

**Araştırma Makalesi/Research Article**

**Türkiye'nin Deniz Ulaşım Sektöründe Öncü Bir Kuruluşu: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1960)**

**Nadir Yurtoğlu\***

(ORCID: 0000-0001-7478-3149)

**Makale Gönderim Tarihi**  
01.06.2023

**Makale Kabul Tarihi**  
20.07.2023

**Atıf Bilgisi/Reference Information**

**Chicago:** Yurtoğlu, N., "Türkiye'nin Deniz Ulaşım Sektöründe Öncü Bir Kuruluşu: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1960)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/2 (Eylül 2023): 2038-2086.

**APA:** Turtoğlu, N. (2023). Türkiye'nin Deniz Ulaşım Sektöründe Öncü Bir Kuruluşu: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1960). *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (2), 2038-2086.

**Öz**

Bu çalışmada Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın (TAO) faaliyete geçtiği 1952'den 1960'a kadar olan dönemde Türkiye'de deniz ulaşımı çalışmalarlarıyla bu çalışmaların ekonomiye olan etkilerine odaklanılmıştır. Makale, Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş ve görevleri (1951-1952); Denizcilik Bankası TAO'nun mali durumu ve ulaştırma gelirleri (1952-1960) ve Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyetleri (1952-1960) olarak üç bölümde ele alınmıştır. Bankanın icraatlarının ülke ekonomisine olan tesirleri sayısal verilerle incelenmiştir. Çalışmanın kaynaklarını, Cumhuriyet Arşivi belgeleri, resmi yayınlardan; TBMM

\* Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Türkiye, nyurtoğlu@kastamonu.edu.tr.

Assoc. Prof. Dr., Kastamonu University, Faculty of Education, Department of Turkish and Social Sciences Education, Turkey.

kanunlar ve tutanak dergileri, Zabıt Ceridesi, Resmi Gazete, Ayın Tarihi, istatistik yıllıklarıyla gazete ve dergilerinin makaleleri teşkil etmektedir. Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyete geçmesi ardından örgütlenme çalışmalarıyla mevduat ve gelirlerini artırdığı, ulaştırma, liman ve tersane hizmetlerinde yaşanan canlılıktan anlaşılmaktadır. Bu canlanmada; gemi sayısı, dış hatlarda taşıma miktarı ve limanlarda yükleme-boşaltma ve ambarlama kapasitesinin artması etkili olmuştur. Ayrıca Bankanın tersanelerinde yolcu ve yük nakli amacıyla Türk mühendis ve işçilerinin çeşitli türde gemi, vapur ve deniz otobüsünü inşa ederek döviz tasarrufunda bulunması ve denizlerde Türk bayrağının dalgalandırılarak konforlu seyahat etme imkânının hazırlanması ülke ekonomisine destek sağlanması sonucunu ortaya koymuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik Bankası TAO, Ulaştırma, Liman ve Tersane, Yükleme-Boşaltma, Fabrika ve Havuzlar.

### **A Leading Organization of Turkey in the Shipping Sector: Maritime Bank Turkish Joint Stock Company (1952-1960)**

#### **Abstract**

In this study, from 1952 to 1960, when Maritime Bank Turkish Incorporated Company Partnership was in operation, maritime transportation studies in Turkey and its effects on the economy were focused. In this article, establishment and duties of Maritime Bank (1951-1952); The financial situation and transportation revenues of Maritime Bank (1952-1960) and the activities of Maritime Bank (1952-1960) are discussed in three parts. The effects of the bank's actions on the country's economy were examined with numerical data. The source material of the study is the Republic Archive documents from official publications, the laws and minutes of the TBMM, Memorandum Diary of the Grand National Assembly of Turkey, the Official Newspaper, the History of the Month, statistical yearbooks and articles from newspapers and magazines. The results obtained from the research are as follows: It is understood from the vitality experienced in transportation, port and shipyard services that the Maritime Bank increased its deposits and revenues through organizational activities after it started operating. In this revival; The increase in the number of ships, the amount of transport on international lines and the loading-

unloading and warehousing capacity at ports were effective. Moreover, Turkish engineers and workers save foreign currency by manufacturing various types of ships, ferries and sea buses for the purpose of transporting passengers and cargo in the shipyards of the Bank, and the possibility of comfortable travel by flying the Turkish flag on the seas has resulted in support for the country's economy.

**Keywords:** Maritime Bank, Transportation, Port and Shipyard, Loading-Unloading, Factory and Docks.

## Giriş

Deniz işletmeciliğinde Devlet katılımının eski dönemlere kadar uzandığı bilinmektedir. Kapitülasyon veya başka nedenlerle bireysel girişimlerin ileri gidemediği durumlarda Devlet, deniz işletmesi alanına da el atmıştır.<sup>1</sup>

Bu bağlamda çıkarılan 27 Aralık 1937 tarih ve 3295 sayılı Kanun ile Ankara'da 50 milyon lira sermaye ile İktisat Vekâletine bağlı olarak teşkil edilen Denizbank'ın görev ve yetkileri şunlardır: <sup>2</sup>

<sup>1</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu İle Karma Komisyon Raporları Dönem: 9, Toplantı: 1, C. 9, 112. Birleşim, 09.08.1951, s. 1; Osmanlı Devleti döneminde denizyollarının içinde bulunduğu durum hakkında bilgi almak için Bk. Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 185-187; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 105-112; Aydın Yalçın, *Türkiye İktisat Tarihi*, Ayıldız Matbaası, Ankara, 1979, 261-262.

<sup>2</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, s. 44; Resmi Gazete, S. 3796, 30 Aralık 1937, s. 9158; Nadir Yurtoğlu, "Atatürk Döneminde Türkiye'de Denizyolları Politikası", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, C. 6, S. 1, Yıl: Mart 2019, s. 91-92; "Denizbank'a Ait Muameleler", *Cumhuriyet*, 31 Birinci Kânun 1937, s. 2; "Denizbank Kanunu Kabul Edildi", *Anadolu*, 28 Kanunuevvel 1937, s. 1, 3; "Denizbank Türkçedir Mecliste Sadri Maksudi Şiddetle Tenkit Edildi", *Haber*, 28 Birincikânun 1937, s. 8; "Denizbank Kanunu Dün Mecliste Kabul Edildi", *Kurun*, 28 Birinci Kanun 1937, s. 1, 4; "Meclis Dün Denizbank Kanununu Kabul Etti", *Son Posta*, 28 Birincikânun 1937, s. 1, 10; "Denizbank Yarın Kanunen Teşekkül Ediyor", *Son Telgraf*, 31 Birincikânun 1937, s. 2; "Denizbank'ın Şehrimizdeki Teşkilatı", *Tan*, 30 İlkânun 1937, s. 2; "Denizbank Kanunu Kabul Edildi", *Türk Sözü*, 29 Kânunuevvel 1937, s. 1; "Büyük Millet Meclisi Denizbank Kanununu Kabul Etti", *Türkdili*, 28 Birincikânun 1937, s. 1; "Denizbank'ın Tesis Hazırlıkları", *Ulus*, 30 İlkânun 1937, s. 5; "Denizbank İşe Başlıyor", *Yeni Asır*, 31 İlkânun

1. Uhdesinde bulunan inhisar (tekel) ve imtiyazları işletmek<sup>3</sup>,
2. İnhisarı içinde bulundurmama kaydıyla nehir, göl, deniz ve limanlarda ticaret, sanayi, inşaat ve ulaşım işlerinin yanı sıra iskele ve şehirlerarasında otobüs ve kamyonlarla taşımacılık yapmak,
3. Denizcilikte kredi açmak,
4. Her çeşit banka işlemlerini yerine getirmek,
5. Deniz turizmiyle ilgilenmek,
6. Denizcilikle alakalı sağlık ve sosyal yardım örgütü kurup işletmek,
7. Devlet Başkanının her türlü deniz araçlarını; satın alıp işletme faaliyetiyle birlikte inşaat ve farklı harcamalar mukabilinde Ekonomi Bakanlığı bütçesine her yıl ayrılan tahsisatı değerlendirmek.

3295 sayılı Kanununun 4. maddesi uyarınca: İzmir, İstanbul ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Denizyolları ve Akay İşletmeleri, Fabrika ve Havuzlar İdaresi, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, İstanbul Limanı, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü Denizbank'a bağlanmıştır. Ayrıca özel kanunlarla tevdi edilen tekel ve ayrıcalıkların yanı sıra her türlü hak, ödev ve Van Gölü İşletme İdaresi, bankanın uhdesine verilmiştir. Fenerler İdaresi devlete geçince 650.000 liralık genel bütçe geliri, hazineye kalmak kaydıyla Denizbank'a bırakılmıştır.<sup>4</sup>

---

1937, s. 3; Denizbank Kanun Tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 75-43-6, Tarih: 21.05.1937.

<sup>3</sup> Denizbank'ın kuruluşu 1 Kasım 1938 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında da belirttiği üzere Atatürk'te memnunluk uyandırmıştır. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 4, C. 27, 01.11.1938, s. 5; Ayşe Afetinan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1972, s. 163.

<sup>4</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, s. 44; İktisat Vekâleti, *Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936*, TTK Yayınları, 2. Basım, Ankara, 1989, s. 312; 3295 sayılı Kanunun TBMM'de görüşmeleri ve maddelerinin oylanması ile ilgili bilgi için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 21, 27.12.1937, s. 112-122; Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Fabrika ve Havuzlar idarelerinin ABD'den satın alıp Denizbank tarafından kullanılan makinelerinin yedek parçalarının satın alınabilmesi için 20 bin liranın döviz olarak verilmesi hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-48-19, Tarih: 30.05.1938.

3295 sayılı Kanununun 10. maddesi uyarınca Denizbank Genel Müdürlüğüne 15 Ocak 1938 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Yusuf Ziya Öniş atanmıştır.<sup>5</sup> Bankanın İdare Meclisi Başkanlığına; 16 Şubat 1938 tarihi itibarıyla finans ve deniz ekonomisi alanında deneyimli Ziya Taner, İdare Meclisi üyeliklerine ise Cemal Şahingiray ile deniz subaylığından emekli Sedat Urul tayin edilmiştir.<sup>6</sup>

Denizbank Genel Müdürlüğü İşletme Bölümü Yardımcılığına; Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Fen Müşaviri Hamdi Emin Çap, Fen Kısım Yardımcılığına Almanya’da Technische Hochschule Profesörlerinden M. Harun İlmen, Bankacılık Yardımcılığına Türkiye İş Bankası Hamburg Şubesi Müdürü Tahir Kefkeb 14 Mart 1938’de atanmıştır.<sup>7</sup>

Kuruluşundan birkaç ay sonra İstanbul Liman İşletmesi için Almanya’da inşa edilen gemilerin montajında deneyim kazanmak amacıyla banka tarafından bu ülkeye üç makinist ve bir ustabaşı görevlendirilmiştir.<sup>8</sup> Kısa sürede kırtasiyeciler bir anlayışa bürünen kuruluşun masraflarının artarak zarar etmesi ve ihtiyaç duyulan gemileri satın alamayıp idarecilerinin de yargılanması, sonunu getirmiştir.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-6-2, Tarih: 15.01.1938; Deniz Ticaret Müdürü Müfit Necdet Deniz, İktisat Vekâleti tarafından aynı zamanda Limanlar Genel Müdürlüğüne de atanmıştır. “Müfit Necdet Umum Müdür Oldu”, *Yeni Sabah*, 2 Temmuz 1938, s. 2.

<sup>6</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-12-3, Tarih: 16.02.1938; Denizbank İdare Meclisi üyeliğinden istifa eden Sedat Urul’un yerine Sümerbank İdare Meclisi Üyesi Haşim Bey atanmıştır. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-18-18, Tarih: 09.03.1939.

<sup>7</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-16-9, Tarih: 14.03.1938; Denizbank İstanbul Liman İşletmesi Fen Servisi ve rıhtım işlerinde faaliyette bulunan İspanyol Alfred Dalizman’ın 1 Nisan 1938’den 31 Mart 1939’a kadar bir yıl daha çalıştırılması hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararname için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-57-12, Tarih: 23.06.1938.

<sup>8</sup> Bu görevlilere Alman Kliring B Hesabından Registermarkla ödemesi mümkün olduğu takdirde 350 şer, mümkün olmadığı takdirde 500 liralık kambiyo müsaadesi verilmesiyle ilgili 16 Nisan 1938 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-31-18, Tarih: 16.04.1938; 22 Şubat 1939 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla Denizbank Genel Müdürlüğüne Yusuf Ziya Erzincan, Genel Müdür Yardımcılığına Suphi Tanel ve İdare Meclisi Başkanlığına Hamit Hasan Can getirilmiştir. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-14-5, Tarih: 22.02.1935.

<sup>9</sup> Ayın Tarihi, S. 220, Mart 1952, s. 63; Denizbank idarecilerinin yargılanma süreci, kurumla ilgili sonraki dönemdeki davalarla da devam etmiştir. Bunlardan biri için Bk. “Denizbank Erkânı Aleyhine Yeni Bir Dava Açıldı”, *Tasvirî Efkâr*, 28 Birincikânun 1940, s. 2.

Yaklaşık 19 aylık faaliyetin ardından 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı Kanunla Denizbank lağvedilmiştir.<sup>10</sup>

Denizbank'ın kapatılmasıyla yerine Ulaştırma Bakanlığı uhdesinde Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü adı altında İstanbul'da katma bütçeli iki idare teşkil edilmiştir.<sup>11</sup>

24 Ocak 1944 tarihine gelindiğinde 4517 sayılı *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne Verilmesi Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş, Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ise kaldırılmıştır.<sup>12</sup> Bu süreç 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının faaliyete geçmesi ve Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün kaldırılmasına kadar devam etmiştir.

Ülkede denizcilik alanında çeşitli eserler teşkil edilmesine rağmen, Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş ve hizmetlerine yönelik bilgilerin verilememesinin literatür boşluğunu meydana getirmesi, bu çalışmanın yapılmasını zaruri kılmıştır. Ayrıca Bankanın deniz ulaşım sektöründe

---

<sup>10</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538; Resmi Gazete, S. 4234, 16 Haziran 1939, s. 11978; Nadir Yurtoğlu, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S. 100, Yıl: Güz 2019, s. 512; Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 1966, s. 264; Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi Bünyesi*, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksekokulu Yayınları, İstanbul, 1967, s. 384; Erol Zeytinoğlu, *Türkiye Ekonomisi*, Met/er Matbaası, 6. Basım, İstanbul, 1978, s. 511; Mülga Denizbank'ın 01.01.1939-30. 06.1939 tarihleri arasında bilanço kâr zarar hesabı hakkındaki Murakabe Heyeti Raporu için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-10-0-0/ 138-985-18, Tarih: 30.06.1939; Denizbank'ın kapatılmasıyla yerine Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ile Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Nadir Yurtoğlu, "İnönü Döneminde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1939-1950)", *Belgi*, C. 2, S. 18, Yıl: Yaz 2019, s. 1451.

