelles; les conventions des Détroits de Lausanne (1923) et Montreux (1936). Lausanne.

DURAN, T. (2002): Türk Denizciliği ve Deniz Ticaret Kaynakları. Tarih Araştırmaları Vakfı, İstanbul.

DÜMER, V. Z. (1972): Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış. Deniz Harp Okulu Komutanlığı 1971/72 Ders Yılı Emekli Amirallerin Konferansları. Deniz Harp Okulu, İstanbul.

ELDEM, V. (1994): Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi. Türk Tarih Kurumu, Ankara. ISBN 975-16-0648-9.

ERGİL, D. (1978): Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976). Lozan'ın 50. Yılına Armağan. İ.Ü. Hukuk Fak., İstanbul. Hukuk Fakültesi Yayın No: 563.

ERSÖZ, N. G. (2003): Lozan Antlaşması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi Bağlamında Boğazlar Sorunu. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

GENCER, A. İ. (1985): Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867). İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul.

GÖKÇAY, N. (2009): İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 978-975-409-534-0.

GÖKÇE, S. E. (1984): Askeri Deniz Okullarımızın Tarihsel Gelişimi Üzerine Sosyolojik Bir Deneme. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

GÖKDENİZ, S. (1971): "Türk Boğazları Rejimlerinin ve İlgili Olayların Tarihçesi" Deniz Kuvvetleri Dergisi. 474, 18-43.

GÖKNİL, M. N. (1942): Deniz Ticareti Hukuku. 2. Bs. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara.

GÖKNİL, M. N. (1955): Türkiyede Yeni Deniz Nakliyatı Rejimi, A. Samim Gönensay'a Armağan. Fakülteler Matbaası, İstanbul.

GÖNLÜBOL, M. ve SAR C. (1996): Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1938). 9.bs. Siyasal Kitabevi, Ankara,

GÜÇLÜ, Y. (2000): The Legal Regulations of Passage Through the Turkish Straits Mediterranean Quarterly, 11. 87-99,

GÜLCAN, Y. (1999): Cumhuriyet Halk Partisi (1923-1946). İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

GÜLER, A. A. (2006): Türk Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

GÜNGEN, C. (1986): Bahriye Vekaleti, Deniz Kuvvetleri Dergisi. 531, 23-26.

GÜNGEN, C. (1995): Türk Denizcilik Tarihi Bibliyografyası. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. Dz. K.K. Kültür Yayınları, Tarih Dizisi No: 5

GÜNGÖR, S. (1999): Türk Boğazları ve Geçiş. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

GÜRDENİZ, C. ve YÜCELİŞ, E. (Ed.) (2000): Cumhuriyet Donanması 1923-2000, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, İstanbul. ISBN 975-409-167-6

GÜVENÇ, S. (2005): Drednot Ateşi ve Osmanlı Devleti Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 975-409-340-7

HATTENDORF, J. (1986): A bibliography of the works of Alfred Thayer Mahan. Naval War College Press, Newport, R.I.

HAZLETON, W. B. (1951): The international administration of the Turkish Straits, 1924-1936. Stanford University, Stanford.

HERGÜNER, M. (1992): Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz. Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul. Eğitim Dizisi: 16.

HINES, W. D.; KEMMERER, E.W.; GOLDBYTE H. D.; SMORVELL, B.; WHITTLESEY, C.R.; SMITH, H.A.; GARDNER O.F.; WRIGHR Jr, W.L.; TRIVANOVITCH,V. ve BENGT WADSTED, B. (1935): Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934. C.III. Ankara.

HOWARD, H. N. (1936): The Straits after the Montreux Conference, Foreign Affairs. 15, 1, 199-202.

IŞIN, İ.B. (2006): Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi: 1923'ten 2005'e. Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul. ISBN 975-409-352-0

IŞIN, B. (1992): İstiklal Savaşımızda Türk Bahriyesi, Deniz Kuvvetleri Dergisi. (552), 69-82.

IŞIN, M. (1946): İstiklal Harbi Deniz Cephesi. Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube, Ankara.

İLKİN, S. (1981): Birinci Sanayi Planı Döneminde A.B.D.'li Uzmanlara Hazırlatılan 'Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki... ' Adlı Rapor, Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Semineri. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

İNAN, Y. (1986): Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara.

