

Demokrat Parti Dönemi Deniz Taşımacılığı Politikaları

Maritime Transport Policies of the Democratic Party Period

Ömer Faruk GÜNEĞİLMEZ 

Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Erzurum, Türkiye



Geliş Tarihi/Received: 12.10.2022

Kabul Tarihi/Accepted: 07.12.2022

Yayın Tarihi/Publication Date: 30.12.2022

Sorumlu Yazar/Corresponding Author:
Ömer Faruk GÜNEĞİLMEZ
E-mail: omerfrkgnglmz@gmail.com

Atıf: Güneğilmez, Ö.F. (2022). Demokrat Parti dönemi deniz taşımacılığı politikaları. *Atatürk Dergisi*, 11(2), 60-64.

Cite this article as: Güneğilmez, Ö. F. (2022). Maritime transport policies of the Democratic Party period. *Journal of Atatürk*, 11(2), 60-64.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

ÖZ

XIX. yüzyıldan itibaren Türk deniz taşımacılığı alanında farklı kurumlar hizmet vermiştir. Bu kurumlar çeşitli reformlarla yenilenmeye çalışılmış olsa da bir türlü istenilen başarı elde edilemedi. Milli Mücadele'nin ardından deniz taşımacılığı sektörüne canlılık kazandırma için birçok idari yapılanmaya gidildi ve kanuni düzenlemeler yapıldı. Cumhuriyet Dönemi'nde deniz vasıtalarını ihtiyaca cevap verebilecek bir hale getirmek için önemli adımlar atıldı. Demokrat Parti'nin liberal politikaları sonucunda devlete ait deniz taşımacılığı yapan işletmeler ve tersaneler, 1952 yılında kurulan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı çatısında toplandı. Hisselerinin %49'unu halka arz ederek, Türk denizciliğini hantal ve gelişmeyen yapısından kurtararak kar getiren bir kurum haline getirmek amaçlandı. Bu dönemde çıkarılan kanunlar ile özel sektöre bağlı deniz taşımacılığının da finansal açıdan rahatlaması sağlandı. Demokrat Parti, devletçi ve liberal ekonomik politikaları birlikte yürüterek deniz taşımacılığı sektörünü geliştirmeyi ve modernize amaçladı.

Anahtar Kelimeler: Deniz taşımacılığı, ekonomik politika, liman, denizcilik, Demokrat Parti

ABSTRACT

Since the 19th century, different institutions have served in the field of Turkish maritime transport. Although these institutions were tried to be renewed with various reforms, the desired success could not be achieved. After the National Struggle, many administrative structures were made and legal regulations were made in order to revitalize the maritime transport sector. In the Republican Era, important steps were taken to make sea vehicles capable of meeting the needs. As a result of the liberal policies of the Democrat Party, state-owned maritime transport enterprises and shipyards were gathered under the umbrella of Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, which was established in 1952. By offering 49% of its shares to the public, it was aimed to save the Turkish maritime industry from its cumbersome and underdeveloped structure and turn it into a profitable institution. With the laws enacted in this period, maritime transportation dependent on the private sector was also financially relieved. The Democratic Party aimed to develop and modernize the maritime transport sector by carrying out statist and liberal economic policies together.

Keywords: Democrat Party, economic policy, maritime, maritime transport, port

Giriş

Deniz ulaşımı tarihin her döneminde önemini korumuştur. Denizciliğe önem veren milletler, vermenlere göre ekonomik ve askeri anlamda her zaman daha avantajlı bir konumdadır (Bostan & Özbaran, 2009). Türkiye de üç tarafı denizlerle kaplı bir yarımada ve akarsu ağıyla örülü bir ülke olması itibarıyla deniz ulaşımına elverişli durumdadır. Türklerin denizcilik faaliyetleriyle yoğun bir şekilde Anadolu coğrafyasına gelişleri ile başladı. 1090 yılında Çaka Bey'in İstanbul'u ve Anadolu'yu fetih stratejisinde Ege kıyılarını ele geçirmek olduğu bilinmektedir. Bu tarihte İzmir-Karaburun açıklarında Bizans donanması ile yapılan savaş ilk Türk deniz zaferidir (Adak, 2022). Bu fetih hareketleriyle kuzey ve batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler denizcilik faaliyetlerine başladı (Bostan, 2008).

