

TARİHİ GELİŞİM İÇİNDE KOCAELİ LİMAN BAŞKANLIĞI

Mustafa HERGÜNER¹

ÖZET

Anadolu Coğrafyası'nın en stratejik bölgelerinden birisi "İzmit Körfezi" dir. İki okyanusu ve üç kıtayı birleştiren Anadolu coğrafyası İzmit Körfezi ile bir taraftan denizlere ve okyanuslara açılırken diğer taraftan dünyanın en stratejik geçitlerinden olan "Türk Boğazları" için de en önemli bir hinterland durumundadır.

Nitekim gerek Osmanlı gerek Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk konuşlandığı bölge İzmit ve Körfez olmuştur. Bu arada belirtelim ki Askeri, Ticari, ve Bilimsel Denizcilik yönünden İzmit Körfezi önemini devam ettirmekte dolayısı ile bu körfezin en büyük otoritesi olan Kocaeli Liman Başkanlığı'nın jeostratejik sorumluluğu giderek artmaktadır. 2014 yılı itibarıyla Askeri Denizciliğimizin % 50'si Ticari denizciliğimizin %20'si ve bilimsel denizciliğimizin de önemli bir kısmının icra edildiği İzmit Körfezi ve bu Körfez'in otoritesi Kocaeli Liman Başkanlığı'nun tarihi geçmişinin incelenmiş ve bu önemin gelecekteki durumu ele alınmıştır.

Anahtar Sözcükler: Kocaeli Liman, İzmit Körfezi, Limancılık, Lojistik

1. GİRİŞ

Ülkelerin jeopolitik değeri, denizlere ve okyanuslara bağlantısı ve bu deniz alanlarına olan egemenliği ile ilişkilidir. Osmanlı Devleti de denizlere ve okyanuslara olan egemenliği ile değer kazanmış ve bu sayede "Cihan Devleti" olmuştur. Ulu Önder Atatürk'ün 1 Kasım 1937'de TBMM'nin açılış nutkunda ifade ettiği "Denizciliği Türk'ün Milli Ülküsü Olarak Görmeli ve O'nu Az Zamanda Başarmalıyız" ifadesindeki büyük isabet buradan gelmektedir.

Osmanlı Beyliği İzmit'in fethinden sonra Karamürsel'e oradan Hereke'ye yerleşmiş daha sonra Gelibolu üzerinden Balkanlar'a açılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun 17. ve 18. yüzyıllarda Karadeniz-Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezlerini içeren ve iki okyanus ile üç

¹ Doç. Dr. – KOCAELİ-HEREKE -Hergüner Denizcilik Eğitim Kurumu Kurucusu ve Genel Müdürü, hergunerdenizcilik@hotmail.com

kıtanın birleştiği bu devasa deniz ve okyanus ülkesindeki egemenliğine bu coğrafyada egemenlik kuran hiçbir uygarlık ulaşamamıştır. Bu nedenle İzmit Körfezi: -Batı Türklerinin Bin Yıllık Tarihinde jeopolitik ve jeostratejik bir önem taşımaktadır.

İzmit Körfezi'ne ait stratejik görüş Kurtuluş Savaşı sırasında ve savaştan sonra da devam ettirilmiştir. Milli Kuvvetlerimiz'in ilk kurtardığı şehirler İzmit -28 Haziran 1921- ve Karamürsel -4 Temmuz 1921- olmuştur (Genelkurmay Başkanlığı, 1992 :141-145). Büyük Taarruz sırasında, Başkumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa "Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz" derken ikinci hedef Boğazları içermektedir. Nitekim hemen sonra İzmir'den İzmit'e gelen I. Ordu ile Hereke'de konuşlanan III. Kolordu "Boğazlar Yönünde Harekat" için yığınaklanmakta idi. Bilindiği gibi Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra İstanbul, Hereke'deki III. Kolordu tarafından teslim alınmıştır (Çam, 1996: 135-137).

Bugün İzmit Körfezi, Türkiye genelindeki askeri, ticari ve bilimsel (amatör dahil) denizciliğin 5 te 1'inin olduğu bir deniz alanıdır.. Konumuzu ilgilendiren "Kocaeli Liman Başkanlığı Tarihçesi" çok geniş bir çalışma alanını kapsamaktadır. Bu arada belirtmeliyiz ki bu konuda kapsamlı bir çalışma henüz yapılmamıştır. Böyle bir çalışmanın bu bildiri metninde de yer almasının gereksiz olduğu değerlendirilmektedir. Bu nedenle biz aşağıda 1960 yılına kadar olan bir tarih kesitinde Kocaeli Liman Başkanlığı'nı incelemeye çalışacağız.

2. CUMHURİYET ÖNCESİ DÖNEM

Osmanlı Beyliği İzmit'i (Nikomedia) 1324 yılında fethetti. Akçakoca komutasındaki Osmanlı Birlikleri İzmit'in ardından yürüyüşlerini devam ettirerek aynı yıl Pronektus'u (Karamürsel'i) fethetti. Ancak Bizans'ın denizden getirdiği birliklerle Yalova civarında Osmanlı kuvvetlerine karşı etkin bir savunma yapması üzerine Bursa'ya ilerleyişi devam edemedi (Öztüre, 1981:81-84). Artık Marmara kıyılarına ulaşmış olan Beyliğin bir "Deniz Gücü'ne " ihtiyacı vardı. Orhan Bey (1326-1362) en yakın batı komşusu olan Karesi Beyliği'nden denizci yardımı istedi. Karesi Bey, emrinde en tecrübeli denizcilerden Mürsel Alp'i 24 tekne ve yeterli sayıda gemiadamı ile birlikte İzmit'e gönderdi. Mürsel Alp gemi ve gemicileri ile birlikte Çanakkale Boğazı'nı geçtikten sonra Marmara'ya girdi ve 1326 Eylül'ünde İzmit' e geldi. Orhan Bey Mürsel Alp'e Pronektus'u üs olarak verdi (Büyüktuğrul 1982:47-48) . Sonradan kendi adını alacak olan bu kente yerleşen Mürsel Alp (kendisine cesaretinden dolayı Kara Mürsel Bey denilmiştir) burada Osmanlı'nın ilk Deniz Gücü'nü kurdu ve Körfez'in doğu kıyılarının sorumluluğunu yüklenerek Emirül Sevahil (Sahillerin Emiri) ünvanı ile 1328 yılına kadar Osmanlı Beyliği'ne hizmet etti. Böylece Osmanlı'nın

ilk Kaptanı Deryası olan Karamürsel Bey şehrin hemen yanında Kavaklar mevkiinde kendi adıyla anılan teknelerin inşasını da yapabilecek bir tersane kurmuş ve burasını bir “Deniz Üssü” haline getirmiştir. Ancak Mürsel Alp yaşlıydı ve 1328 yılında vefat etmiştir.

Karamürsel Bey’den sonra Emirül Sevahil görevine Emir Ali getirildi. Marmara Denizi’nin güney kıyılarındaki Kalonimi (Emir Ali – İmralı) adasının ve Hereke’nin fatihi olan Emirali Bey Denizcilik Tarihimizde denizden ada ve/veya kara parçasını fetheden yani “Çıkarma Harekatı” yapan ilk denizcimizdir. (Tezcan 2005:24-25). İzmit’in fethi ile birlikte buradan Hereke’ye kaçan Bizans askerlerinin İzmit Körfezi’nin kuzey kıyılarındaki etkinliğini yok etmenin gereğini anlayan Orhan Bey, Hereke’nin fethi için Emirali Bey’i görevlendirmişti. Karamürsel’den yükleme-bindirmesi yapılan Osmanlı kuvvetleri Hereke’ye gelerek şimdiki şehir iskelesinin doğu tarafında Ambarlı Dere’nin denize döküldüğü yerden şehre çıkış yaparak Hereke’yi fethettiler-1330- (Emir 1936:7-9). Bu tarihte başlayan Hereke-Karamürsel ulaştırması yaklaşık 7 asırdır devam etmektedir.