<sup>11</sup> Resmi Gazete, S. 4234, 16 Haziran 1939, s. 11978.

<sup>12</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 24.01.1944, s. 45; Resmi Gazete, S. 5618, 1 Şubat 1944, s. 6357.

faaliyette bulunup ülke ekonomisine destek sağlaması bu makalenin ele alınmasının başlıca amacı olmuştur.

### **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının Kuruluş ve Görevleri (1951-1952)**

Türk denizciliğinin ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak bir görünüm sergilediği 1950 yılı başlarında deniz ticareti önemli lde devletleştirilmiş durumdadır. Özel teşebbüs ülke kıyılarında sınırlı kömür nakliyatıyla yetinirken, Türk filosunun dış ticaretten pay alabilmesi için yeterli bir çaba sarf edilmediği bilinmektedir. Dahası deniz teşkilatı dar tutularak teknik, idari ve iktisat bilgisi yeterli kişilerin alıştırılmasına yanaşılmamıştır. Kısaca aşırı ve yanlış organize edilen bir devletçilik, idari ve teknik bakımdan yetersiz bir kontrol, denizciliği istenen düzeye getirememiştir.<sup>13</sup>

Devletin, deniz işletmeciliğinde aktif rolünün zaruri bir durum arz etmesi Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Genel Müdürlüğünün zel teşebbüse devrine engel olmuştur.<sup>14</sup> Bu şartlar altında meydana getirilecek yeni kuruluşun 3460 sayılı Kanunun ngrdğ şekilde bir iktisadi Devlet Teşekkülü olarak doğrudan özel şahısların ortaya koyduğu bir anonim ortaklığa Devlet sermayesinin katılarak teşekkül oluşturması tutarlı bir yol görülmüştür. Bu itibarla Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı adında bir mill bankanın kuruluşu için hkmete yetki verilmiştir.<sup>15</sup> Sonuç itibariyle 10 Ağustos 1951’de Demokrat Parti Hkmeti tarafından 5842 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanuna göre;<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Behçet Cemal, “Türk Denizciliğinin Kalkınma areleri”, *Türk Ekonomisi*, S. 86, Yıl: 8, Ağustos 1950, s. 180.

<sup>14</sup> Gümrükler Genel Müdürlüğü Rodos ve İskenderun’a uğrayıp nakliyat yapan gemiler için yeni kararlar almıştır. Bu kararlar için Bk. “Rodos ve İskenderun’a Uğrayacak Gemilerimiz”, *Yeni Mersin*, 5 Temmuz 1938, s. 2.

<sup>15</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu İle Karma Komisyon Raporları, Dönem: 9, Toplantı: 1, C. 9, 112. Birleşim, 09.08.1951, s. 2; Ayın Tarihi, S. 217, Aralık 1951, s. 66; *Yeni İktidarın alışmaları*, 22.05.1950-01.08.1951, Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, Güneş Matbaacılık TAO, Ankara, 1951, s. 80.

<sup>16</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 10.08.1951, s. 972; Resmi Gazete, S. 7886, 16 Ağustos 1951, s. 1809; BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-683-1, Tarih: 26.09.1959; Mehmet Saya, *Denizcilik Sektöründe Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası*

1. Denizcilik Bankası ismi ile yerli ve yabancı karasularda ulaşım ile ilgili her türlü girişim ve hizmetleri yerine getirmek ve özel hukuk hükümlerince yönetilmek üzere anonim ortaklık halinde bir banka tesisi için Türk Hükümeti yetkilendirilmiştir.

2. Banka, çalışmalarını ya doğrudan ya da sermayesinin yarısından fazlasına iştirak etmek suretiyle teşkil edeceği anonim ortaklıklarla yapmaya yetkili kılınmıştır. Ancak, tekel halindeki faaliyetlerin ortaklıklara yaptırılması Bakanlar Kurulu kararına bağlı olmuştur.<sup>17</sup>

3. İstanbul merkezde 99 yılı süreyle kurulan bankanın yurt içi ve dışında şube ve acentelikler açabilecek imkânı yer almıştır. Deniz ulaşımıyla ilgili işlemleri yapmaya yetkili kılınan bankanın, gemi inşa, tamir ve satın alımı dışında, deniz işletmeciliğiyle uğraşan kişilere kredi açıp, vadeli vadesiz her türlü tasarruf ve mevduat işlerini de yerine getirebileceği belirtilmiştir.<sup>18</sup>

4. Ülkede düzenli posta seferlerinin yanı sıra Türk ve yabancı sularda yolcu, yük ve hayvan taşımacılığını gerçekleştirmede de banka yükümlü olmuştur. Dahası boğaz, iskele, rıhtım ve kanallardan kendisine verilenlerle Van Gölü'nü de işletmeye yetkili kılınmıştır.

---

*Türk Anonim Ortaklığı (1952-1983)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021, s. 44; Yılmaz Karakaya, *Atatürk Dönemi Sonrası Türk Denizcilik Politikaları*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021, s. 244; Mehmet Saya, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı", <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/denizcilik-bankasi-turk-anonim-ortakligi/>; Erişim Tarihi: 25.04.2023; [https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik\\_Bankas%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik_Bankas%C4%B1), Erişim Tarihi: 26.04.2023.

<sup>17</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 10.08.1951, s. 972; Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s. 298; Denizcilik Bankasının kuruluşundan önce Başbakan Adnan Menderes'in 29 Mayıs 1950 tarihinde okuduğu 1. Hükümet Programında Tek Parti Yönetimi döneminde deniz nakliyeciliğinde geri kalındığıyla ilgili sözleri için Bk. TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: Olağanüstü, C. 1, 5. Birleşim, 02.06.1950, s. 140; Faruk Sükan, *Başbakan Adnan Menderes'in Meclis Konuşmaları TBMM 1950-1960*, Kültür Ofset Limited Şirketi Yayınları, Ankara, 1991, s. 24.

<sup>18</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 10.08.1951, s. 972; Denizbank Kanunu Tasarısının TBMM'de görüşmeleri için Bk. TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 1, C. 9, 10.08.1951, s. 843-861.



5. Banka, Kűcűkűekmece ve Trilya arasında bulunan hattın dođusundaki Marmara bűlgesi, Karadeniz Bođazı, Haliű, Foűa ve Ahırlı arasındaki hattın gűneyinde yer alan İzmir Kűrfezinde 18 rűsum tonilűto űzerindeki makine ve motorlu araű, araba vapuru, feribot ve benzeri űzel araű ile yolcu ve yűk taűımacılık iűlerini yűrűtmekle gűrevlendirilmiűtir.

6. Denizcilik Bankası TAO, Tűrkiye limanlarında:<sup>19</sup>

1. Yolcu eűyaları ile 300 rűsum tonilűto altında gemilerdeki eűya dıűında deniz yolu ile taűınan bűtűn emtianın her űeűit boűaltma, yűkleme ve aktarma iűlerini yerine getirmeye,

2. 300 rűsum tonilűto űzerindeki gemilerin su ihtiyaını giderme, yakacaklarını yűkleme, boűaltma ve aktarma iűlerini yűrűtme ve bunlar iűin gerekli tesisleri meydana getirme ve iűletmeye,

3. Nakledilen eűya iűin antrepo, ambar, sundurma, hangar ve deniz yolcu salonları inűa edip iűletmeye,

4. Devralacađı ya da geniűletip kuracađı rıhtımları iűletmeye,

5. Denizyolu ile taűınan maden kűműrű ve her tűrlű akaryakıtı alıp verme yerlerini tesis edip iűletmeye,

6. Palamar šamandıraları kurup iűletmeye ve kılavuzluk iűlerini yűrűtmeye yetkili kılınmiűtir.

Banka, İzmir, İstanbul ve Trabzon limanlarının yanı sıra Bakanlar Kurulu Kararı ile kendisine verilecek diđer limanlarda tekel šeklinde űalımlarını yerine getirmekle yűkűmlű kılınmiűtir. šu šartla ki 3. ve 5. fıkralarda geűen hizmetlerden kıyılarda gerűek veya tűzel kiűilere ait depo, antrepo, sundurma gibi yerlerde yapılan iűler ihtiyaı iűin geűerli olduđu takdirde tekel dıűı sayılmıűtır. Banka, limanlarda tekel dıűında romorkűrcűlűk, dalđıűlık iűlerini yűrűtmede ve birinci fıkrada yazılı hizmet ve diđer iűleri de yerine getirmede gűrevlendirilmiűtir.

Denizcilik Bankası TAO'nun ana sűzleűmesi 1952 yılının ocak ayında Bakanlar Kurulunca tasvip edilip faaliyete girmesi iűin malı yılbaűı olan mart ayına kadar hazırlıkları yapılmıűtır. Tam bir anonim ortaklık

<sup>19</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dűnem: 9, C. 33, 10.08.1951, s. 973; Resmi Gazete, S. 7886, 16 Ađustos 1951, s. 1809.

statüsünde sermayesi 500 milyon lira bulunan bu finans kurumu *Artırma, Eksiltme ve İhale ile Muhasebe-i Umumiye* kanunlarıyla birlikte 3460 sayılı *Sermayesinin Tamamı Devlet Tarafından Verilmek Suretiyle Kurulan İktisadî Teşekküllerin Teşkilatı ile İdare ve Murakabeleri Hakkında Kanuna* tabi olmamıştır. Ayrıca 3650 sayılı *Bankalar ve Devlet Müesseseleri Memurları Aylıklarının Tevhit ve Teadülü Hakkında Kanun* hükümlerine de bağlı bulunmayan Denizcilik Bankası TAO, diğer iktisadi devlet teşekküllerinin tabi olduğu kayıtlardan da istisna edilmiştir.<sup>20</sup>

Devlet sermayesi esas sermayesinin %51'i olacağı kanunda belirtilmesine rağmen tam bir özel anonim ortaklık şeklinde çalışması sağlanan Banka, memurları için bir kadro ve statü yapmıştır. Her biri 100 liralık hisse senetlerinin birinci grubu hazineye tahsis edilecek ikinci grubu ise hakiki ve hükmi şahıslara ayrılacak bu oran, esas sermayenin %49'una tekabül edecektir. İkinci grup hisse senetleri istekli çıktıkça halka satılacaktır. Hazine hissesinin başlıca karşılığı Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresinden bankaya devredilen mevduat, alacak ve borçları kapsayan bilançodaki sermaye olmuştur. Ortaklığın sermayesi bu suretle vücut bulmuştur. Banka yirmi yılda borcunu ödemek üzere hazine kefaletiyle uzun vadeli borçlanma senetleri çıkarabilme yetkisine sahip olmuştur. Denizcilik Bankası Ortaklığının süresi 99 yıl olup sermayesinin yarısından fazlasına iştirak suretiyle şirketler kuracaktır. Hatta banka ve şirketleri tüzel kişilerle süresi on yılı aşmamak üzere anlaşmalar gerçekleştirerek bu işlerden bir kısmını onlara da yaptırma yetkisine haiz bulunurken, inhisar altındaki işleri hariç tutmuştur.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Mart 1952", *Türk Ekonomisi*, S. 106, Yıl: 10, Nisan 1952, s. 124; 2490 sayılı *Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu* hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 02.06.1934, s. 706-722; Resmi Gazete, S. 2723, 10 Haziran 1934, s. 3959-3966; 1050 sayılı *Muhasebe-i Umumiye Kanunu* ile ilgili bilgi almak için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 5, 26.05.1927, s. 248-265; Resmi Gazete, S. 607, 14 Haziran 1927, s. 2607-2622; 3460 sayılı Kanun için ayrıca Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 17.06.1938, s. 879-888; Resmi Gazete, S. 3950, 4 Temmuz 1938, s. 10151-10154; 3650 sayılı *Bankalar ve Devlet Müesseseleri Memurları Aylıklarının Tevhit ve Teadülü Hakkında Kanun* için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 03.07.1939, s. 795-800; Resmi Gazete, S. 4255, 11 Temmuz 1939, s. 12203-12205.

<sup>21</sup> Tataç, *a.g.m.*, s. 124-125.

Bankanın genel müdürlüğüne 25 Şubat 1952’de Bakanlar Kurulunca Yusuf Ziya Öniş tayin edilmiştir.<sup>22</sup> 5842 sayılı Kanunla Devlet Denizyolları ve Limanları İŞletme Genel Müdürlüğü yerine kurulması kararlaştırılan Denizcilik Bankası 1 Mart 1952’de faaliyete başlamıştır.<sup>23</sup>

Bankanın faaliyete geçmesi için hazırlık çalıŐmalarının yürütüldüğü sıralarda 11 Şubat 1952 tarih ve 5879 sayılı Kanun ıkarılmıŐtır. Bu kanunla Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kuruluşuna kadar, Devlet Denizyolları ve Limanları İŞletme Genel Müdürlüğü tarafından 3633, 4844 ve 5074 sayılı kanunlara dayanıp Maliye Bakanlığı kefaletiyle ihraç edilerek Merkez Bankasına iskonto ettirilen bonolar, bu banka tarafından, kesin kuruluş tarihinden itibaren on yıl içinde ödenmek kaydıyla yenilenebilir hale getirilmiştir. Bu amaçla çıkarılacak bonoların kefaleti için Maliye Bakanı yetkili kılınmıştır.<sup>24</sup>

Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ın 1 Kasım 1951’de TBMM’nin açılış konuşmasında verdiği bilgilere göre, Denizcilik Bankası Kanunu, uygulama aŐamasındadır. Bu kuruluşun i bünye ve teŐkiltının düzenlenmesiyle ilgilenilmektedir. Bununla birlikte, yönetimde yeni ve ticari bir anlayıŐ ortaya çıkmaya başlamıştır. Denizcilik Bankası Kanunu ile de ülkede ulaşım sektörünün Türklerin elinde bulunması yk ve yolcu nakliyatı monopoln ortadan kaldırmıŐtır.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> BCA, Yer Bilđisi: 30-18-1-2/ 128-14-5, Tarih: 25.02.1952; Bankanın Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş’in kurumu hakkında Başbakan Adnan Menderes’e verdiği bilgiler ile ilgili ayrıntı için Bk. BCA, Yer Bilđisi: 30-1-0-0/ 108-681-13, Tarih: 21.09.1956.

<sup>23</sup> Denizcilik Bankasının faaliyete baŐladıđı yılda Türk karasularında Kabotaj hakkının Türklere iadesininin 26. yıldönümü olan 1 Temmuz 1952’de İstanbul’da Denizcilik Bayramı kutlamaları gerçekleştirilmiştir. Bu kutlamaların ayrıntıları için Bk. “Denizcilik Bayramı Dn Merasimle Kutlandı”, *Vatan*, 2 Temmuz 1952, s. 1, 5.

<sup>24</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 34, 11.02.1952, s. 141; Resmi Gazete, S. 8035, 15 Şubat 1952, s. 2793; 30 Ocak 1946 tarih ve 4844 sayılı Kanun için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 30.01.1946, s. 537; Resmi Gazete, S. 6223, 4 Şubat 1946, s. 10061; 11 Haziran 1947 tarihinde kabul edilen 5074 sayılı Kanun için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 29, 11.06.1947, s. 709; Resmi Gazete, S. 6635, 18 Haziran 1947, s. 12508.

