

## Cumhuriyet Dönemi'nde Bir Bankacılık Serüveni: Denizbank (1937-1939)

ABDULAZİZ KARDAŞ<sup>a</sup>

Geliş Tarihi: 20.05.2016 | Kabul Tarihi: 10.09.2016

**Öz:** Cumhuriyet Dönemi'nde yeni devletin kuruluş felsefesine uygun olarak iktisadi kalkınmayı sağlamak amacıyla Denizbank kurulmuştu. Kurulan banka, faaliyetlerin yanında deniz taşımacılığı işleriyle meşgul olan rıhtım, liman, yükleme, boşaltma, gemi kurtarma, iskelelerle şehirler arası yollarda kamyon ve otobüs servislerinin oluşturulması gibi birçok işleri yapmakla görevlendirilmişti. Denizbank, büyük umut ve hedeflerle kurulmuş ve yetkileri geniş tutulmuştu. Ancak, kendisine verilen görev ve yetkileri kullanırken; Satiye Binası'nın alınması, İmpeks Davası, 11 geminin Swan Hunter'e verilmesi ve Almanya'ya sipariş edilen gemilerle ilgili işlemler sırasında yolsuzluklara karıştığı iddialarıyla hakkında soruşturmalar açılmış ve eleştirilere maruz kalmıştı. Bu yargılama süreçlerinde bankanın birçok görevlisi tutuklanmış ve kamuoyunda itibar kaybetmişti. Bu nedenlerle Denizbank, yaklaşık bir buçuk yıllık faaliyetlerinden sonra kapatılmış, görev ve yetkileri yeni kurulan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları isimlerindeki iki genel müdürlüğe devredilmişti.

**Anahtar Kelimeler:** Denizbank, Satiye Binası, İmpeks, Swan Hunter, yolsuzluk.

<sup>a</sup> Yüzüncü Yıl Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü  
a.kardas@yyu.edu.tr

---

## A Banking Adventure in the Republican Period: Denizbank (1937-1939)

ABDULAZİZ KARDAŞ

Received: 20.05.2016 | Accepted: 10.09.2016

**Abstract:** In the Republican Period, Denizbank was founded in accordance with the new state's founding philosophy in order to ensure economic development. This bank, in addition to all kinds of maritime activities, was authorized for such operations related with marine transportation as dock, port, loading, unloading, salvage, and establishing inter-city bus and truck transportation by the way of piers. The objectives and prospects of the bank were huge, so were its powers. However, after misusing its duties and powers in course of the purchase of Satiye Building, Case of Impex, the bid of 11 ships to Swan Hunter and ships ordered from Germany, the bank was exposed to investigations and criticisms about alleged involvement in corruption. As a result, several bank officers were arrested and the bank lost credibility in the public. For these reasons, Denizbank was closed down after about one and a half year of operations, and its duties and powers were handed over to two newly established headquarters State Maritime and State Port.

**Keywords:** Denizbank, Satiye Building, Impeks, Swan Hunter, corruption.

## Giriş

Cumhuriyet Dönemi'nde, sanayi, madencilik gibi alanlarda teşebbüslere girişmek, işletmek ve finanse etmek amaçlarıyla Sümerbank<sup>1</sup> ve Etibank kurulmuştu.<sup>2</sup> Bundan sonra Denizyolları İşletmeleri'ni yönetmek, modern tesisler kurmak ve bunları finanse etmek amacıyla, TBMM'de 27 Aralık 1937'de çıkarılan 3295 numaralı kanunla<sup>3</sup> Denizbank kurulmuştu. Kurulan bankanın; İktisat Vekâleti'ne bağlı Denizyolları İşletme İdaresi, Akay, Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul ve İzmir Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, Kılavuzluk ve Romörkörcülük Müdürlüğü ve Van Gölü İşletme İdaresi gibi idarelerin ticari usul ve kaidelerine bağlı olarak çalışması gerektiği halde, bunda başarılı olunamamıştı. Aksaklıklar devam etmiş ve mahalli ihtiyaçlar zamanında karşılanamamıştı. Ayrıca yapılacak büyük işlerde kredi temin etmek, kefil bulmak ve 50 bin lirayı geçen taahhütlerde hükümetten izin almak gerekmektedir. Ticari hedefleri olan bu müesseseler söz konusu işlemlerde güçlüklerle karşılaşmaktaydı.<sup>4</sup>

İktisat Vekâleti, bu sorunları çözmek amacıyla bir kanun layihası hazırlayarak İcra Vekilleri Heyeti'ne sunmuştu. Heyet, gerekli işlemleri tamamladıktan sonra kanunu TBMM'ye göndermişti. Hazırlanan layiha "*Denizbank Kanun Lâyihası*"<sup>5</sup> olarak kayıtlara geçmiş ve Başvekâlet, 24 Mayıs 1937'de meclis başkanlığına sunmuştu. Burada da İktisat Encümeni tarafından incelendikten sonra, deniz taşımacılığı işleri ile meşgul olan muhtelif kurumlar çıkarılan kanunla kurulacak "*Denizbank*"a bağlanmaları kararlaştırılmıştı.<sup>6</sup>

Denizbank'ın kurulması ile temin edilecek faydalar şu şekildeydi; 1) İktisat Vekâleti'nin mevcut kadrosu ile yeteri derecede kontrol edilmesine imkân olmayan deniz teşekküllerinin Denizbank vasıtasıyla bir elden hem daha iyi, hem de ticari, mali ve tek-

<sup>1</sup> TBMM ZC. IV/16, İ: 65, (3.6.1933), s.18-22.

<sup>2</sup> TBMM ZC. V/4, İ: 38, (14.6.1935), s.207-210.

<sup>3</sup> TBMM ZC. V/21, İ: 21, (27.12.1937), s.108-109; Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt: 19, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1956, s.116-121.

<sup>4</sup> Son Posta, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

<sup>5</sup> BCA, 030.18.01.02.75.43.6.

<sup>6</sup> TBMM ZC. V/21, İ: 21, (24.12.1937), Sıra Sayısı:38, s.4.

nik gerekler dairesinde idaresi imkânları elde edilmiş olacak, 2) Ticari mahiyette ve tüzel kişiliğe sahip bir teşekkül olarak kurulacak olan Denizbank, Etibank ve Sümerbank gibi bankalarda tecrübelerle sabit olduğu gibi kendi iş programının tatbiki için içte ve dışta daha kolay krediler sağlayabilecek, 3) Ticaret ve teknik esaslar içinde çalışacak olan bu banka devlet sistem ve formalitelerine tabi tutulamayacağından idaresindeki teşekküllerin işlerini daha geniş ve daha basit imkân ve sistemlerle yürütebilecek, 4) Deniz nakliye hizmetleri üzerinde işbirliği vücuda getirilmek suretiyle halkın muhtelif müesseseler ve mercilerle olan iş irtibat ve ilişkilerinin doğurduğu zorluklar ortadan kaldırılmış olacaktır.<sup>7</sup>

Kurulması planlanan Denizbank'ın ilk itibari sermayesi 50 milyon lira olarak belirlenmiş ve bunun bir katına kadar artırabilme yetkisi verilmişti.<sup>8</sup> Bu sermaye, farklı devlet kurumları tarafından işletilen liman, palamar, şamandıra ve bunlara ait araçların kıymetlerinden oluşmaktaydı. Banka, 25 milyon lira hisse senedi çıkarabilecek ve bu suretle sermayesi 125 milyon lira olacaktır.<sup>9</sup>

Atatürk, 1 Kasım 1937'de TBMM'nin açış konuşmasında; “*Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını her gün artırmaktadır. Yeni sipariş edilen gemilerden bir kısmı önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır. Fakat bunlar bu günden görülmekte olan ihtiyaç hacmine cevap verecek adet ve nispette değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lazımdır. Şu günlerde yüksek meclise, Su Mabsulleri ve Denizbank hakkında bir layiha gelecektir. En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz, denizciliği Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız*”<sup>10</sup> demişti.