Askeri alanda alınan başarısızlıklar ve deniz ticaret yollarının değişmesi ile beraber Osmanlı Devleti, duraklama döneminde beraber deniz gücü ve ticareti açısından zayıfladı. Bunu düzeltmek adına ilk reform hareketleri, XVIII. yüzyılın sonlarında askeri alanda başladı. Osmanlı Donanmasının 1571'de

İnebahtı'da Haçlılar tarafından, 1770'de Ruslar tarafından yakılması denizcilik alanında reformun gerekli olduğunu dönemin devlet adamlarına işaret etti. Tanzimat Dönemi'nde (1839–1876) reform süreci devam etti. Ağırıklı olarak İngiliz donanması örnek alındı. İngilizler bu reform hareketleri sırasında önemli roller aldı. XVIII. yy. bilimsel bilgi birikimi ulaşım teknolojilerinin ve araçlarının hızla değişimine sebep olmuştur. Teknolojinin gelişmesi ve yeni ulaşım araçlarının icadı ile denizcilik alanında kürek ve yelkenlilerin yerini buharlı gemiler aldı (Gençoğlu, 2015).

Osmanlı Devleti'nin yelken ve kürekten buhar gücüne geçişi o dönemin Avrupa devletlerinden daha geç olmuştur. İlk buhar makineli gemisi "Buğ (swift)" 1827'de tersane için satın alınmasına karşın Osmanlı kıyılarında buharlı ticaret gemilerinin seferleri 1843'te yapılmaya başladı. Tanzimat Dönemi ile birlikte denizcilik alanına yönelik reformları yapmak amacıyla 1840'da önce geçici bir bahriye meclisi kuruldu. 1844'de ise taşımacılık için Fevaid-i Osmaniye şirketi faaliyet göstermeye başladı. Bu durum kurumsallaşmayı da yanında getirdi ve 1845'de bahriye meclisi kalıcı hale getirildi. Bahriye meclisinin genel amaçları ise tersane ve donanma işlerini yürütecek, planlı çalışmalarını sağlamaktı (Camcı ve ark., 1994).

Takvim-i Vekâyi' de 19 Şubat 1844'te yer alan 266 sayılı kanun ile Fevaid-i Osmaniye'nin taşımacılığa başlandığını anlaşılmaktadır. Yayınlanan kanun ile Gemlik-İzmit-Tekirdağ arasında Fevaid-i Osmaniye'ye ait Seyr-i Bahri, İstanbul çevresi için ise Eser-i Hayr vapurlarının seferler düzenlenmesi kararlaştırıldı. (Nuri, 1926). Böylece buharlı gemiler ile şehirlerarası ve İstanbul şehir hattı kurulmuş oldu

Fevaid-i Osmaniye'ye Sultan Abdülaziz' tarafından, 1871 yılında, İdare-i Aziziye ismi verildi. Abdülaziz tahttan indikten sonra ise kurumun ismi II.Abdülhamit tarafından değiştirilerek 1878'de İdare-i Mahsusa adını aldı (Camcı ve ark., 1994). İdare-i Mahsusa'da 3 Kasım 1909'da İngiliz Fairfield Shipbuilding ve Weddel Turner şirketlerine satılmasına rağmen satış sözleşmesi feshedildi¹. 10.000 lira olan teminat bedeli ise iade edilmeyip hazineye devredildi (BOA, DVN. MKL. 00049.00010). İngiliz şirketten geri alınan İdare-i Mahsusa, Padişah V. Mehmed Reşat'ın onayı ile 9 Eylül 1910' Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi ismini aldı. Böylece Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi hizmete girdi (Tutel, 2006).

Cumhuriyet'in kurulduğu 1923'te Türk karasularında yabancılara ait modern gemiler egemendi. Dolayısıyla bunlar uluslararası karasularında ve Türkiye kıyılarında taşımacılık yapmaktaydı. Türkler ise yelkenli ve daha küçük tekneler ile yakın işkeleler arasında faaliyet göstermekteydi. (Müderrişoğlu, 2007). Cumhuriyeti kuran kadro Osmanlı'dan kalan Seyr-i Sefâin İdaresi'ni modernize etmek için birçok kanuni düzenleme yaptı. Seyr-i Sefâin İdaresi'ne yönelik ilk düzenlemeler 1923'ten itibaren yapılmaya başlandı. Öncelikli olarak 23 Ocak 1923'te çıkarılan 2195 Sayılı Kararname ile kurum Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi adını aldı (BCA, 30.18.1.1.6.46.15).

Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin, iktisadi açıdan birçok sorunu bulunmaktaydı. Bundan dolayı kurumda köklü ve büyük değişimler yapmak şarttı. Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi'nin mali sorunları kurumun sonunu getirdi. 2239 sayılı Denizyolları İşletme

Kanunu'na tamamlayıcı başka bir kanun eklenerek kurumun faaliyetlerine son verildi. 1933'te Anadolu, Kadıköy, Adalar, Yalova Hattı (AKAY), Denizyolları ile Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri adında 3 farklı kurum oluşturuldu. Bu kurumlar hantal işleyişleri sonucunda 3295 sayılı kanunla, 1937'de Denizbank'a bağlandılar. 1939'da çıkarılan 3633 sayılı kanun ile Denizbank kaldırılarak yerine iki yeni kurum oluşturuldu. Bu kurumlar; Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umûm Müdürlüğü'dür. Devlet Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü, 1944'de çıkarılan 4571 sayılı kanunla lağvedilerek bütün şubeleri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umûm Müdürlüğü'ne devredildi. (Güneşilmez, 2021).

Deniz Taşımacılığına Yönelik Kanuni ve İdari Düzenlemeler

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'de çok partili siyasi hayata geçişle birlikte denizcilik politikaları da yeni partilerin programlarına girdi. İktidarda bulunan Demokrat Parti'nin 1946 tüzüğüne göre Devletçilik İlkesi'ne uygun olarak özel teşebbüsler desteklenmeliydi. Devlet özel teşebbüslere güvenli ve yeni iş sahaları açmalıydı. Tüzükte yer alan "devlet deniz işletmeciliği ile ilgili bütün vasıta, tesis ve teşekkülleri bir idare altında toplamayı gerekli bulmaktayız. Özel şahıslar, deniz işletmeciliği ve şilepçiliği himaye etmeliyiz. Türk ihracat mallarını milli vasıtalarımızla dış pazarlara götürmek gayemiz olmalıdır. Memleketimizin üç tarafı denizlerle çevrilidir. Coğrafi durumumuz, endüstri, ticareti ve sporu ile en ileri denizci bir millet olarak yetişmek fırsat ve kabiliyeti vermektir. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak kabul ediyoruz" sözleri Demokrat Parti'nin denizcilik sektörüne bakış açısını ortaya koymaktaydı. Bu aynı zamanda Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umûm Müdürlüğü'nün de işleyiş tarzının ne surette olacağını bir ifadesi idi (BCA, 490.1.0.0.435.1807.1).

TBMM'de hükümet programını 29 Mayıs 1950'de açıklayan Başbakan Adnan Menderes tek parti yönetiminin ekonomik açıdan sahip olduğu yanlış politikaları "Hakikat şudur ki; uzun süren tek parti hâkimiyeti devrinin hükümetimize intikal eden neticeleri bu ölçüye göre, asla müsaait sayılamaz. Nitekim memleketimizin geniş imkânlarıyla milletimizin yüksek vasıfları göz önünde tutulacak olursa uzun yılların beyhude israf edilmiş olduğuna ve hatta memleketin tabii inkişaf seyrinin hatalı ve sakat politikalarla engellenmiş olduğuna hükmetmek icabediyor. Böylece, zamanla müdahaleci kapitalist, bürokratik ve inhisarcı bir devlet tipi ortaya çıkmıştır. Bu tip devletin; masrafları mütemediyen artırarak memleketi borçlanma yoluna sokmuş olmasını ve iş ve istihsâl hayatını kısırlatacak iktisâdi kaynaklarımızın gelişmesine engel olmuş bulunmasını tabii görmek lazımdır" sözleri ile eleştirmektedir (TBMM, Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, II, 2013, s.751). Bu sözler tek parti dönemindeki ekonomi politikalarının terk edileceğinin göstergesiydi. Menderes'e göre bu tekelsel sistem Türk ekonomisinin gelişiminin önünde ki en büyük engellerden biriydi.

Hükümet programında açıklanan bu fikirler devlet kurumlarındaki dönüşümün habercisiydi. Nitekim Devlet Denizyolları ve Limanları Umûm Müdürlüğü ile ilgili kanuni düzenlemeler başladı. Bakanlar kurulunda yapılan görüşmelerde kurumun bütçesinin sınırlı olması, "ağır bir işletme" olarak değerlendirilmesi, katma bütçe ile

1 Satış sözleşmesinde yer alan on sekizinci madde ile hükümetin yapacağı herhangi bir talep üzerine imtiyaz sahibi şirket gemilerin bir kısmını veya tamamını ilgili makama teslim etmeye mecburdu. Şirketin hisse satışlarının kâr edememesi ve İtalyanlar ile yapılan Trablusgarp Savaşı (1911-1912) gibi sebeplerden dolayı Fairfield Shipbuilding ve Weddel Turner şirketleriyle olan imtiyaz feshedildi. (BOA, DVN. MKL. 00049.00010).