Karamürsel 1326 yılından Gelibolu’nun Emirül Sevahil -veya Kaptanı Derya- makamı olduğu 1363 yılına kadar 37 yıl Osmanlı Beyliği’nin en önemli deniz üssü olmuştur. Osmanlı Beyliği Marmara’nın batısına ve hatta Çanakkale’ye seferler düzenlerken Karamürsel’den tertiplenecektir. Ancak Osmanlı’nın deniz gücünün Gelibolu’ya taşınmasından sonra da Karamürsel, İzmit Körfezi’nin denizcilik işlevlerinde en sorumlu bir makam olacaktır. Osmanlı Beyliği İzmit önlerini (kıyılarını)kendisine bir üs yapıp burada tersane kurmayı da yine bu yıllarda başlamıştır (Uzunçarşılı 201:121-123).

İzmit Körfezi ile ilgili gerçek ve kalıcı ilk düzenleme 1453 yılında İstanbul’un fethinin ardından yapılmıştır. Her ne kadar Sultan Yıldırım Beyazıd (1389-1402) döneminde Osmanlı Devleti, Balkanlar’a yönelik seferlerde Gelibolu’da konuşlu donanmasını da kullanmış ve bunun için Gelibolu’daki Çimpe Kalesi’ni geliştirmiş ve ardından burasını bir “Deniz Üssü” haline getirmiş ise de Timur’un Anadolu’ya gelmesi ve Yıldırım Beyazıd’ın vefatının ardından 1402-1421 yıllarını kapsayan şehzadeler arasındaki “Taht Kavgası” Osmanlı’nın denizcilik yönünden Gelibolu’da kuruluşunu ve konuşlanmasını geciktirmiştir (Öztuna 1983:25-27).

Ancak İzmit’in gemi inşa ve onarımı ile gemi barınma yeri olması gerçek anlamda Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethi ile başlar. İstanbul’un Fethi ile birlikte, Kaptanı Deryalık makamı Gelibolu’dan İstanbul’a taşınmış ve şimdiki Kuzey Deniz Saha K. lığı’nın bulunduğu yerde Kaptanı Deryalık makamı teşkil olunmuştur (Öztuna 1983:25-27).

İzmit Körfezi böylece, “İzmit Tersanesi ve İzmit Sevahil Emirliği” olarak Tersaneyi Amire’ye yani Kaptanı Deryalık makamına bağlanmıştı. İzmit Tersanesi’nin gelişmesi için en büyük yatırım Padişah

III. Selim dönemi Kaptanı Deryalarından ve 11 yıl bu makamda kalan Hüseyin Paşa (1792-1803) zamanında yapılmıştır. Osmanlı'nın yıkılışına kadar devam eden Tersaneyi Amire makamı aynı zamanda İstanbul'un deniz yolu ile çevre kentlere bağlantısını da kurmuştur. (İlgürel 1995:144-146) Bu bağlamda olarak İzmit Körfezi-İstanbul arasındaki deniz ulaşımı için yelkenli tekneler görevlendirilmiştir. Bunun yanında Körfez'in karşılıklı iki kıyısı arasındaki deniz ulaşımı: Karamürsel Bey'in Venedik teknelerini örnek alarak yaptırdığı ve kendi adını verdiği yarım güverteli tek direkli 20 m civarındaki "Karamürsel Tekneleri" ve daha alçak gövdeli ve sadece kürekle giden "Pazar Kayıkları" ile yapıyordu. Bu usul buharla işleyen ve tekneleri saçtan imal edilmiş gemilerin ortaya çıkmasına kadar -Ondokuzuncu Yüzyıla kadar-devam ettirilmiştir.

Amerika'nın keşfinin ardından bu kıtaya yerleşen Avrupalılar kendi aralarında ve/veya yeni kıtanın yerlileri ile yaptıkları savaşta pek çok teknik ilerlemeyi de keşfettiler. Bunlardan birisi de Robert Fulkon'un buhar gücü ile çalışan makinayı gemide kullanması oldu. R. Fulkon'un Clermont adlı gemisinin 1807 yılında Hudson nehrinde New York'tan Albany'e gitmesi ile başlayan bu olay çok kısa sürede bütün dünyaya yayıldı (Kuran 1995:159). Osmanlı Devleti mevcut buharlı teknelerinin yetersizliğini düşünerek İstanbul ile İzmit, Gemlik, Erdek, Gelibolu ve Tekirdağ iskeleleri arasındaki deniz ulaşımını Rus firmalarına vermiştir (Kütükoğlu1995:167-168). Bu suretle Marmara iskeleleri arasında daha fazla yolcu daha kısa sürede taşınmış oluyordu. İstanbul'dan İzmit Körfezi yönünde sefer yapan vapurlar Karamürsel, İzmit ve Derince iskelelerine uğramakta idiler. Bu iskelelerdeki sorumlu memurlar İzmit Sevahil Bey'ine yani İzmit Liman Başkanı'na bağlı idiler. Ancak Osmanlı Devleti iskelelerin bulunduğu kentlerde yolcuların bilet almaları, yüklerini göndermelerinin temini için bir de "Acentelik" tesis etmişti. Acenteler İstanbul'daki Tersaneyi Amire tarafından görevlendirilmekte ve bu makama karşı sorumlu idiler. Elbette ki acenteler kazançlarını Tersaneyi Amire'ye veriyorlardı. Acentecilik uygulaması Türkiye Cumhuriyeti döneminde de uzun yıllar devam etmiş ve 7 Nisan 1950'de kaldırılmıştır (Türk Yolu Gazetesi, 7 Nisan 1950; Türk Yolu 1950).

Esasen Anadolu'dan gelen buğday, ipek, canlı hayvan ve benzeri maddelerin İstanbul'a nakli ve/veya İstanbul'dan gelenlerin Anadolu'ya nakliyatında İzmit limanı tarih boyunca önemini korumuştur. Anadolu'dan İzmit'e gelen yük kervanları yüklerini depoları kıyılarda bulunan tüccarlara teslim ediyorlardı. Tüccarlar depoların hemen önündeki tahta iskelelerden gelen malları teknelere yükleyip İstanbul'a gönderiyor ve/veya İstanbul'dan gelen yükleri kıyıdaki depolarına alıp daha sonra Anadolu kervanlarına teslim ediyorlardı. İstanbul –yani Tersaneyi Amire- zaman zaman bu ticaretle ilgili vergi rüsumu (tarifeleri) yayınlıyor bunun uygulamasında da İzmit Liman Reisliğini

görevlendiriyordu (Aktürk:1941). 1890 yılı itibari ile İzmit limanına gelen ticaret gemileri aşağıda verilmektedir (Öztüre 1981:129).

Tablo 1: 1890 İzmit Liman İstatistikleri

Gemi Sayısı	Bandırası	Toplam Tonajı	
3	Almanya	3.224	Ton
19	İngiltere	25.986	"
12	Fransa	13.783	"
11	Yunanistan	3.271	"
2	İtalya	34.189	"
134	Osmanlı Devleti	34.189	"
1	Belirsiz	284	"
Toplam 182		114.926	"

Kaynak: Öztüre 1981:129

Yukarıda belirtilen listeye göre 1890 yılında İzmit limanına toplam olarak 144.926 ton tutarındaki 182 adet gemi gelerek Liman'a 4.598 Osmanlı Altını vergi ödemiştir.(Bugünkü değerine göre bir altın 600 TL civarında olduğuna göre limana 14.758.800 TL vergi ödenmiştir)

Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilikle ilgili olarak çağdaş anlamda ilk büyük atılım 1909 yılında İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından yapıldı. 1909 yılında kurulan Donanma cemiyeti Osmanlı'dan ayrılan şehirlerin bile katıldığı çok geniş bir teşkilat oldu. Ve bu teşkilatın topladığı bağışlar Osmanlı Deniz Gücünü adeta yeniden oluşturdu (Özçelik 2000:11-29). Bu arada Deniz Gücü'nde yapılacak yeni atılımlar için danışman olarak İngiltere'den getirilen Tümamiral Douglas Gamble Osmanlı denizciliğini yeniden organize etti. Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak teşkil olunan 6 Merkez Liman Reisliği (şimdiki adıyla Bölge Müdürlüğü) Ticari Denizciliğimizin bölgesel otoriteleri oldular. Merkez Liman Reisliklerinin bulunduğu yerde teşkil edilmiş olan Deniz Komodorlukları da yine Bahriye Nezareti'ne bağlı idiler. Deniz Komodorlukları ticari denizciliğimizi bir anlamda korumakta olan askeri birlikler idi ve en az 5-6 savaş gemisinden oluşmakta idiler. O yıllara ait Merkez Liman Reisliklerinin adları ve sorumluluk bölgeleri aşağıda verilmektedir (İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü 1926:32-33, İDT 1923).