Atatürk'ün TBMM'nin açış konuşmasında işaret ettiği Deniz-

<sup>7</sup> Ulus, 4 Senteşrin/Kasım 1937.

<sup>8</sup> Cumhuriyet, 26 Mayıs 1937.

<sup>9</sup> Son Posta, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

<sup>10</sup> TBMM ZC. V/ 20, İ.İ. (1.11.1937), s.5-6.

bank Kanunu ile ilgili hükümet, projenin gerekliliği konusunda memleketin ekonomi hayatında taşımacılık işlerinin ve ülkenin ekonomik kalkınmasında deniz işlerinin önemine işaret etmekteydi. Hükümet bu projenin; ancak devlet sermaye ve otoritesiyle kurulabileceğini, deniz işlerinde de filoları yenileştirmek için tahsisat vermek, bir kısım deniz teşekküllerini devletleştirmek gibi mühim adımlar atmıştı. Ancak memleketin zirai ve sanayi hayatındaki gelişmeler ve ülkenin iç piyasalarının aşamalı olarak deniz kıyılarına bağlanmasındaki gelişme, hem memleket sahilleri arasında, hem de memleketten dışarıya ve dışarıdan memlekete taşımacılık ihtiyacını artırmaktaydı. Bu nedenle ulaşım ve taşımacılık işlerinin ihtiyaca cevap verecek şekilde düzenlenmesi zamanı gelmişti. Bu durumda deniz teşkilâtının planlı ve şuurlu çalışabilmesi için bütün bu işlerin bir elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varılmıştı. Yapılacak hizmetlerin finansman ve kredi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette, hakiki bir banka gibi çalışacak bir kuruma ihtiyaç duyulmuş ve bu maksatla Denizbank Kanunu projesi hazırlanmıştı.<sup>11</sup>

Hazırlanan Denizbank Kanunu ile oluşturulan umum müdürlüğe ve banka meclisi idaresine büyük yetkiler vererek söz konusu eksiklikler giderilmişti. Mahalli ihtiyaçların temini için verilen yetkilerle, muhasebeler tek elde birleştirilerek tasarruf sağlanması planlanmış ve Denizbank'a verilen kurumların muhasebecileri tetkiklere başlamıştı.<sup>12</sup> TBMM'nin 27 Aralık 1937'deki toplantısında İktisat Vekili Şakir Kesebir, Ocak 1938'de faaliyete başlayacağından dolayı Denizbank Kanun Layihasının acele bir şekilde müzakerede edilmesini teklif etmişti. Teklif kabul edildikten sonra unvanının tekrar tetkik edilmesi için bütçe encümenine verilmiş olan layiha hakkındaki encümen mazbatasını okunmuştu. Görüşmelerde bankanın adı tartışma konusu olmuştu. Sadri Maksudî Arsal (Giresun), "Denizbank" sözcüğünün Türkçe gramer kurallarına uygun olmadığını, bunun yerine "Deniz Bankası" denmesi gerektiğini belirtmişti. İsmail Müştak Mayakon (Siirt) ise tabirin doğru olduğunu, bu tabiri

<sup>11</sup> Ulus, 4 Sontışrin/Kasım 1937.

<sup>12</sup> Son Posta, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

rin dilin bir inceliği olduğunu belirtmiştir. Sonunda, Encümen mazbatası “Denizbank” adının Türk grameri kaidelerine mutabık ve bilhassa âlem ifade eden isimlerde bunun birçok misalleri mevcut olduğu ve ayrıca bu tabir Sümerbank ve Etibank deyişlerinde olduğu gibi şivemize uygun olup telaffuza da kolay bulunduğu cihetle “Denizbank” unvanının “Deniz Bankası”na tebdiline lüzum olmadığı neticesine varılmıştı.<sup>13</sup>

### 1. Denizbank’ın Görev ve Yetkileri

Denizbank kurulduktan sonra Denizyolları, Akay, fabrika ve havuzlar, İstanbul, İzmir limanları, Van Gölü İşletmesi gibi kurum ve kuruluşları bünyesine almıştı. Denizcilik alanındaki faaliyetleri en güçlü şekilde bir elde toplamak ve kısa zamanda kalkınma sağlamak amacıyla kurulan Denizbank hakkındaki kanunun en önemli maddeleri şunlardı;

Madde 1) “Hükmi şahsiyeti haiz ve İktisat Vekâleti’ne merbut olmak ve merkezi İstanbul’da bulunmak üzere “Denizbank” tesis edilmiştir. Bu banka ticari usullerle idare olunur, Muhasebe-i Umumiye eksiltme ve artırma ve ihale kanunlarıyla Divan-ı Muhasebatın vize ve murakabesine tâbi değildir”. Madde 2) Denizbank’ın yapacağı işler; “ a) Bu kanunla uhdesine geçecek ve ileride uhdesine verilecek inhisar ve imtiyazları işletmek, b) Deniz, göl, nehir ve limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti sanayi ve inşaatıyla denizcilik mevzularına dair her türlü işleri yapmak ve bu meyanda yapacağı deniz, göl, nehir ve liman münakalâtının mütemmimi addolunacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararıyla zaruri görülecek iskele ve şehirler arasında kamyon ve otobüs nakliyatı yapmak ve bu işler için taahhütlere girişmek, c) Denizcilik işlerinde kredi açmak ve bir türlü banka muameleleri yapmak, d) Turizm işlerinin denize ait kısımları ile uğraşmak, e) Sıhhat ve İçtimaî Muavenet Vekâleti’nin önerisiyle Deniz Sıhhi ve İçtimaî Yardım Teşkilâtı’nı kurmak ve işletmek, f) Bilumum işletme, inşaat ve müteferrik masrafları mukabili İktisat Vekâleti bütçesine her sene ko-

<sup>13</sup> TBMM ZC. V/21, İ: 21. ( 27.12.1937), s. 109-112; Son Posta, 28 Birincikânun/Aralık 1937.

nulacak tahsisatı toptan almak üzere devlet reisine ait deniz vasıtalarını idare etmek ve işletmek".<sup>14</sup>

Denizbank Kanunu'nun 5. maddesine göre, ülke genelinde şubeler ve ajanlıklar açabilecek, İktisat Vekâleti'nden alacağı izin ile gerçek veya tüzel şahıslarla müştereken kendi mevzuuna dâhil teşebbüslere girişebilecekti. 6. maddesinde, Denizbank'ın itibarı sermayesinin yarısı kanunda yazılı kıymetlerle belirlenmiş, 50 milyon Türk lirası olduğunu ve bu sermayenin bir misline kadar artırılabilceği kaydedilmişti.<sup>15</sup> 8. madde ile tahviller çıkarabilecek 15 yıla kadar vadeli istikrazlar yapabilecek ve 10. maddesine göre bankanın yönetim kurulu bir genel müdür, bir başkan ve üç üyeden oluşacaktı.<sup>16</sup> Kısacası, Denizbank; deniz nakliyatı, liman, kılavuzluk, gemi kurtarma, gibi kurumları bünyesine almak ve denizcilik işlerinde kredi açmak, her türlü banka işlemleri yapmak, turizm işlerinin denize ait kısımları ile uğraşmak amacıyla kurulmuş ve 1938 başında faaliyete geçmişti.<sup>17</sup>

Denizbank'ın kurulması ile söz konusu alanlardaki devlet müdahalesi artmış ve özel teşebbüsün bu alanlarda çalışması zorlaşmıştı.<sup>18</sup> Hükümetin, İktisat Vekâleti'ne verdiği yetkiye dayanılarak kurulan Denizbank'a devredilen 52 iskelenin yanında, iktisadî ve ticari bakımdan önemli bir yeri bulunan Samanlıdere İskeleyi'nin de Denizbank'a devri İktisat Vekillliği'nin 11 Haziran 1938'deki teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin 23 Haziran 1938'deki toplantısında onanmıştı.<sup>19</sup> Böylece Denizbank, denizcilik alanında tek söz sahibi olmuştu. Bu kapsamda bankanın yönetim kadrosu da oluşturulmaya başlanmıştı. Buna göre bankanın Umum Müdürlüğüne İstanbul Liman İdaresi Umum Müdürü Rauf Manyas'ın tayin edileceği tahmin edilmektedir.<sup>20</sup> Ancak sonradan ismi yolsuzluk

<sup>14</sup> TBMM ZC. V/21, İ: 21, (24.12.1937), Sıra Sayısı:38, s.8-11; Ulus, 5 Kasım 1937; Haber Akşam Postası, 5 Mayıs 1939.