yönetilmesi² yapılacak değişikliklerin ana sebepleriydi. Bakanlar Kurulu kanun tasarısının nedenini şu şekilde ifade etmekteydi: “Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, mülhak bütçe ile idare olunan ve masrafça Devlet dairelerinin muhasebe usullerine ve Sayıştay vizesine tâbi ve umûmiyetle muamelelerinde Ulaştırma Bakanlığı'nın tasvip ve tasdikine muhtaç muayyen kalıplar içerisinde donmuş kalmış bir devlet dairesidir. Bu şekil bir idarenin maksadı teminden uzak olduğu tereddütsüz kabul olunmaktadır.” Kurumun değişimi şart olarak görülmekteydi. Dolayısıyla kurumsal yapının tamamen değiştirilmesi kararlaştırıldı. Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umûm Müdürlüğü'nün, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı adında yeni kurulacak olan bir bankaya devri uygun görülmekteydi. (Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları (1/224), TBMM, S.No.276).

TBMM'nin 9 Ağustos 1951'de ki oturumunda konuyla ilgili söz alan DP Burdur Milletvekili Fethi Çelikbaş, katma bütçeli kurumların devlet hazinesini yükünden ve Avrupa'da özel teşebbüsün gerekliliğinden bahsetti. (TBMMZC, IX/9, 1951). Yine aynı gün ikinci oturumda DP Zonguldak Milletvekili Cemal Kıpçak, kurulacak olan Denizcilik Bankası'nın %49 hissesinin özel teşebbüste bulunmasının uygunluğundan bahsetmekteydi (TBMMZC, IX/9,1951). İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar ise kanunu “Denizbank Kanunu, Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'nün yaptığı vazifeleri görecek yeni bir organ vücuda getirmekten ibaret bir kanun değildir. Denizbank Kanununun demin arzettiğim maksadı dışında ve ondan belki daha üstün olarak deniz işlerimizde hususi teşebbüse, hususi çalışacak denizcilere, limancılara geniş iş sahası açan ve bu itibarla devletçiliğin tatbikatında, hükümetçilik zihniyeti şeklinde tecelli eden tatbikatında bir ferahlık veren kanun demektir. Bu kanunun iki mühim hususiyeti vardır. Birisi Devlet Denizyollarının vazifelerini yapacak yeni bir organ vücuda getirmektir. İkincisi devletçiliğin çok geniş sahada yayıldığı bu mevzuda hususi teşebbüse geniş iş sahaları açmaktır.” Sözleri ile açıklamaktaydı (TBMMZC, IX/9,1951, s.814.). Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu iki yüz otuz dokuz kabul oyuna karşın on dokuz ret oyu ile 10 Ağustos 1951'de TBMM'de kabul edildi (TBMMZC, IX/9, 1951).

“T.C. Resmi Gazete”de 16 Ağustos 1951'de 5842 sayılı “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu” yayımlandı. 500.000.000 lira sermayeli ve doksan dokuz yıllığına kurulmuş olan kuruluşun; %51'i devlete ait iken %49'u ise özelleştirilecekti. Merkezi İstanbul olan bankanın Bakanlar Kurulu tarafından atanan bir genel müdürü ve yedi kişiden oluşan yönetim kurulu olacaktı. Yönetim kurulunun, dördü devlet üçü ise diğer ortaklıkların temsilcilerinden oluşacaktı. Banka, deniz ulaştırmasıyla doğrudan doğruya her türlü bankacılık işlemlerini yapmaya yetkiliydi. Türkiye kıyılarında düzenli deniz taşımacılığı ile görevliydi. Buna ek olarak uluslararası sularda her türlü taşımacılık ve nakliyat Denizcilik Bankası'na aitti. Bakanlar Kurulu kararıyla kendisine devredilecek boşazlar, iskele, rıhtım ve kanalları 3004 sayılı kanun gereğince işletecekti. Banka Van Gölü İşletmesini de kanunlara uygun bir şekilde işletecekti. (T.C. Resmi Gazete, 16 Ağustos 1951).

Banka, Küçükçekmece ile Trilya arasındaki hattın doğusunda kalan Marmara bölgesiyle Karadeniz Boğazı ve Haliç'te ve Foça ile Ahırılı arasındaki hattın güneyinde bulunan İzmir Körfezinde 18 tonilatoda

üstünde araçlarla yük nakli işlerini tekel şeklinde yapmakla görevliydi (T.C. Resmi Gazete, 16 Ağustos 1951).