İstiklal Harbinde Bahriyemiz (2008): Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. ISBN 975-409-239-7

KAMIŞ, Y. (1998): Türk Basınındaki Değerlendirmeleri ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Malatya.

KANDİLLİ, A. (1992): Türk Boğazları. Marmara Üniversitesi Türkiyat Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KARA, A. E. (2003): İkinci Dünya Savaşına Kadar Türk Donanması ve Donanmanın Dış Politikadaki Yeri. Yıldız Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KARA, B. (2006): Türkiye’de Personel Reformu Çabalarının Alt Yapısı, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 30, 2. 149-162.

KARACAN, Ö. (2005): Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

KARAKAYA, M.M. (2011): Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981). İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KARAL, E. Z. (1999): Osmanlı Tarihi. C.1. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

KARLIKLI, Y. (1997): Türk Boğazları ve Montrö Mukavelenamesi, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 1, 413-421.

KAZANCI, B. (2007): Lozan ve Montrö Andlaşmalarında Türk Boğazlarının Durumu. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

KIRCA, L. (2008): Atatürk Döneminde Deniz Lisesi Tarihçesi. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi , İstanbul.

KISTIRAK, S. (2002): Montreux Sözleşmesi ve Değişen Koşullar Bağlamında Türk Boğazları. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi , Sakarya.

KINROSS, L. (1984): Atatürk Bir Milletın Yeniden Doğuşu. 9. bs. Çev.: Necdet Sander. Sander Yayınları, İstanbul.

KORALTÜRK, M. (2009): Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Tarihsel Gelişimi (Cumhuriyet’in Kuruluşundan Planlı Döneme Kadar), XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2. Ed. Zeki Arıkan- Lütfü Sancar. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 978-975-409-546-3

KORUTÜRK, F. S. (1976): Sunuş, Montreux Boğazlar Konferansı. Tutanaklar Belgeler. Çev.: Seha L. Meray- Osman Olcay. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.

KULAÇ, H. (2006): Türk Dış Politikasında Deniz Kuvvetlerinin Rolü 1039-1960. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli.

KURTER, A. (1984): Atatürk ve Türk Denizciliği, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Bülteni. 1, 1-14.

KÜRKÇÜOĞLU, Ö. (1978): Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926). Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 412.

LIVEZEY, W. E. (1979): Mahan'a Göre Deniz Gücü. Çev. İlyas Fidan. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.

MAHAN, A. T. (2003): Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi. 2. bs. Çev. Kerem Fındık-Melahat Fındık. Q-Matris Yayınları, İstanbul.

MAHAN, A.T. (1890): The Influence of Sea Power upon History. 1660-1783. Sampson Low and Co., London.

METEL, R. (1960): Türk Denizaltıcılık Tarihi. Milli Müdafaa Vekaleti Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul.

METEL, R. (1966): Atatürk ve Donanma. Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul.

MÜTERCİMLER, E. (1992): Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması. Alfa Basın Yayın, İstanbul.

OLCAY, O. (1980): Sevres Andlaşmasına Doğru: Çeşitli Konferans ve Toplantıların Tutanakları ve Bunlara İlişkin Belgeler. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.

ORAN, B. (Ed.) (2006): Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar. 12. Bs. iletişim Yayınları, İstanbul.

ÖKÇÜN, A. G. ve ÖKÇÜN, A. R. (1974): Türk Antlaşmaları Rehberi (1920-1973) . Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.

ÖZBARAN, S. (1971): XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Dergisi. 25, 51-72.

ÖZBARAN, S. (1978): Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu, İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Dergisi. 31, 65- 146.

ÖZER, D. (2010): Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.

PANZAC, D. (1992): International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century, International Journal of Middle Eastern Studies. 24, 169-206.

PAZARCI, H. (1964): Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Sonuçlar, Ord. Prof .Dr. Ernst E. Hirsch’in Anısına Armağan. Ajans Türk Matbaası, Ankara.

PINARAKAR, S. (1998): Türk Boğazlarının Hukuksal ve Siyasal Rejimi ve Türkiye'nin Geçişli Düzenleme Yetkisi. Marmara Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ROZAKIS, C. L. ve STAGOS P. N. (1987): The Turkish Straits. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Boston, Hingham.