<sup>25</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 10, 01.11.1951, s. 10-11; Başbakan Adnan Menderes’in 30 Mart 1951’de okuduğu hkmet programına göre, Denizyolları İdaresine yeni bir Őekil veren kanun tasarısı ilerleyen günlerde TBMM’ye getirileceği gibi devlet demir ve havayollarıyla posta, telgraf hizmetlerinin de rasyonel Şekilde iŐlemesi için tedbirlere devam edilecektir. Ayın Tarihi, S. 208, Mart 1951, s. 36.

Başbakan Adnan Menderes ise Denizcilik Bankası Kanunu görüşmeleri esnasında muhalefet milletvekillerinden Ferit Melen'in sorduğu soruya şöyle cevap vermiştir:

*“Statü çıktıktan sonra Mart başında şirket faaliyete geçecektir. Ferit Melen, kanunun çıkmasından bugüne kadar geçen zamanı, bir vakit kaybı manasına almakta ve öyle göstermektedir. Hakikat böyle değildir. Bu müddet zarfında bütün hazırlıklar yapılmış ve Martın iptidasında şirketin aksaksız, noksansız olarak faaliyete geçmesi temin edilmiş olacaktır. Diğer taraftan Cezmi Türk'e cevap olarak arz edeyim ki, bu şirkete yeniden bir borç tahmil edilmekte [yüklemek] değildir. Devlet Denizyollarının, esasen bu teklifte derpiş edildiği [öngörmek] gibi, 113 milyon küsur lira, Devletin kefaleti altında, borcu vardır. Biz bu idareyi şirket; haline koyarken, artık Devletin bu mevzuda bugüne kadar yaptığı yatırımlara ilâveten yeniden yatırımlar yapması esasını kabul etmiş bulunuyoruz. Diğer iktisadi teşekküllerin de oto finansman usulü ile Devletle olan malî iribatlarını keserek reşit hale gelip kendi kendilerini idare edebilecek bir duruma getirilmelerini esas itibarıyla kabul etmiş bulunuyoruz. Onları da bu hale getireceğiz. Şimdiye kadar Devlet, bu mevzularda milyarı aşan yatırımlar yapmıştır. Bundan sonra bu yatırımların aynı surette devam etmesini faydalı görmemekteyiz. Hatta şimdiye kadar yapılmış olan bu yatırımlardan Devlet Hazinesine muayyen bir gelirin de alınması lüzumuna ve bu lüzumun tahakkuk edeceği zamanın gelmiş olduğuna kani bulunuyoruz.”<sup>26</sup>*

*“Bu ödeme 10 senede nasıl olacaktır dediler. Biz şirkete 500 milyon, belki hakikatte 700, belki daha fazla bir varlık devrediyoruz. Bunun yanında birtakım vecibeleri olacağı da tabiidir. Borçlarını, tenzil [azaltma] ettiğimiz takdirde dahi şirketin muazzam miktarlara baliğ olan mevcudu derhal ortaya çıkar. Şirket haline getirilen müessese elbette tahvillerini satacaktır; bankalarla muamelelere ve münasebetlere girişecektir; istikraz[borçlanma] yoluna gidecektir: Esasen şirket haline getirilmesinin hikmeti de budur: Devletin kefaleti; altında Hazine bonolarıyla idare edilerek iktisadi teşekkül mahiyetine getirilsin ve finansman usulü ona göre yürüsün deniliyor. Böyle olduğuna göre ortada endişe edilecek hiçbir mevzu yoktur. Şirketin bir taraftan 113 milyon borcu, ötede de 500 milyonluk, mevcudu vardır: Bu borç on*

<sup>26</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 13, 11.02.1952, s. 190.

*senede şirketin kârından indirilecek mi indirilmeyecek mi diye soruyorlar.”<sup>27</sup>*

*“Muhterem arkadaşlar; Hazine kefaletiyle ödenmesi gereken bu borçlardan bir kısmı on sene sonra ödenmemiş olacak olursa başka şekle kalbedilir. [dönüştürme] Hazine bir şirkete bu mameleki [mal varlığı] verdikten sonra o şirketin borçlarına daha 10 sene kefalet edeceğim, demektedir. Bu kadar geniş bir toleransla hareket edildiğine göre 10 sene sonra acaba ne olacaktır? Arkadaşlar, 10 sene sonra Büyük Millet Meclisi yok mu? Hazinesinin kefaletinin devam etmesi lâzım geliyorsa, şimdi sizlerin yaptığınız gibi, vaziyeti takdir edecek ve derhal 5 sene daha devam ettirmek kararını verecektir. Aksi takdirde işi başka şekli halle bağlayacaktır. Kanununun metinleri 10 sene sonra böyle olmadı diye dünya yıkılsa değişmez hükmünü ihtiva etmemektedir. Binaenaleyh durendiş [ileriye düşünen] bir zihniyetle, 10 sene sonrası için bugünden itiraz eden arkadaşların endişelerinin gayri varit [geçersiz] olduğunu ve bu arkadaşların bilhassa müsterih olmalarını arz için huzurunuzu tasdi [rahatsız] etmiş bulunuyorum.”<sup>28</sup>*

Menderes, verdiği bu bilgilerle Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluğu ile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünden intikal eden 113 milyon liralık borcun ödenmesi hakkındaki endişelerin yersiz olduğunu ortaya koymaya çalışmıştır.

Bu arada Denizcilik Bankası TAO'nun İzmir'de bir şube hizmete sokmasına, 2999 sayılı Bankalar Kanunu'nun 4. maddesi göre 26 Mart 1953'te Bakanlar Kurulunca izin verilmiştir.<sup>29</sup>

26 Haziran 1953 tarihine gelindiğinde 6090 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanununun Geçici İkinci Maddesine Göre Yapılması Gereken Tasfiyeye Ait Müddetin Uzatılması Hakkında Kanun*

<sup>27</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 13, 11.02.1952, s. 190-191.

<sup>28</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 13, 11.02.1952, s. 191.

<sup>29</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 131-23-15, Tarih: 26.03.1953; 2999 sayılı Kanunun 4. maddesi için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 01.06.1936, s. 787; Resmi Gazete, S. 3325, 9 Haziran 1936, s. 6597.

kabul edilmiştir. Bu kanun ile 5842 sayılı Yasanın geçici ikinci maddesi uyarınca yapılacak tasfiyeye ait süre, bir yıl uzatılmıştır.<sup>30</sup>

Faaliyet Yeri	Pozisyonu	Hizmete Giriş Tarihi
Galata	Şube	27 Ekim 1952
Üsküdar	Ajans	18 Mayıs 1953
İzmir	Şube	25 Mayıs 1953
Beşiktaş	Ajans	25 Mayıs 1953
Beylerbeyi	Büro	5 Haziran 1953
Yeniköy	Büro	3 Ağustos 1953
Eminönü	Şube	1 Şubat 1954
Kasımpaşa	Ajans	1 Şubat 1954
Sarıyer	Ajans	1 Şubat 1954
Karşıyaka	Ajans	1 Şubat 1954
Konak	Ajans	1 Ekim 1954
Bayraklı	Ajans	6 Aralık 1954
Ankara	Şube	16 Haziran 1955
Büyükkada	Ajans	24 Nisan 1957
Unkapanı	Ajans	16 Ekim 1957 / 01.11. 1958'de Şube
Kadıköy	Ajans	2 Temmuz 1958
Yalova	Ajans	22 Ağustos 1958/01.11. 1958'de Şube
Beykoz	Ajans	15 Eylül 1958
Çengelköy	Büro	16 Eylül 1958
Gemlik	Şube	27 Ekim 1958
Rize	Şube	16 Ocak 1959

**Tablo 1.** Denizcilik Bankasının Yapılanması (1952-1959)

**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

<sup>30</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 35, 26.06.1953, s. 735; Resmi Gazete, S. 8448, 3 Temmuz 1953, s. 6585; 6090 sayılı Kanunun TBMM'de yapılan görüşmeler için Bk. TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, C. 23, 26.06.1953, s. 229-230.

Tablo 1'e göre, 1952 ile 1959 yılları arasındaki sekiz yıllık süreçte Denizcilik Bankası ilk Őubesini 27 Ekim 1952'de İstanbul Galata'da, son Őubesini ise 16 Ocak 1959'da Rize'de faaliyete geçirmiŐtir. Bankanın toplamda 21'i bulan Şube, ajans ve bürosundan beşi 1953'te, altısı 1954'te ve beşi de 1958'de teşkil edilmiştir. Kalan beş örgütlenmesinden biri 1952, 1955 ve 1959'da ikisi ise 1957'de gerçekleştirilmiştir. Sekiz yıllık dönemde banka Üsküdar, Beşiktaş, Kasımpaşa, Sarıyer, Karşıyaka, Konak, Bayraklı, Büyükada, Unkapanı, Kadıköy Yalova ve Beykoz'da ajans; Galata, İzmir, Eminönü, Ankara, Gemlik ve Rize'de Şube ve Beylerbeyi, Yeniköy ve Çengelköy'de ise büro olarak faaliyetini sürdürmüŐtür. Ancak Unkapanı ve Yalova ajanslarının 1958'de Őubeye dönüŐtürülmesi sonucu ajans sayısı 10'a düŐerken Şube sayısı sekize çıkmıştır.

Tablo 2'de Denizcilik Bankasının Şube ve işletmelerinin 1959 yılının dokuz aylık dönemine ait gider ve gelirleri gösterilmiŐtir.

<b>İŐletmeler</b>	<b>Giderler (TL)</b>	<b>Gelirler (TL)</b>
Genel Müdürlük	14.026.665	63.889.266
Bankacılık Kısmı	9.791.374	14.311.048
İstanbul Liman İŞletmesi	34.937.626	35.395.628
Denizyolları İŞletmesi	81.085.221	64.479.261
İstanbul Şehir Hatları	49.620.753	43.163.891
Haliç Tersanesi	27.551.361	31.276.484
Camialtı Tersanesi	19.794.979	20.714.948
Hasköy Tersanesi	6.177.708	6.360.122
İstinye Tersanesi	14.665.240	16.915.136
Kıyı Emniyeti İŞletmesi	2.331.235	13.275.775
Gemi kurtarma İŞletmesi	1.424.316	957.730
Yalova Kaplıcaları	1.095.539	826.794
Malzeme Müdürlüğü	6.648.799	4.356.957
Hastane	1.234.342	498.271
İzmir İŞletmesi	9.888.951	11.961.854
Trabzon İŞletmesi	1.139.145	1.226.411

Vangölü İşletmesi	1.914.746	740.945
Toplam	283.328.000	330.350.521

**Tablo 2.** Denizcilik Bankası İşletmelerinin Gider ve Geliri (1 Ocak-30 Eylül 1959)

**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

Tablo 2'ye göre, 1959 yılının ocak başlangıcından Eylül sonuna kadar Denizcilik Bankasının 17 işletmesinin toplam gideri 283.328.000, geliri ise 330.350.521 lira olduğundan 47.022.521 liralık bir kâr elde edilmiştir. Gideri gelirinden fazla olduğu için zarar eden yedi kuruluş; Denizyolları, Gemi Kurtarma ve Van Gölü işletmeleriyle, Yalova Kaplıcaları, Malzeme Müdürlüğü, Hastane ve İstanbul Şehir Hatlarıdır. Geliri giderinin üzerinde olduğu için kâr eden 10 birim ise Genel Müdürlük, Bankacılık Kısmı, Haliç, Camialtı, Hasköy ve İstinye tersaneleri, Kıyı Emniyeti, İstanbul Limanı ile İzmir ve Trabzon işletmeleri olmuştur.

### **Denizcilik Bankası TAO'nun Mali Durumu ve Ulaştırma Gelirleri (1952-1960)**

Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş ve yetkilerinin yanı sıra mali durumu ile ulaştırma gelirlerine de önem verildiği bilinmektedir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 1 Kasım 1953'teki TBMM'nin açılış konuşmasında verdiği bilgilere göre, Banka, hayırlı bir girişim olarak tersanelerinin iş verimini artırarak çeşitli tonaj ve türde gemi imaline başlamıştır. Bu bağlamda gelirinde, 1950-1951'de %25; 1951-1952 de ise %31 civarında bir artış kaydetmiştir. Bir önceki yıla bakarak 1953 yılının ilk altı ayında 11 milyon liralık gelir fazlası elde etmiştir. Bu rakamlar deniz ulaşımı başarısının açık ve tatminkâr delilleri olmuştur.<sup>31</sup>

Denizcilik Bankası devraldığı eski filoyu idare edebilmek için 20 ay içerisinde 20 milyon liralık tamir ve bakım parası ile 35 milyon liralık bir yatırımda bulunurken memur ve gemi adamları ücretinde de yılda 7,5 milyon liralık bir maaş artırımını sağlamıştır.<sup>32</sup>

Bu dönemde Devlet Denizyollarından bankaya bırakılan mirasının hiç de iç açıcı olmadığı, çoğunluğu 60-80 yaşlarında yıpranmış gemi,

<sup>31</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 4, C. 25, 01.11.1953, s. 13.

<sup>32</sup> Ayın Tarihi, S. 246, Yıl: Mayıs 1954, s. 13.



donanımı zayıf ve alanı dar liman ve düzeltilmeye muhtaç teşkilattan anlaşılmaktadır. 1949 bilançosunu 6 milyon lira zararlı kapatan Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme İdaresinin 1950 yılındaki bu zararı 18 milyon liraya yükselmiştir. Bu şartlar altında görevi üstlenen Denizcilik Bankası TAO, devlete yük olmadan kendisine tevdi edilen işleri idare etmeye çalışmış, İstanbul'un Haliç, Camialtı, İstinye ve Hasköy'deki tersanelerinde sınırlı sayıda tamir ettiği vapur ve armatör gemilerine ek olarak gemi imaline de başlamıştır.<sup>33</sup>

Banka Genel Heyetinin hazırladığı üçüncü hesap yılı rapor ve bilançosuna göre, Adı geçen kuruluşun 1954 yılı sonunda ödenmiş sermayesi 225.992. 320 lira, amortisman ve karşılıkları 42.779.553 lira ve mevduatı 33.310.284 lira olurken, bilançosu 133.289 lira kârla kapatılmıştır. Banka iki yıl on aylık sürede 29 adet çeşitli tonajda gemiyi ticaret filosuna kazandırmıştır. Bunlardan bir kısmı donanmaya dâhil edilirken diğer bir kısmı inşa halinde olmuş, 39.690 DWT kapasitesindeki Eskişehir, Kırşehir, Aydın, Manisa, Kütahya, Seyhan şilepleri teslim alınanlar arasında yer almıştır.<sup>34</sup>

1955 yılının mart ayına kadar 173 milyon liralık yatırımdan 78 milyon lirası ödenmiş, eski yönetimden kalan 23 milyon liralık borç ödemesi ile 33 milyon liralık tamir işi gerçekleştirilmiştir. Rapor ve bilançonun ortaklar tarafından onaylanmasının ardından yönetim kurulundan ayrılan Dr. Tefvik Rüştü Aras ile Macit Kayra'nın yerlerine Birhan Olcaytuğ ile Nejat Saner seçilmiştir.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> "Bankalarımızın Faaliyeti", *Türk Ekonomisi*, S. 131, Yıl: 2, Mayıs 1954, s. 146; Devlet Denizyollarının Adana, İstanbul, Tarsus, İskenderun, Samsun ve Ankara vapurları hakkında bilgi almak için Bk. "Denizyolları Akdeniz'de", *İktisadi Yürüyüş*, C. 11, S. 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 40; Aynı kurumun 1950 yılı ortalarında sahip olduğu deniz taşıtları sayısı ile vapur ve şileplerinin uğradığı dış limanlar için Bk. "Sergide Denizyolları", *İktisadi Yürüyüş*, C. 11, S. 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 37; 1954 ile 1960 yılları arasında limanlara girip çıkan gemi sayıları için Bk. TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-1998*, Yayın No: 2252, s. 364; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2002*, Yayın No: 2790 s. 364; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2003*, Yayın No: 0535, s. 364; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2005*, Yayın No: 3047, s. 369; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2007*, Yayın No: 3206, s. 398; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2008*, Yayın No: 3361, s. 428; TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2009*, Yayın No: 3493, s. 384.