<sup>15</sup> Cumhuriyet, 26 Mayıs 1937.

<sup>16</sup> TBMM ZC. V/21, İ: 21, (27.12.1937), s.112-113.

<sup>17</sup> BCA, 030.10.138.985.18.

<sup>18</sup> Denizbank Van Gölü Tarifeleri, T.C. İktisat Vekâleti, Tarifeler Bürosu Reisliği Neşriyatı, Ankara 1938.

<sup>19</sup> BCA, 030.18.01.02.83.57.16.

<sup>20</sup> Son Posta, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

iddialarına karışan Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Yusuf Ziya Öniş tayin edilmişti.<sup>21</sup> Denizbank İdare Meclisi başkanlığına, banka ve deniz iktisadı işlerinde tecrübe ve bilgi sahibi olan Cemal Şahingiray ile Maliye Vekâletince deniz subaylığından emekli olan Sedat Urul tayin edilmişlerdi.<sup>22</sup> Denizbank Umum Müdürlüğü işletme kısmı muavinliğine Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Fen Müşaviri Hamdi Emin Çap, Fen Kısmı Muavinliğine Almanya'dan gelen profesör M. Harun İlmen, Bankacılık Kısmının Muavinliğine de Türkiye İş Bankası Hamburg Şubesi Müdürü Tahir Kevkeb'in tayinleri İktisat Vekillliği'nin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce 14 Mart 1938'de onanmıştı.<sup>23</sup>

Banka Genel Merkezi için de Çankaya Caddesi'nde bir bina tahsis edilmişti. Denizbank'ın ilk şubesi ise İzmir'de açılmıştı.<sup>24</sup> Böylece, Denizyolları ile İstanbul Limanı gibi kurumlar kendi yapılarını Denizbank'a göre ayarlamaya başlamışlardı.<sup>25</sup> Denizbank'la, İktisat Vekâleti'nin bünyesindeki kadro ile kontrol edemediği deniz kuruluşlarının bir elden ve aynı zamanda hem daha iyi, hem de ticari ve teknik icaplar dairesinde yönetilmesi imkânlarını elde etmiş olacaktı.<sup>26</sup> Hükümet, bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi<sup>27</sup> için de vereceği ödenekleri bundan sonra Denizbank'a vermeye başlamıştı.<sup>28</sup> Verilen ödeneklerle 1938 yılı içinde işletmenin Tuğ'daki merkezinde, idare binası, otel, tamir ve bakım atölyesi, bir vapur iskelesi ile işletme memurları için beş ev yapılmıştı.<sup>29</sup>

Ancak bütün bu faaliyetlerin yanında Denizbank'ın kurumsallaşması sürecinde yaptığı işlemlerde yolsuzluklara karıştığı iddialarıyla soruşturma ve eleştirilere maruz kalmış ve birçok görevlisi

<sup>21</sup> BCA, 030.18.01.02.82.6.2.

<sup>22</sup> BCA, 030.18.01.02.82.12.3.

<sup>23</sup> BCA, 030.18.01.02.82.16.9.

<sup>24</sup> Ulus, 3 Mart 1938.

<sup>25</sup> Ayn Tarihî, Sayı: 122, İkincikânun/Ocak 1944, s.5.

<sup>26</sup> "Denizbank Ne Gibi İşler Yapmak İçin Kuruluyor?", Ulus, 4 Senteşrin/Kasım 1937; Ulus, 5 Senteşrin/Kasım 1937; Son Posta, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

<sup>27</sup> Van Gölü İşletme İdaresi hakkında geniş bilgi için bkz: Erkan Afşar, "Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü İşletme İdaresi'nin Kurulması (1928-1930)", *V. Van Gölü Havzası Uluslararası Sempozyumu*, 9-13 Haziran 2009, Van, s.640-648.

<sup>28</sup> TBMM ZC. VI/2, İ: 14, (22.5.1939), s.159.

<sup>29</sup> Naci Meltem, "Van Gölü'nde Bir İmar Hareketi", *Arkitekt Dergisi*, I-II, S: 133-134, İstanbul 1943, s.46.



yargılanmıştı. Denizbank'ın yaptığı faaliyetlerde karşılaştığı ve hakkında hukuki süreçlerin başlatıldığı başlıca meseleler şunlardı:

### 1.1. Satiye Binası Meselesi

Satiye Şirketi, 1924'te eski Elektrik Şirketi Müdürü Hanses ile istihdam ettiği yabancı ve Türk yüksek memurlarının menfaatine hizmet etmek amacıyla Elektrik Şirketi'nin himayesiyle kurulmuş ve onun idaresine tabi tutulmuş bir şirketti.<sup>30</sup>

Satiye Şirketi, 1938'de şirketin kurumları hükümet tarafından satın alındıktan sonra eski şirket, Bayındırlık Bakanlığı'na başvurarak elinde kalan Fındıklı'daki Elektrik Sergisi Binası'nı satmak istemişti. Bunun üzerine Bayındırlık Bakanlığı, binanın fiyatını tespit ettirmiş ve 107 bin lira olan kanuni fiyatına karşılık binanın kendisine fazla lüzumu olmaması dolayısıyla şirkete 80 bin lira teklif etmişti. Şirket de daha önce 107 bin lira istedikten sonra 90 bin liraya kadar inmiş fakat Bayındırlık Bakanlığı, 80 bin liradan fazla vermemekte ısrar etmişti. İki taraf anlaşamadığından iş bu vaziyette kalmıştı. Fakat aradan bir müddet geçtikten sonra şirketin bu binayı Denizbank'a 250 bin liraya sattığı anlaşılmıştı. Bayındırlık Bakanlığı, istimlak kanununa aykırı olan bu satışı tetkik etmeye başlamıştı. Çünkü şirket, binasının Bayındırlık Bakanlığı'nca istimlak edileceğini saklayarak Denizbank'a satmıştı.<sup>31</sup> Denizbank'ın bu binanın istimlakı nedeniyle 144 bin lira zararı söz konusuydu. Değeri 106 bin lira iken 250 bin liraya satın alınmıştı.<sup>32</sup>

Bu nedenle görevlendirilen müfettişler, Satiye Şirketi'nin Fındıklı'daki binasını 250 bin liraya satın alarak hazineyi 144 bin lira zarara sokmak ve bu satışı ait evrak üzerinde sahtekârlık yapmakla suçlanan Denizbank yöneticilerinden bazıları hakkında tahkikata başlamıştı.<sup>33</sup> Müfettişler hazırladıkları raporlarını Bayındırlık ve İktisat vekâletlerine göndermişlerdi.<sup>34</sup>

Satiye Binası, Denizbank tarafından satın alınırken; alım-satım

<sup>30</sup> Haber Akşam Postası, 23 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>31</sup> Haber Akşam Postası, 19 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>32</sup> Haber Akşam Postası, 29 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>33</sup> Son Telgraf, 25 Haziran 1939.

<sup>34</sup> Son Telgraf, 8 Şubat 1939.

işlerine fesat karıştırmak, resmi evrakta sahtekârlık yapmak, vazife ve memuriyeti suiistimal suçlarından dolayı<sup>35</sup> yolsuzluk yapıldığı iddia edilen Denizbank eski Umum Müdürü Yusuf Ziya Öniş, Umum Müdür Muavini Tahir Kevkeb, bankanın Hukuk İşleri Müdürü İsmail İsa Caniş ve diğer görevliler tutuklanmıştı.<sup>36</sup> Denizbank'a 250 bin liraya satılan bu 106 bin liralık binanın satışında Satiye Şirketi'nin bir devlet müessesesine, dolayısıyla devlete karşı dürüst hareket etmediği tespit edilmişti.<sup>37</sup> Bu nedenle Denizbank, Satiye Şirketi aleyhinde tazminat davası açmaya karar vermişti.<sup>38</sup>

Satiye Binası Meselesi etrafında yapılan tahkikat sonunda Celâl Bayar'ın oğlu Refi Bayar da gözaltına alınmıştı. Yapılan incelemeler sonunda tutuklular; eski Milli Reasürans Müdürü Refi Bayar'a Satiye Binasının Denizbank'a satılması hususunda 6.000 lira komisyon verildiğini ileri sürmüşlerdi.<sup>39</sup> Eski Başvekil Celâl Bayar'ın oğlu Refi Bayar'ın bu olaya dâhil edilmesiyle Satiye Binası Meselesi siyasi bir tartışma konusu haline de gelmişti. Çünkü Denizbank'ın kuruluş aşamasında liberal fikirleriyle bilinen Başvekil Celâl Bayar'ın önemli katkı ve teşvikleriyle kurulan Denizbank hakkındaki bu tür meseleler dönemin siyasetinin de şekillenmesinde önemli bir faktör olacaktır.

Yapılan tahkikatla,<sup>40</sup> Dördüncü Sorgu Hâkimliği Satiye Binası satışı tahkikatını tamamlamış, eski Reasürans Şirketi Umum Müdürü Refi Bayar'ın da dâhil olduğu bütün suçlular mahkemeye sevk edilmişlerdi. Savcılık kanalıyla da dosyaları Ağır Ceza Mahkemesi'ne gönderilmişti.<sup>41</sup> Denizbank için yapılan yargılamalarda tutuklu bulunan Atıf Ödül, Refi Bayar'ın 6.250 lira komisyon aldığını söylemiş<sup>42</sup> ancak Refi Bayar, bu parayı almadığını savunmuştu.<sup>43</sup>

Son olarak, Satiye Binası Meselesinden gözaltına alınanları

<sup>35</sup> Haber Akşam Postası, 23 Haziran 1939.

<sup>36</sup> Tan, 25 Haziran 1939.

<sup>37</sup> Son Telgraf, 23 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>38</sup> Tan, 18 Şubat 1939.

<sup>39</sup> Haber Akşam Postası, 2 Temmuz 1939.

<sup>40</sup> Tan, 15 Temmuz 1939.

<sup>41</sup> Tan, 9 Ağustos 1939.

<sup>42</sup> Tan, 15 Eylül 1939.

<sup>43</sup> Tan, 7 Ekim 1939.

mahkemeleri, 24-25 Ağustos 1939'da yapılmıştı.<sup>44</sup> Denizbank, Satiye Binası'nın alınması esnasında yolsuzluk yapıldığı iddiasıyla açılan dava da Birinci Ağır Ceza Mahkemesi'nde neticelenmiş ve karara bağlanmıştı. Mahkeme Satiye Binası'nın satın alınmasında sahtekârlık olmadığına, ittifakla ve suiistimal ve vazifeyi ihmal suçu bulunmadığına da ekseriyetle karar vermişti. Netice itibarıyla, duruşmaları yapılanların hepsi beraat etmişti.<sup>45</sup> Ancak bu yargılama kamuoyunda Denizbank'ın itibarını zedelemişti.

### 1.2. İmpeks Davası

İmpeks (Impex) İstanbul'da kurulan bir limited şirketi idi. Bu isim "import-export" yani İngilizce "ithalat-ihracat" kelimelerinin kısaltılmışıydı.<sup>46</sup> İmpeks'in ilk işlerinden birinde, Denizbank tarafından İngiliz tezgâhlarına sipariş olunan ve mukavelesi imzalanan 11 vapur işinde komisyon aldığı tespit edilmişti.<sup>47</sup> Buna göre İngiltere'ye sipariş edilen vapurlar meselesinde gemilerin çift makineli yapılmasından vazgeçildikten sonra değiştirilen şartname gizli tutulmuş ve rakip firmalara imza edilmemişti.<sup>48</sup> Denizbank tarafından İngiltere'nin Swan Hunter Firması'na ihâl edilen fakat yeni İktisat Vekili tarafından siparişi durdurulan 11 vapur meselesi ile ilgili olarak İngiliz firması temsilcisi, Denizbank'ı suçlamıştı.<sup>49</sup> İmpeks tahkikatı sırasında, Denizbank'ın 11 vapur siparişinde iki yabancının, Denizbank Teknoloji Müdürü Süleyman Seden'le anlaşarak, 100 bin lira komisyon aldıkları anlaşılmış,<sup>50</sup> bununla ilgili olarak Swan Hunter Şirketi'ne yeni vapurların siparişinin verilmesi planlanmış<sup>51</sup> ve söz konusu sipariş verilmişti.<sup>52</sup>

### 1.3. 11 Geminin Swan Hunter'e Verilme Süreci

28 Mayıs 1938'de imzalanan Türk-İngiliz kredi antlaşması, yeni

<sup>44</sup> Haber Akşam Postası, 26 Ağustos 1939.

<sup>45</sup> Tan, 22 Ocak 1942.

<sup>46</sup> Cumhuriyet, 25 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>47</sup> Cumhuriyet, 26 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>48</sup> Haber Akşam Postası, 31 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>49</sup> Haber Akşam Postası, 4 Şubat 1939.

<sup>50</sup> Cumhuriyet, 27 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>51</sup> Haber Akşam Postası, 26 İkincikânun/Ocak 1939; Haber Akşam Postası, 28 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>52</sup> Cumhuriyet, 27 İkincikânun/Ocak 1939.

deniz programının uygulanmasına imkân vermekteydi. Dönemin Başbakanı Celâl Bayar, İzmir Fuarı'nın açılma merasimine giderken, İngiliz kredisinden 2 milyonunu Denizbank siparişlerine tahsis etmeyi kabul etmişti. Denizbank, yabancı ve İngiliz firmalarının müracaatları için Avrupa'da gereken girişimleri yapmıştı. İngiliz tezgâhlarının tanınmışlarından Armstrong Harland Volf, Vilyam Deni, Hovard Lezli ve Swan Hunter gibi büyük firmalarla birlikte Ansaldo ve Hollanda kartelleri dâhil diğer firmalar da temsilcilerini İstanbul'a göndererek Denizbank'la temasa geçmişlerdi.

Avrupa firmaları ile yapılan temaslar sonunda, muhtelif memleketlerdeki piyasalar hakkında kâfi bir kanaat edinildikten sonra ihale hazırlıklarına başlanmıştı. Denizbank kanununa göre, ihale ve diğer merasimlerden daha geniş yetkilerle hareket etmek mümkün olmuştu. 1 milyon 800 bin sterlinlik siparişin daha titiz şartlarla verilmesi uygun görülüş ve 7 Kasım 1938'e kadar firmaların İstanbul'da bulunan vekillerine tekliflerini kapalı zarfla vermeleri taahhütlü mektuplarla bildirilmişti. Hazırlanan listelere göre Swan Hunter, en iyi fiyatı vermiş ve en kısa zamanda yapmayı taahhüt etmişti. İktisat Vekâleti de işin yapımını kendisine vermişti. Tam bu sırada İmpeks meselesi meydana çıkmıştı. Hükümet İmpeks işinin neticelenmesini askıya alarak İngiltere'ye yapılacak bütün siparişlerin durdurulmasını emrettiğinden 11 vapurun siparişi de durdurulmuştu.<sup>53</sup>

İmpeks Şirketi, hakkında soruşturma açılmış ve şirketin merkezi aranarak bazı evraka el konulmuştu.<sup>54</sup> Öte yandan, 11 vapurun Swan Hunter firmasına usulsüz bir şekilde ihale edildiğini iddia eden diğer firma yetkilileri çağrılarak kendilerinden malumat alınmıştı. Banka işlemleri üzerinde tetkikler yaptırılmıştı. Heyet esaslı olarak bu işle meşgul olmuş ve bir sene içinde Avrupa'dan yapılan bütün alımlara ait evrak ile bütün sipariş işlerini sıkı surette gözden geçirmişti.<sup>55</sup> Yapılan incelemelerde 50 bin lira sermaye ile kurulan

<sup>53</sup> Tan, 29 Ocak 1939.