SARICA, M. (1980): Siyasal Tarih. Filiz Kitabevi, İstanbul.

SARICA, M. (1982): Birinci Dünya Savaşından Sonra Avrupada Barışı Koruma ve Sürdürme Çabaları (1919-1929). İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi, İstanbul.

SARIYAR, M. G. (1981): Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nin Cumhuriyet Dönemi (Atatürk zamanı) Tarihçesi, Deniz Kuvvetleri Dergisi. 97, (515), 8-17.

SAYAR, S. H. (2007): Kurtuluş Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

SAYGI, T. (2003): İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye'yi Ziyareti ve Bu Ziyaretin İçteki ve Dıştaki Yansımaları. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

SEYDİ, S. (2003): The Turkish Straits and the Great Powers: From the Montreaux Convention to the Early Cold War, 1936-1947. The Isis Press, İstanbul.

SEZGİN, G. (2007): İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

SOYSAL, İ. (1983): Tarihçeleri ve açıklamaları ile birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları C.I (1920-1945). Türk Tarih Kurumu, Ankara.

SOYSAL, N. Ö. (2002): Türk Hakimiyetine Geçişinden Günümüze Boğazlar Sorunu. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi , Edirne.

SÖNMEZOĞLU, F. (1995): Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi. Gözden geçirilmiş 2. bs. Filiz Kitapevi, İstanbul.

SÖZER, K. (2006): 1913 Tarihli Bahriye-yi Ticariye Salnamesi'ndeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

ŞAHİN, İ.S. (1989): Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi , Ankara.

TANİLLİ S. (1976): Anayasalar ve Siyasi Belgeler. Filiz Kitabevi, İstanbul.

TANÖR, B. (1998): Kurtuluş Kuruluş. Çağdaş Yayınları, İstanbul. ISBN 975-7720-14-3

TARHANLI, T. (1998): Türk Boğazları'nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Özleşmesi, Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar. Der.: Faruk Sönmezoğlu. Der Yayınları, İstanbul.

TAŞDEMİRCİ, E. (1989): Jeopolitik ve Türkiye'nin Jeopolitik Durumu, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi I/2 Atatürk İnkılâpları. Yükseköğretim Kurulu, Ankara.

TEKELİ, İ. ve İLKİN, S. (1977): 1929 Dünya Ekonomik Bunalımında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları. Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara. Orta Doğu Teknik Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi Türkiye belgesel iktisat tarihi serisi ; No. 2.

TEKELİ, İ. ve İLKİN, S. (1992): Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi. İletişim Yayınları, İstanbul.

TEKELİ, İ. ve İLKİN, S. (2009): Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu. Bilge Kültür Sanat, Ankara. Türkiye belgesel iktisat tarihi: 2.

TEKİL, F. (1986): Deniz Hukuku. Ermete Matbaası, İstanbul.

TEKİNALP, Ü. (1973): Cumhuriyet Döneminin Ekonomi Hukuku Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi 50. Yıl Armağanı- Cumhuriyet Döneminde Hukuk. Fakülteler Matbaası, İstanbul. Hukuk Fakültesi Yayın No: 421.

TEZEL, Y. S. (1994): Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. ISBN 975-333-018-9

TİMUR, T. (2010): Osmanlı Çalışmaları İlkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine. İmge Yayınları, Ankara. ISBN:9755331387

TOLUNER, S. (1981): The Regulation of passage Through *the*. Turkish Straits *and the* Montreux Convention. Annales de la Faculte de Droit d’İstanbul. 28, 44-81.

TOPRAK, E. (1964): Deniz Harp Akademisi Tarihçesi. Deniz Harp Akademisi, İstanbul.

TOPSAY, F. (2003): Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler Işığında Türk Boğazlarının Güvenliği Sorunu. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale.

TOPUZ, H.(2010): Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923-1980). Beta Basım Yayın, İstanbul.

TUKİN, C. (1947): Osmanlı Devleti Devrinde Boğazlar Meselesi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Bölümü: 314.

TUNA S. (2002): 1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları. 2, 309-326.