<sup>34</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 57.

<sup>35</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın TBMM'nin 1 Kasım 1955 tarihli açılış konuşmasında yaptığı açıklamaya göre, Denizcilik Bankasının işletme sonuçları memnuniyet vericidir. 1950'de bilançosunu 18 milyon liralık zararlar kapatan Denizyolları, yıldan yıla bu zararını azaltarak 1954'te kâra geçmiştir. Hükümet tarafından desteklenmesiyle, 1950'de 467 bin tonilâto olan ticaret filosu, satın alınan gemilerle 702 bin tonilâtoya ulaşmıştır. Denizcilik Bankası, kuruluşundan sonra gemi satın alımı, limanların iyileştirilmesi, fabrika ve havuzların kapasitesinin yükseltilmesi için 146 milyon liralık bir harcama yapmıştır. İlerleyen yıllarda, aynı alanlarda 322 milyon liralık bir yatırım programı daha hazırlanmıştır.<sup>36</sup>

Bu dönemde Bankanın memur masraflarının da arttığı, idari binasının bir katının bile kendisinden üç misli fazla gemisi bulunan bir Avrupalı kumpanyanın ihtiyacını karşılayabilme yetisine sahip olmasından anlaşılmaktadır.<sup>37</sup>

1960 yılına gelindiğinde bankanın mali durumuyla ilgili yeni bir düzenlemeye gidildiği bilinmektedir. 22 Ocak 1960 tarihinde kabul edilen 7412 sayılı Yasa ile 5842 sayılı Kanununun 18. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir: Denizcilik Bankası hazine kefaleti ile tahvil ihraç edebilir. Tahvillerin ihraç şekli, süre ve şartları Maliye Bakanlığının müsaadesiyle tespit edilir. Bankanın, kısa ve uzun vadeli borçlanma ve kredilerine Maliye Bakanlığı kefalet eder. Ancak, bu borçlanma ve kredilerin toplamı bankanın itibari sermayesini aşamaz. Bu miktar Bakanlar Kurulu Kararıyla bir misline kadar artırılabilir.<sup>38</sup>

Öte yandan Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin yapacağı kısa ve uzun vadeli borçlanma ve krediler toplamını itibari sermayesinin bir misline kadar artırabileceği, 2 Nisan 1960 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla kabul edilmiştir.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 2, C. 8, 01.11.1955, s. 16.

<sup>37</sup> Abdurrahman Benlioğlu "Milli Denizcilik Politikamız", *Türk Ekonomisi*, S. 142, Yıl: 13, Nisan 1955, s. 107.

<sup>38</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 11, C. 42, 22.01.1960, s. 135; Resmi Gazete, S. 10418, 29 Ocak 1960, s. 525; 7412 sayılı Kanunun TBMM görüşmeleri için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 3, C. 11, 22.01.1960, s. 298.

<sup>39</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 154-83-8, Tarih: 02.04.1960.

Yıllar	Tasarruf Mevduatı (TL)	Ticari Mevduat (TL)	Diğer Mevduat (TL)	Toplam (TL)
1952	1.856.083	1.674.770	6.657.892	10.188.745
1953	6.123.479	4.341.534.	17.338.770	27.803.783
1954	10.774.815	5.910.694	16.624.775	33.310.284
1955	12.185.514	5.775.082.	5.115.992	23.076.588
1956	12.775.804	4.614.903	25.014.028	42.404.735
1957	21.282.721	7.163.949	34.099.843	62.546.513
1958	24.834.848	7.121.466	39.649.365	71.605.679
1959	25.798.712	8.891.278	47.501.861	82.191.851

**Tablo 3.** Denizcilik Bankası Mevduatı (1952-Temmuz 1959)

**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

Tablo 3'e göre, Denizcilik Bankasının 1952 yılı başlangıcından 1959 yılı temmuz ayına kadar Tasarruf, Ticari ve Diğer mevduatlar toplamı 1955 yılı dışında sürekli artış göstermiştir. Bankanın faaliyete geçtiği 1952'de 10.188.745 lira olan toplam mevduat 72.003.106 lira artışla 1959'un temmuz ayında 82.191.851 liraya yükselmiştir. Bu suretle 1952'den 1959'un ilk yarısına kadar toplam mevduatta %706,69 oranında bir artış kaydedilmiştir.

Yıllar	Yolcu Hasılatı (TL)	Yük Hasılatı (TL)	Hayvan Hasılatı (TL)	Farklı Hasılat <sup>40</sup> (TL)	Toplam (TL)
1952	6.027.246	6.746.163	339.709	56.897	13.170.015
1953	8.202.483	6.052.464	373.567	2.343.664	16.972.178
1954	10.533.544	7.095.577	478.198	3.174.753	21.282.072
1955	11.526.756	9.047.329	450.428	2.491.762	23.516.275
1956	13.262.938	11.424.745	570.088	4.609.875	29.867.646
1957	18.205.344	11.795.721	621.785	7.423.306	38.046.156
1958	24.290.287	15.704.389	866.992	10.713.545	51.575.213
1959	11.815.495	9.985.644	381.168	-	22.182.307

**Tablo 4.** İç Hat Seferler Hasılatı (1952-Haziran 1959)

<sup>40</sup>Zuhurat seferleriyle, gemi kiralari ve çeşitli kârlar farklı hasıllata dâhildir.

**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

Tablo 4'e göre, 1952'den 1959 Haziranına kadar Denizyollarının toplam iç hat seferler gelirinde 1959 yılı hariç istikrarlı bir seyir takip edilmektedir. 1952'de yolcu, yük, hayvan ve farklı taşımacılıktan elde edilen 13.170.015 liralık toplam hasılatın bir sonraki yıl 16.972.178 liraya yükseldiği görülmektedir. 1954'te bu yükseliş devam ederek 21.282.072 liraya 1955'te ise 23.516.275 liraya ulaşmıştır. 1958'e kadar devam eden ve aynı yılda 51.575.213 liralık bir hasılatla en üst seviyeye ulaşan bu süreç 1959'da 22.182.307 lira ile tekrar inişe geçmiştir. Bu düşüşte 1959 yılının 6 aylık hasılatının tablo verilerine yansımış olmasının payı büyüktür.

Ayrıca 1952 yılından 1959 Haziranına kadar geçen süreçte toplamda 103.864.093 liralık yolcu, 77.852.032 liralık yük ve 30.813.802 liralık farklı hasılat ile 4.081.935 liralık hayvan hasılatı elde edilmiştir.

Yıllar	Yolcu Hasılatı (TL)	Yük Hasılatı (TL)	Farklı Hasılat (TL)	Toplam (TL)
1952	6.701.498	3.224.104	815.941	10.741.543
1953	7.845.310	3.470.830	2.548.294	13.864.434
1954	8.754.490	3.460.182	2.881.587	15.096.259
1955	7.857.781	3.937.900	2.588.161	14.383.842
1956	8.560.101	3.842.036	3.634.766	16.036.903
1957	7.873.799	5.088.780	-	12.962.579
1958	10.187.171	7.833.807 <sup>41</sup>	4.533.527 <sup>42</sup>	22.554.505
1959	6.690.928	9.985.664	-	16.676.592

**Tablo 5.** Dış Hat Seferler Hasılatı (1952-Haziran 1959 )

**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

Tablo 5'e göre, denizyollarının dış hatlardaki seferler hasılatında 1952'de 10.741.543 lira olan toplam gelir %29,07 artışla 1953'te 13.864.434 liraya ulaşmıştır. Bu artış devam ederek 1954'te 15.096.259 liraya çıkmıştır. Ancak dış hat seferler hasılatının 1955'te 14.383.842

<sup>41</sup> 3 şilebin 2.545.415 liralık hasılatı dâhildir.

<sup>42</sup> Kur farkı ilave edilmiştir.

liraya gerilediği görülmektedir. 1956'da 16.036.903 liraya yükselen denizyolları dış hat seferler geliri 1957'de 12.962.579 liraya düşmüştür. Bir sonraki yıl %74 artışla 22.554.505 liraya yükselen denizyolları dış hat seferler hasılatı 1959 yılının ilk altı aylık döneminde 16.676.592 liraya inmiştir.

Ayrıca 1952'den Haziran 1959'a kadar geçen sürede denizyollarının dış hatlarında toplamda 64.471.078 liralık yolcu, 40.843.303 liralık yk ve 17.002.276 liralık farklı hasılat elde edilmiştir.

### **Denizcilik Bankası TAO'nun Ulaştırma, Liman ve Tersane Hizmetleri (1952-1960)**

#### **Ulaştırma Hizmetleri**

Denizcilik Bankası TAO'nun mlf durumu ve ulaştırma gelirlerinin yanı sıra nakliyat hizmetlerine de önem verildiği bilinmektedir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 1 Kasım 1952'de TBMM'nin açılış konuşmasında Bankanın 1951 yılı Mart ayı ile 1952 yılı şubat ayına kadar yaptığı faaliyetler hakkında verdiği bilgilere göre, Her çeşit rekabet şartlarında çalışmaya başlayan banka bilhassa Karadeniz deniz hattında, ihtiyaçı daha iyi karşılayabilmek için tedbirler almaktadır. Ayrıca yk ve hayvan taşımacılığının iyileştirilmesi de düşünülmektedir. Sipariş edilen 23 küçük vasıttan altısının hizmete girmesine ilave olarak ismarlanan  büyük modern şehir hattı yolcu gemisi de hizmete sunulacaktır.<sup>43</sup>

1953 yılı ocağında dış ülkelerle ticareti Türk gemileriyle yapmak kaydıyla Denizcilik Bankası'nın navlunlarda indirim gittiği görülmektedir. Kuzey Avrupa, Londra ve Akdeniz limanlarından Türk gemileriyle İstanbul'a aktarma yapıp Karadeniz ve Marmara limanlarına sevk edilen yükler ile aynı limanlardan İzmir'e nakledilip Akdeniz ve Ege denizi limanlarına gönderilen malların i navlunlarında %50 indirim yapılmıştır. Ayrıca Karadeniz ve Marmara limanlarından İstanbul'a; Ege ve Akdeniz limanlarından İzmir'e aktarma yapılarak Kuzey Avrupa ve yabancı Akdeniz limanlarına sevk edilecek yüklerin dhili navlunlarında da aynı oranda indirim gdilmiştir. Dahası zel anlaşma veya gemi kiralama suretiyle srat postaları ve yk el bileti ile yapılan nakliyattan yararlanmamak kaydıyla umumi yk tarifesindeki navlunlar üzerinde

<sup>43</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, C. 17, 01.11.1952, s. 16.

%15, yük ve hayvan postalarında %25 oranında indirim gerçekleştirilmiştir.<sup>44</sup>

Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin'in Ankara'da Demirspor Lokalinde yaptığı bir basın toplantısındaki açıklamalarına göre, Faaliyete geçen Denizcilik Bankası TAO, iç hatlardaki tonajların yetersizliğiyle ömrünü tamamlamış araçları dikkate alarak yeni gemilerle takviye imkânlarını aramış ve bunun üzerinde ilk ve esaslı adımları atmıştır.<sup>45</sup> Banka yabancı ülkelere sevk edilecek fındıklar için navlunlarda kararlaştırdığı %10 indirimi İstanbul Ticaret Odası ve yetkili kurumlara bildirmiştir.<sup>46</sup>

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın TBMM'nin 1 Kasım 1954 tarihli açılış konuşmasında verdiği bilgilere göre, Denizyolları, Seyrisefain ve Devlet Denizyolları konumundan çıkarılarak Denizcilik Bankası işletmesi haline dönüştürülmüş, ticaret filosu, dört yılda yeni yolcu gemisi, şilep ve tankerlerle güçlendirilmiştir. 1949'da denizyolları ile armatörlerin 350 bin tonluk ticaret filosu, satın alınan gemilerle 700 bin tona yaklaşacaktır.<sup>47</sup>

Bankanın Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş'in ABD'den sipariş edilen yük gemileriyle ilgili 2 Kasım 1954'te yaptığı açıklamaya göre, Bir Amerikan grubundan alımı planlanan 11 yük gemisine ait sözleşme New York'ta imzalanacaktır. Bu gemilerden hazır olan beşi kısa zamanda teslim edilip ülkeye getirilecektir. 15 mil hızında 7.714 tonluk Victory tipi iki gemi; 13 millik 3.097 ve 3.113 tonluk Norveç yapısı iki gemi ve yine 13 millik 2.418 tonluk bir gemi satın alınanlardan ilk beşini teşkil etmektedir. Gemilerin ilk dördü 1954'ün kasım ve aralık aylarında beşincisi ise 1955'in şubatında teslim edilecektir. Diğer gemiler; 15 mil hızında 3.500 tonluk iki gemi, 15,5 millik 5.500 ton ağırlığında üç gemi ve 16 millik 21.330 ton kapasitesinde türbinli bir tankerden meydana gelmektedir. Japonya'da inşa edilen gemilerden ilki, 11 ay sonra teslim edilmek üzere sözleşmenin imzalanmasından sonra bir ay zarfında tezgâha konacak ve bu suretle son gemi de 18 ay sonra verilecektir. Bedeli 14.005.000 dolar olan bu 11 geminin 1961 yılına kadar %5 faize

<sup>44</sup> Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ocak 1953", *Türk Ekonomisi*, S. 116, Yıl: 11, Şubat 1953, s. 61.

<sup>45</sup> Ayın Tarihi, S. 229, Aralık 1952, s. 7.