Denizcilik Bankası, yolcuların beraberlerindeki eşyasıyla 300 tonilatodan az gemilerdeki eşya hariç olmak üzere deniz yolu ile gelen ve giden bütün malzemenin yükleme-boşaltma ve aktarma işlerini yapacaktı. Buna ek olarak 300 tonilatodan fazla olan gemilere tatlı su verme, boşaltma-aktarma işlerini yapacaktı. Bu işlemler için gereken tesisleri oluşturmakla ve işletmekle görevliydi. Ayrıca denizyolu ile transfer edilen yükler için deniz kıyısında gereken tesisleri oluşturmaya; denizyolu ile gelen kömürü ve akaryakıtı almaya; kılavuzluk işlerini yapmaya yetkiliydi. Banka, bu hizmetleri İstanbul, İzmir ve Trabzon limanları ve Bakanlar Kurulu kararıyla kendisine verilecek diğer limanlarda tekel şeklinde yapmakla görevliydi (T.C. Resmi Gazete, 16 Ağustos 1951).

Ortakları arasında Devlet Hazinesi, Türkiye İş Bankası, Türkiye Emlak Kredi Bankası, Etibank ve Türkiye Ticaret Bankası bulunan Denizcilik Bankası, 1 Mart 1952 itibarıyla faaliyete başlayacaktı. Denizcilik Bankası Türk Anonim Şirketi'nin teşkilat yapılıması ise şöyleydi (Tutel, 2006):

1. **Ticari Kuruluşlar**
 - a) Bankacılık
 - b) Sigorta Müdürlüğü
2. **Ulaşım Bölümü**
 - a) Denizyolları İşletmeleri Müdürlüğü
 - b) İstanbul Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
 - c) İzmir İşletmesi Müdürlüğü
 - d) Van Gölü Müdürlüğü
3. **Limanlar**
 - a) İstanbul, İzmir, Trabzon, Giresun Liman İşletme Müdürlükleri
4. **Tersaneler**
 - a) Alaybey, Camialtı, Haliç, Hasköy, İstinye, Pendik tersaneleri
5. **Uluslararası Teşkilat**
 - a) Kıyı Emniyet İşletmesi Müdürlüğü
 - b) Gemi Kurtarma İşletmesi Müdürlüğü
6. **Turistik Tesisler**
 - a) Yalova Kaplıcaları
 - b) İstanbul Liman Lokantası
 - c) Van Gölü İşletmeleri Sosyal Tesisleri
7. **Sağlık Tesisleri**

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ile ilgili düzenlemeler ilerleyen süreçte de devam etti. 5842 sayılı kanunun ana sözleşmesi ise Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın da onayı ile 20 Şubat 1952'de bakanlar kurulu tarafından onaylandı. Kurumun kuruluş tarihi olarak 1 Mart 1952 belirlendi (BCA.30.18.1.2.128.10.2). 25 Şubat 1952'de Maliye Bakanlığı'nın teklifi ve Bakanlar kurulunun uygun bulması üzerine Denizcilik Bankasının Genel Müdürlüğüne Yusuf Ziya Öniş atandı (BCA.30.18.1.2.128.14.5.). Zamanla şube sayısını artıran Denizcilik Bankası'na 1953'te İzmir'de ve İstanbul'da (Eminönü), 1955'te ise Ankara'da şubeler açıldı (BCA.30.18.1.2.131.23.15.; BCA.30.18.1.2.134.105.4; BCA.30.18.1.2.139.46.5).

2 Giderlerini kurum gelirleri ve hazine yardımıyla sağlayan kamu kuruluşlarının bütçeleridir. Kendi fonksiyonlarına özgü gelirleri olan yahut geniş döner sermaye ile çalışan kamu kuruluşları, genellikle katma bütçelerle yönetilir. (<https://www.iktisatsozlugu.com/tr/ nedir/katma-butce/2619> E.T. 24.11.2022)

Denizcilik Bankası 31 Aralık 1952 itibarıyla 88.000.000 lira hasılat elde etti. Bu paranın 76.000.000 lirası masrafları karşılarken kalan 12.000.000 liranın büyük kısmı ise sigorta ve amortisman (yıpranma payı) ücreti olarak kullanıldı. Bankanın net kârı ise 39.000 idi.

Denizcilik Bankasının 1954 itibarıyla elinde şehirlerarası hatlarda otuz bir yolcu gemisi, on üç yük gemisi, üç tankeri bulunmaktaydı. Şehir hatlarında ise elli sekiz yolcu gemisi ve beş araba vapuru mevcuttu. Fabrika ve havuzlarda ise üç bin iki yüz seksen dokuz işçi çalışmaktaydı (BCA.30.1.0.0.108.680.5.). Her geçen gün filosunu artıran Denizcilik Bankası 1954'te Amerikan şirketi olan Transatlantic Financing Corporation'dan 11 adet gemi siparişi verdi. Alman A.G. Wesser şirketinden ise 5 gemi satın alınacaktı. Toplamı 14 milyon dolar olan siparişleri taksitlendirilecek ve 1961'e kadar ödenecekti (BCA.30.1.0.0.108.680.3.). Gemilerin alınması ile deniz filosu güçlendirilmek ve modernize edilmek isteniyordu (Denizcilik Bankası'nın 1950–1954 arasındaki kâr-zarar durumu için bakınız Tablo 1).