TUNA, S. (2004): Balıkçılık Kongresi, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları. 3, 6. 109-129.

TUTEL, E. (2000): Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası. 2. bs. İletişim Yayınları, İstanbul. ISBN 975-470-594-1

TÜFEKÇİ, A. (2005): Savaş Ekonomisi Uygulamaları Açısından İnönü Dönemi (1938-1950). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Türk Denizciliğinde Kabotaj. (2001): Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara.

Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı. (1936): Türk Tarih Kurumu, Ankara.

ULUSOY, F. G. (1996): Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Önemi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi,

USLUER, Y. (1992): Deniz Kuvvetleri, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi. C.10. İletişim Yayınları, İstanbul.

ÜNLÜ, A. N. (2001): The Montreux Convention and the Development of Legal Regime of the Turkish Straits. University of Birmingham Faculty of Law, Birmingham.

ÜNLÜ, R. (1996): Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

ÜNLÜ, R. (2009a): Atatürk Döneminde Denizcilik, XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2. Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 978-975-409-546-3

ÜNLÜ, R. (2009b): Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi, XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2. Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar. Deniz Basımevi, İstanbul. ISBN 978-975-409-546-3

VERSAN, R. (1999): Yirmibirinci Yüzyıla Girerken Lozan Antlaşması, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mecmuası C. LVI, 1-4, 185-206.

WARSAMY, G. D. (1937): La Convention des détroits (Montreux, 1936). A. Pédone, Paris.

YAŞA, M. (1966): İktisadi Meselelerimiz. Nurettin Uycan Matbaası, İstanbul.

YAVUZ, C. (1999): Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbi'ne kadar Osmanlı Bahriyesi'nde çağdaşlaşma gayretleri . İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, (İstanbul).

YAZICIOĞLU, E. (1999): Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeline ilişkin Bazı Sorunlar, İ.Ü. Cumhuriyetin 75. Yılı Armağanı İstanbul Üniversitesi, . İstanbul. İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayın No: 421.

YENİGÜN, M. C. (1997): Askeri, Hukuki, Ekonomik ve Dış Politik Açılardan Türk Deniz Politikası (Bir Uluslararası İlişkiler Çalışması). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

YILDIRIM, H. (2001): Atatürk ve Deniz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. ISBN 975-409-

YILDIRIM, H. (1994): Risale-i Mevkute-i Bahriye, Deniz Mecmuası, Donanma Dergisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi Makaleler Dizini. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. ISBN 975-409-019-X

YILDIRIM, H. (1997): Türk Donanma Cemiyeti (Vakfı) Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ve Derya Dergisi Dizini. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara. ISBN 975-409-096-3

YILDIRIM, M. (1987): Türkiye’de Askeri Okulların Gelişimi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

YILDIRIM, V. E. (2005): Basında Yavuz-Havuz Davası. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

YILMAZ, L. (2005): Cumhuriyetin İlk Yıllarında Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Sistemi (1923-1938). Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

YILMAZ, M. (1996): Türk Boğazlarının Önemi ve Geçiş Statüleri. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ZEYREK, S. (1992): Montreux’ye Göre Boğazlar ve Bunun Türk Basınındaki Akisleri. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul. Yüksek Lisans Tezi.

İnternet Adresleri:

<http://www.ijnhonline.org>: International Journal of Naval History

<http://www.itu.edu.tr>: İstanbul Teknik Üniversitesi

<http://www.byu.edu>: Brigham Young University

<http://www.mfa.gov.tr>: Dışışleri Bakanlığı

<http://www.tbmm.gov.tr>: Türkiye Büyük Millet Meclisi

<http://www.yale.edu>: Yale University

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 10.02.1961

Doğum yeri : İstanbul

Lise : 1975-1979 Deniz Lisesi-
1979-1979 Beyoğlu Atatürk Erkek Lisesi

Lisans : 1980-1984 İstanbul Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi

Yüksek Lisans : 1985-1987 İstanbul Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Doktora : 1987-1994 İstanbul Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çalıştığı kurumlar :1986-1995: İstanbul Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ens.
1995-1998: Kocaeli Ü. İ.İ.B.F.
1998- Devam ediyor: İstanbul Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi