

KABOTAJ BAYRAMI DENİZDEN EMPERYALİZME BAŞKALDIRIŞTIR

Dr. Nejat Tarakçı
Jeopolitikçi ve Deniz Tarihçisi

Giriş

Çoğumuz çocukluğumuzdan bu yana duyduğumuz kabotaj kelimesinin yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti için ne anlama geldiğinin pek farkında değilizdir. Kabotaj, yüzyıllardır Osmanlıyı sömüren kapitülasyonların, yani ülkenin sömürülmesi için yabancılara izin verilen bir hakkın adıdır. Bu imtiyaz ile yabancılar Osmanlı limanları arasında deniz taşımacılığı yapabiliyorlardı. 19. Yüzyılın Anadolu'sunu düşünün. Kara yolları yok denecek kadar az. Üç tarafı denizlerle çevrili Osmanlının sahil kasabalarına sadece denizden ulaşılabilir. Daha sonra buralara gelen mal ve eşyalar coğrafyanın izin verdiği (Samsun, İnebolu, Harşit, Gediz, Maçka, Gülek, Elmalı vb.) vadi ve geçitlerden içerilere taşıyor. Büyük şehirlerin haricinde elektrik yok. Bütün Anadolu gazyağı lambaları ile aydınlanıyordu. Gazyağı çok stratejik bir madde idi. Bu nedenle kıyı kasabalarında gazyağı bidonlarının depolandığı **gazhaneler** vardı. Rafineriniz yok. Şekeriniz yok. Kâğıdınız yok. Zeytinyağının Karadenizliler için ilaç olarak kullanıldığı yıllar. Her şey dışarıdan geliyor. Bütün bunları yurtdışından yabancı gemiler getiriyor. Aynı zamanda içerdeki limanlara da yabancı gemiler taşıyor. Kazançları ikiye üçe katlanıyor. Aynı zamanda bütün fenerler idaresi de yabancılara verilmiş. Bütün gemilerden harç ve vergi adı altında topladıkları paraları kendi ülkelerine götürüyorlar. Neden? Çünkü sanayiniz yok, gemi inşa edemiyorsunuz. Sadece satın alıyorsunuz. Atatürk'ü Samsun'a götüren Bandırma adlı vapur bile İskoç yapımıydı.

Lozan'da Ne Oldu?

İstiklal Savaşı'nın kazanılması, ekonomik ve ticari sömürü kısılcındaki Osmanlı Devletinin prangalarından kurtulması için yeterli olmadı. Başta İngiltere ve Fransa olmak üzere emperyalistler vergi, gümrük başta olmak üzere yüzyıllardır kullandıkları ayrıcalıkları sürdürmek istediler. Çünkü zafer kazanmış Türkiye Cumhuriyeti ancak bu sayede yeniden diz çöktürülebilir ve siyasi kontrole alınabilirdi. Lozan'da 1916'da kabul edilen vergi ve gümrük tarifelerinin 5 yıl daha uzatılması kararlaştırıldı. Türkiye bir an önce siyasi bağımsızlığını kazanmak ve toprak bütünlüğünü kabul ettirmek için bu ekonomik tavizi vermek zorunda kaldı. Böylece yeni Türkiye 1929 yılına kadar ekonomik olarak her yıl ancak % 12,9 lük bir

koruma sağlayabildi. Bu tarifeler içinde yabancı gemilerin hem dış limanlar, hem de ülke limanları arasındaki taşımacılıktan sağladığı avantajlar çok fazla idi. 1 Temmuz 1926'da kabul edilen Kabotaj Kanunu ile Türk limanları arasında sadece Türk bandıralı gemilerin taşımacılık yapmasının önü açıldı. Bu kanun, Venedik'le başlayan ve 600 yıl süren imtiyazları çöpe atan devrim niteliğinde bir karar oldu. Ayrıca Türkiye limanları ve sahilleri arasında yük ve yolcu taşınması yanında kılavuzluk ve çekme/refakat gibi denizcilik hizmetlerinin de Türk vatandaşları ve Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılması ile ekonomik kazanımlar daha da arttı. Ancak Kabotaj Kanununun her şeyden önce iki temel, bir de psikolojik faydası oldu. Birincisi ekonomik kazanımlar artarken aynı zamanda denizcilik alt yapısı ve deniz işletmeciliğinin de temelleri atıldı. Psikolojik faydasına gelince limanlarda işgal dönemini hatırlatan yabancı bayrakların yerini Türk bayrağı aldı. Böylece Mustafa Kemal'in her alanda tam bağımsızlık ilkesi öncelikle deniz ve limanlarımızda uygulanmaya başlandı. Teknolojik alt yapımızın ve sermaye birikiminin yetersizliği nedeniyle fenerler idaresinin yönetimi de 1938'e kadar Fransızlarda kaldı. Bu tarihten sonra Kabotaj hakkının önemli bir ayağı da millileşmiş oldu.