<sup>54</sup> Tan, 26 Ocak 1939.

<sup>55</sup> Son Telgraf, 8 Şubat 1939.

İmpeks'in şimdiye kadar hiçbir iş yapmadığı anlaşılmıştı.<sup>56</sup>

İmpeks Şirketi'nin kurucularından olan Şakir Seden bunun üzerine İstanbul'a giderek, İstanbul Savcısı Hikmet Onat'la görüşmüştü. Şakir Seden, tahkikat meselesini gazetelerden öğrendiğini, derhal Ankara'ya gitmek arzusunda bulunduğunu söylemiş ve meseledeki kanuni durum hakkında bilgi edinmek istemişti. İmpeks tahkikatiyle Ankara Savcılığı'nın ilgilendiği ve İstanbul Adliyesi'nce yapılacak bir işlem olmadığı gibi Ankara'ya gitmekte de serbest olduğu kendisine anlatılmıştı.<sup>57</sup>

Denizbank, İmpeks Şirketi'ne, kurulurken teminat mektubu vermişti. Çünkü bütün şirketler kurulurken sermayelerinin bir kısmını toplamaları, bir kısmını ise ruhsat almış bir bankaya yatırmış olmaları lazımdı. Banka da buna mukabil bir mektup vermişti. Yani Denizbank, İmpeks Şirketi için sadece bir mektup teminat vermişti.<sup>58</sup>

Münakalat Vekâleti'nce 31 Mayıs 1939'da Başvekâlet'e gönderdiği muhtıradan Denizbank'ın İngilizlere siparişi düşünülüp bilahare vazgeçilen 11 vapurla ilgili şirketin iddialarına verilen cevaplar ve isnat edilen hukuki noktalar hakkında bilgiler verilmişti. Denizbank, tarafından İngiliz kredisine dayanılarak, İngiltere'de Swan Hunter'e inşa ettirilmesi düşünülen 11 geminin siparişine ait dosyanın incelenmesi sonunda tespit edilen durum hakkında şu hususlara yer verilmişti; 1) Denizbank tarafından 2 Aralık 1938'de İktisat Vekâleti'ne sunulan tezkerede Swan Hunter Şirketi'yle 11 geminin 1 milyon 819 bin İngiliz sterlini karşılığında inşası hususunda bir mutabakat parafe edilmişti. 2) İktisat Vekâleti'nce bu açıklamaya 22 Aralık 1938'de verilen cevapta bankaca tetkik edilip uygun görülen şartlar dâhilinde 11 geminin 1 milyon 819 bin İngiliz sterlini karşılığında siparişine ait sözleşmenin imzası için Denizbank'a yetki verilmişti. 3) Bu arada iktisat vekilinin değişmesi ve diğer taraftan ihalenin usulsüzlüğüne dair şikâyetlerin çıkması üzerine Denizbank Umum Müdürü sözleşmeyi imzalamamış ve daha sonra

<sup>56</sup> Son Telgraf, 4 Şubat 1939.

<sup>57</sup> Cumhuriyet, 31 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>58</sup> Son Telgraf, 28 İkincikânun/Ocak 1939.

vazifesinden istifa etmişti. 4) İktisat Vekâleti, yeni Denizbank Umum Müdürüne meseleyi yeniden tetkik etmesini istemişti. İki ay devam eden tetkikat neticesinde Denizbank Umum Müdürlüğüne vekâlete takdim edilen 29 Mart 1939 tarihli tezkerede; daha uygun şartlar sunduğu için siparişin Swan Hunter Şirketi'ne verilmesinin uygun olacağı tavsiye edilmişti. 5) Bu esnada Münakalât Vekâleti teşekkül etmiş ve iş vekâletçe tetkik edildikten sonra Denizbank Umum Müdürlüğüne vekâlete yapılan 19 Nisan 1939 tarihli bir raporda imzalanacak sözleşmeye esas olacak şartname üzerinde fen heyetiyle firma temsilcileri incelemelerde bulunmuştu. Fakat firma temsilcileri sürat artımına karşılık diğer inşaat şartlarında yaklaşık 90 bin sterlinlik önemli tadilleri içeren yeni bir şartname ileri sürmüş ve bunda ısrar etmeleri üzerine müzakereler durdurulmuştu.<sup>59</sup>

## 2. Almanya'ya Sipariş Edilen Gemiler

Eski denizyolları idaresi Krrup müessesesi kanalıyla Almanya'ya Karadeniz hattı için 3, Mersin hattı için "Etrüsk" tipinde 4, Marmara hattı için "Trak" tipinde 3, Akay idaresi için de 2 vapur sipariş edilmişti. Bunlardan Marmara vapurlarının inşaatını Krrup müessesesi kendi üzerine almış, Karadeniz ve Mersin hattı vapurlarını Neptün Werft tezgâhlarına, İzmir ve Akay vapurlarını Atlasverke fabrikasına vermişti. Fakat Denizbank teşekkül etmeden bu son iki tezgâhın aldıkları siparişleri yapacak kabiliyette olmadıkları anlaşılmış ve teslim tarihi yaklaştığı halde vapurların daha tezgâha bile konulmadığı belirlenmişti. Tesis edildiğinde bu vaziyeti öğrenen Denizbank, Alman İktisat Nezareti ve Krrup fabrikalarıyla temasa geçerek siparişi alan müesseselerden bir tazminat mukabilinde alakayı kesmek istemişti. Fakat teşebbüsler hiçbir netice vermemişti. Nihayet Akay vapurlarıyla "Etrüsk" yapılarak Türkiye'ye getirilmişlerdi. Bundan sonra da vapurun bozukluğundan, siparişteki yolsuzluklardan bahsedilmeye başlanmıştı.<sup>60</sup> Netice itibariyle, Almanya'ya sipariş edilen vapurları Denizbank değil, eski Denizyol-

<sup>59</sup> BCA, 030.01.83.521.2.

<sup>60</sup> Haber Akşam Postası, 24 Şubat 1939.

ları idaresi sipariş etmiş, şartname ve mukavelenamelerini o zamanki Denizyolları ve İktisat Vekâleti uzmanları tespit etmişti. Vapurları da gene eski Denizyolları ve İktisat Vekâleti tarafından oluşturulan ve Almanya'ya gönderilen heyet teslim almıştı.<sup>61</sup>

Bu nedenle Etrüsk'ü teslim alanlar hakkında takibat yapılmıştı. İktisat Vekâleti; Denizbank vapurlarında yaptırılan tetkikatın verdiği sonuçları duyurmuş ve Etrüsk'ün dışındaki vapurlar uygun görülmüştü. Almanya'ya sipariş edilip teslim alınmış olan gemilerde bir heyet tarafından yaptırılan tetkikler şu sonuçları vermişti. 1) “Etrüsk vapuru”: Geminin esas mukavele ve şartnameye aykırı olan bazı ferî noktalar tespit edilmişti. Bunlar; noksan bir telsiz cihazı ve bir akustik yangın ihbar tertibatı, baş ırgadın takviyesi, arkaya bir ikinci ırgat ilavesi, loça ağızlarının ıslahı, arka kısma ikinci bir tele motor konulmasıydı. 2) Marmara tipi “Trak”, “Sus”, “Mara-kaz”, gemileri; bu gemilerin mukavele ve şartname hükümlerine mutabakatı ile haklarında ileri sürülen itiraz ve tenkitlerin cümlesi tetkik edilmiş ve neticede gemilerin vaziyetlerinde tekne, makine, kazan yapı ve kullanım bakımlarından can ve malları tehdit edici asli veya bunun haricinde mukaveleyle aykırı heri mahiyette bir kusur veya noksan tespit edilmemişti. 3) Akay tipi “Suvat ve Ulev” gemileri; bu gemiler hakkında ileri sürülen itiraz ve tenkitler tetkik edilmiş ve neticede süratlarının düşmediği, kömür sarfiyatlarının mukavele ve şartname hükümlerine uygun bulunduğu görülmüştü.<sup>62</sup>