- Samsun Merkez Liman Reisliği (Karadeniz Bölgesinden sorumlu)
- İstanbul Merkez Liman Reisliği (Marmara Bölgesinden sorumlu)
- İzmir Merkez Liman Reisliği (Ege Bölgesinden sorumlu)
- Beyrut Merkez Liman Reisliği (Doğu Anadolu Bölgesinden sorumlu)
- Hudeydiye (Kızıldeniz) Merkez Liman Reisliği (Kızıldeniz Bölgesinden sorumlu)
- Basra Merkez Liman Reisliği (Basra Körfez Bölgesinden sorumlu)

Bu tarihlerde İzmit Körfezi'nde bulunan Darıca, İzmit ve Karamürsel Liman Reislikleri de İstanbul Merkez Liman Reisliğine bağlı idiler. Ancak İzmit Liman Reisliği diğer Darıca ve Karamürsel Liman Reisliğinden protokolce önde idi. Çünkü İzmit, tersane ve liman başkanı ile birlikte bir "Deniz Üssü-Üssü Bahri" durumunda idi ve başında bir paşa vardı. Douglas Gamble tarafından hazırlanan bu uygulama yaklaşık 100 yıl yani Türkiye Cumhuriyeti Döneminde de devam etti. 2011 yılında bu uygulama yani Bölge Müdürlükleri kaldırılmış yerine Liman Başkanlıkları I. Sınıf, II. Sınıf Başkanlık olarak teşkilatlandırılmıştır. Bu düzenleme ile birlikte Kocaeli Liman Başkanlığı I. Sınıf Liman Başkanlığı olmuştur.

3. CUMHURİYET DÖNEMİ

30 Ekim 1918'de Limni Adası'nın Mondros limanında demirli (Çanakkale Savaşlarına katılan) Agamemnon zırhlısında imzalanan 24 maddelik (25. Madde Antlaşmanın yürürlüğe girdiğini belirtir) Ateş Kes Anlaşmasında 9 madde denizle ilgili idi ve bu dokuz madde limanlarımız dahil askeri ve ticari denizciliğimizin İtilaf Devletleri tarafından teslim alınmasını içermektedir (Genelkurmay1992:71-79). Esasen 1909 yılından beri Osmanlı Denizciliği'nde yapısal yönden bir değişiklikte olmamıştı. Zaten İkinci Meşrutiyet'in ilanından (23Temmuz 1909) Lozan Barış Antlaşması'nın imzasına (24 Temmuz 1922) kadar geçen 14 yıllık sürede devlet hep "Savaş Halinde" oldu. Ancak bunların içinde en büyüğü elbette ki I. Dünya Savaşı (1914-1918) idi. Ve savaşı bitiren Mondros Ateşkes'i imzalandığında Osmanlı Devleti fiilen sona ermişti. Ama ne var ki limanlarımızın büyük bir kısmı İtilaf Devletleri'ne teslim olmayı kabul etmemiştir. Kurtuluş Savaşımızın askeri personel ve askeri malzeme yönünden desteklenmesi bu limanlar kanalıyla yapılmıştır. Kurtuluş Savaşımızı destekleyen limanlardan birisi de İzmit Limanıdır. Şimdiki Merkez Bankası'nın bulunduğu yerde bulunan İzmit Deniz Üs

K.lığı (İzmit Üssü Bahri) binasında görev yapan İzmit Liman Reisliği de Milli Mücadeleyi desteklemiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul'dan Batı Cephesine gönderilen askeri personel ve lojistik malzemenin %21'i İzmit Körfezi'ndeki Karamürsel, İzmit ve Tavşancıl iskelelerinden yapılmıştır.

Kurtuluş Savaşı döneminde ilk kurtarılan şehirlerden birisi de İzmit olmuştur. Yunan kuvvetleri Türk Ordusunu yenmek üzere Sakarya istikametinde yapacağı "Taarruz için" Afyon bölgesinde sıklet merkezi yapmak üzere askeri birlik ve malzemeleri ile birlikte bu bölgede yığınaklanmaya başlamışlardı. Bunun yanında TBMM tarafından bölgede konuşlanmış olan "Mürettep Kolordu" bağlı birlikler Yunan ve İngiliz kuvvetlerine rahat vermiyordu. Yunan kuvvetleri nihayet 28 Haziran 1921'de İzmit ve bölgesini Yalova istikametinde terk etmeye başladılar (Çam 1996:145-149). Yunan birlikler 03 Temmuz'da Değirmendere'yi, 04 Temmuz'da Karamürsel'i terk edeceklerdir-. Bunun üzerine Ankara Hükümeti 01 Temmuz 1921 tarihi itibari ile İzmit Bahriye Komutanlığı'nı teşkil etti. Kumandanlığına ve aynı zamanda İzmit Liman Başkanlığı'na Deniz Yarbey Celal (Köprücü Celal) Bey'i tayin etti (Büyüktuğrul 1982: 91-95). Cumhuriyet Tarihimizde İzmit'in ilk Liman Başkanı Celal Köprücü'dür. (Bölgede askeri birliklerin geçişini kolaylaştırmak için Geyve'de Sakarya Nehri üzerinde köprüler inşa ettiğinden bu ad verilmiştir. Celal Bey sonradan KÖPRÜCÜ soyadını almıştır). İzmit, kurtuluşunun hemen ardından şehrin ileri gelenlerinin - seçimle- oluşturduğu "Geçici Hükümet" ile idare edildi. Osmanlı Meclisi Mebusan'ında İzmit temsilcisi olarak bulunmuş olan Portakal Hafız Mutasarrıf (Vali) görevine atandı. Portakal Hafız'ın görevi Büyük Taarruz' a kadar devam etti. Büyük Zafer'in kazanılmasından sonra TBMM İzmit'e vali olarak Vehbi (Demirel) Bey'i atamıştır (Öztüre 1981:149). Cumhuriyet Dönemi'nin ilk İzmit valisi olan Vehbi Bey'in yaptığı ilk işlerden birisi 28 Ocak 1923'te toplanan İl Meclisi'nde şehrin adının fatihi olan Akça Koca adına izafeten Kocaeli olarak değiştirilmesi olmuştur.

Lozan Barış Antlaşması görüşmeleri 20 Kasım 1922'de başlamış, 24 Temmuz 1923'te imzalanmış ve 23 Ağustos 1923'te yürürlüğe girmiştir. Dünya Tarihinde görüşmelerin bu kadar uzun sürdüğü uluslararası antlaşma pek azdır. Antlaşmanın uzun görüşmelere neden olan konularından biri de "Kapitülasyonlar " yani Kabotaj hakkıdır. Lozan görüşmelerinin Ocak-Nisan 1923 tarihleri arasında kesintiye uğramasının nedenlerinden birisi de Kabotaj Hakkıdır. TBMM Başkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 17 Şubat-5 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de topladığı I. İktisat Kongresi'nde en çok üzerinde durulan konulardan birisi de yine Kabotaj olmuştur. Kongreye ülkenin her tarafından 1135 delege katılmıştır (Ökçün 1981:19-31). İzmir İktisat Kongresi'ne Kocaeli vilayetinden de bir heyet gönderilmiştir. 21 kişiyi

bulan bu heyet içinde 9 Ziraat, 7 Ticaret, 3 Sanayi ve 2 Banka temsilcisi bulunmaktadır. Kocaeli temsilcilerinin kongreye sundukları rapor toplam olarak 30 maddeden oluşmaktadır. Demir ve karayollarının geliştirilmesi, vergilerin yeniden düzenlenmesi, banka kredilerinin daha kolay ve çabuk verilmesi ile ticaret yapanların yeniden örgütlenmesi gibi konuları içeren raporun 11. Maddesi konumuzu yakından ilgilendirmektedir. Bu maddeye göre: İzmit Limanı'nın Anadolu'nun gerçek kapısı olduğu, bu nedenle limanın geliştirilmesi ve civarındaki antrepoların (açık depoların) yaptırılması veya arttırılması istenmekte, Anadolu'ya gelen-giden mallar için Haydarpaşa limanının yerine Derince limanının düşünülmesinin gerektiği belirtilmektedir (Alkan 1991:395-402).Lozan Barış Antlaşması'nın Ticari Sözleşmeler bölümünde kabul edilen Kabotaj Hakkımızın kullanılmasına yönelik maddelerde bir geçiş süresi söz konusudur.