Limaneler

Denizcilik Bankası'nın bir başka sorumluluk alanı da limanlardı. Buraları ıslah etmekle ilgili çalışmaları da devam etmekteydi. 1951–1954 arasında İstanbul, İzmir ve Trabzon limanlarında toplam 23.674.500 liralık tamir ve yatırım masrafı yapıldı. Limanların kullandıkları açık ve kapalı alanları kapasitelerinde büyük artış sağlandı (BCA.30.1.0.0.108.680.5). Hükümet limanların kullanım kapasitesini artırmak ve limanları daha etkin kullanma politikası takip etmeye çalışıyordu. Bu düzenlemelerin dışında ana ticaret ağını oluşturan Haydarpaşa (İstanbul), Samsun, İskenderun ve İzmir limanlarının inşaa maliyetini karşılayacak kredi Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan temin edildi. 1 Haziran 1951'de kabul edilen 5775 sayılı Limanların İnşaa, Tevsi, İslah Ve Teçhizine Dair Kanun ile 76 milyon lira ödenekle bu limanlara ek olarak Mersin Limanı'nın yeniden inşasına yetki verildi (T.C. Resmi Gazete, 1 Haziran 1951).

İnhisarlar Umum Müdürü Ulvi Yenâl'in Maliye Müsteşarı Ahmet Salih Korur'a Denizcilik Bankası hakkında 21 Şubat 1953'te verdiği bir bilgilendirme notunda İstanbul ve İzmir şehir hatları, Denizyolları, Van ve Yalova işletmelerinin zararda olduğundan bahsetmekte, yapılan yatırımlar dolayısıyla 20 milyon liralık bir açığın bulunduğunu aktarmaktaydı. Ayrıca bu bilgi notunda dış seferlerde mali açıdan düzenleme yapılmaz ise yabancı şirketlerle rekabet edilemeyeceğinden bahsedilmekteydi. İç hatlarda ise gelirlerin çok düşük olduğundan ve yapılan düzenlemelerle artmaya başladığından söz ediliyordu (BCA.30.1.0.0.108.680.1.).

"T.C. Resmi Gazetede" 4 Şubat 1954'te yayınlanan 6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun ile 300.000.000 liraya kadar taahhüte girme yetkisi ile liman yapma yetkisini Bayındırlık Vekâletine bıraktı. Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ve İktisadi Devlet Teşekküllerine ait olan limanların tamir masrafları

kendilerine aitti. Yerel yönetimlere ait olanların tamir işlerini Bayındırlık Vekâletine aitti. (T.C Resmi Gazete, 4 Şubat 1954).

Denizcilik Bankası tarafından 1955'te Başbakanlığa sunulan raporda, Denizcilik Bankası ile birlikte askeri tersanelerin ve limanların mevcut durumları, sektörün genel sıkıntıları ve taleplerinden bahsedilmekteydi. Rapora göre tespit edilen ve giderilmesi elzem olan talepler şunlardı (BCA. 30.1.0.0.108.680.4).

- Türk Bandıralı gemilerle ithalat-ihracat yapılabilmesi için mevcut gemiler yeterli olmadığından yeni gemilerin satın alınması.
- İstanbul ve İzmir hatlarındaki gemilerin yenilenmesi ve sayılarının artırılması.
- Karayolu araçlarındaki artıştan dolayı yeni araba vapurlarının satın alınması.
- Marmara Havzasında ve Çanakkale Boğazında ihtiyacın artması nedeniyle yeni gemilerin inşaa edilmesi
- Askeri filonun ihtiyaç duyduğu tanker, denizaltı, römorkör, mayın tarayıcı, çıkarma gemisi, gibi araçların temin edilmesi.
- Limanlar için römorkör ve vinçlerin inşaa edilmesi.
- Karabük Demir-Çelik Fabrikasının gemi inşaa için ürettiği malzemenin 20.000 tona çıkarması.
- Makine imalatı için kullanılan malzemelerin Makine Kimya Endüstrisi tarafından üretilmesi.
- Gemilerdeki dizel motorların yerli olmamasından dolayı tamirinin zor olmasından dolayı Denizcilik Bankası'nın desteklenmesi gerekmektedir. Böylece 75 beygirden 1500 beygire kadar güce sahip motorların üretiminin desteklenmesi. Bu durum gerçekleşir ise %60 düzeyinde döviz tasarrufu olacağından bu girişimler için gereken döviz miktarının Denizcilik Bankasına aktarılması.
- Tersanelere açısından öneme sahip sanayi kollarını düzenlemek ve ekonomik açıdan güçlendirecek yasal düzenlemelerin hazırlanması.
- Teknik eleman ihtiyacını karşılamak için eğitim imkânlarının artırılması.