<sup>46</sup> Ayın Tarihi, S. 238, Eylül 1953, s. 24-25.

<sup>47</sup> TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 1, C. 2, 01.11.1954, s. 12.

tabi senetler ile toplamda ödemesi 40.965.399 liraya ulaşması öngörölmüş, ilk gemiyi teslim alacak 37 kişilik ekibin 11 Kasım 1954'te ABD'ye hareket etmesi kararlaştırılmıştır.<sup>48</sup>

Banka tarafından turistik amaçla hazırlanan İstanbul'a ait *Bir Şehrin Hikâyesi* filminin Almanya'da gösterimine devam edilmiştir. Bonn elçiliği rehberliğinde Kolonya (Köln) ve Bonn üniversiteleriyle Aachen, Koblenz, Frankfurt gibi şehirlerde filmin gösterilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>49</sup>

Bu dönemde Japonya'ya sipariş edilen üçü 5.500, ikisi 3.500 tonluk şilep ile biri 21.300 tonluk tankerin inşasına başlanmıştır. Bunlara ilave olarak ABD'den satın alınan Nevşehir şilebinin de teslim alınmasıyla eski yönetimden devralınan şilep ve tanker filosunun %110 oranında artırılacağı öngörölmüştür.<sup>50</sup>

Kabotaj hatları için Almanya'ya ismarlanan ikisi Karadeniz ve üçü de Akdeniz tipi olmak üzere beş geminin inşasının tamamlanmasıyla denizyolları filosunun %30 oranında yenileşmesinin sağlanacağı düşünölmüştür.<sup>51</sup> 1955 yılının Mayıs ayına gelindiğinde milli filonun yolcu ve yük gemi kapasitesi 110.448 gros ton, şilep hacmi ise 553.905 DWT'ye ulaşmıştır.<sup>52</sup>

Ulaştırma Bakanı Arif Demirer'in Akdeniz Vapurunun hizmete girmesi münasebetiyle yaptığı konuşmaya göre, Almanya'da imal ettirilen 16-19 mil hıza sahip Akdeniz, Karadeniz, Marmara, Ege ve İzmir adlı gemilerin 62.224.643 lira olan bedelinin anlaşmalar çerçevesinde ödemeleri yapılmıştır. ABD'den alınan Manisa, Aydın, Kütahya Seyhan ve Nevşehir şilebiyle Japonya'ya yaptırılan Sakarya, Kayseri, Bolu, Denizli, Amasya şilebi ve Batman tankeriyle maliyetin 45.487.554 lirayı bulduğu 82.332 tonluk yeni bir deniz gücü kazanılmıştır. Bunların yanı sıra Norveç'ten 5.890.065 liraya satın alınan Eskişehir ve Kırşehir şilepleriyle İngiltere'ye 540.000 liraya yaptırılan Hora kurtarma gemileri

<sup>48</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-680-3, Tarih: 28.10.1954; Ayın Tarihi, S. 252, Kasım 1954, s. 5; ABD'den satın alınan 11 geminin ödeme planıyla ilgili ayrıntı alabilmek için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-16, Tarih: 08.12.1956.

<sup>49</sup> Ayın Tarihi, S. 252, Kasım 1954, s. 32.

<sup>50</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

<sup>51</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

<sup>52</sup> Ayın Tarihi, S. 258, Mayıs 1955, s. 10; BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-15, Tarih: 03.12.1956.

de hizmete girmiştir. Takriben 115.000.000 liraya mal olan 103.173 ton kapasitesindeki bu yeni filonun hizmete sokulmasıyla 1950'de aralarında ömürlerini tamamlamış 50-70 yaşlarındaki 165.764 ton hacme sahip 43 geminin genişletme ve gençleştirme çalışmaları tamamlanmıştır.<sup>53</sup>

Demirer'e göre, Önceleri 50 yaşındaki Ege gemisiyle 15 günde bir yapılan Marsilya seferi, görevi üstlenen iki yeni gemiyle Barselona'ya kadar uzatılırken, tankerlerle taşınan yıllık 400.000 ton akaryakıtla da döviz tasarrufu sağlanmıştır. Dahası şehir hatlarının süratsız ve konforsuz gemileri de yerlerini yenilerine bırakmıştır. Bunlara ilaveten İtalya ile 350-2.000 yolcu kapasiteli 16 geminin siparişine ait sözleşme yapılmıştır. Bu suretle 1950'de taşınan 51.000.000 yolcu 1955'te 70.000.000'a; Araba vapurlarıyla nakledilen 366.000 araç 1.145.000'e yükseltilmiştir.<sup>54</sup>

Türkiye'de ticaret filosunu güçlendirme çalışmaları yapılması rağmen ulaştırma hizmetlerinde önemli sorunlarla karşı karşıya kalındığı bilinmektedir. Bu dönemde ticari gemiciliğin döviz geliri olduğu düşüncesinin göz ardı edilmesi dış ülkelere fazla navlun ödenmesinin önünü açmıştır. Ayrıca 100-150 tonluk küçük iptidai gemiler ve fırtınalı bir ortamda güverte personeli ve ateşçi olarak çalışan deniz görevlileri, iyi beslenemediği ve temizlik, sağlık koşullarına da riayet etmediği için vereme yakalanmıştır. Kısaca denizcilerin teknelerdeki kötü çalışma şartları hastalanıp işlerini yarıda bırakmasına yol açmıştır.<sup>55</sup>

Bu dönemde deniz çalışanlarıyla birlikte Türk armatörlerinin de sorunları bulunduğu 25-30 yaşlarındaki gemilere sahip olmalarından anlaşılmaktadır. Bu armatörler, mazotlu olanların masraflı oluşu nedeniyle yaşlı kömürlü gemileri tercih etmiştir. Bu tercihte mazottan ton başına alınan 220-300 liralık gümrük vergisinin etkili olduğu bilinmektedir. 7.000 tonluk bir geminin günlük 1.600 lira kömür<sup>56</sup> 5.500 lira mazot masrafının bulunması armatörlerin kömürlü olanları tercih etmesinin önünü açmıştır. Bu tür gemileri elde etmenin bir diğer nedeni

<sup>53</sup> Ayın Tarihi, S. 272, Temmuz 1956, s. 36-37.

<sup>54</sup> Ayın Tarihi, S. 272, Temmuz 1956, s. 37.

<sup>55</sup> Haluk Durukal, "Türkiye Denizciliğinin Dertleri", *Türk Ekonomisi*, S. 139, Yıl: 13, Ocak 1955, s. 7.

<sup>56</sup> Kömürün tonu 40 liradır.



nakliyatta genellikle kömür taşınması ve bu yakıtla deniz araçlarını kullanan personeli bulmanın kolay ve ekonomik oluşudur.<sup>57</sup>

Türkiye'ye döviz kazandıracak büyük ve motorlu gemiyi elde etmek bir armatr için hukuki sorunları da beraberinde getirmiştir. Zira dış ülkelerdeki gibi gemiler gayrimenkul kabul edilip kanunun himayesine girmediği gibi bankalarca da ipotek altına alınamamıştır. Bu bakımdan gemilerin temin edilmesi için teşkil edilen Denizcilik Bankası da ihtiyacı karşılayamamıştır. Armatrlerin kredi imknlarından yoksun kalışı ve modern gemilerin alınamaması, ticaret filosu tonajının yükselmesine ket vurmuştur. Bankaların bazı durumlarda bir yıl gibi kısa vadeli verdikleri krediler ise borcun ödenememesi sonucu ortaya koymuştur.<sup>58</sup>

Armatr yeni bir gemi alamadığı gibi elindeki eskisini yasal düzenlemeler nedeniyle de yenileyememiştir. Örneğin; zamanında 1 milyon dolara temin ettiği 50 yaşındaki gemisine 1954'te 6 milyon dolara müşteri bulsa ve satıştan gelecek dövizi, yenisi alınıncaya kadar Merkez Bankasına teminatla yatırırsa dahi, eskisini elden çıkarmasına imkn yoktur. Zira yerli bandıralı bir gemi Bakanlar Kurulu Kararıyla ve kullanılmaz bir duruma geldiğinde ancak satılabilir. Böylece 50 yaşında 6 milyon dolar değerindeki geminin beş yıl sonra 500 bin lira bile etmeyip Haliç'e çekilmesi, çürüyüp gitmesinin önünü açmıştır. Buna rağmen elden çıkarılmasına izin verilmeyen o gemiyi hurdacıya paralatıp Türk lirasıyla dış ülkelere satmak mümkün hale gelebilmiştir. Bu suretle geminin tutarı olan paranın dönüşümünü sağlayabilme imkânı ortaya çıkmıştır.<sup>59</sup>

Dış ülkelerin ticaret filolarını koruma ve geliştirme alışmaları Türklerin bunlarla olan rekabetini de zora sokmuştur. Bu durum gemilerin bir kısmını limanlarda çürüyüp gitme tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır. Türk gemilerinin dış ülkelerdekilerle rekabet edememesinin altında yatan sebep yabancı deniz araçların motorlu, yeni ve hızlı oluşudur. Bunların maliyetleri de yerli olanların aksine düşüktür. Zira eski gemiler sık sık makine ve tekne tamirine ihtiyaç duymuştur.<sup>60</sup>

---

<sup>57</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 9.

<sup>58</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 9.

<sup>59</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 9.

<sup>60</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 10.

Avrupa ve ABD limanlarında Türk gemilerini himaye edecek güvenilir acenteler bulunamaması yükleme ve boşaltma masraflarını da artırmıştır. İngiliz ve Yunan armatörlerin uygun acentelere sahip olabilmeleri büyük tonajlı gemileri bulundurmalarından kaynaklandığından, bunlarla navlun temini hususunda da rekabet edilememiştir. Bu nedenle Londra piyasasında iyi navlun seferleri ecnebi kampanyalar mahallindeki bürolar vasıtasıyla sağlanmıştır. Türklerin yabancıların itibar etmedikleri düşük navlunlarla çalışmak zorunda kalması ve rekabeti yeni gemi satın alma zaruretini ortaya çıkarmıştır.<sup>61</sup>

Bu dönemde 1953-1954 yılında ülkede yapılan kalkınma hareketi nedeniyle ithalatın artması ve denizyollarına yeni gemiler alma çabasına girilmesine rağmen bunun bir plan ve program dâhilinde gerçekleşmediği görülmektedir. Dahası 1954 yılının son aylarında dış piyasalardaki navlunların düşmesi Türk armatör gemilerinin gittikleri ülkelerden boş dönmek adına ucuz taşımacılık yapmasına yol açmıştır.<sup>62</sup>

Türkiye'nin 7.200 kilometrelik geniş bir sahiline rağmen 750.000 tona yakın gemi kapasitesiyle dünya deniz ticaretinde önemli yeri bulunmadığı, Rum Armatör Aristoteles Onassis'in 1.750.000 ton ve Yunanistan'ın ise 9.500.000 ton hacmindeki geniş filoya sahip olmasından anlaşılmaktadır.<sup>63</sup>

Maliye Bakanı Hasan Polatkan'ın 1955 yılı bütçe görüşmeleri esnasında verdiği bilgiye göre, 1950'de 467 bin ton olan ticaret filosu 1954'te 592 bin tona yükselmiştir. Aynı yılda Denizcilik Bankasının sipariş ettiği bir kısmı hizmete girmiş 16 yeni gemiyle bu rakamın 702 bin tonu bulması öngörülmüştür. Bankanın 1950'den 1954 yılı sonuna kadar yeni tesis ve gemiler için yaptığı yatırımların da 100 milyon liraya ulaştığı bilinmektedir.<sup>64</sup>

Savaş sonrası dönemde ticaret filosu tonajının gittikçe artması ve Denizcilik Bankası TAO'nun Akdeniz ile Kuzey Avrupa limanları arasında

<sup>61</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 10.

<sup>62</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 11; 1954 yılının sonlarında navlunların düşmesi Norveç gibi büyük ticaret filosuna sahip bir ülkeyi dahi sıkıntıya sokmuştur.

<sup>63</sup> Durukal, *a.g.m.*, s. 7.

<sup>64</sup> TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, C. 5, 18.02.1955, s. 212; "Maliye Vekili Hasan Polatkan'ın 1955 Yılı Bütçe Nutku", *Türk Ekonomisi*, S. 141, Yıl: 13, Mart 1955, s. 75.

nakliyat faaliyetlerine girişmesi, Türk denizciliğinin gelişimine önemli bir kilometre taşı olmuşsa da taşımacılık hacmi ileri ÷lkelere kıyasla büyük bir oranı teşkil etmemiştir. Ancak ÷lke kalkınma hareketiyle üretim ve tüketim durumunun yükselişi deniz ticaretinin ilerleyen yıllarda yükselme kaydedeceğinin işareti olmuştur.<sup>65</sup>

Uluslararası bir karakter arz etmesi sebebiyle çoğu ÷lkede özel teşebbüse bırakılan bu ticaret Türkiye’de devlet tekeli haline getirilmiştir.<sup>66</sup> Deniz nakliyeciliğinde önemli bir vasıta teşkil eden ve Avrupa seferlerinin kâr ve zararını etkileyen acente işlerinin de uygun kişilere bırakılmaması bunların yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulduğunun göstergesi olmuştur.<sup>67</sup>

Bu dönemde deniz araçlarının temin edilmesinde fırsatların da doğduğu, ABD’nin savaş ihtiyaçı nedeniyle inşa ettirdiği yük gemilerini çıkardığı bir kanunla %25’i peşin ve %75’i de 20 yıl vade ile Birleşmiş Milletler nezdinde satışa çıkarmasından anlaşılmaktadır. Türk armatörleri ve özel teşebbüs erbabı bu gemileri temin etmeye çalışmışlarsa da başarılı olamamışlardır. Zira ABD’nin, yirmi yılda ödenecek %75 tutar için devlet garantisini talep etmesinin özel teşebbüs tarafından temin edilememesi, başvuru incelenme süreci, banka kredi çalışmaları ve kanun hazırlığı gibi nedenler satış için verilen müddetin dolarak fırsatın kaçırlmasına yol açmıştır. Ancak Yunanistan ve Norveç gibi ÷lkelerin bu imkândan yararlanarak ABD’den çok sayıda gemi satın alıp ticaret filolarını güçlendirdiği gör÷lmektedir.<sup>68</sup>

Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ın TBMM’nin 1 Kasım 1956 tarihli açılış konuşmasına göre, Denizcilik Bankası kuruluşundan itibaren amacına doğru olumlu adımlarla ilerlemektedir. Banka, bu süreçte Denizyollarının masraflı ve yaşlı 17 gemisini filodan çıkararak yük ve yolcu taşımacılığı ihtiyaçını gidermek amacıyla 38 gemi satın almıştır.<sup>69</sup>

Dış ÷lkelere temin edilen gemilerle deniz ticaretinin geliştirilmeye çalışıldığı bir süreçte 24 Mayıs 1957 tarih ve 6978 sayılı *Denizcilik*

<sup>65</sup> Benlioğlu *a.g.m.*, s. 106.