Yine Kabotaj Kanununu hazırlıkları paralelinde Aralık 1924-Ocak 1928 tarihlerinde Bahriye Vekaleti kurulmuştur. Ancak karacı bir binbaşı olan İhsan (ERYAVUZ) Bey'in atandığı bu vekalet politik bir makam olmaktan ileri gidemedi. Her ne kadar limanlar bir müddet Bahriye Vekaleti'ne bağlandı ise de vekaletin limanlara bir etkisi olmadığıdır (Metel 1946:52-56).

O tarihte TBMM'de başta Rauf ORBAY olmak üzere birkaç tane Deniz Kurmay Albay Milletvekili olarak bulunmakta idi.-. Bu tarihte İzmit Körfezi'nde yine Darıca ve Karamürsel liman başkanlıkları var idiyse de İzmit Liman Başkanlığı asıl sorumlu makam olup daha önce yerini belirttiğimiz İzmit Üssü Bahri binasında bulunmakta idi. Burada belirtelim ki yine Seyri Sefain İdaresi'ne ait vapurlar haftada iki kez İstanbul-Yalova-Karamürsel-Ereğli- Değirmendere-Kavaklı (Kazıklı)-İzmit hattında sefer yapmakta idiler. Bu seferlerin her biri iki gün sürmekte idi. İstanbul'dan sabah saatlerinde hareket ederek sefere çıkan bir vapur yukarıdaki iskelelere uğrak yapıp İzmit'e geldiğinde geceliyor ertesi sabahı hareket ederek gün yine aynı iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönüyordu. Vapurların İstanbul'daki bekleme yeri Sirkeci rıhtımı idi.

Daha önce yukarıda anlatıldığı gibi İzmit-Haydarpaşa arasındaki tren seferleri 1873 yılından beri devam ediyordu. Bu nedenle Marmara'nın kuzeyinde yani tren hattı üzerinde bulunan Darıca'ya İstanbul vapurları uğramıyordu. Bunun yerine Değirmendere-Derince, Karamürsel-Hereke ve Altınova-Darıca arasında özel kişilere ait küçük tekneler çalışıyordu. Esasen Körfez'de vapur çalıştırmak için özel girişim sahibi kişiler de olmuştur. Mesela I. Dünya Savaşı'ndan önce İstanbul'da Kadir Bey İzmit Körfezi'nde vapur işletmek için İzmit ve Karamürsel'deki sermaye sahiplerinin katkısı ile bir şirket kurmuştur. Şirketin İzmit'teki temsilcisi Keresteci Süleyman Bey idi. Şirketin sermayesi altın olarak Temmuz 1914'te Sanayi ve Maadin Bankasına yatırılmış ise de ertesi günlerde başlayan savaş nedeniyle hem şirket

kurulamamış ve hem de bankaya konulan paralara devlet tarafından el konmuştuştur (Oral, Özgür Kocaeli 20 Ocak 2008).

TBMM Lozan Antlaşması'na bağlı olarak yapılan hazırlıklardan birisi de 30 Nisan 1925 tarihinde 618 sayılı Limanlar Kanununun yayınlanması olmuştur. Aslında bu kanun ile birlikte denizlerimize egemen olunuyordu. Bu gün de halen geçerliliğini koruyan Limanlar Kanununun üç önemli özelliği vardı.

1- Liman Reisleri (Başkanları) sorumlu oldukları limanların deniz ve kıyılarında her türlü yapı ve denizcilik faaliyetlerine izin verme, bu faaliyetlerin kontrolü ve koordinesinden yetkili en yüksek makam idi.

2- Yayınlanacak "Liman Tüzükleri" ile limanların sınırları ve bu sınırlar içindeki bağlama, demirleme, bekleme ve yükleme-boşaltma yerleri belirlenecekti. Dolayısıyla denizlerimizdeki her türlü faaliyet ve oluşuma bir düzen getiriliyordu.

3- Liman Başkanlıkları sorumluluk alanlarındaki gemilerin yüklenmesi, boşaltılması, su ve kömür ihtiyaçlarının giderilmesi ile benzer hizmetlerin yerine getirilmesi içinLiman İnhisarı Anonim Şirketi adıyla bir şirket kurulması için yardımcı olacaktı.

Bu son husus ile birlikte pek çok büyük limanda "Liman İnhisarı Anonim Şirketi" kurularak gemilerin ihtiyaçları giderilmiştir. Daha önce yabancılara verilen bu tür imtiyazlar (kapitülasyonlar) nedeni ile bu işlevleri yabancılar yapıyordu. Bu madde bu gün kullanılmamaktadır, çünkü limanlarımız ve denizlerimiz artık tamamiyle millileşmiştir. Ve bu gibi hizmetler ülkemize ait şirketlerce yerine getirilmektedir.

1926 tarihi itibari ile İzmit Körfezi'nde üç liman başkanlığı bulunmakta idi. Karamürsel, İzmit ve Darıca Liman Başkanlığı olarak bilinen bu kuruluşlar İstanbul Merkez (Bölge) Liman Başkanlığına bağlı olmakla beraber koordine yönünden yine İzmit Liman Başkanlığı tarafından yönetilmekte idiler. Bu limanlardan Karamürsel Limanı'nın sorumluluk alanı Altınova-Halidere arasında idi ve bilet satışları orada Seyri Sefain İdaresi'nce Acente olarak yetkilendirilmiş Mustafa Efendi tarafından yapılmakta idi. İzmit Limanı'nın sorumluluk alanı Gölcük-Yarımca arasında idi ve bilet satışları orada acente olarak yetkilendirilmiş Şerif Efendi tarafından yapılmakta idi. Darıca Limanı'nın sorumluluk alanı ise Hereke-Tuzla arasında idi ve bu limanda da bilet satışları orada acente olarak yetkilendirilmiş Mustafa Efendi tarafından yapılmıştır. (Türkiye Seyri Sefain İdaresi, 1928: 239-242).

Yine 1926 tarihi itibari ile İzmit Körfezi sınırları içinde çoğu yelkenli ve ağaç tekne olan 2875 gemi giriş-çıkış yapmıştı. Bu gemilerin toplam yükleme-boşaltması (elleçlemesi) 943.385 ton olmuştur. (İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü 1926:143-152, İDTM 1926). Bu miktarın %5'i Karamürsel ve %5'i de Darıca limanlarına aitti. Karamürsel ve Darıca'ya ait olan yükler genelde bölgede yetişen tarım

ürünü ile Darıca'da bulunan çimento fabrikasına ait üretim olduğundan, gemiler genelde sadece yükleme yapmışlardır.