Ancak bu gelişmeler üzerine Almanya'ya sipariş edilen yeni vapurların mukaveleleri feshedilmişti. Denizbank tarafından Almanya'nın Krrup fabrikalarına sipariş edildikten sonra Neptün Verfin tezgâhlarında inşa edilecek olan V1 sistemi 3500 tonluk üç büyük vapurun sipariş mukaveleleri de iki tarafın arzusuyla feshedilmişti. Çünkü bu vapurların inşası Krrup Fabrikalarıyla evvelce kararlaştırıldığı gibi Neptün tezgâhlarına havale edilmişti. Fakat Türkiye'ye gönderilen Etrüsk'ün ve henüz Almanya'da bulunan eşlerinin birçok kusurları tespit edilmiş ve şartnameye de uygun inşa edilmedikleri anlaşılmıştı. Hatta bu tezgâhların büyük vapurlar

<sup>61</sup> Haber Akşam Postası, 24 Şubat 1939.

<sup>62</sup> Yeni Sabah, 2 Nisan 1939.

inşa edecek kabiliyette olmadığı ve mukavelenin imzalanmasından sonra uzun müddet geçmesine rağmen üç vapurdan ancak birinin tezgâha konulması da durumu açıkça ortaya koymuştu. İktisat Vekâleti, bunun üzerine belirtilen sürenin geçmesinden ve küçük vapurların bile istenilen şekilde inşa edilememiş olmaları yüzünden Krupp fabrikalarını protesto etmiş ve aynı zamanda mukavelelerini de feshetmişti. Sonuç olarak, yapılan tetkiklerden sonra Krupp ve Neptün Vereftin fabrikaları yapılan bu şikâyetlerin haklı olduğunu kabul etmiş ve bu vapurların inşasından vazgeçmişlerdi.<sup>63</sup>

Almanya'ya sipariş edilen ve Krupp fabrikasınca yapılan "Etrüsk"ün de esas şartname ve planları üzerinde hayli tadilat yapılarak inşa edildiği anlaşılmıştı. Vapurun 60 muhtelif noktadan esas mukavele ve şartnameye aykırı olduğu tespit edilmişti.<sup>64</sup> İktisat Vekâleti de şartnameye uymayan Etrüsk vapuru için tazminat istemeye karar vermişti.<sup>65</sup>

Denizbank; İstanbul rıhtım, dok ve antrepolarına konulmak üzere Almanya'dan getirtilen ve halen mezkûr bankayı istihdaf eden Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü elinde bulunan üç adet elektrikli vinç almıştı.<sup>66</sup> Dahası Denizbank ile Alman Demag Firması arasında 30 Kasım 1938'de imzalanan anlaşmayla buharlı sabit vinç de alınmıştı.<sup>67</sup> Bu vinçlerin alımında da usulsüzlükler tespit edilmişti.<sup>68</sup> Ancak Denizbank tarafından Almanya'da yaptırılan gemiler hakkında ilgili firmalarla yaşanan bütün ihtilaflar Denizbank lehine sonuçlanmıştı. Etrüsk'ün geç tesliminden sorumlu firma tazminat vermeyi de kabul ettikten başka mukavele ile mecbur olsun olmasın bütün noksanları parasız yapmayı da üzerine almıştı. Böylece Etrüsk vapuru tadilat için Almanya'ya gönderilmişti.<sup>69</sup> İktisat Vekâleti, Almanya'ya yaptırılan Trak, Sus, Suvat, Marakaz ile Etrüsk gemilerini muayeneye almıştı. Şartnameye uygun

<sup>63</sup> Yeni Sabah, 11 Mart 1939.

<sup>64</sup> Cumhuriyet, 22 Şubat 1939.

<sup>65</sup> Cumhuriyet, 25 Şubat 1939.

<sup>66</sup> BCA, 030.10.157.101.7.

<sup>67</sup> BCA, 030.10.157.101.9.

<sup>68</sup> Haber Akşam Postası, 24 Şubat 1939.

<sup>69</sup> Cumhuriyet, 31 Mart 1939.



olup olmadığı incelenmiş,<sup>70</sup> Etrüsk'te hatalar ve sözleşmeye aykırı hususlar tespit edilmişti.<sup>71</sup> Almanlar Etrüsk'ün eksikliklerini tamamlamayı kabul etmiş<sup>72</sup> ve tespit edilen eksiklikler giderilmeye başlanmıştı.<sup>73</sup> Diğer vapurların tadilatı için de Almanya Türkiye'ye bir heyet göndermişti.<sup>74</sup>

Ancak Almanya sözleşmelere aykırı bütün hususları tamamlamayı kabul etmesine rağmen İktisat Vekâleti müfettişlerinden oluşan bir heyet daha önce Krupp'a sipariş edilen altı adet 5300'er tonluk Karadeniz tipi vapurun üçü Krupp'tan alınarak Blohm Und Voss'a verilmişti.<sup>75</sup> Bu siparişin şirket değiştirilmesi karşılığında da yetkililerin 200 bin lira komisyon aldıkları tespit edilmiş ve öte yandan da Satiye Binası'nın satın alınması işinde de bir şirketin aracılık yaptığı ve mühim miktarda komisyon aldığı anlaşılmıştı. Gerek "İmpeks" meselesi hakkında Ankara savcılığı tarafından yapılan tahkikat<sup>76</sup> gerekse Satiye Binası meselesinden dolayı yıpranan ve zayıflayan Denizbank'ın kapatılması süreci başlamıştı.

### 3. Denizbank'ın Kapatılma Süreci

Böylece Denizbank'ın karıştığı bu suçlamalar ve usulsüzlükler dönemin basınında da geniş yer almıştı. Son Telgraf gazetesinde yayımlanan bir makalede bu durum şu şekilde yer aldı; "*Şu Denizbank işini bir an önce tasfiye etmek herhalde hayırlı olacak*",<sup>77</sup> aynı şekilde İmpeks meselesini de Cumhuriyet gazetesi "*Şüpheli bir iş şebekesi*"<sup>78</sup> şeklinde vermişti. Bu suçlamalar üzerine Denizbank Umum Müdürü Yusuf Ziya Öniş<sup>79</sup> vazifesinden istifa etmiş<sup>80</sup> ve yerine geçici olarak eski Şirketi Hayriye Müdürü Yusuf Ziya Erzincanlı getirilmişti.<sup>81</sup>

<sup>70</sup> Tan, 23 Şubat 1939.

<sup>71</sup> Tan, 21 Mart 1939.

<sup>72</sup> Haber Akşam Postası, 4 Mart 1939.

<sup>73</sup> Haber Akşam Postası, 2 Nisan 1939.

<sup>74</sup> Haber Akşam Postası, 28 Şubat 1939.

<sup>75</sup> BCA, 030.18.01.02.88.83.4.

<sup>76</sup> Son Telgraf, 23 Şubat 1939.

<sup>77</sup> Etem İzzet Benice, "Denizbank Değil: Rezalet Bankası", Son Telgraf, 23 Şubat 1939.

<sup>78</sup> Cumhuriyet, 25 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>79</sup> BCA, 030.18.01.02.86.27.19.

<sup>80</sup> Cumhuriyet, 25 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>81</sup> Haber Akşam Postası, 25 İkincikânun/Ocak 1939.

