

ATATÜRK DÖNEMİNDE DEVLETÇİLİK: DENİZ, DEMİRYOLU, HAVA, LİMAN

7 Şubat 2022

Yıldırım Koç

Deniz, demiryolu ve hava taşımacılığı ve limanlar, bir ülke ekonomisinin temel direkleridir. Bu alanlar kimin mülkiyetinde olacak? Yabancı şirketlerin mi? Yerli sermayedarların mı? Bağımsızlıktan ve emekten yana bir devletin mi?

Türkiye’de Atatürk döneminde deniz taşımacılığının büyük bölümü, demiryolu ve hava taşımacılığının tümü ve limanların hepsi, devletin mülkiyetindeydi. Türkiye’ye özgü bir sosyalizmin barışçı süreçlerle inşasında bu alanlarda devlet aracılığıyla toplumsal mülkiyet son derece önemliydi. Atatürk bunu başardı.

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA DEVLETÇİLİK

Atatürk döneminde deniz taşımacılığında da devletin hakimiyeti sağlandı.

1843 yılında kurulan Fevaidi Osmaniye isimli kuruluş İstanbul Boğazı’nda ve Adalara yolcu taşımaya başladı. Çeşitli değişikliklerin ardından bu kuruluş 1910 yılında Osmanlı Seyrû Sefain İdaresi olarak yeniden yapılandırıldı. 1923 yılında ise 597 Sayılı Kanun’la bu kuruluşun adı Türkiye Seyrû Sefain İdaresi olarak değiştirildi. 1923 sonrasında yeni gemiler alındı, yeni hatlar açıldı.

19 Nisan 1926 gün ve 815 Sayılı Kanun’la, Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine deniz ulaşımı Türk sancağı taşıyan gemilerin dışındakilere yasaklandı; liman hizmetleriyle ilgili işletmelerin yalnızca Türk vatandaşlarına açık tutulması kararlaştırıldı; Türk karasuları içinde balıkçılık, süngercilik vb. işleri yapmak ve bu işlerde işçi olarak çalışmak, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık gibi görevleri yerine getirmek yine yalnızca Türk vatandaşlarına bir hak olarak verildi. Bu alanda bir millileştirme yapıldı.

9 Temmuz 1932 gün ve 2068 Sayılı Kanun’la (Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun), limanlar ve iskeleler arasında düzenli posta seferleri devletin tekeline geçti. Elinde gemisi olup limanlar ve iskeleler arasında yolcu ve yük taşıyanlar, gemilerini belirli bir fiyat üzerinden devlete satmaya mecbur tutuldu. Bu koşulu kabul etmeyenler, gemilerini başka ülkelere satma konusunda serbest bırakıldı. 29 Mayıs 1933 gün ve 2239 Sayılı Kanun’la (Denizyolları İşletme Kanunu) bu düzenleme bir parça yumuşatıldı.

31 Mayıs 1933 gün ve 2248 Sayılı Kanun’la Türkiye Seyrû Sefain İdaresi üçe ayrıldı: (i) Denizyolları İşletmesi, (ii) A.K.A.Y. İşletmesi, (iii) Fabrika Havuzlar İşletmesi. Bu yıllarda A.K.A.Y. idaresi yeni gemiler inşa ettirdi; Şirketi Hayriye’den iki gemi ve Anadolu-Bağdat Denizyollarından üç gemi satın aldı. 27.12.1937 tarih ve 3295 Sayılı Kanun’la Denizbank kuruldu. Denizyolları İşletmesi, A.K.A.Y. İşletmesi, Fabrika Havuzlar İşletmesi, Vangölü İşletmesi ve ayrıca İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletmeleri bu kuruluşa bağlandı. Denizbank girişimi başarılı olamadı. Bunun üzerine 7.6.1939 tarih ve 3633 Sayılı Kanun’la Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü’yle Devlet Limanları Umum Müdürlüğü kuruldu. Bu işletmeler çeşitli değişikliklerden sonra Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne dönüştü.