Esasen Lozan Antlaşmasından hemen sonra İzmit Körfezi, Hükümet tarafından "Askeri Yasak Bölge" olarak ilan edilmişti. Bu bağlamda olarak, Körfez'e giriş yapacak yabancı bayraklı ticaret gemileri Hükümetten izin almak durumunda kalmışlardır (Meray 2001:79-111). Bunun yanında Dilburnu'na konulan ve Donanma Komutanlığı'na ait işaret istasyonu Körfez'in doğu kısmına girecek ticari gemileri etkin bir şekilde kontrol etmiştir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde bu konuda pek çok belge bulunmaktadır. Mesela 29.01.1930 tarihinde Fransız bandıralı (bayraklı) Golye adlı geminin Derince limanından tarım ürünleri almak için İzmit Körfezi'ne girişine Bakanlar Kurulu'nca izin verilmektedir (Hergüner 2004:71-77). 22.01.1934 tarihinde yine Bakanlar Kurulunca yayınlanan bir kararnamede yapılmakta olan demiryolları ve şeker fabrikaları için malzeme getiren Alman ve İsviçre bandıralı gemilerin İzmit Körfezi'ne girmelerine izin verilmektedir. (BCA Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 29.01.1930). Bazen Körfez'e girmesine izin verilen gemilerin toplu bir liste halinde yayınlandığı da olmuştur. 8.12.1936 tarihinde yayınlanan Kararname'de bu tarihlerde İzmit ve Derince limanlarına gelmesine izin verilen yabancı bandıralı ticaret gemilerinin listesi verilmektedir (BCA Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 29.01.1930 -22.01.1934). Cumhuriyet Hükümeti, "Deniz Gücü'nün" güçlenmesi için II. Dünya Savaşı öncesinde en fazla Almanya ile işbirliği yapmıştı. Almanya bunu fırsat bilmiş ve donanmasını özellikle denizaltılarını ve denizaltıcılarını Türkiye'de eğitmişti. Yine Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince İstanbul ve Haliç'te askeri kuvvet bulundurulmadığından Alman denizaltıları ve denizaltıcıları İzmit Körfezi'nde (Gölcük'te) eğitim yapmışlardı. Bakanlar Kurulu Alman denizaltılarının da Körfez'e girmesi için gerekli olan bir izin kararnamesi çıkarmıştı. Mesela 28.03.1935 tarihli Kararname'de E-1 borda numaralı Alman denizaltısının "Eğitim Maksudı ile" İzmit'e girmesine izin verildiği belirtilmektedir (BCA, 30.18.12. 70.96.15 -08.12.1936).

Her ne kadar 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye Boğazlar'da tekrar egemenliğine kavuşmuş ve bölgeye askeri birlikler yerleştirmiş ise de hemen ardından başlayan II. Dünya Savaşı, İzmit Körfezi'nin yine Askeri Yasak Bölge olarak kalmasını gerektirmiştir. Ama ne var ki Türkiye 1923-1936 yılları arasında denizcilik yönünden en büyük yatırım İzmit Körfezi'ne yapmış dolayısı ile Boğazlar'a yönelik olası bir tehdidi önleyebilecek bir güce ulaşmıştır. Bunun yanında, Donanmanın Gölcük'e konuşlanması, Yavuz kruvazörü'nün onarımı ile birlikte kurulan Gölcük Tersanesi'nin gelişmesi İzmit Kağıt Fabrikası'nın (SEKA) kuruluşu ile birlikte yapılan yeni iskeleler ve yine bu bağlamda Devlet Demir Yollarına ait olan Derince Limanı'nın iskele depo ve antrepo olarak gelişmesi İzmit

Körfezi'nin denizcilik yükünü arttırmıştır. İzmit Liman Başkanlığı bu tarihlerde yine şimdiki Merkez Bankası'nın bulunduğu Marmara Üssü Bahri Komutanlığı binasında faaliyet göstermiştir. Esasen Marmara Üssü Bahri Komutanlığı 1930 yılından itibaren Gölcü'ğe taşındığından bina boşaltılmıştı. Binada sadece İzmit Liman Başkanlığı kalmıştı. Türkiye'nin ilk kağıt fabrikası olan SEKA (Selülöz Kağıt) Fabrikası'nın 1936 yılında faaliyete geçmesi ile Körfez'de ticari deniz trafiği yeni bir boyut kazanmıştır. 1937 tarihi itibari ile İzmit Körfezi'nde: Karamürsel, Değirmendere, Gölcük, Kavaklı, İzmit (üç adet: Vapur İskelesi, Demiryolları İskelesi ve Kağıt Fabrikası iskelesi) Derince, Hereke, Tavşancıl ve Darıca'da iskeleler vardır. Bunlardan Gölcük, İzmit, Hereke ve Darıca'daki iskeleler beton kazıklar üzerine yapılmış ahşap idiler. Diğerleri ise ahşap direkler üzerine yapılmış tamamiyle ahşap olan iskelelerdir. Büyük gemiler yükleme ve boşaltmalarını (yük elleçlemelerini) yine açığa demirledikten sonra üzerine gelen ağaç teknelerle-mavunalarla yapmaktadırlar (BCA, 30.18.12.53.21.13 (28.03.1935). Körfez'de bu günkü anlamda rıhtımlar henüz mevcut değildir. İzmit Limanı'nın 1937 ve 1938 yıllarına ait gemi hareketleri aşağıda verilmektedir.

Tablo 2: 1937-1938 yılı gemi hareketleri

Adet	Bandıra	Resmi Tonajı (GRT)	Yük Tonajı(DWT)
196	Türkiye (Saç Teknesi)	79.636 Ton	130.436 Ton
2494	Türkiye (Ağaç Motor ve Yelkenli)	39.024 "	60.910 "
23	Almanya	37.451 "	63.888 "
24	Hollanda	5.680 "	10.040 "
25	İsveç	26.875 "	51.790 "
9	İtalya	13.852 "	24.298 "
9	Yunanistan	7.965 "	14.030 "
5	Bulgaristan	9.643 "	16.392 "
2	Finlandiya	2.887 "	3.865 "
Top. 2769Gemi	8 ülke	223.013 "	373.649 "

Tablo 3: 1938 yılı gemi hareketleri

Adet	Bandıra	Resmi Tonajı (GRT)	Yüklü Tonajı (DWT)
200	Türkiye (Saç Teknesi)	59.154 Ton	100.289 Ton
2874	Türkiye (Ağaç Motor/Yelken)	4.831 "	8.918 "
29	Almanya	43.464 "	75.989 "
2	Bulgaristan	4.831 "	6.331 "
3	Danimarka	3.873 "	6.331 "
9	Hollanda	10.538 "	18.824 "
1	Hollanda	943 "	1.711 "
13	İsveç	16.114 "	30.825 "
2	İtalya	2.723 "	5.207 "
1	Macaristan	1.161 "	2.160 "
1	Norveç	1.868 "	3.123 "
2	Yugoslavya	13.102 "	30.410 "
Toplam 3150 Gemi 12 ülke		206.210 "	359.229 "

Kaynak: Atilla ORAL, "Kocaeli Tarih ve Rehberi", İst. 2007, s. 174 (Kitap Rıfat YÜCE tarafından Kocaeli'de yayınlanan Türk Yolu gazetelerinde derlenmiştir)

Her iki yıla ait istatistiki rakamlar incelendiğinde görülmektedir ki yıllık elleçleme 400 bin ton civarında olup giriş-çıkış yapan gemi adedi 3000 civarındadır. Gemi adedinin fazla olmasının nedeni o yıllarda yelkenli ve/veya küçük tonajlı ağaç teknelerdir.

4. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE SONRASI

İzmit Liman Başkanlığı'nın en zor dönemi İkinci Dünya Savaşı (1939-1945) yılları olmuştur. Bölge bir Askeri Deniz Üssü idi ve Boğazlara gelebilecek bir saldırıya karşı donanma gemileri ile kıyılarda konuşlu "Kıyı Savunma Topçu Bataryaları" hazır bekletiliyordu. Bir başka anlatımla Türk Deniz Kuvvetleri, İzmit Körfezi'nde Sıklet Merkezi yapmıştı. Bu bağlamda olarak "Genel Siyasi Durum Gerekeşi ile" 28 Kasım 1940 tarihi itibari ile İstanbul, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale'de ve bir ay süreyle Sıkı Yönetim ilan edilmiştir.- {Resmi Gazete, 28.11.1940 sayı 4672-son uzatma 16.05.1946 tarihinde yayınlanan 1496 sayılı kanun}. Sıkı Yönetim çeşitli tarihlerde yapılan uzatmalarla 1946 yılı sonuna kadar devam edecektir. Bu bağlamda olarak Körfez'e giriş-çıkış yapan ve/veya iskelelerden yükleme-boşaltma yapan gemiler için verilen hizmet büyük dikkat gerektiriyordu. İzmit Liman Başkanlığı bu görevi Donanma Komutanlığı ile koordine ederek yapmakta idi. Bunun yanında 7 Haziran 1939 tarihinde kabul edilen 3436 sayılı "Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu" ile ülke savunulmasına yönelik tüm hazırlıklardan ve olağanüstü ve/veya seferberlik durumlar için ortaya çıkacak tüm ihtiyaçların temininde her türlü fedakarlık yapılacaktır (Resmi Gazete, 16.06.1939 sayı 4234). Cumhuriyet