<sup>66</sup> Mehmet Sipahioğlu, “Liman Rejimi Kongre İntibaları”, *İktisadi Yürüyüş*, C. 12, S. 271, Yıl: 12, 15 Nisan 1951, s. 4.

<sup>67</sup> Benlioğlu *a.g.m.*, s. 107.

<sup>68</sup> Sipahioğlu, *a.g.m.*, s. 4.

<sup>69</sup> TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 3, C. 14, 01.11.1956, s. 7.

*Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanununun 37. Maddesinin Tadili Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla yabancı ülkelerden İstanbul, İzmir ve Trabzon limanlarına getirilen İstihsal Vergisine tâbi mallardan matrah; tâbi olmayanlardan da C. İ. F. değeri üzerinden %2,5 oranında Rihtim Resmi alınmıştır.<sup>70</sup>

Bu dönemde banka yolcu gemilerinin haç seferlerinde de kullanıldığı bilinmektedir. Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketine ait İstanbul yolcu gemisinin Dakar'daki Hadji Seykhou Diop et Fils Firmasına, 20 Mayıs 1958 tarihinden itibaren 70 günlük bir hac seferi için kiralanmasına izin verilmesine dair K/1140 sayılı Karar, 5 Şubat 1958'de Bakanlar Kurulunca kabul edilmiştir.<sup>71</sup>

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 1 Kasım 1959 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında yaptığı açıklamaya göre, Karayolu, liman ve demiryollarının yanı sıra ihracatı değerlendirmek ve ithalâtı da ucuza mal etmek için ticaret filosunun geliştirilmesi zorunludur. Bu filonun tonajı 1959'daki eklemelerle artırılmıştır. Bu amaçla yapılan girişimler neticesinde 27 milyon dolarlık bir dış kredi elde edilmiştir. Kredinin 14 milyonu, Japonya'da imal edilecek 21 bin ton kapasitesinde bir tanker ile 36 bin 500 ton hacminde beş şilebin getirilmesine ayrılacak ve kalanıyla da, aynı sayı ve tonaj da hazır gemi satın alınacaktır. Özel sektörün de bu konuda harcadığı çabaya destek sağlanmaktadır. Bu süreçte armatörler tarafından 120 bin tonluk 12 şilep ile 19 bin tonluk bir tankerin satın alınmasına ait işlemler de tamamlanmak üzeredir.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, C. 39, 24.05.1957, s. 900; Resmi Gazete, S. 9622, 1 Haziran 1957, s. 17206: 6978 sayılı Kanunun TBMM'de müzakereleri için Bk. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 3, C. 19, 24.05.1957, s. 317.

<sup>71</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 148-6-12, Tarih: 05.02.1958; İstanbul yolcu gemisi 4648 sayılı Kanunun 36. maddesine dayanarak kiraya verilmiştir. Adı geçen kanunun bu maddesi için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 03.08.1944, s. 792; Resmi Gazete, S. 5780, 11 Ağustos 1944, s. 7461-7468.

<sup>72</sup> TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 3, C. 10, 01.11.1959, s. 11.

Yıllar	Hizmetteki Gemiler				Taşıma				
	Şilep		Muntazam Posta		İç Hatlar			Dış Hatlar	
	Adet	D.W. Ton	Adet	Groston	Yolcu	Yük (Ton)	Hayvan	Yolcu	Yük (Ton)
1952	16	97.331	33	118.247	1.149.000	356.000	266.000	65.000	56.000
1953	17	101.292	32	114.432	1.073.000	313.000	238.000	58.000	62.000
1954	15	100.612	34	117.601	1.286.000	353.000	268.000	60.000	61.000
1955	20	134.617	32	111.495	1.162.000	377.000	208.000	56.000	70.000
1956	26	169.054	32	134.149	1.141.000	381.000	199.000	51.000	58.000
1957	26	179.704	28	126.264	1.329.000	408.000	261.000	40.000	59.000
1958	28	197.464	28	126.264	1.215.000	322.000	157.000	39.000	63.000
1959	28	197.464	28	126.264	1.155.000	311.000	195.000	57.000	79.000
1960	30	217.975	29	129.285	1.114.000	251.000	145.000	44.000	79.000

**Tablo 6.** Denizyollarının Hizmetteki Gemi Sayılarıyla Taşıma Miktarları (1952-1960)

**Kaynak:** İGM, 1959 İstatistik Yıllığı, Yayın No: 380, s. 520; DİE, İstatistik Yıllığı 1960-1962, Yayın No: 460, s. 496; DİE, 1963 Türkiye İstatistik Yıllığı, Yayın No: 490, s. 484; DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1964/1965, s. 596.

Tablo 6'ya göre, 1952 ile 1960 yılları arasında denizyollarının hizmetteki gemi sayısı ile bunların yük taşıma miktarı istikrarsız bir seyir takip etmektedir. Buna göre, 1952'de 90.331 DWT kapasitesindeki 16 geminin 1960'da 217.975 DWT hacminde 30 gemiye ulaştığı görülmektedir. Bu suretle gemi sayısında %87,5 ve yük kapasitesinde %123,95 oranında bir yükseliş kaydedilmiştir. Ancak aynı yıllar arasında muntazam posta gemi sayısı ise 1954 ve 1960 dışında ya düşmüş ya da aynı kalmıştır. Bu gemilerin groston cinsinden yük taşıma miktarında da 1954,1956 ve 1960 yılı dışında benzer bir durum yaşanmıştır. 1952 ile 1960 yılları arasındaki dönemde gemilerin iç hatlarda naklettiği yolcu, hayvan sayısı ve taşıdığı yük miktarı ile dış hatlarda taşıdığı yolcu ve yük miktarı istikrarsız bir biçimde farklılık arz etmiştir.

<b>Denizcilik Bankası</b>	<b>Sayı</b>	<b>Groston</b>	<b>D.W.T</b>
Yolcu Gemisi	28	126.264	89.650
Yük Gemisi	1	1.307	1.315
Tanker	1	1.138	1.300
Araba Vapuru	1	691	364
<b>DB Deniz Nakliyatı TAŞ</b>			
Yük Gemisi	25	105.589	156.298
Tanker	3	27.048	41.845
<b>Armatörler</b>			
Yük Gemisi	97	240.735	366.150
Tanker	7	34.810	53.950
<b>Denizcilik Bankası Şehir Hatları</b>			
Yolcu Vapuru	71	27.885	-
Araba Vapuru	11	8.348	-
Gemi Kurtarma İşletmesi	4	2.488	-
Liman İşletmesi	573	-	49.949
<b>Toplam</b>	<b>822</b>	<b>576.303</b>	<b>760.821</b>

**Tablo 7.** Türk Ticaret Filosu (1 Ocak 1959)**Kaynak:** BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.

Tablo 7'ye göre, 1 Ocak 1959 tarihi itibariyle Denizcilik Bankasının 28'i yolcu gemisi, biri yük gemisi, biri tanker ve biri de araba vapuru olmak üzere toplam 31 deniz aracının 129.400 gros ton ve 92.629 DWT taşıma hacmi bulunmaktadır. DB Deniz Nakliyatı TAŞ'ın ise 25 yük gemisi ile 3 tankeri 132.637 gros ton ve 198.143 DWT taşıma hacmine sahiptir. Armatörlere ait 97 yük gemisi ile 7 tankerin de toplamda 275.545 groston ile 420.100 DWT taşıma kapasitesine sahip olduğu gözlemlenmektedir. Denizcilik Bankası Şehir hatlarına ait 71 yolcu vapuru, 11 araba vapuru ve 4 gemi kurtarma işletmesinin 38.721 groston; 573 liman işletmesinin ise 49.949 DWT taşıma kapasitesi yer almıştır.

1959 yılı başında, Denizcilik Bankası, DB Deniz Nakliyatı TAŞ, Denizcilik Bankası Şehir Hatlarıyla armatörlerin 822 deniz vasıtası, gemi kurtarma ve liman işletmelerinin toplamda 576.303 gros ton ve 760.821 DWT taşıma kapasitesi bulunmaktadır.

### **Liman ve Tersane Hizmetleri**

Denizcilik Bankası TAO'nun ulaştırma hizmetlerinin yanı sıra liman ve tersane hizmetlerini de yerine getirdiği bilinmektedir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 1 Kasım 1952 tarihinde TBMM'nin aŐılıŐ konuşmasında Bankanın 1951 yılı Mart ayından 1952 Őubatına kadar gerŐekleŐtirdiđi icraatlarla ilgili verdiği bilgilendirmede; İstanbul Limanında aÇık ve kapalı ambarlama alanları bir önceki yıla göre %50 artırılmıştır.<sup>73</sup> Ayrıca fabrika ve havuzlarda küçük tonajda deniz vasıtası inŐası için harekete geŐildiđi, dört küçük yolcu gemisiyle iki araba vapurunun Banka tersanelerinde imaline baŐlanmasından anlaşılmaktadır.<sup>74</sup>

Banka tezgâhlarında inşa edilen ve HaliÇ işi ve dışında ŐalıŐtırılıp seyyahların gezdirilmesinde de kullanılabilir 250 yolcu kapasiteli Şehir hattı vapurlarından Bostancı ve Caddebostan 1953 Mayısının ortalarında denize indirilmiştir.<sup>75</sup>

Denizcilik Bankası TAO'nun Türk mühendis ve iŐçisine inşa ettirmeyi kararlaştırdığı farklı deniz araÇlarının da bulunduğu, Camialtı tersanesinde 6.500 tonluk bir Şilep ile Van gölü için 670 ton ve 260 yolcu kapasiteli bir geminin varlığından anlaşılmaktadır. Ayrıca HaliÇ tersanesinde her biri 32 araba ile 206 yolcu taŐıyabilecek iki araba vapuru; İstinye tersanesinde ikiŐer adet 250 kişilik küçük, 550'Şer kişilik büyük Şehir hattı gemisi; Hasköy tersanesinde ise 750'Şer kişilik yine iki Şehir hattı gemisi vardır. Bunların dışında Karadeniz kabotaj hattı için 2.750 tonluk iki yolcu ve yük gemisi de ihaleye ŐıkarılmıŐtır.<sup>76</sup>

İstinye tersanesindeki Şehir hattı gemilerinin inŐaatı ilerlemiŐtir. Yine aynı tersanede 250'Şer kişilik iki deniz otobüsü de hizmete girmiştir. Camialtı tersanesinde Van gölü için inşa edilen 260 yolcu kapasiteli 650 deplasman tonluk gemi Van'a gönderilmiŐtir. Yine burada 7.000

<sup>73</sup> TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, C. 17, 01.11.1952, s. 16.

<sup>74</sup> Ayın Tarihi, S. 229, Aralık 1952, s. 7.

<sup>75</sup> Ayın Tarihi, S. 234, Mayıs 1953, s. 9.

<sup>76</sup> Ayın Tarihi, S. 246, Mayıs 1954, s. 13.

deplasman tonluk bir şilebin inşasına da başlanmıştır. Haliç tersanesinde imal edilen iki araba vapurundan biri denize indirilmiştir. Hasköy tersanesinde 1.750 kişilik şehir hattı gemisi kızağa konulmuştur. Bu tersanelerde İzmir, İstanbul ve Trabzon limanları için 150 ile 250 tonluk 25 saç mavna inşa edilmiştir. Ayrıca Bayındırlık Bakanlığı için bir römör gemisi, Devlet Demiryolları için 8 büyük şat, İstanbul Belediyesi için büyük bir köprü dubası, İstanbul Elektrik İdaresi için bir römorkör ve Ereğli limanı için ise her biri beşer tonluk şamandıra imal edilmiştir. Bankanın gemi sanayisini ülkede teşkil etmesi, yerli mühendis ve işçilerin yaptığı birçok aracın denizlerde Türk bayrağını dalgalandırmasının önünü açtığı gibi güverte yolculuğundan konforlu seyahate geçme imkânını da kazandırmıştır.<sup>77</sup>

İç liman yolları ile ambar zeminlerinin takviye edilip betonlaştırılması, 1953'te yapılan yükleme ve boşaltmanın bir önceki yıla göre %26 artışla 1 milyon tonun üzerine çıkarılmasını sağlamıştır. Ayrıca 1953 sonunda Mersin limanının işletme kapasitesinde %45 oranında bir artış olurken, bu limanın yükleme ve boşaltma gücü 6 deniz cer, 36 nakil vasıtası ve 31 motorlu araç ile takviye edilmiştir. Bunlara ilave olarak 1954'te adı geçen liman için 10 adet 100 tonluk saç layterin liman işletmesine katılması için hazırlıklar tamamlanmıştır.<sup>78</sup>

Denizcilik Bankası TAO, İstanbul limanını sıkışık halde devraldığından kapalı ve açık alanları artırma çalışmaları da yapmıştır. Bu bağlamda 58.000 metrekarelik açık alanı 78.000 metrekareye, 65.000 metrekarelik kapalı alanı 83.000 metrekareye ve 2.100 tonluk günlük boşaltma kapasitesini 3.100 tona çıkarmıştır. Buna rağmen yapılan faaliyetler ülkenin gelişmekte olan iktisadi ve ticari ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak kalmıştır. Sorunları çözülememiş İstanbul Limanının gelişimi için Banka bir de proje hazırlamıştır. Bayındırlık Bakanlığının inşa ettirdiği Salıpazarı ve Haydarpaşa limanlarına yeni tesisler de ilave edilince yıllardır hasreti çekilen modern İstanbul Limanının ortaya çıkması düşünülmüştür. 20 milyon liraya mal olması öngörülen projenin uygulanmasıyla 78.000 metrekarelik açık alanın 132.000 metrekareye, 83.000 metrekarelik kapalı alanın 220.000.000 metrekareye çıkarılması planlanmış, rıhtıma yanaşan 18 geminin de aynı anda yükleme boşaltma

<sup>77</sup> "Bankalarımızın Faaliyeti", s. 146.