Kabotaj ve Emperyalizm

Bu nedenle, kabotaj hakkına sahip çıkma emperyalizm ve sömürgeciliğe karşı denizden bir başkaldırıdır. Çünkü limanlar ve karasularının fiili ve hukuki olarak ülke topraklarından hiçbir farkı yoktur. Bir hakkın yasal olarak kabul edilmesi, bundan ülke adına ekonomik çıkar sağlanması anlamına gelmemektedir. Türkiye, 1926'dan bu yana geçen 90 yılı aşkın sürede bu hakkı yeterli verimlilikle kullanabilmiş midir, halkımıza ucuz, yaygın ve konforlu bir deniz ulaştırma hizmeti sağlayabilmiş midir? Bu konu bir yarımada ülkesi olan Türkiye için çok önemlidir. Diğer yandan Kabotaj hakkı deniz kültürünün ülkemizde yaygınlaşması için senede bir gün de olsa bir kıvılcım etkisi yapmıştır. 1950 kuşağından deniz kıyısında doğan ve yaşayanlar 1 Temmuzları asla unutmazlar. Kıyı kasabalarındaki etkinlikler bugünkü festivalleri aratmıyordu. İşte benim o dönemden Sinop'un Ayancık ilçesinden hatırladıklarım;

Kasabanın çocukları arasında yüzme bilmek bir ayrıcalık ve iftihar vesilesiydi. Hele hele 7 yaşına gelmiş bir erkek çocuğunun yüzme bilmemesi alay konusu olurdu. 1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramı kasabamızda çok büyük şenliklerle kutlanırdı. Motor yarışı, kürek yarışı, ördek yakalama yarışı ve yağlı direk yarışı en sevilen yarışmalardı. Yağlı direk yarışında, felek yağıyla yağlanmış ve iskeleden denize doğru uzatılan seren direğinin ucundaki bayrağı alabilen müsabakayı kazanırdı. Ayağı kayarak değişik pozisyonlarda denize düşen müsabıklar, seyredenleri kahkahaya boğardı. Kıyıya çıkan müsabıklar ellerine kum alarak iskeleye gelirler, yağlı direğe çıkmadan kumları ayaklarının altına sürerek

kaymayı azaltmaya çalışırlardı. Ördek yarışında ise, denize bırakılan canlı ördeği yakalayan müsabakayı kazanırdı. Ördeğin tam yakalanacağı sırada dalarak başka bir yerden su üzerine çıkması seyredenleri eğlendirirken, müsabıkları da oldukça yorardı. Yarışlarda birinci olan delikanlılar, eski Yunan'daki olimpiyat şampiyonları gibi, geçici bir süre de olsa popüler olurlar, genç kızların sempatisini kazanırlardı.

Bugün Kabotaj Bayramı aynı coşku ile kutlanıyor mu? Bilmiyorum ama bugünün en az bir milli bayram kadar önemli olduğunun akıldan çıkarılmaması gerekiyor. Kabotaj Bayramlarının artık denizcilik kültürünün yaygınlaşması için bir fırsat olarak görülmesi uygun olacaktır. Bu faaliyetlerin bir gün değil en az bir haftalık ve daha yoğun etkinliklerle kutlanmasını bekliyorum. Bu konuda en büyük sorumluluk ve görev kıyı illerinde görevli kamu yetkililerine düşüyor. Hatta iller ve ilçeler arasında tatlı bir rekabete dayalı yeni gelenekler ortaya konulmalıdır. Örneğin yılın en denizci ili veya kasabasının seçimi gibi yenilikler olabilir. Hoşça kalın, denizle kalın, deniz de kalın.