Hükümeti bu kanunla birlikte ülke savunması için her türlü potansiyeli kullanabilme yetkisine sahip olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ve “Çok Partili Döneme” geçtikten sonra TBMM tarafından yürürlükten kaldırılan yani yaklaşık 7 yıl devam eden “Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu’ndan” Körfez’deki iskeleler de nasibini almıştır. Bakanlar Kurulunun 22 Mayıs 1943’te yayınladığı 1946 sayılı kararname ile Edremit (Akçay), Erdek ve İzmit limanlarındaki iskelelerin Milli Koruma Kanunu’nun 6. Md. gereğince DDY ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne devredilmesine karar verilmiştir (Oral, 2008: 177-178). Bu günler Alman birliklerinin Rusya içlerinde kıyasıya savaştıkları, ancak gerek İngiltere’nin ve gerekse Rusya’nın Türkiye’nin Balkanlarda Almanlara karşı bir cephe açarak savaşa katılmasını istediği günlerdir. Hükümet, Trakya’da bir milyonu aşan 50 tümen civarındaki kuvvetlerinin lojistik desteğini denizden yaptığı taşımalarla sağlamakta idi. Bunun için de yukarıda isim ve bölgeleri belirtilen limanlara askeri maksatlar nedeniyle el koyuyordu (BCA, 30.18.01.02.101.35.12 (22.05.1943). Ve elbette ki İzmit Liman Başkanlığı’nın da görev yükü daha da ağırlamış oluyordu. Burada bir ilavede bulunalım, yine bu tarihlerde Körfez’in güney kıyıları da yani Gölcük-Karamürsel karayolu “Askeri Yasak Bölge” kapsamında idi ve yük taşımaları mecburen denizden ve teknelerle yapıldığından teknelerin kontrolünden de İzmit Liman Başkanlığı sorumluydu (Hergüner 2011:250-255). Bu görevin büyük bir başarı ile yerine getirildiği o döneme ait belgelerde deniz kazası ve/veya benzeri bir olayın bulunmadığından anlaşılmaktadır.

İzmit Limanı’nın durumuna ait en uygun ve güzel bilgi dönemin Liman Başkanı Nurettin KETKÜK tarafından 1950 yılında verilen Brifing’de bulunmaktadır. Liman Başkanı İzmit Körfezi’ni şöyle anlatmaktadır (Ketekük 1951:65).

İzmit Körfezi oldukça yüksek dağlarla çevrilidir. Vilayet dahilinde iyi sular, bakır madenleri ve kireç taşı mevcut olduğu gibi Akyazı’da da ılıca vardır. İzmit Körfezi’nin boylamı 270 Doğu, en geniş yeri 5 mil (9 km), ve en dar yerinin genişliği de 1 mil (1852 m) olup İzmit İstanbul’a 51 mil (90 km) mesafededir. Komşu limanları İstanbul, Mudanya ve Gemlik’tir. İzmit Liman hududu: Tuzla, Yalova hariç kalan deniz sahasıdır. İzmit Tuzla arası 31 mildir. Bu sahada Darıca, Gebze, Hereke, Yarımca, Tütün çiftliği ve Derince, karşı tarafta ise Başiskele, Yemiş (Seymen), Kazıklı (Kavaklı), Gölcük ve Donanma iskelesi ile, Değirmendere, Ulaşlı, Ereğli ve Karamürsel iskeleleri vardır.

İzmit ve Karamürsel arasında yolcu nakliyatı Devlet Denizyolları İdaresine ait 2 vapurla yapılmakta, seferler saat 7 de başlamakta ve 21,20 de sona ermekte, günde toplam 7 sefer yapılmaktadır. Ayrıca İzmit ile İstanbul arasında çalışan Maltepe vapuru her gün saat 8 de İzmit’ten hareketle Kazıklı (Kavaklı), Gölcük Donanma iskelesi, Değirmendere

Halıdere, Konca, Ulaşlı, Ereğli, Karamürsel, Darıca, Büyükkada'ya uğramak suretile 14.30'da Köprüye gider ve saat 17,30 da Köprüden hareketle aynı iskeleleri tutmak suretile 22,55 de İzmit'e varır. Bu suretle denizden de İzmit ile İstanbul arasında deniz ulaşımı temin edilmiş oluyor.

İzmit İskelesi: İskelenin uzunluğu 54, genişliği de 8 metredir. Demirkazıklar üzerine ahşap kaplamalıdır. İskelede elektrik tenviratı mevcuttur. İskeleye 500 tonilatoluk gemiler yanaşabilir. Büyük tonajdaki gemiler de iskelenin çeyrek mil açığında demir mevkillerine demirler ve limbo ile yük alırlar ve verirler. İzmit iskelesinin, iskele tarafı yolcu vapurlarına tahsis edilmiştir. Yolcular iskeleden girerler ve çıkarlar. İskelenin liman tarafı da yük alacak ve verecek motörlere bırakılmıştır. İskeleye yolcu yanaşmak suret ile yolcu alınır ve verilir.

İzmit iskelesinin 5 mil mesafesinde Derince liman ve rıhtımı vardır. Derince İskele ve Rıhtım: Gelen yabancı gemiler Devlet Demiryolları malzemesi boşaltırlar, krom yüklerler. Türk gemileri de kömür boşaltırlar. İzmit Anbarları: İzmit'te İkbal Kocaeli, Antalya, Adapazarı-Bolu, Ulus olmak üzere dört nakliyat anbarı vardır. İkbal Kocaeli Anbarı'na 6 motör çalışmaktadır. Bunlar İnci, Güler, Kocaeli, Yeşilova, Akardere ve Kudsal adlı motörlerdir.

İzmit limanına büyük küçük 78 gemi ve 570 de gemici bağlıdır. İstanbul'dan motörlerle gelmekte olan Ticari eşyalar İzmit'teki mağazalara arabalarla, İç Anadolu'ya ise tren ve kamyonlarla nakledilmektedir. İzmit Körfezi'nde sünger, mercan tarlaları yoktur. Mevsime göre her nevi balık avı yapılır. Limanda akıntı yoktur. Med ve cezir hissedilir derecede değildir.

İzmit sahilinde Gölcük, Karamürsel ve Gebze kazaları ve bunlara bağlı bir çok nahiyeler ve köyler vardır. 1950 tarihi itibari ile İzmit Körfezi'nin genel görünümü EK-A da verilmektedir.

A- Üsküdar Vapurunun Batışı

İzmit Körfezi'nde tarih boyunca pek çok deniz kazaları olmuştur. Ancak bunlardan en acı ve unutulmaz olanı "Üsküdar Vapuru'nun Batışı" dır. 1 Mart 1958 Cumartesi günü saat 1200 sularında meydana gelen ve çoğu öğrenci 500'e yakın yolcunun boğulduğu bu olay aşağıda anlatılacaktır.

Deniz Yolları İdaresi 7 Mart 1956 tarihi itibari ile İstanbul-İzmit arasındaki vapur seferlerini kaldırırken şehir hatlarına bağlı olarak "Körfez Vapur İşletmesi'ni" kurmuştur. (Yaman ve Diğerleri, 1999, 124) Üsküdar vapuru bu işletmeye bağlı olarak Derince-İzmit-Kavaklı-Değirmendere ve Karamürsel iskeleleri arasında seferler yapıyordu. İşletmeye 72 numara ile kayıtlı olan vapur 1927 yılında Almanya'da inşa edilmiş 34 m boyunda olup tonilatosu 50 Grostondur (GRT) (Tutel,

1999:200-211). Tam yolcu kapasitesi 350 iken o gün 500 civarında yolcu almıştı. Ancak bu arada belirtelim ki o tarihlerde yolcu vapuru sayısı az idi. Ve bütün vapurlar sınırı aşan miktarda yolcu taşımakta idiler.