<sup>78</sup> Ayın Tarihi, S. 246, Mayıs 1954, s. 14.



yapabileceği tasarlanmıştır.<sup>79</sup> Bunların dışında Camialtı tersanesinde 6.500 tonluk Abidin Daver şilebinin de inşa halinde olduğu görülmektedir.<sup>80</sup>

Bankanın tersanelerinde imal edilen bir araba vapuru hizmete konulurken ikincisi ise tamamlanma aşamasına gelmiştir. Yine 250 kişilik şehir hattı gemilerinden ilki bir hafta içerisinde, ikincisi 1955 yılının haziran ayında hizmete girmesi ngrlmştr. Dahası inşa halindeki 700'er kişilik 4 şehir hattı gemisinden birinin yaz aylarında faaliyete geçmesi planlanmıştır. Bunlara ilave olarak Hora adında bir gemi kurtarma rmrkr satın alınmış, Camialtı tersanesinde Van işletmesi için inşa edilen ve Tuğ'a montajı için gönderilen bir yolcu yük gemisi ise gle indirilmiştir. Ayrıca 15.000 ton kaldırma kapasitesindeki bir yüzer havuzun yakın zamanda banka tersanelerinde inşası da planlanmıştır.<sup>81</sup>

Denizcilik Bankası TAO'nun liman işletmeleri için imal ettiği, 75 ile 250 ton arasındaki 85 sa layter kapalı ve açık ambarlama sahasını %40 artırmıştır. Proje ve şartnameleri tamamlanan Salıpazarı antrepolarının kısa sürede ihaleye çıkarılıp yapılması, ambarlara sahasının %100 genişletilmesine yol açacaktır.<sup>82</sup>

1955 yılının ortalarına doğru filonun yolcu ve yük gemi hacmi 110.448 gros ton, şilep hacmi ise 553.905 DWT'ye ulaşmıştır. Bu nedenle biri 1912'de Fransa'nın Saint-Nazaire şirketi tarafından inşa edilip 1913'te İstinye Koyuna yerleştirilen 8.500 ton kaldırma kapasitesindeki yüzer havuz ile diğerleri 1788, 1825, 1857, 1869 yıllarında inşa edilen Haliç'teki kuru havuzlar ihtiyaçı karşılayamamıştır. Bu nedenle Denizcilik Bankası TAO, 15.000 ton kaldırma kapasitesinde yeni bir yüzer havuzun inşasına karar vermiştir. 194 metre boy, 37 metre genişlik ve 11 metre derinliğinde 25.000 tonluk tanker ile ticaret ve harp gemilerini havuzlayabilecek bu alanın plan ve projesi bir teknik heyet tarafından hazırlanıp inşası için gerekli kredi ABD'de Export-İmport Bank'tan temin edilmiştir. Havuzun makine, teçhizat ve malzemesi Amerikan firmalarına sipariş edilmiştir. Banka tersanelerinde inşa

<sup>79</sup> "Bankalarımızın Faaliyeti", s. 146-147.

<sup>80</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

<sup>81</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

<sup>82</sup> Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 58.

edilmesi kararlaştırılan Havuzun pontonlarının ise 22 ayda tamamlanıp 16,5 milyon liraya mal olması öngörülmüştür.<sup>83</sup>

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 1 Kasım 1956 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasındaki bilgilendirmesine göre, Denizcilik Bankası şehir hattı yolcu ve araba vapurlarından bir kısmını tersanelerinde inşa ettirirken, uhdesindeki limanların yükleme, boşaltma ve ambarlama kapasitelerini de %100 artırmıştır.<sup>84</sup>

1959 yılının ekim ayına gelindiğinde 5775 ve 6237 sayılı kanunlara göre inşa edilen Salıpazarı ile Tophane rıhtım ve ambarlarının hazine hissesi karşılığı olarak Bakanlar Kurulu Kararıyla 27 Ekim 1959'da Denizcilik Bankası TAO'ya devredildiği bilinmektedir.<sup>85</sup>

### Sonuç

Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyete başlamasıyla ülkede deniz ticaretinde yeni bir döneme girilmiştir. 21 şube, ajans ve bürodan müteşekkil bankanın kuruluşundan evvel Devlet Denizyollarının zarar ettiği, 1949'da 6, bir sonraki yıl ise 18 milyon liralık bilançosunda yaşadığı kayıptan anlaşılmaktadır. 1952'de faaliyete başlamasıyla kâra geçen bankanın ticaret hacmini de genişlettiği 1950'de 467 bin tonilato olan taşıma kapasitesinin dış ülkelere satın alınan ve tersanelerde imal edilen gemilerle 702 bin tonilatoya ulaşmasından anlaşılmaktadır.

Kuruluşunda 10.188.745 lira olan mevduatının 1959'un ortalarına doğru 82.191.851 liraya çıkarılmasıyla toplam mevduatta %707 oranında bir yükseliş gerçekleşmesiyle de bankanın ulaştırma, liman ve tersane faaliyetlerini artırdığı bilinmektedir. Buna navlunlarda yapılan indirimler ve ABD, Japonya, Almanya, İngiltere, İtalya gibi ülkelere sipariş edilen gemiler de ekleyince Denizcilik Bankası TAO'nun 1960'a kadar ulaşım sektörünün dış hatlarında nakledilen yolcu sayısında

---

<sup>83</sup> Ayın Tarihi, S. 258, Mayıs 1955, s. 10; BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-15, Tarih: 03.12.1956.

<sup>84</sup> TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 3, C. 14, 01.11.1956, s. 7.

<sup>85</sup> BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 154-59-19, Tarih: 27.10.1959; 5775 ve 6237 sayılı kanunlar için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 23.05.1951, s. 777-778; Resmi Gazete, S. 7823, 1 Haziran 1951, s. 1251; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 36, 27.01.1954, s. 123-124; Resmi Gazete, S. 8625, 4 Şubat 1954, s. 8097-8098.

%33,33, yük miktarında ise %203,84'lk bir artış temin ettiği görülmektedir.

Denizcilik Bankası TAO'nun nakliyat çalışmalarının yanı sıra liman ve tersane çalışmalarını da yürüttüğünü ambarlama alanlarını artırmayı ve deniz araçlarını imal etmesinden anlıyoruz. Bu bağlamda Camialtı, Haliç, İstinye ve Hasköy tersanelerinde küçük çapta araba vapuru, yolcu ve yük gemisi türünde çeşitli deniz vasıtaları inşa edilmiştir.

Ayrıca 194 metre boy, 11 metre derinlik ve 37 metre genişliğe sahip 25.000 tonluk ticaret ve savaş gemisiyle tankerleri havuzlayabilecek 15.000 ton kaldırma gücünde bir yüzer havuzun ABD'de Export-İmport Bank'tan temin edilen krediyle imali de kararlaştırılmıştır.

Denizcilik Bankası TAO'nun ulaştırma, liman ve tersane faaliyetlerini yürütüp satın aldığı ve imal ettiği deniz araçlarıyla taşıma kapasitesini artırarak denizyollarının modernleştirilmesine yönelik çalışmaları gerçekleştirmesi, yk ve yolcu nakliyatının önünü açmıştır. Bilhassa dış ülkelerden temin edilen rnlerin Türkiye'ye getirilmesi ve ihraç edilenlerin de yabancı ülkelere ulaştırılmasında deniz vasıtalarından yararlanılması, üretim sektörlerini destekleyip istihdamı da artırarak milli ekonomiye katkılar sağlamıştır.

## **Kaynakça**

### **Arşiv Kaynakları**

#### **T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-14-5, Tarih: 22.02.1935.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 75-43-6, Tarih: 21.05.1937.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-6-2, Tarih: 15.01.1938.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-12-3, Tarih: 16.02.1938.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 82-16-9, Tarih: 14.03.1938.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-31-18, Tarih: 16.04.1938.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-48-19, Tarih: 30.05.1938.



- BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 83-57-12, Tarih: 23.06.1938.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-18-18, Tarih: 09.03.1939.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-10-0-0/ 138-985-18, Tarih: 30.06.1939.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 128-14-5, Tarih: 25.02.1952.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 131-23-15, Tarih: 26.03.1953.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-680-3, Tarih: 28.10.1954.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-13, Tarih: 21.09.1956.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-15, Tarih: 03.12.1956.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-681-16, Tarih: 08.12.1956.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 148-6-12, Tarih: 05.02.1958.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-684-1, Tarih: 00.00.1959.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-1-0-0/ 108-683-1, Tarih: 26.09.1959.  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 154-59-19, Tarih: 27.10.1959  
BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 154-83-8, Tarih: 02.04.1960.

### **Resmi Yayınlar**

#### **Türkiye Büyük Millet Meclisi Kanunlar Dergisi**

- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 5, 26.05.1927, s. 248-265.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 02.06.1934, s. 706-722.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 16, 01.06.1936, s. 787.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, s. 44.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 17.06.1938, s. 879-888.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 03.07.1939, s. 795-800.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 24.01.1944, s. 45.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 03.08.1944, s. 792.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 30.01.1946, s. 537.  
TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 29, 11.06.1947, s. 709.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 23.05.1951, s. 777-778.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 33, 10.08.1951, s. 972-973.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 34, 11.02.1952, s. 141.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 35, 26.06.1953, s. 735.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 9, C. 36, 27.01.1954, s. 123-124.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, C. 39, 24.05.1957, s. 900.

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 11, C. 42, 22.01.1960, s. 135.

### **Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi**

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: Olağanüstü, C. 1, 5. Birleşim, 02.06.1950

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu İle Karma Komisyon Raporları Dönem: 9, Toplantı: 1, C. 9, 112. Birleşim, 09.08.1951, s. 1-2.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 1, C. 9, 10.08.1951, s. 843-861.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 10, 01.11.1951, s. 10-11.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, C. 13, 11.02.1952, s. 190-191.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, C. 17, 01.11.1952, s. 16.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, C. 23, 26.06.1953, s. 229-230.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 4, C. 25, 01.11.1953, s. 13.

### **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, C. 21, 27.12.1937, s. 112-122

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 4, C. 27, 01.11.1938, s. 5.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 1, C. 2, 01.11.1954, s. 12.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, C. 5, 18.02.1955, s. 212.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 2, C. 8, 01.11.1955, s. 16.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 3, C. 14, 01.11.1956, s. 7.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 3, C. 19, 24.05.1957, s. 317.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 3, C. 10, 01.11.1959, s. 11.

TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 3, C. 11, 22.01.1960, s. 298.

### **Resmi Gazete**

Resmi Gazete, S. 607, 14 Haziran 1927, s. 2607-2622.

Resmi Gazete, S. 2723, 10 Haziran 1934, s. 3959-3966.

Resmi Gazete, S. 3325, 9 Haziran 1936, s. 6597.

Resmi Gazete, S. 3796, 30 Aralık 1937, s. 9158.

Resmi Gazete, S. 3950, 4 Temmuz 1938, s. 10151-10154.

Resmi Gazete, S. 4234, 16 Haziran 1939, s. 11978.

Resmi Gazete, S. 4255, 11 Temmuz 1939, s. 12203-12205.

Resmi Gazete, S. 5618, 1 Şubat 1944, s. 6357.

Resmi Gazete, S. 5780, 11 Ağustos 1944, s. 7461-7468.

Resmi Gazete, S. 6223, 4 Şubat 1946, s. 10061.

Resmi Gazete, S. 6635, 18 Haziran 1947, s. 12508.

Resmi Gazete, S. 7823, 1 Haziran 1951, s. 1251.

Resmi Gazete, S. 7886, 16 Ağustos 1951, s. 1809-1813.

Resmi Gazete, S. 8035, 15 Şubat 1952, s. 2793.

Resmi Gazete, S. 8448, 3 Temmuz 1953, s. 6585.

Resmi Gazete, S. 8625, 4 Şubat 1954, s. 8097-8098.

Resmi Gazete, S. 9622, 1 Haziran 1957, s. 17206.

Resmi Gazete, S. 10418, 29 Ocak 1960, s. 525.

### **Aydın Tarihi (Başbakanlık Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü)**

Aydın Tarihi, S. 208, Mart 1951, s. 36.

Aydın Tarihi, S. 217, Aralık 1951, s. 66.

Aydın Tarihi, S. 220, Mart 1952, s. 63.

Aydın Tarihi, S. 229, Aralık 1952, s. 7.

Ayın Tarihi, S. 234, Mayıs 1953, s. 9.

Ayın Tarihi, S. 238, Eylül 1953, s. 24-25.

Ayın Tarihi, S. 246, Yıl: Mayıs 1954, s. 13-14.

Ayın Tarihi, S. 252, Kasım 1954, s. 5, 32.

Ayın Tarihi, S. 256, Mart 1955, s. 57-58.

Ayın Tarihi, S. 258, Mayıs 1955, s. 10.

Ayın Tarihi, S. 272, Temmuz 1956, s. 36-37.

**Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (İGM),  
Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Yayınları**

İGM, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, s. 520.

DİE, *İstatistik Yıllığı 1960-1962*, Yayın No: 460, s. 496.

DİE, *1963 Türkiye İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 490, s. 484.

DİE, *Türkiye İstatistik Yıllığı 1964/1965*, s. 596.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-1998*, Yayın No: 2252, s. 364.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2002*, Yayın No: 2790 s. 364.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2003*, Yayın No: 0535, s. 364.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2005*, Yayın No: 3047, s. 369.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2007*, Yayın No: 3206, s. 398.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2008*, Yayın No: 3361, s. 428.

TÜİK, *İstatistik Göstergeler 1923-2009*, Yayın No: 3493, s. 384.

**Sürelî Yayınlar**

**Dergiler**

*Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi* (2019)

*Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* (2019)

*Belgi* (2019)

*İktisadi Yürüyüş* (1950-1951)

*Türk Ekonomisi (1950-1955)*

**Gazeteler**

*Anadolu* (28 Kânunuevvel 1937)

*Cumhuriyet* (31 Birinci Kânun 1937)

*Haber* (28 Birincikânun 1937)

*Kurun* (28 Birinci Kanun 1937)

*Son Posta* (28 Birincikânun 1937)

*Son Telgraf* (31 Birincikânun 1937)

*Tan* (30 İlkânun 1937)

*Tasviri Efkâr* (28 Birincikânun 1940)

*Türkdili* (28 Birincikânun 1937)

*Türk Sözü* ( 29 Kânunuevvel 1937)

*Ulus* (30 İlkânun 1937)

*Vatan* (2 Temmuz 1952)

*Yeni Asır* (31 İlkânun 1937)

*Yeni Mersin* (5 Temmuz 1938)

*Yeni Sabah* (2 Temmuz 1938)

**Kitap ve Makaleler**

“Bankalarımızın Faaliyeti”, *Türk Ekonomisi*, S. 131, Yıl: 2, Mayıs 1954, s. 144-149.

“Büyük Millet Meclisi Denizbank Kanununu Kabul Etti”, *Türkdili*, 28 Birincikânun 1937, s. 1.

“Denizbank Erkânı Aleyhine Yeni Bir Dava Açıldı”, *Tasviri Efkâr*, 28 Birincikânun 1940, s. 2.

“Denizbank İşe Başlıyor”, *Yeni Asır*, 31 İlkânun 1937, s. 3.

“Denizbank Kanunu Dün Mecliste Kabul Edildi”, *Kurun*, 28 Birinci Kanun 1937, s. 1, 4.



“Denizbank Kanunu Kabul Edildi”, *Anadolu*, 28 Kânunuevvel 1937, s. 1, 3.

“Denizbank Kanunu Kabul Edildi”, *Türk Sözü*, 29 Kânunuevvel 1937, s. 1.

“Denizbank Türkçedir Mecliste Sadri Maksudi Şiddetle Tenkit Edildi”, *Haber*, 28 Birincikânun 1937, s. 8.

“Denizbank Yarın Kanunen Teşekkül Ediyor”, *Son Telgraf*, 31 Birincikânun 1937, s. 2.

“Denizbank’a Ait Muameleler”, *Cumhuriyet*, 31 Birinci Kânun 1937, s. 2.