Umum Müdür Muavinliğine Ziraat Bankası İstanbul Şubesinden Suphi Tane, İdare Meclisi başkanlığına da Umumi Murakabe Heyeti Üyesi Hamit Hasan Can tayin edilmişlerdi.<sup>82</sup> Ancak bu tayinler Denizbank'ın zedelenen itibarını kurtaramamışlardı.

Bu bağlamda İktisat Vekili Hüsni Çakır, Denizbank İstanbul şubesine gitmiş muhtelif meseleler üzerinde Denizbank Umum Müdürü Yusuf Ziya Erzin'le görüşmüştü.<sup>83</sup> Bu görüşmeler esnasında Denizbank'a ait meselelerden, Satiye Binasının satın alınması, İmpeks işinin banka ile alakası ve Almanya'ya sipariş olunan vapurlarla İngiltere'ye sipariş edilen vapurlara ait mevzulara temas edilmişti. İktisat Vekili, Denizbank'taki tetkiklerle meşgul olan Maliye müfettişlerinden Faik Bey ile İktisat Vekâleti Başmüfettişini kabul etmiş ve kendilerinden son tetkikleri hakkında izahat almıştı. Denizbank'ın yeni Umum Müdürü Yusuf Ziya Erzin de bankanın bütün servislerinde tetkikler yaptırmıştı.<sup>84</sup> İktisat Vekili Hüsni Çakır, ayrıca Deniz Ticaret Müdür Vekili Refik Bey'le görüşmüştü.<sup>85</sup> Denizbank'la ilgili yapılan tetkiklerde kadronun çok geniş tutulduğu ve bazı şubelerin gereksiz olduğu tespit edilmişti.<sup>86</sup>

Ayrıca Denizbank'ta yolsuzluk tespit edilmişti.<sup>87</sup> Denizbank aleyhine 8 sigorta şirketi tarafından açılmış ve toplamı 120 bin lirayı geçen 8 ayrı dava ile yine toplamı 80 bin lirayı bulan zararlarla ilgili 5 dava açılmıştı.<sup>88</sup> Bunların dışında Denizbank'ın bir ve iki numaralı birleşik ambarlarında hırsızlık yapıldığı da tespit edilmişti.<sup>89</sup> Bütün bu problemler nedeniyle Denizbank'ın lağvedilmesi artık kaçınılmazdı.<sup>90</sup> Çünkü 1938 başından itibaren teessüs eden Denizbank, deniz işleri için beklenen şekilde faydalı olamamış<sup>91</sup> ve görevleri Münakâlat Vekâleti'ne devredilmişti. Bunun üzerine Münakalat

<sup>82</sup> BCA, 030.18.01.02.86.14.5.

<sup>83</sup> Cumhuriyet, 5 Şubat 1939.

<sup>84</sup> Cumhuriyet, 31 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>85</sup> Cumhuriyet, 5 Şubat 1939.

<sup>86</sup> Tan, 10 Temmuz 1945.

<sup>87</sup> Cumhuriyet, 29 İkincikânun/Ocak 1939.

<sup>88</sup> Son Telgraf, 19 Şubat 1939.

<sup>89</sup> Yeni Sabah, 6 Nisan 1939.

<sup>90</sup> Cumhuriyet, 9 Nisan 1939.

<sup>91</sup> Cumhuriyet, 31 Mayıs 1939.

Vekâleti,<sup>92</sup> Haliç'teki vekâlet havuzları ve fabrikalarının ıslahı ve geliştirilmesi için 2 milyon liranın tahsisini kararlaştırmıştı<sup>93</sup>.

Nihayette Denizbank, 3623 sayılı kanunla 1 Temmuz 1939'da lağvedilerek<sup>94</sup> görevleri Denizyolları ve Limanlar İdaresiyle Yalova İşletme İdaresine devredilmişti.<sup>95</sup> Bu gelişmeyle Denizbank fiilen tarihe karışmıştı. Münakalât Vekili Ali Çetinkaya, Denizbank yerini alan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları Umum müdürlükleri kadrolarını tetkik ve tasdik etmişti.<sup>96</sup>

Denizbank'ın devre esas olmak üzere tanzim edilen sermaye ve ihtiyatları bilançoda itibari sermaye 50 milyon lira ve henüz ödenmeyen sermaye de 30.568.020.58 lira gösterilmiş ve bu duruma göre ödenmiş sermaye miktarı 19.431.979.42 lira olmak üzere tespit edilmişti. Ayrıca 1937 ve 1938 seneleri kârlarından ayrılmak ve devren alınmak suretiyle tesis edilmiş olan ihtiyatlar 306.704.10 lira olup bilanço da ihtiyat sermaye şeklinde gösterilmiştir.<sup>97</sup>

Denizbank'ın ifa ettiği deniz işleri Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları namıyla iki umum müdürlüğe verilmişti. Denizbank'la birlikte Deniz Ticaret Müdürlüğü de tarihe karışmıştı. Yeni şekilde bu teşkilatı da geniş yetkili liman müdürlükleri devralmışlardı. Deniz ve Havayolları Müsteşarlığı da kaldırılmış ve deniz işleri için Münakalât Vekâleti'nde ayrı bir merkez teşkilâtı kurulmuştu.<sup>98</sup> Denizbank'ın tasfiyesi ile gerekli işlemleri gerçekleştirmek üzere bir heyet oluşturulmuştu. Münakalât Vekâleti'ne bağlı kurulan bu tasfiye heyeti 1 Temmuz 1939'da çalışmalara başlayarak 30 Nisan 1940'ta tasfiye işlerini tamamlamıştı.<sup>99</sup>

## Sonuç

Denizcilik alanındaki faaliyetleri en güçlü şekilde bir elde toplamak ve kısa zamanda kalkınma sağlamak amacıyla kurulan De-

<sup>92</sup> Yeni Sabah, 5 Nisan 1939.

<sup>93</sup> Cumhuriyet, 9 Temmuz 1939.

<sup>94</sup> Son Telgraf, 31 Mayıs 1939.

<sup>95</sup> BCA, 030.10.138.985.18.

<sup>96</sup> Haber Akşam Postası, 30 Haziran 1939.

<sup>97</sup> BCA, 030.10.138.985.18.

<sup>98</sup> Cumhuriyet, 31 Mayıs 1939.

<sup>99</sup> BCA, 030.10.138.985.18.

nizbank, yeni devletin kuruluş felsefesine uygun olarak iktisadi kalkınmayı sağlamak amacıyla deniz taşımacılığı işleriyle meşgul olan rıhtım, liman, yükleme, boşaltma, gemi kurtarma, iskelelerle şehirler arası yollarda kamyon ve otobüs servislerinin oluşturulması gibi birçok işleri yapmakla görevlendirilmiştir.

Ancak büyük umut ve hedeflerle kurulmuş ve yetkileri geniş tutulan Denizbank, kendisine verilen görev ve yetkileri kullanırken; Satiye Binası'nın alınması, İmpeks Davası, 11 geminin Swan Hunter'e verilmesi ve Almanya'ya sipariş edilen gemilerle ilgili işlemler sırasında usulsüzlüklere karıştığı iddialarıyla hakkında soruşturmalar açılmış ve eleştirilere maruz kalmıştır. Bu yargılama süreçlerinde bankanın birçok görevlisi tutuklanmış ve kamuoyunda itibar kaybetmiştir. Bu nedenlerle Denizbank, yaklaşık bir buçuk yıllık faaliyetlerinden sonra kapatılmış, görev ve yetkileri yeni kurulan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları isimlerindeki iki genel müdürlüğe devredilmiştir.