Bilindiği gibi bir fırtınanın denizde oluşturacağı dalganın büyüklüğü ve etkisi köküne yani geldiği mesafedeki denizin büyüklüğüne bağlıdır. 1 Mart 1958 günü öğlen vakti Batı'dan gelen fırtınanın kökü Gelibolu'ya yani Marmara Denizi'nin öbür kıyısına kadar uzanıyordu ve fırtınanın hızı saatte 70-80 km'yi buluyordu ve aslında İzmit Körfezi'nin en korktuğu fırtına bu idi. İzmit Körfezi bu meşhur Batı Fırtınasına yılda bir kez hatta 2-3 yılda bir kez yakalanır. O gün böylesine bir talihsiz bir gün olmuştur. Ancak fırtına yarım saat önceden İzmit Liman Başkanlığı'na -Liman Başkanı Kenan ÖNER'e- bildirilmiştir (Oral 2008:63). Karamürsel'den telefonla fırtınanın başladığını öğrenen PTT memurluğu ile yine Karamürsel'de bulunan Binbaşı İhsan METİNER, gelmekte olan fırtınayı İzmit Merkez K.lığına telefon ile bildirip Liman'a haber verilmesini istemişti.- Şehir Gazetesi, 2 Mart 1958- Her iki haber de Liman Başkanlığı'na ulaşmış ve Başkan Kenan Bey vapurun kalkmamasını istemişti. Ama ne var ki gemi kaptanı bu direktifi dinlememişti.

Kaptan Mehmet AŞÇI havayı açık denizde karşılamak için 7 dakika önce iskeleden ayrılmış, ama ne var ki 12.45'te yani hareketinden 20 dakika sonra fırtınaya yakalanmıştı. Zaten normalin çok üzerinde yolcunun bulunduğu Üsküdar vapurunda meydana gelen panik geminin dengesini bozmuştur. Önce köprü üstünün uçtuğu Üsküdar vapuru çok kısa bir sürede batmış, 500 civarındaki yolcular denize saçılmış ancak 43 kişi kurtarılabilmıştır (ORAL 2008: 189). Üsküdar faciası İzmit Körfezi'nde meydana gelen ve insan kaybının en fazla olduğu bir deniz kazasıdır.

5. 1960 VE SONRAKİ YILLAR

Körfezdeki deniz trafiği 1961 yılında Yarımca'da Amerika Coltex firması tarafından kurulan İPRAŞ (İstanbul Petrol Rafinerisi Anonim Şirketi) tesislerinin faaliyete geçmesi ile daha da arttı. Türkiye'nin ilk Petrol Rafinerisi olan İPRAŞ'a gelen ve 100.000 ton DWT'den büyük gemiler İzmit Liman Başkanlığı'nın yükünü daha da arttırmıştır (Kocaeli Valiliği 1973:358). Böylece İzmit Körfezi'nde giderek artan ve bu gün (2015 yılı) devasa boyutlara ulaşan "Tanker Trafiki" 1961 yılında başlamış oldu. Bu arada belirtmeliyiz ki İzmit Körfezi'nde kurulan Yarımca Asil, Solventaş, Aksa, Melas ve Alemdar iskeleleri bölgede gelişen sıvı yük taşımacılığının belli başlı terminallerini oluşturdu. Geçen zaman içinde İzmit Körfezi ülkemizin en önemli sanayi merkezi olmakla birlikte bölgedeki iskele ve limanlar daha

da gelişti. Konuyu çok daha genişletmemek için aşağıda 1 Ocak 2015 tarihi itibari ile Kocaeli Limanı istatistiki değerlerini tüm limanlarımızla karşılaştırmak istiyoruz (IMEAK Deniz Ticaret Odası 2015:176-179).

A- Yükleme Boşaltma

Tablo 4: 2015 Kocaeli istatistiki değerleri

<i>GENEL</i>	<i>KOCAELİ LİMANI</i>
İHRACAT: 88.544.792 Ton	11.957.160 Ton
İTHALAT: 283.316.220 "	39.368.575 "
KABOTAJ: 39.498.944 "	7.624.389 "
TRANSİT: 44.237.363 "	7.624.389 "
TOPLAM: 383.746.665 "	61.286.501 "

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası 2015:176-179

Değerlendirme: Görüldüğü gibi Kocaeli Limanı tüm limancılık faaliyetlerinde % 16.9 gibi bir paya sahiptir. Ve Kocaeli Limanına yapılan elleçlemenin %70 ithalata yöneliktir. Bu da limanın uluslararası özelliğini arttırmaktadır.

B- Konteyner Taşımacılığı

	<i>GENEL:</i>	<i>KOCAELİ LİMANI:</i>
YÜKLEME:	86.662.122 Ton	4.956.622 Ton
YÜKLEME:	7.824.057 TEU	553.913 TEU

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası 2015:176-179

Yapılan değerlendirmeye göre Kocaeli Limanı konteyner taşımacılığına Ambarlı ve Mersin'den sonra nc gelmektedir. Ana istatistik noktalarına bakıldığında limanda yıllık %10 üzerinde bir artış söz konusudur.

C- Yıllık Gemi Giriş-Çıkışı

	GENEL:		KOCAELİ LİMANI:	
TÜRK BAYRAKLI:	38.685 Ad	112.564.637 GRT	4.070 Ad.	15.391.533
GRT				
YABANCI BAYRAKLI:	36.081 "	586.197.918 "	6.182 "	106.006.905
"				
TOPLAM:	74.766 "	698.505.393 "	10.252	121.398.438"

Değerlendirme: Körfeze 10.000 üzerine gemi giriş yaptığına göre toplam giriş çıkış 20.000 üzerindedir. Bunun yanında Körfez'e giriş çıkış yapan balıkçı ve benzeri tekneleri de dikkate almak gerekir. Giriş çıkış yapan gemilerin % 70'i yabancı gemi olduğu dikkate alındığında Körfez'in yükü son derece ağır olan uluslararası bir liman olduğu anlaşılmaktadır.

İzmit Körfezi'nde yolcu ve araç taşımalarında da önemli gelişmeler vardır. 1965 yılı itibari ile İzmit Körfezi'nde bulunan İskeleler ve bu iskelelerden "Körfez Vapur İşletmesi" tarafından taşınan yolcular ile yine aynı yıl içinde İzmit Limanına gelen-giden gemi trafiğine ait bilgiler aşağıda verilmektedir.

Tablo 5: 1965 yılı İzmit körfezi iskeleleri ve vapurlara binen yolcu sayısı

<u>İSKELE ADI</u>	<u>YOLCU SAYISI</u>	<u>VAPUR</u>
İzmit		460.410
Baş İskele		
-		
Seymen		
-		
Kavaklı		50.890
Yeni Belediye (Gölcük Belediyesi)		
Gölcük		144.392
Yüzbaşılar		
-		
Değirmendere		120.018
Halıdere		
55.561		
Gonca		34
Ulaşlı		32.864
Ereğli		51.379
Karamürsel		
99.719		
Pendik		-
Hereke		-
Derince		
54.153		
Toplam		
1.080.705 ^(x)		

X: 6.295 biletsiz. Yolcunun bileti vapurda kesilmiştir.