“Denizbank’ın Şehrimizdeki Teşkilatı”, *Tan*, 30 İlkânun 1937, s. 2.

“Denizbank’ın Tesis Hazırlıkları”, *Ulus*, 30 İlkânun 1937, s. 5.

“Denizcilik Bayramı Dün Merasimle Kutlandı”, *Vatan*, 2 Temmuz 1952, s. 1, 5.

“Denizyolları Akdeniz’de”, *İktisadi Yürüyüş*, C. 11, S. 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 40.

“Maliye Vekili Hasan Polatkan’ın 1955 Yılı Bütçe Nutku”, *Türk Ekonomisi*, S. 141, Yıl: 13, Mart 1955, s. 75.

“Meclis Dün Denizbank Kanununu Kabul Etti”, *Son Posta*, 28 Birincikânun 1937, s. 1, 10.

“Müfit Necdet Umum Müdür Oldu”, *Yeni Sabah*, 2 Temmuz 1938, s. 2.

“Rodos ve İskenderun’a Uğrayacak Gemilerimiz”, *Yeni Mersin*, 5 Temmuz 1938, s. 2.

“Sergide Denizyolları”, *İktisadi Yürüyüş*, C. 11, S. 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 33,36-37.

Afetinan, Ayşe, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1972.

Benlioğlu, Abdurrahman “Milli Denizcilik Politikamız”, *Türk Ekonomisi*, S. 142, Yıl: 13, Nisan 1955, s. 105-109.

Cemal, Behçet, “Türk Denizciliğinin Kalkınma Çareleri”, *Türk Ekonomisi*, S. 86, Yıl: 8, Ağustos 1950, s. 180-183.

Cillov, Haluk, *Türkiye Ekonomisi Bünyesi*, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksekokulu Yayınları, İstanbul, 1967.

Cillov, Haluk, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 1966,

Durukal, Haluk, "Türkiye Denizciliğinin Dertleri", *Türk Ekonomisi*, S. 139, Yıl: 13, Ocak 1955, s. 7-12.

Eldem, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

İktisat Vekâleti, *Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936*, TTK Yayınları, 2. Basım, Ankara, 1989.

Karakaya, Yılmaz, *Atatürk Dönemi Sonrası Türk Denizcilik Politikaları*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021.

Saya, Mehmet, *Denizcilik Sektöründe Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1983)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2021.

Sipahioğlu, Mehmet, "Liman Rejimi Kongre İntibaları", *İktisadi Yürüyüş*, C. 12, S. 271, Yıl: 12, 15 Nisan 1951, s. 4,17-18.

Sükan, Faruk, *Başbakan Adnan Menderes'in Meclis Konuşmaları TBMM 1950-1960*, Kültür Ofset Limited Şirketi Yayınları, Ankara, 1991.

Tataç, Ziya, "Olaylara Bakış, Mart 1952", *Türk Ekonomisi*, S. 106, Yıl: 10, Nisan 1952, s. 123-126.

Tataç, Ziya, "Olaylara Bakış, Ocak 1953", *Türk Ekonomisi*, S. 116, Yıl: 11, Şubat 1953, s. 56-61.

Yalçın, Aydın, *Türkiye İktisat Tarihi*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1979.

Yaşa, Memduh, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980.

*Yeni İktidarın Çalışmaları, 22.05.1950-01-08.1951*, Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, Güneş Matbaacılık TAO, Ankara, 1951.

Yurtoğlu, Nadir, "Atatürk Döneminde Türkiye'de Denizyolları Politikası", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, C. 6, S. 1, Yıl: Mart 2019, s. 91-92.

Yurtoğlu, Nadir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S. 100, Yıl: Güz 2019, s. 505-554.

Yurtoğlu, Nadir, “İnönü Döneminde Türkiye’de Deniz Ulaşımı (1939-1950)”, *Belgi*, C. 2, S. 18, Yıl: Yaz 2019, s. 1449-1474.

Zeytinoğlu, Erol, *Türkiye Ekonomisi*, Met/er Matbaası, 6. Basım, İstanbul, 1978.

### İnternet Kaynakları

Saya, Mehmet “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/denizcilik-bankasi-turk-anonim-ortakligi/>; Erişim Tarihi: 25.04.2023.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik\\_Bankas%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik_Bankas%C4%B1), Erişim Tarihi: 26.04.2023.

### Extended Abstract

Maritime Bank opened its first branch in Istanbul Galata on October 27, 1952, and its last branch in Rize on January 16, 1959, in the eight-year period between 1952 and 1959. Five of the bank's 21 branches, agencies and offices were established in 1953, six in 1954 and five in 1958. It formed one of the remaining five organizations in 1952, 1955, and 1959, and two in 1957. In an eight-year period, the bank has agencies in Beşiktaş, Üsküdar, Sarıyer, Karşıyaka, Kasımpaşa, Bayraklı, Konak, Unkapanı, Büyükkada, Kadıköy, Yalova and Beykoz; It continued its activities as a branch office in İzmir, Galata, Ankara, Eminönü, Gemlik and Rize and as an office in Yeniköy, Beylerbeyi and Çengelköy. However, as a result of the transformation of Unkapanı and Yalova agencies into branches in 1958, the number of agencies decreased to 10, while the number of branches increased to eight.

It is understood from the balance sheet that the Bank suffered a loss of six million liras in 1949 and 18 million liras the following year, before the establishment of the bank. It is understood from the fact that the carrying capacity of the company, which was 467 thousand tons in 1950, which made a profit when it started its operations in 1952, also expanded its trade volume, reaching 702 thousand tons with the ships purchased from foreign countries and manufactured in shipyards.

From January 1959 until the end of September, the total expenses of 17 enterprises of Maritime Bank were 283.328.000 TL and their income was 330.350.521 TL, so a profit of 47.022.521 TL was obtained. Seven organizations that make a loss because their expenses are more than their income; Ship Salvage and Van Lake operations, Maritime Lines, Materials Directorate, Yalova Thermal Springs, Hospital and Istanbul City Lines. The 10 units that made a profit because their income was higher than their expenses were the Banking Department, the Head Office, Haliç, Camialtı, Hasköy and İstinye shipyards, the Istanbul Port, and the İzmir and Trabzon operations and the Coastal Safety.

On the other hand, it is known that the bank increased its transportation, port and shipyard activities with the increase of its deposits from 10,188,745 liras at its establishment to 82,191,851 liras in the middle of 1959, resulting in a 707% increase in total deposits. When the reductions in freights and the ships ordered to countries such

as the USA, Japan, Germany, England, and Italy are added to this, it is seen that the Maritime Bank provided an increase in the number of passengers and cargo transported on the international lines of the transportation sector until 1960.

From 1949 to June 1959, an unstable course is observed in the domestic flights revenue of the Maritime lines. It is seen that the total revenue of 21,644,991 liras obtained from passengers, cargo, animals and different transportation in 1949 decreased to 15,695,645 liras in the next year. This decline continued in 1951 and decreased to 15,494,201 liras, and to 13,170,015 liras in 1952. It is understood from the fact that a gradual increase was realized in the revenue of 1953, and a figure of 16,972,178 liras was obtained. It is observed that this process, which continued until 1958 and reached the highest level with a revenue of 51,575,213 liras in the same year, started to decline again in 1959 with 22,182,307 liras. The fact that only the 6-month revenue of 1959 was reflected in the table data has a large share in this decline.

In this way, in the period from 1949 to June 1959, a total of 123,167,195 liras for passengers, 100,352,663 liras for cargo, 41,050,062 liras for different revenues and 4,876,779 liras for livestock were obtained.

It is understood from the fact that an unstable course was followed in the revenues of international voyages of the maritime lines, from the total revenue of 16,510,458 liras in 1949 to 7,420,044 liras in 1950, with a 55% decrease. When it comes to 1951, it is seen that this figure increased by 36% to 10,147,479 liras. It is seen that the increase in revenue, which was 10,741,543 liras in 1952, 13,864,434 liras in 1953 and 15,096,259 liras in 1954, decreased to 14,383,842 liras in 1955. The maritime international voyages revenue, which increased to 16,036,903 liras in 1956, decreased again to 12,962,579 liras in 1957. The revenue of international maritime services, which increased by 74% to 22,554,505 liras in the following year, decreased to 16,676,592 liras in the first six months of 1959.

Thus, between 1949 and June 1959, a total of 79,823,991 liras of passengers, 57,894,794 liras of cargo and 18,675,853 liras of different revenues were obtained on the international lines of sea lines.

Despite these revenues, it is understood that Turkey, which has a 7,200 km coastline, fell behind in terms of fleet compared to Greece as of 1955, as the Greek shipowner Aristoteles Onassis had a fleet of 1,750,000 tons and Greece had a fleet of 9,500,000 tons, against a transport volume of 750,000 tons.

The problems experienced by the Turkish naval fleet from foreign countries were effective. These are: pushing back the notion that commercial shipping is a source of foreign exchange; seafarers' health and nutrition problems; the necessity of preferring coal-fired and old ships; difficulties in obtaining credit; lack of reliable agents; It is the inadequacy of plans and programs in the studies and the low freight in foreign markets.

On the other hand, it is seen that Maritime Bank reduced freight rates in January 1953, provided that trade with foreign countries was made with Turkish ships. A 50% discount was made in the domestic freight of goods transferred from Northern Europe, London and Mediterranean ports to Istanbul by Turkish ships and shipped to the Black Sea and Marmara ports, as well as goods transported from the same ports to Izmir and sent to the ports of the Mediterranean and Aegean Seas. In addition, from the Black Sea and Marmara ports to Istanbul; By transferring from Aegean and Mediterranean ports to Izmir, the domestic freight of the cargoes to be shipped to Northern European and foreign Mediterranean ports was reduced at the same rate. Moreover, 15% discount on freights in the general freight tariff and 25% discount on cargo and animal mails was realized, provided that transportation with speed mail and cargo hand ticket is not made by special agreement or chartering.

Between 1950 and 1960, the number of ships in service and their cargo carrying amount increased steadily except 1954. Accordingly, it is seen that 14 ships with a capacity of 90,224 DW tons in 1950 reached 30 ships with a volume of 217,975 DW tons in 1960. In this way, an increase of 114.28% in the number of ships and 141.59% in the cargo capacity was recorded. However, between the same years, the regular number of postal ships either decreased or remained the same, except for 1954 and 1960. A similar situation was experienced in the gross cargo carrying amount of these ships, except for 1954, 1956 and 1960.

In the period between 1950 and 1960, the number of passengers, animals and the amount of cargo carried by ships on domestic routes and the amount of passengers and cargo carried on international routes differed unsteadily. Despite this, 33,000 passengers carried on international lines in 1950 increased by 11,000 to 44,000 in 1960; 26,000 tons of cargo increased by 53,000 tons to 79,000 tons. In this way, an increase of 33.33% in the number of international passengers and 203.84% in the amount of freight carried from 1950 to 1960 was achieved.

As of January 1, 1959, Maritime Bank has a total of 129,400 gross tons and 92,629 DW tons of transport volume of 31 sea vehicles, 28 of which are passenger ships, one cargo ship, one tanker and one car ferry. Sea Transport has 25 cargo ships and 3 tankers with a transportation volume of 132,637 gross tons and 198,143 DW tons. It is observed that 97 cargo ships and 7 tankers belonging to the shipowners have a total carrying capacity of 275,545 gross tons and 420,100 DW tons. 38,721 gross tonnage of 71 passenger ferries, 11 car ferries and 4 ship salvage enterprises belonging to Maritime Bank city lines; 573 port operators had a carrying capacity of 49,949 DW tons.

Thus, at the beginning of 1959, Maritime Bank, Sea Transportation, Maritime Bank City Lines and shipowners' 822 sea vehicles, ship salvage and port enterprises have a total carrying capacity of 576,303 gross tons and 760,821 DW tons.

It can be understood from the fact that Maritime Bank has increased the warehousing areas where it carries out port and shipyard works as well as shipping and manufactures marine vehicles. In this context, it is seen that various sea vehicles such as small-scale car ferries, passenger and cargo ships were built in Haliç, Camialtı, İstinye and Hasköy shipyards.

The construction of the city line ships in the İstinye shipyard has progressed. In the same shipyard, two sea buses with a capacity of 250 each were put into service. A 650-ton ship with a capacity of 260 passengers, built for Lake Van at Camialtı shipyard, was sent to Van. Again, the construction of a 7,000 displacement-ton freighter was started here. One of the two car ferries built in the Golden Horn shipyard has been launched. In the Hasköy shipyard, a city line ship with

a capacity of 1,750 was put on the slipway. In these shipyards, 25 sheet barges, each the size of a Golden Horn ferry, weighing between 150 and 250 tons, were built for the ports of Istanbul, Izmir and Trabzon. In addition, 8 large constructions for the State Railways, a relief ship for the Ministry of Public Works, a tugboat for the Istanbul Electricity Administration, a large bridge barge for the Istanbul Municipality, and buoys of five tons each were manufactured for the Ereğli port. The bank's establishment of the ship industry in the country paved the way for many vehicles made by local engineers and workers to fly the Turkish flag in the seas, as well as providing the opportunity to go from a deck cruise to a comfortable voyage.

Meanwhile, the reinforcement and concreting of the inner port roads and warehouse floors enabled the loading and unloading of 1953 to be over 1 million tons, with an increase of 26% compared to the previous year. In addition, at the end of 1953, while the operating capacity of Mersin port increased by 45%, the loading and unloading power of this port was reinforced with 6 marine traction vehicles, 36 transport vehicles and 31 motor vehicles. In addition to these, it is seen that the preparations for the inclusion of 10 100-ton sheet metal lighters for the said port in the port operation were completed in 1954.

Since Maritime Bank took over Istanbul port in a congested state, it also made efforts to increase indoor and outdoor areas. In this context, it has increased the open area of 58,000 square meters to 78,000 square meters, the closed area of 65,000 square meters to 83,000 square meters and its daily unloading capacity of 2,100 tons to 3,100 tons. Despite this, the activities carried out remained far from meeting the developing economic and commercial needs of the country. It is known that the Bank has also prepared a project for the development of the Istanbul Port, whose problems have not been resolved. When new facilities were added to the Salihpazarı and Haydarpaşa ports built by the Ministry of Public Works, it was thought that the modern Istanbul Port, which had been longed for for years, would emerge. With the implementation of the project, which is expected to cost 20 million liras, it is planned to increase the open area of 78,000 square meters to 132,000 square meters, and the closed area of 83,000 square meters to 220,000,000 square meters, and it is thought that 18 ships berthing at



the pier can load and unload at the same time. Apart from these, it is seen that the 6,500-ton Abidin Daver freighter is under construction at the Camialtı shipyard.

In addition, it was decided to manufacture a floating dock with a length of 194 meters, a depth of 11 meters and a width of 37 meters, capable of docking 25,000-ton trade and warships and tankers with a lifting power of 15,000 tons, with a loan obtained from the Export-Import Bank in the USA.