### **Kaynaklar**

#### ***Arşiv Belgeleri***

##### *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*

- BCA, 030.01.83.521.2.
- BCA, 030.10.138.985.18.
- BCA, 030.10.157.101.7.
- BCA, 030.10.157.101.9.
- BCA, 030.18.01.02.75.43.6.
- BCA, 030.18.01.02.82.12.3.
- BCA, 030.18.01.02.82.16.9.
- BCA, 030.18.01.02.82.6.2.
- BCA, 030.18.01.02.83.57.16.
- BCA, 030.18.01.02.86.14.5.
- BCA, 030.18.01.02.86.27.19.
- BCA, 030.18.01.02.88.83.4.

***Resmi Yayınlar, Kitap ve Makaleler***

“Denizbank Ne Gibi İşler Yapmak İçin Kuruluyor?”, Ulus, 4 Senteş-  
rin/Kasım 1937.

Afşar, Erkan, “Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü İşletme İdaresi'nin  
Kurulması (1928-1930), V. Van Gölü Havzası Uluslararası Sempo-  
yumu, 9-13 Haziran 2009, Van, s.640-648.

Aynı Tarihi

Benice, Etem İzzet, “Denizbank Değil: Rezalet Bankası”, Son Telgraf, 23  
Şubat 1939.

Denizbank Van Gölü Tarifeleri, T.C. İktisat Vekâleti, Tarifeler Bürosu  
Reisliği Neşriyatı, Ankara 1938.

Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt: 19, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1956, s.116-  
121.

Meltem, Naci, “Van Gölü'nde Bir İmar Hareketi”, Arkitekt Dergisi, I-II,  
S: 133-134, İstanbul 1943.

*TBMM Zabıt Cerideleri*

***Gazeteler***

Cumhuriyet

Haber Akşam Postası

Son Posta

Son Telgraf

Tan

Ulus

Yeni Sabah

## Ekler

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ  
MÜDÜRLÜĞÜ  
Karar sayısı  
2  
8061

Kararname



3295 Numaralı kanun mucibince teşekkül eden Denizbank'ın Umum Müdürlüğüne bu kanunun 10 cu maddesine göre Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Yusuf Ziya Öniş'in tayini; İktisat Vekilliğinin II/I/938 tarih ve 64/1308 sayılı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 15/I/938 tarihli toplantısında onanmıştır.

15/I/938

REİSİCUMHUR

Bş. V. Ad. V. M. M. V. Da. V.  
C. Bayraktar F. Şenocak U. Özalp S. Karay  
Ha. V. Ma. V. Mf. V. Na. V.  
H. R. Baş E. Çelikkale S. Ankaralı A. Çetinkaya  
İk. V. ve Zr. V. V. S. İ. M. V. G. İ. V. Zr. V.  
H. Akar H. Akar K. Akar

080	10	02	82	6	2
-----	----	----	----	---	---

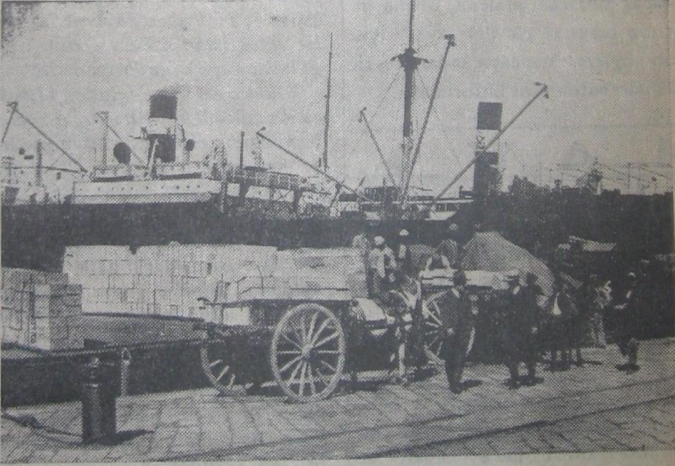
<b>T. C.</b> <b>BAŞVEKÂLET</b> <b>KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ</b> <b>MÜDÜRLÜĞÜ</b> Karar sayısı: 2 8182		Kararname ...	
Deniz Bank İdare Meclisi Reisliğine banka ve deniz iktisad- ı işlerinde tecrübe ve bilgi sahibi olup İktisat Vekilliğince in- ha edilen Ziya Taner in, İdare Meclisi azalıklarına İktisat Vekilli- ğince inha edilen Cemal Şahinğiray ile Maliye vekilliğince inha edi- len deniz subaylığından mütekait Sedat Urul'un tayinleri, adı geçen vekilliklerin 31/I/938, 2/2/938 tarih ve 172/3999, 5165/1923 sayılı teklifleri üzerine 3295 sayılı kanunun 10 cu maddesine tevfiakan icra vekilleri Heyetince 16/2/938 tarihinde onanmıştır .			
16/2/938			
REİSÜMHÜR K. Atatürk			
Bş. V. a. <i>[Signature]</i>	Ad. V. B. <i>[Signature]</i>	M. M. V. H. <i>[Signature]</i>	Da. V. S. <i>[Signature]</i>
Ha. V. F. <i>[Signature]</i>	Ma. V. E. <i>[Signature]</i>	Mf. V. T. <i>[Signature]</i>	Na. V. A. <i>[Signature]</i>
İk. V. ve Zr. V. V. H. <i>[Signature]</i>	S. İ. M. V. B. H. <i>[Signature]</i>	G. İ. V. K. <i>[Signature]</i>	Zr. V. ...
82 12 3			

<p><b>11</b> MART 1939</p>	<p><b>İKİNCİ YIL</b> İstanbul Programında 196.4 Diyadin... 1 8 2 2 8 2 1 Yüksek... Rahat... 196.365</p>	<h1 style="margin: 0;">YENİ SABAH</h1> <p style="margin: 0;">GÜNDÜLİK SİYASİ HALK GAZETESİ</p>	<p><b>ARABE DARTLARI</b> HER YERDE <b>3</b> KURUŞ</p>
<p><b>Mes'uliyet Kimdedir?</b></p> <p><b>Yazarı: Hilmiye Cahit YALÇIN</b></p> <p>Alman ve Fransız gazeteleri arasında ne kadar fark var? Mes'uliyet kavramı Almanya'da çok güçlüdür. Bu kavramın Almanya'da çok güçlü olması, Almanya'nın mes'uliyet kavramını çok iyi kavradığını gösterir. Bu kavramın Almanya'da çok güçlü olması, Almanya'nın mes'uliyet kavramını çok iyi kavradığını gösterir. Bu kavramın Almanya'da çok güçlü olması, Almanya'nın mes'uliyet kavramını çok iyi kavradığını gösterir.</p>	<p><b>CUMHURREİSİMİZ HALK PARTİSİNDE</b></p> <p><b>Milli Şef Seçim İşleriyle Meşgul Olarak Direktifler Verdi</b></p>  <p><b>Milli Şef seçimi için şifaret ettikleri Maden Tarihî Eserlerinde Çaktıkları</b></p> <p><b>Ankara, 10 (A.A.) - Cumhuriyet</b></p> <p>Milli şef seçimi için şifaret ettikleri Maden Tarihî Eserlerinde Çaktıkları</p>	<p><b>Almanya'ya İsmarlanan yeni Vapurların mukaveleleri Feshediliyor</b></p> <p><b>Denizbank Teşkilâtında da Büyük Değişiklikler Oluyor</b></p>  <p><b>Almanya'da yapılmış gemilerinize bir teğhde</b></p> <p>Almanya'da yapılmış gemilerinize bir teğhde</p>	



# Denizbank ne gibi işler yapmak için kuruluyor?

Bu müessese türk denizciliğinin sür'atle kalkınmasına hizmet edecektir



## *İhraat mallarımız limanlarımızda gemilere yüklenirken*

Memleketimizin ana işlerinden biri olan denizciliğimizi en kısa bir zamanda ve kökten halledecek bir müessese olarak kurulması kararlaştırılan Denizbank hakkındaki projenin, Kamutayın bu devresinde kanunlaşması beklenmektedir.

Denizbank ne işler yapacaktır ve niçin kuruluyor? Buna dair ikinci sayfamızda fazla tafsilât bulacaksınız.