Kaynak: Kocaeli Valiliği, "1967 İl Yıllığı", Kocaeli 1967 s.271

- Giriş yapan gemiler
a-Kabotaj (Kendi limanlarımız)

Tablo 6: 1965 yılı İzmit limanına giriş-çıkış yapan gemiler

Boş Gelen Gemiler		Dolu Gelen Gemiler		<u>Toplam</u>	
<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>
481	238.474 Ton	601	65414 Ton	1082	803.888 Ton
<u>Yük</u>					
<u>Eşya</u>		<u>Kereste</u>			
420.753 n	90.245 Ton				
420.754					

b-Uluslararası (Dış limanlar)

Tablo 7: 1965 yılı İzmit limanına giriş-çıkış yapan gemiler

Boş Giden Gemiler			Dolu Giden Gemiler		<u>Toplam</u>	
<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	
47 (İzmit)	72.639 Ton	199	926.673 Ton	246	998.312 Ton	
12 (Derince)	18.544 Ton	49	147.251 Ton	61	165.795 Ton	
<u>Yük</u>						
<u>Eşya</u>		<u>Kereste</u>				
1.649507 Ton (İz)	33.259 Ton					
101.299 Ton	(Der)					

- Çıkış yapan gemiler (Kendi kıyılarımız)

Tablo 8: Kabotaj çıkış yapan gemiler (Kendi kıyılarımız)

Boş Çıkan Gemiler		Dolu Çıkan Gemiler	
<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Adet</u>	<u>Tonaj</u>
449 (İz)	543.839 Ton	650	309.163 Ton
1099	852.999 Ton		
<u>Yük</u>			
<u>Eşya</u>		<u>Kereste</u>	
542.509 n	6.908		
542.510			

Kaynak: Kocaeli Valiliği, "1967 İl Yıllığı", Kocaeli 1967 s.271

1965 yılından itibaren Körfez'de çalışan vapurların taşıdığı yolcu sayısında değişme görülmektedir. Öyle ki 1965 yılından bir milyon üzerindeki yolcu sayısı 1997 yılında 117 bine kadar düşmektedir (Ulugün 2009:134). Zaten bu tarihten sonra yolcu taşımacılığı Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin sorumluluğuna geçmiştir. Yolcu miktarında büyük değişiklik olmamakla beraber Körfez'deki Hereke, Değirmendere, İzmit,

Derince ve Hereke arasında vapur seferleri Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülmektedir.

İzmit Körfezi'nde bir başka oluşum ise 1980'li yıllarda başlayıp bugün çok büyük boyutlarda yapılmakta olan Gebze(Eskihisar)-Altınova(Topçular) arasındaki araba vapuru seferleridir. 2012 yılı itibari ile iki iskele arasında yapılan nakliyat aşağıda verilmektedir.

GENEL:

YOLCU: 56.879.118
ARAÇ: 10.220.972

KOCAELİ LİMANI:

4.685.140
2.972.220

6. SONUÇ

Kocaeli Limanı ve sorumluluğundaki İzmit Körfezi tarih boyuna jeostratejik önemini korumuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminde düşmandan ilk kurtarılan kent İzmit, Karamürsel ve Hereke'dir. Dahası İstanbul'u işgal Kuvvetleri'nden teslim olan Hereke'deki III. Kolordu Komutanlığı'dır.

Anadolu'nun denize ve denizlere açılan bir kapısı olan İzmit Körfezi bugün Askeri denizciliğin %75'ini, Ticari denizciliğin %20'sinin oluştuğu en stratejik bir bölgedir. Anadolu'nun denize açılan en önemli bir deniz alanı olması ile etrafında en büyük sanayi kuruluşlarının yer aldığı İzmit Körfezi giderek artan bir ivme ile gelişmektedir. Gelecekte Körfez'in denizciliğe yapacağı büyük katkı ile birlikte ülkemiz kalkınmasına büyük hizmetler vereceği değerlendirilmektedir.

EKLER:

EK A: 1950 yılı itibari ile İzmit Körfezi

EK B: 2015 yılı itibari ile İzmit Körfezi

KAYNAKÇA

Aktürk Z. V.(1941), "*Körfez'de Denizcilik*", Türk Yolu 2 Ocak

Alkan M.Ö.(1991) "*Kocaeli Livası Namına İzmir İktisat Kongresi'ne Tevdii Edilen Rapor*", Birikim Dergisi Sayı 39, İst.1991

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi BCA, (1930) 30.18.12.8.52 (29.01.1930)

BCA, (1935)30.18.12.53.21.13 (28.03.1935)

- BCA, (1943)30.18.01. 02.101.35.12 (22.05.1943)
- BCA,(1934)30.18.12. 42.3.4 (22.01.1934)
- BCA,(1936) 30.18.12. 70.96.15 (08.12.1936)
- Büyüktuğrul A. (1982), “*Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*”, I.C İst.
- Çam Y,(1996) “*Milli Mücadele’de İzmit Sancağı*” İzmit 1996
- Emir Ali H, (1973 “*Türk Denizcilik Tarihinin Ana Hatları*”, 2.C. İst.
- Genelkurmay Başkanlığı b (1992) “*Türk İstiklal Harbi*”, I.C Ank.
- Genelkurmay Başkanlığı,(1973) “*Türk İstiklal Harbi*”, V.C Deniz ve Hava Hareketi Ank.
- Hergüner M,(2004) “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türk Denizciliği*”, İst. İMEAK Deniz Ticaret Odası,(2015) “*Deniz Sektörü Raporu 2014*”, İst. Mayıs 2015
- Işın M, (1946)“*İstiklal Harbi Deniz Cephesi*”, İst.
- İlgürel M,(1995) “*Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti’nde Kurma Teşebbüsleri*”, İst.
- İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü,(1926) “*Deniz Ticareti*” (1926) İst.
- Ketkük N, (1951) “*İzmit Körfezi ve Limanı*”, İktisadi Uyanış, sayı 25 İst. Şubat
- Kocaeli Valiliği,(1936) “1963 İl Yıllığı”, Kocaeli 1964
- Kocaeli Valiliği,(1967) “1967 İl Yıllığı”, Kocaeli 1968
- Kuran E.(1995) “*XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı İdareyi Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyetleri*”, Çağı Yakalayan Osmanlı İst.
- Kütükoğlu M.(1995)“*Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri*”, Çağı Yakalayan Osmanlı İst.
- Meray S.(2001) “*Lozan Barış Konferansı Tutanakları*”, I.C İst.

- Metel R, (1946)“*Atatürk ve Donanma*”, İst.
- Nuri A.(1926)“*Türkiye Seyri Sefain İdaresi Tarihçesi*” Ahmet İhsan Matbaası İst.
- Oral A. (2007)“*Kocaeli Tarih ve Rehberi*”, İst.
- Oral A. (2008) “*Üsküdar Faciası*”, İst.
- Oral A.(2008) “*İzmit'te Kurulan Denizcilik Şirketleri*” Özgür Kocaeli 20 Ocak 2008
- Ökçün G.(1981) “*Türkiye İktisat Kongresi*”, Ank.
- Özçelik S.(2000) “*Donanma Cemiyeti*”, Ank.
- Öztuna Y.(1983) “*Büyük Türkiye Tarihi*”, İst.
- Öztüre A.(1981) “*İzmit Tarihi*” İst. 1981
- Resmi Gazete 18 Nisan 1925
- Resmi Gazete 30 Nisan 1926
- Resmi Gazete, 16.06.1939
- Resmi Gazete, 28.11.1940
- Soysal İ.(1989) “*Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları*”, I.C. Ank. Şehir Gazetesi, 2 Mart 1958
- Tezcan S.(2005) “*Türk Deniz Tarihi*”, Ank.
- Tutel E.(1999) “*Şirketi Hayriye*”, İst. 1999
- Türk Yolu Gazetesi, 7 Nisan 1950
- Türkiye Seyri Sefain İdaresi, (1928) “*Rehber*”, İst.
- Ulugün Y.(2009) “*Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*”, İzmit
- Uzunçarşılı İ. H.(2011)“*Anadolu Beylikleri*”, Ank.
- Yaman Ş. ve Diğerleri,(1999) “*Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihi*”, 2.C. İst 1999

EK-A

1950 YILI İTİBARI İLE İZMİT KÖRFEZİ

1. İoras demir yeri
2. Derince demir yeri
3. İzmit demir yeri

1. Darica bozma yeri
2. Yarımca bozma yeri
3. Söğütözü bozma yeri
4. Sarıyer bozma yeri



EK-B

2015 YILI İTİBARI İLE İZMİT KÖRFEZİ



- | | |
|---------------------------------|------------------|
| 01 Edirne-İzmit Bo-Bo İşletmesi | 07 Erişim |
| 02 Topraklar Bo-Bo İşletmesi | 08 İGSAŞ |
| 03 Yarımadara | 09 Karaport |
| 04 Mülk Çiğdem LİMANI | 10 Parklar |
| DİĞER LİMAN | 11 Fırtına |
| Kocaeli Çelik LİMANI | 12 Akdeniz Port |
| 13 Derin su DDT | Sakarya Port |
| Akdeniz LİMANI | Yıldırım |
| Kocaeli Körfezi LİMANI | Çelebi Paşa Port |
| 14 Marmara Tesisleri | 15 Karaport |
| | Faahat |
| | 16 Tesisler |