Raporda yer alan istekler sektörün yaşadığı sıkıntıları da gözler önüne sermekteydi. Deniz vasıtalarının ve limanların, Türkiye nüfusu ve ekonomisi karşısında yetersiz kaldığı açıkça belirtiliyordu. Bundan dolayı gemilere yenilerinin eklenmesiyle filoların genişletilmesinin gerekliliğinden bahsedilmekteydi. Ayrıca ahşap gemilerin ihtiyaç duyduğu keresteler nedeniyle ormanların büyük zararlar gördüğü, bundan dolayı gövdesi çelik olan gemilere geçilmesi belirtiliyordu (BCA. 30.1.0.0.108.680.4).

Bütün bu çalışmalara rağmen Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş'in Başbakanlık'a 21 Eylül 1956'da hazırladığı raporda bankanın kurulduktan sonra gemi yapımı için yabancı şirketlere olan dış borcun 74.786.000 lira iç borçlanmanın ise 38.551.994 lira olduğunu aktarmaktaydı. Sadece 1956 içerisinde ödenmesi gereken 30.000.000 lira borç bulunmaktaydı. Yusuf Ziya Öniş bu borçlanmanın en önemli

Tablo 1.
1950–1954 arasında bankanın kar zarar durumu aşağıdaki tabloda yer almaktadır (BCA.30.1.0.0.108.680.5.)

| | Toplam Gelir | Masrafı | Sigorta-Amortisman Masrafı | Kâr-Zarar |
|------|--------------|-------------|----------------------------|-----------------------|
| 1949 | — | — | — | 6000.548 lira zarar |
| 1950 | — | — | — | 18.293.767 lira zarar |
| 1951 | — | — | — | 4.286.888 lira zarar |
| 1952 | 88.000.000 | 76.000.000 | 11.599.000 | 39.000 lira kâr |
| 1953 | 124.000.000 | 110.000.000 | 12.800.000 | 179.000 lira kâr |
| 1954 | 178.000.000 | 160.000.000 | 17.900.000 | 133.000 lira kâr |

Tablo 2.
Nafia Vekâleti'nin 15 Ağustos 1957'de yayımladığı bir rapora göre DP döneminde liman ve iskelelere ayrılan yıllık bütçe tablodaki gibiydi (BCA.30.1.0.0.74.471.12.)

| Yıllar | Bütçe Miktarı TL |
|---------------|--------------------|
| 1950 | 6.299.000 |
| 1951 | 9.543.000 |
| 1952 | 15.902.000 |
| 1953 | 19.859.000 |
| 1954 | 25.425.000 |
| 1955 | 54.150.000 |
| 1956 | 71.550.000 |
| 1957 | 69.650.000 |
| Toplam | 272.378.000 |

nedenlerini sonradan kanunlarla düzenlenen işçi ikramiyeleri, personel giderleri ve hafta tatili ücretlerine bağlamaktaydı. Bu zararların önüne geçebilmek için ise bir Başbakanlığa bir ıslahat programı sundu. Buna göre kurum akaryakıt vergisinden muaf olmalı, gayri menkul vergilerinden muaf olmalı, bankanın sahip olduğu rıhtım vergisi ise yükseltilmeli ve belediyelere liman ve rıhtımlar için ödenen vergilerden muaf olunmalıydı. Raporda bankaya ait en kârlı işletme olan şilepçilik işletmesinin Emekli Sandığı ortaklığıyla Deniz Nakliyatı Türk Anonim Ortaklığı adıyla bankanın bünyesinden ayrıldığından bahsedilmekteydi. Bu durum Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı için maddi açıdan büyük bir kayıptı (BCA.30.1.0.0.108.681.12.).

Nafia Vekâleti'nin yayımlamış olduğu raporda 1925–1949 arasındaki bütçe de yer almaktaydı. Rapora göre bu yıllar arasında ayrılan toplam bütçe 42.278.000 liraydı (BCA.30.1.0.0.74.471.12.). DP döneminde bütçede yaşanan bu artış denizcilik alanına verilen önemin kanıtıdır (Artış için bakınız Tablo 2).