10.6.1936 tarih ve 3025 Sayılı Van Gölü İşletmesi Kanunu’yla Van Gölü’nde beş veya daha küçük tonluk araçlarla yapılan nakliyat hariç tüm nakliyat ve iskele, rıhtım, antrepo yapım ve işletimi devlet tekeline devredildi. Kurulan Van Gölü İşletme İdaresi, ayrıca gölün doğal servetlerini ve kendi ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla göl etrafındaki madenleri Etibank’la birlikte işletebilecekti.

1913 yılında İtalyanlara Haliç’te gemi işletmeciliği imtiyazı verilmişti. İtalyanlar 17 gemiyle sefer yapıyorlardı. 23 Kasım 1935 günü bu imtiyaz kaldırıldı, İtalyanların gemileri millileştirilip devletleştirildi ve İstanbul Belediyesi’ne devredildi. Daha sonra da 16 Temmuz 1941 günü Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü’ne verildi.

1945 yılında ise Şirketi Hayriye devletleştirilerek Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletmesi’ne katıldı.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA DEVLETÇİLİK

Demiryolu taşımacılığının millileştirilmesi ve devletleştirilmesi birlikte gerçekleştirildi. Devlet, demiryollarının tek işleticisi haline geldi.

Atatürk Türkiye'si demiryollarına da büyük önem verdi. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları yabancı şirketler tarafından yapılıyor ve belirli bir kilometre garantisiyle işletiliyordu. Yabancı şirket, faaliyetleri sonucunda belirli bir geliri elde edemezse, aradaki fark devlet tarafından ödeniyordu. Atatürk Türkiye'si yabancı demiryollarını millileştirdi ve devletleştirdi.

İlk olarak 1923 yılında kabul edilen bir kanunla Türkiye'de bundan sonra inşa edilecek hatların devlet tarafından inşa edilmesi ve işletilmesi kararlaştırıldı.

"Fakat asıl milli demiryol tarihimize başlangıç ve milli demiryol dava ve siyasetimize ilk adım sayılabilecek olan tarih 24 Mayıs 1924 tarihidir. Bu tarih, milli iradenin demiryoluna el koyuşunun ve milli demiryolculuğumuzun önemli ve silinmez bir başlangıç tarihidir. Bu tarihte yürürlüğe giren kanunla hükümete, o zamana kadar muvakkat bir idare tarafından işletilen H. Paşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatları ile H. Paşa liman ve rıhtımının mukavele ve şartnamelerdeki hükümlere uygun olarak satın alınması yetkisi verilmiş, geçici idare de yerini böylece katma bir bütçeyle o zaman Nafia Vekâleti'ne bağlı Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyeti adı altında kurulan ve faaliyete geçen yeni ve daimi idareye bırakmıştı." (Ulaştırma 50 Yıl, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 1973, 42-43)

İmtiyazlı şirketlere aitken Atatürk Türkiye'si tarafından millileştirilen ve devletleştirilen demiryolu hatları şunlardı: Sarıkamış-Rus hududu (1937), Erzurum-Sarıkamış (1937), Anadolu-Bağdat (Anadolu kısmı) (1928), Mersin-Adana (1928), İzmir-Kasaba (1934), İzmir-Aydın (1935), Mudanya-Bursa, Şark Demiryolları, Samsun-Çarşamba (1933). (Haldun Derin, *Türkiye'de Devletçilik*, 1940, s.144; *Bayındırlıkta 50 Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı, 1973, s.9)

Atatürk döneminde yapılan demiryolları ise şöyledir (Hattın açılış tarihi parantez içinde belirtilmektedir): Ankara-Kayseri (1927), Kayseri-Sivas (1930), Fevzipaşa-Malatya (1931), Samsun-Sivas (1932), Kütahya-Balıkesir (1932), Ulukışla-Kayseri (1933), Malatya-Ergani (1934), Irmak-Filyoz (1935), Ergani-Diyarbakır (1935), Afyon-Karakuyu (1936), Isparta-Bozanönü (1936), Sivas-Çetinkaya (1937), Malatya-Çetinkaya (1937), Çetinkaya-Erzincan (1938).