Sonuç ve Öneriler

Demokrat Parti döneminde hem iktisat hem de ulaşım alanlarında büyük değişimler gerçekleşti. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin çok partili siyasi hayata entegre olmasıyla iktidara gelen DP Cumhuriyet Dönemi'nde uygulanmaya çalışılan devletçi ekonomik politikalarla ziyade liberal ekonomik politikaları denemeye çalışmıştır. Deniz taşımacılığı konusunda ise yapılan düzenlemelerle liberal ve devletçi politikanın birbirini ikame ettiği karma ekonomik model uygulanmaya çalışıldı. Bu dönemde ulaşım ve ulaşım sanayisinde büyük mesafe kat edilmiştir. Buna rağmen Türkiye'de bu dönemde karayolları yapımının hız kazanması deniz taşımacılığıyla ilgili faaliyetleri sekteye uğrattı.

Demokrat Parti döneminin başlarında, Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletmesi'nin kaldırılarak yerine, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı kuruldu, deniz taşımacılığı, limanlar ve tersaneler, kâr elde edebilen canlı birer işletme haline getirilmeye çalışıldı. DP'nin deniz ulaşımına yönelik politikaları, bir yarımada olan Türkiye'nin ulaştırma sisteminde bir dönüşüm sağlamaya yöneliktir. Yolcu ve eşya taşımacılığını iyileştirmek için ülkenin coğrafi konumuna ve ekonomik yapısına uygun şekilde hizmet edecek olan liman ve iskelelerin yapılmasına büyük özen gösterilmiştir. Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki limanlarında inşa faaliyetlerine kanun ve hükümet programları çerçevesinde devam edilmekteydi. Ayrıca ana ticaret ağını oluşturan büyük şehirlere ait limanlar için 1 Haziran 1951'de kabul edilen 5775 Sayılı Kanunla

76 milyon lira ödenek ayrılarak yeniden inşalarına karar verilmişti. Bu durum ülkenin ithalat ve ihracat kapasitesini geliştirmeye yönelik önemli bir eylemdi. Bütün bu planlamalara rağmen bu dönemde denizcilik alanındaki yatırımlar karayoluna yapılanların gerisinde kaldı.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Declaration of Interests: The author declares that he has no competing interest.

Funding: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

- Adak, M. (2022). *Çaka Bey ve emirliği*. Çizgi Kitabevi. BCA.490.1.0.0.435.1807.1.
BCA.30.1.0.0.108.680.4.
BCA.30.18.1.2.128.10.2.
BCA.30.18.1.2.128.14.5.
BCA.30.18.1.2.139.46.5.
BCA.1.0.0.108.680.3.
BCA.1.0.0.108.680.5.
BCA.1.0.0.108.681.12.
BCA.1.0.0.74.471.12.
BCA.1.0.108.680.1.
BCA.18.1.2.131.23.15.
BCA.18.1.2.134.105.4.
Bostan, İ. (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi.
Bostan, İ., & Özbaran, S. (2009). *Başlangıçtan XVII. yüzyılın sonuna kadar Türk Denizcilik tarihi*. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
Camcı, B., Zafer, C., & Yaman, Ş. (1994). *Türk deniz ticareti ve Türkiye denizcilik işletmeleri tarihçesi II*. Türkiye Denizcilik İşletmesi Kültür Yayınları.
Gençoğlu, M. (2015). Batı bilgi ve teknolojisinin Osmanlıya aktarımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34/58, 604–605.
Güneşilmez, Ö. F. (2021). *Türkiye'de denizcilik işletmelerinin kurumsallaşma süreci (1923–1952)* [Basılmamış Yüksek Lisans Tezi].
İrfan Neziroğlu, T. Y. (2013). *TBMM, hükümetler-programları ve genel kurul görüşmeleri, II*. TBMM Basımevi.
Müderrişoğlu, A. (2007). *Cumhuriyet'in kurulduğu yıl türkiye ekonomisi*. Denizbank Yayınları.
Nuri, A. (1926). *Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi Tarihçesi*. Ahmet İhsan Matbaası.
T. C. Resmî Gazete, 5775, 1 Haziran 1951.
T. C. Resmî Gazete, 5842, 16 Ağustos 1951.
T. C. Resmî Gazete, 6237, 4 Şubat 1954.
TBMM. (1951). *Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları* (vol. 1/224, s. 276).
TBMMZC. (1951). Ankara, IX(9), 792–793.
Tutel, E. (2006). *Seyr-i Sefâin öncesi ve sonrası*. İletişim Yayınları.