Atatürk Türkiye'si hem imtiyazlı yabancı demiryolu şirketlerinin sömürüsüne ve hâkimiyetine son verdi, hem de yurdu demir ağlarla örerek, ülkeyi askeri açıdan güçlendirdi, iç pazarın bütünleştirilmesine ve ekonominin gelişmesine önemli katkılarda bulundu; böylece milletleşme sürecini güçlendirdi.

TCDD Eskişehir fabrikası 1894 yılında cer atölyesi olarak kurulmuştu. 1929 yılında genişletildi ve fabrikaya dönüştürüldü. TCDD Sivas fabrikası ise 1939 yılında kuruldu. (Sabri Malkoç, *50 Yılda Türk Sanayii*, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara, 1973, s.21)

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA DEVLETÇİLİK

Atatürk döneminde havayolu taşımacılığı da devletin kontrolü altındaydı. Türk Hava Yolları'nın ilk biçimi 20.5.1933 gün ve 2186 Sayılı Kanun'a dayanılarak 1 Haziran 1933 tarihinde Havayolları Devlet İşletme İdaresi adıyla oluştu. Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Türkiye içindeki hava taşımacılığını tekeline aldı. 3.6.1938 gün ve 3424 Sayılı Kanun'la bu kuruluşun adı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü oldu ve yurtiçi hava taşımacılığında tekel durumu sürdürüldü.

LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE DEVLETÇİLİK

Atatürk, limanların da devletin kontrolü altına alınmasını, bu alanda da devletçiliğin hakim olmasını sağladı.

14 Nisan 1925 gün ve 618 Sayılı Limanlar Kanunu, Türkiye'deki limanların idare ve bakımını devletin sorumluluğu altına veriyordu. Hükümet, sermayesini kısmen bütçeden sağlayarak, her limanda bir Türk Anonim Şirketi oluşturmaya yetkiliydi. Bu şirket, limandaki su ve kömür dağıtımını, yükleme ve boşaltma işlerini düzenleyecekti.

Yabancılara ait İzmir Rıhtım Şirketi (İzmir rıhtımı ve rıhtımdaki tramvay) 12.6.1933 gün ve 2309 Sayılı Kanun'la, İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo T.A.Ş. ise 23.12.1934 gün ve 2659 Sayılı Kanun'la millileştirildi.

18.6.1934 gün ve 2521 Sayılı Liman İşlerinin Hükümetçe İdaresine Dair Kanun'la sermayesinin dörtte üçü devlete intikal etmiş bulunan limanların devlet işletmesi haline dönüştürülmesi sağlandı. Bu kanunun kabulünün hemen ardından İzmir Liman Şirketi tasfiye edildi. İstanbul Liman Şirketi'nin tasfiye işlemleri de bir süre sonra tamamlandı. 10.6.1936 gün ve 3023 Sayılı İstanbul ve İzmir Limanlarının Sureti İdaresi Hakkında Kanun'la İstanbul ve İzmir limanlarının çalışmaları düzenlendi.

27.12.1937 gün ve 3295 Sayılı Kanun'la Denizbank oluşturuldu. Bu kuruluş, Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü'nün yanı sıra İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareselerini, Tahlisiye Umum Müdürlüğü'nü, Van Gölü İşletme İdaresini ve diğer bazı işleri bir araya getirdi. Ancak daha sonra Denizbank lağvedilerek, 7.6.1939 gün ve 3633 Sayılı Kanun'la Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü oluşturuldu (Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun).

Bu alanlardaki devlet mülkiyeti, ülkede üretim araçları üzerindeki toplumsal mülkiyetin ana dayanaklarından ve unsurlarından birini oluşturuyordu.